

## OCUPACIÓN SISTEMÁTICA DE LA ACERA

**Nathalie Naranjo**

Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.  
nnaranjob@gmail.com

### RESUMEN

La acera es el medio más primario de movilidad en las ciudades, donde el peatón tiene la preferencia de paso; así mismo, es parte del sistema de espacios públicos que conforman la urbe y es la conexión entre el ámbito privado de las edificaciones y el público. Con la importancia y continuidad irrestricta que debe caracterizar la acera como área para el peatón, independientemente de las condiciones físicas y psicológicas del mismo, la acera debería ser un área con espacios claramente definidos, donde la banda de circulación peatonal mantenga esa condición a todo lo largo y ancho de la misma. Sin embargo, la realidad de las aceras en la mayoría de zonas residenciales o no de muchas ciudades venezolanas es contraria al deber ser, debido a que otros elementos poseen la preferencia, bien sea de paso o de permanencia. Buena parte del espacio ha sido tomado para favorecer el paso y estacionamiento de vehículos, la seguridad de edificaciones y zonas, el establecimiento de mobiliario urbano, la disposición de desechos sólidos, entre otros. Todo lo anterior pudiera denominarse la privatización de la acera; la misma es tan generalizada y promovida, tanto por particulares como el sector público, que se ha llegado a calificar como una privatización pública. Este trabajo presenta la reflexión sobre este hecho, basada en investigaciones anteriores referidas a la movilidad y accesibilidad peatonal en diversos sectores de Caracas, pero particularmente en el municipio Baruta. A través de levantamientos físicos y fotográficos, experiencia personal e interacción con habitantes de los sectores estudiados, se ha podido catalogar a grandes rasgos la apropiación de la banda de circulación por diferentes elementos y actividades, destacándose que este espacio ha sido confiscado por la preferencia de paso para los vehículos y la seguridad de edificaciones. El presente documento es una reflexión sobre la ocupación de la acera sin llegar a realizar propuestas para frenar o revertir tal situación.

**Palabras clave:** movilidad, accesibilidad, espacio público, acera.

## INTRODUCCIÓN

El presente artículo presenta una reflexión sobre la ocupación de la superficie de la acera por diferentes actores y para diferentes usos. La acera ha llegado a convertirse en el objeto a estudiar después de realizar diferentes investigaciones sobre la accesibilidad peatonal y su papel en la movilidad urbana sostenible.

La movilidad urbana, como se ha definido en trabajos precedentes, es una necesidad, una condición indispensable en la vida cotidiana de los individuos y una posibilidad que permite poder disfrutar de las oportunidades que ofrece la ciudad. Cuando se le añade el término sostenible se pretende que la misma se realice o bien en los modos pocos contaminantes o en aquellos que usan más racionalmente el espacio urbano, los recursos energéticos con menor daño ambiental; es decir, se habla de incrementar el uso de la bicicleta, viajes a pie y el uso intensivo del transporte público. Por todo lo anterior, un elemento clave es contar con una buena accesibilidad peatonal.

Uno de los aspectos más importantes de la accesibilidad peatonal a cualquier ámbito e infraestructura de transporte es que la misma presente un diseño de fácil comprensión e independencia de la experiencia, provea una información de fácil percepción, con un claro diseño comunicacional indispensable para el viaje, logre la disminución de accidentes o incidentes y se realice con un bajo esfuerzo físico, lo que significa que se añaden al aspecto de cobertura geográfica el aspecto temporal y el urbano. En este último se incluye la denominada accesibilidad universal, diseño para que grupos con requerimientos especiales de movilidad puedan desplazarse con plena independencia y seguridad por toda la ciudad, sus edificaciones, medios y modalidades de transporte. En este aspecto los planificadores progresivamente han entendido que si es accesible para esos grupos lo es para toda la colectividad, produciendo ambientes más humanos y con mejor escala para el ciudadano.

La accesibilidad universal en general requiere espacios que cumplan algunas características: contar con dimensiones adecuadas para la circulación libre, tanto vertical como horizontalmente, brindar conectividad con puntos de interés, fácil identificación de las travesías para una independencia de viajes y condiciones de seguridad bajo la mayoría de las condiciones climáticas.

La acera como superficie primaria de accesibilidad peatonal debe contar con las características enunciadas anteriormente, sin embargo y a pesar de su importancia, se describe cómo en la mayoría de los casos no cuenta con los mínimos requerimientos, sino cómo ha sido cambiado o usurpado para otras actividades. La invasión más visible es la realizada por el vehículo en cualquiera de sus dimensiones y estado: de carga, público, liviano, motocicletas pertenecientes a entes públicos y a privados. Se puede citar al mobiliario urbano mal distribuido como otro elemento invasor del espacio del peatón, el cual también es muy visible; sin embargo, el espacio del peatón en las aceras progresivamente y en diferentes ámbitos se encuentra obstaculizado por elementos cuyo origen puede ser intencional, por omisión, por desconocimiento, o azar de la naturaleza. Se describe que es bastante común encontrar en las aceras bien sea de áreas residenciales, industriales, comerciales, mixtas o recreacionales elementos como: transformadores eléctricos, elementos publicitarios o de resguardo de estacionamiento, maquinaria abandonada, trabajos de obras no concluidos, espacios reservados para materiales de construcción, vertederos de basura, elementos ornamentales, terminales informales de transporte público, puestos de comercio informal, y en los últimos meses en los alrededores de establecimientos de ventas de víveres, las personas que esperan para adquirir productos y actividades secundarias que se generan de esta situación: cuidadores de bolsas, vendedores de alimentos y bebidas preparadas. Un elemento importante de apropiación indebida de la acera es el cierre o control de accesos de vías por el tema de seguridad o inseguridad; no se aborda en el presente documento por las

implicaciones de cambios de hábitos de movilidad que estas acciones producen y que deben ser abordadas de forma puntual.

La acera es parte del espacio público, importante para el desarrollo de la vida urbana y es el automóvil el que ha venido a cambiar la percepción, características y uso que los peatones tienen de la acera. Como bien lo señala quien ha sido en par de ocasiones alcalde de Bogotá y que tanto ha abogado por el espacio público, Enrique Peñalosa (2008), “Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles, pero no son parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques. Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados o vehiculares”.

La definición de acera o andén<sup>1</sup> implica asumir que la prioridad de paso es la del peatón, también es asumir que el mayor espacio en la ciudad debiera ser para la circulación a pie y en modos no motorizados, tal como es planteado en la pirámide la movilidad sostenible. Sin embargo, la realidad que enfrentan los peatones es totalmente diferente. Bien lo expresa (Díaz R, 2013): “...ser peatón en la actualidad significa reverencias a los conductores, cruces corriendo al compás de los bocinazos o las largas esperas agazapado en una esquina esperando por un poco de conmiseración por parte del todopoderoso automovilista”.

Diferentes tipos de elementos han tomado para sí el espacio de libre circulación del peatón, obligando a este último en ciertas vías a desplazarse por los canales de circulación del vehículo y en otros casos a evitar desplazarse por dichas aceras o, simplemente, dejar de circular, con las implicaciones que en trabajos anteriores se ha expresado sobre el cambiar trayectos cortos o de trasbordo a pie por el uso del vehículo particular. En el presente trabajo se hace énfasis en que la recurrencia de dichos elementos se ha convertido en hábito y de ahí en actividad o práctica.

Se habla de ocupación sistemática de la acera, lo que a la larga podría degenerar en un modo de privatización de la acera, porque se ha tomado para un uso particular de interés de unos pocos el espacio de libre circulación que por derecho es de todos habitantes de una ciudad. Adicionalmente, se le pudiera asignar la característica de privatización pública porque se ha generalizado y permitido tanto desde el sector privado o particular como desde el público. En la siguiente sección expondremos los casos de apropiación desde cada ámbito.

## **TRANSFERENCIA DEL USO DE LA ACERA**

En este apartado se trata de clasificar los diferentes elementos cuya recurrencia se ha convertido en habitual, referenciando las situaciones encontradas en las aceras y las consecuencias que generan para el universal tránsito del peatón. Solo se mencionan aquellas actividades o elementos que obstaculizan el tránsito peatonal, pero de los que se ha tratado ampliamente en otros escritos, como lo es el mobiliario urbano mal ubicado, tanquillas desniveladas o diseños geométricos inadecuados, quedando este artículo para aquellas situaciones –por llamarla de alguna manera– nuevas o autóctonas de la ciudad de Caracas.

La clasificación realizada es con base en la observación efectuada en diferentes recorridos y registros fotográficos que se han llevado a cabo en diversas zonas de la ciudad de Caracas, principalmente en el sureste de la misma y particularmente en el municipio Baruta. La experiencia ha permitido identificar estos elementos observados como nuevos y nativos de la realidad caraqueña, para no entrar en generalizaciones no comprobadas sobre el resto de las

---

<sup>1</sup> Se hace referencia a acera, andén o banqueta indistintamente a lo largo de este artículo.

ciudades venezolanas. Estos nuevos elementos y actividades se diferencian de aquellos tipificados en la literatura y expresados en trabajos anteriores de la autora, como obstáculos dentro de los componentes físicos y urbanos de la accesibilidad, donde el mobiliario urbano o la falta de continuidad en la superficie de la acera son los más recurrentes.

Como se expresó en la introducción, los elementos observados llaman la atención por la recurrencia en la que aparecen en diferentes sectores de la ciudad, no importando el uso del suelo predominante, las tipologías de edificaciones o la densidad, ni siquiera el tipo de vía. De ahí que de simples elementos obstaculizadores se hayan convertido en actividades o bien podría llamarse en algunos casos malas prácticas. En este artículo se describen dichos elementos y se esbozan sus causas, no estudiadas aún, pero sobre todo sus efectos para que la acera sea el lugar adecuado para la circulación y estancia del peatón. Es importante hacer hincapié que el andén es visto como parte del espacio público; es una parte de este dedicado no solo a la movilidad, sino a la vida urbana del peatón.

Es importante destacar que es un trabajo meramente descriptivo, producto de la observación realizada para investigaciones anteriores referidas a las dimensiones urbana, física y temporal de la accesibilidad peatonal al transporte público, donde los elementos que se reseñan comenzaron a llamar la atención por la regularidad de su aparición. De ahí el interés de revisar los recorridos realizados en las zonas residenciales y ampliarlos a las zonas mixtas y comerciales para tratar de verificar la recurrencia y tratar de establecer un patrón, mas no las causas de su aparición, aunque se haga un pequeño intento a este respecto. Lo que no se hace en este artículo es ofrecer acciones rehabilitadoras de las aceras apropiadas, las cuales deben ser abordadas con un enfoque integral no solo desde la movilidad.

Esta sección está conformada por dos partes, la referida a los elementos y/o actividades obstaculizadoras realizadas por los particulares y aquellas realizadas o avaladas por las instituciones públicas, aunque sea para beneficiar a los particulares, como se verá en algunos casos que se presentan.

## **Sector privado**

En este ámbito o sector se pueden dividir los elementos y/o actividades obstaculizadoras en dos: las referidas a la disposición/colocación de servicios y a la usurpación del espacio peatonal para ser usado para y por el vehículo particular.

Se inicia hablando de este último debido a que la ocupación de la acera para el estacionamiento de vehículos particulares es el elemento obstaculizador que se ha convertido en una actividad que se repite con mayor recurrencia. En este sentido, no importa el vehículo ni su uso, doméstico o comercial, cualquiera sea sus dimensiones o destino de uso, veremos que de ser un objeto u elemento que puntualmente obstaculiza la acera ha pasado a ser una actividad adoptada y hasta natural en diferentes sectores de la ciudad.

Iniciemos por la ocupación de la acera por los vehículos en las zonas estrictamente residenciales. Se ha observado que los vehículos son aparcados de forma paralela y en toda su longitud sobre el andén, cuando la longitud entre los accesos vehiculares (entradas a los estacionamientos o garajes) de las edificaciones es amplia, básicamente en zonas de viviendas unifamiliares aisladas o residencias multifamiliares. Dependiendo del ancho de la acera y del canal de circulación que lo preceda, el vehículo podrá estar total o parcialmente sobre ella. Cuando la vía (espacio para la circulación vehicular) es angosta, probablemente con doble sentido de tránsito sin separador vial y con alto tránsito, el vehículo será estacionado tratando de ocupar la mayor sección de acera posible, y si esta lo permite se ubicará totalmente sobre ella. Podemos citar las calles de las urbanizaciones Santa Paula, Prados del Este, por nombrar un par donde se ha observado esta actividad.

En el caso contrario, cuando el espacio de acceso entre inmuebles es muy reducido, que se aprecia particularmente en zonas residenciales de baja o media densidad con tipología de viviendas pareadas o bifamiliares, el estacionamiento de vehículos sobre las mismas se hace perpendicular a la vía y la edificación, tal como si tratase de una extensión a la entrada de los garajes de las residencias. En este ejemplo, que puede apreciarse en las zonas de las casas de la parte baja de El Cafetal o La California Sur, por citar algunos casos, los vehículos son estacionados tan cercanos a los inmuebles que es imposible el paso por la acera; no importa si la misma es ancha y cuenta con área verde, el vehículo estará lo más estacionado que pueda sobre la acera para evitar estar sobre la calzada.

Para ambos casos la causa más cercana que produce la obstaculización es que la demanda de puestos de estacionamiento supera la oferta de los mismos. El efecto, según sea la dinámica del sector, produce que bien perennemente la acera esté obstaculizada o bien el recurrente estacionamiento de los vehículos deje restos de lubricantes o similares sobre ella, convirtiéndose en otro obstáculo para los transeúntes, al formarse una pátina resbalosa sobre su superficie.

Las situaciones antes descritas se dan tanto en sectores cuya regulación no contemplaba el estacionamiento de vehículos dentro de los inmuebles o insuficientes para la demanda esperada, como en aquellos de reciente construcción, en los cuales la falta de cajones de estacionamiento es planteada como una medida disuasoria para la adquisición de un automóvil, acción que no ha logrado los objetivos esperados.

Los casos antes señalados se dan tanto en horario diurno como el nocturno. En este último pareciera, además, privar el sentido de resguardo de los vehículos, los cuales son colocados sobre aceras en espacios muy comprometidos entre diversos elementos (árboles, postes, entre otros), que implican cantidad de maniobras para disuadir a la delincuencia pero que igualmente impiden el libre tránsito de los peatones.

En el caso de que el vehículo sea una motocicleta, la misma suele ser aparcada en cualquier posición y localización, estando más cerca de las entradas peatonales de los inmuebles, sean multifamiliares o unifamiliares. Este tipo de vehículo, además del uso intensivo como medio de transporte, también es usado como vehículo de vigilancia y acompañamiento por seguridad (escoltas), incrementándose el aparcamiento frente a edificaciones residenciales en áreas de alto valor inmobiliario.

En las áreas comerciales, la baja oferta de plazas de estacionamiento es la causa principal de obstaculización de las aceras y el estacionamiento se da indistintamente en forma paralela o perpendicular a la calzada. La ocupación en estas áreas suele ser total y se da tanto en usos mixtos como en áreas netamente comerciales. Los ejemplos más emblemáticos son en las urbanizaciones Las Mercedes y Colinas de Bello Monte, municipio Baruta del estado Miranda.

En estos casos existe el agravante de la utilización de estructuras publicitarias para el anuncio y reserva del espacio de estacionamiento sobre la acera, las mal llamadas chupetas, consistentes en muchos casos de un rin de vehículo, un tubo y una señal, colocadas en donde el ofertante del estacionamiento crea que es más visible para los conductores sin ningún tipo de precaución y consideración para los peatones; dependiendo del sector, podrá tener mejor o más agradable diseño y será más o menos fácil de mover, pero igualmente atenta contra la libre transitabilidad del peatón.

En estas áreas también se aprecia el uso de las aceras como área de carga y descarga de mercancías, donde no solo los vehículos son estacionados sobre las aceras, sino que las mercancías son depositadas en el andén mientras se trasiegan a otros lugares.

El segundo tipo de elementos se ha catalogado como la disposición/ubicación de servicios, bien sea de redes o puntuales. Al primero al cual hay que hacer referencia es a la actividad de disposición de desechos domésticos. La acción de recolección de basura, la que se realiza prácticamente de la misma manera en ámbitos residenciales, mixtos, comerciales o industriales, afecta el paso de peatones por dos razones. Una, el modo de colocación de los desechos sobre las aceras sin ningún tipo de espacio *ad hoc* para depositarlo, sobre todo en las áreas residenciales: cada inmueble ubica la basura de acuerdo con su conveniencia: en pipotes sobre la acera, en pipotes incrustados en las jardineras, en bolsas colgadas sobre las rejas o en especie de cestas para evitar que sean rotas por perros u otro tipo de animales callejeros o en estado salvaje. La disposición de las bolsas de basura, sea directamente sobre la calzada o en algún elemento elevado, entorpece el libre tránsito de peatones, sobre todo aquellos con el campo visual reducido o que se movilizan con ayuda de silla de ruedas, muletas, andaderas, bastones o coches. Si bien es cierto que algunos edificios cuentan con espacios fuera de la acera para disponer de la basura, la mayoría de las veces se hace insuficiente para contenerla por diferentes causas, volviéndose un obstáculo.

En las áreas comerciales, las más formales cuentan con el espacio requerido o cumplen con las regulaciones en cuanto al turno de recolección, sin embargo, igualmente se ha observado que utilizan el espacio de circulación de la acera para disponer los desechos, encontrándose los peatones sorteando bolsas, cajas y demás formas de desecho al caminar por las aceras. La segunda afectación que trae la disposición de la basura de forma individual frente las edificaciones es la descomposición de los desechos orgánicos cuyos lixiviados (“jugos”) discurren y en muchos casos se concentran en la acera, literalmente, impidiendo el paso de peatones en cualquiera de sus condiciones.

Al respecto de este elemento de la basura, es necesario hacer mención especial a la disposición de escombros y materiales de construcción, los cuales por su naturaleza no son recolectados ni trasladados de forma recurrente. Los segundos, al ser necesarios para la construcción, son depositados sobre calzadas y aceras y removidos de forma más o menos rápida, ocupándolas a veces días y semanas, dependiendo de la magnitud de la obra y la ubicación de la misma. En el caso de los primeros, la remoción de escombros suele tardar hasta meses porque depende del avance o culminación de la obra y del pago correspondiente del que genera los desechos a servicios especializados en tal disposición. Es recurrente ver, en el mejor de los casos, los escombros dispuestos en bolsas sobre las aceras, cuyo volumen de por sí ya es un obstáculo y la degradación de algunos de sus componentes se convierte también en una seria amenaza para los peatones.

Dentro de este grupo también se ha clasificado los desagües de las edificaciones, sean de cualquier uso y densidad. Se ha apreciado un número significativo de tuberías de desagües, bien sea de aguas de jardines o de aguas servidas, dirigidas directa y superficialmente a las vías, pasando primero por las aceras. En pocos casos, se ha apreciado la tubería como ubicada de manera que en sí sea un obstáculo al peatón, pero las aguas que de ellas emanan, sea de forma eventual o continua, se convierten en un elemento de alto riesgo para el paso seguro del transeúnte.

Como parte de esta práctica de resolver la aducción o disposición de servicios se encuentran, aunque en muy poca cantidad, la colocación de cables (servicio telefónico o eléctrico) de forma directa en las aceras. Este tipo de actividad es predominante en zonas con servicios de redes precarios, donde la acera también es un servicio simplemente inexistente. Sin embargo, se ha podido presenciar la resolución de servicios, sobre todo la colocación de luminarias, a través de tuberías superficiales o extensiones áreas, cuya precariedad se convierte en una situación de riesgo para los peatones.

Es importante hacer una pequeña mención a una situación que se viene presentando desde finales del año 2015 a la fecha, referida a la ocupación de las aceras por las personas que hacen “fila” (cola) para la adquisición de alimentos y artículos de aseo personal, cuyo expendio es limitado, restringido o controlado. Estén o no ubicados los locales comerciales, donde se realiza la venta de dichos productos, directamente sobre la acera, las filas de las personas suelen ser dispuestas u organizadas por lo general en el andén más próximo a ellos, convirtiéndose no solo las personas que están a la espera de la venta en un elemento que imposibilita el paso continuo de peatones, sino las actividades conexas que dicha espera ha traído: vendedores ambulantes, personas resguardando mercancía, con asientos móviles, acompañantes con infantes en diferentes edades, producción de desechos sólidos, por mencionar los más observados. Dependiendo del comercio, la ubicación, el producto y cantidad a vender las filas de personas pueden sucederse desde tempranas horas de la madrugada hasta que cae la tarde. Este escenario merece una investigación en sí misma, por los diferentes factores que involucra no solo el de movilidad, sino el social y el psicológico, pero que se intuye ha cambiado la forma de caminar por las aceras. Se ha apreciado que los peatones prefieren utilizar el espacio del vehículo (estacionamiento o calzada) antes de interactuar o compartir con las personas que hacen fila para la adquisición de un producto. Este hecho se ha apreciado en las inmediaciones del bulevar de El Cafetal, pero también en los alrededores del C.C. Unicentro El Marqués, C.C. Los Ruices, en las adyacencias del automercado Plaza’s Los Chaguaramos, los automercados y cadenas de farmacia de Colinas de Bello Monte, en donde *a priori* pudiera decirse que no es una situación de locación, sino de comportamiento social generalizado, por lo que se reitera es un tema a profundizar.

Se puede apreciar que por diferentes elementos y actividades que se han hecho práctica y por la reiteración de su ocurrencia, la acera se ha convertido en espacio para diferentes usos particulares o para los particulares, atentando contra su condición natural de espacio dispuesto al peatón, bien sea para la circulación o para el disfrute e interacción social, y que en muchos casos se ha secuestrado su uso, el más evidente para el vehículo particular.

## Sector público

Para este ámbito también se puede clasificar en dos los elementos que se han apropiado para sí el espacio de la acera. Un grupo es el conformado por aquellos componentes que, si bien prestan un servicio de redes o puntual a los particulares, han sido dispuestos, autorizados o no sancionados por las autoridades competentes (en la mayoría de los casos, las municipales). En el otro grupo están las omisiones de las autoridades para garantizar que el espacio del peatón sea realmente para este.

En el primer grupo encontraremos que en las aceras, en diferentes sectores de la ciudad con diferentes usos y densidades, ha proliferado la colocación de dispositivos generadores o transformadores de energía eléctrica, estructuras cuyas dimensiones ocupan espacios significativos dentro del área peatonal (porque siempre son sobre ellas y no sobre la calzada), y los cuales son un riesgo desde todo punto de vista: impiden la continuidad peatonal, con todo lo que implica, siendo además un riesgo a la salud por la energía eléctrica que contienen. La aparición de estos elementos se ha observado en áreas, tanto de nuevo desarrollo como los consolidados, particularmente visibles están en la urbanización Los Naranjos del municipio El Hatillo como en la zona Industrial de Los Cortijos de Lourdes, en el municipio Sucre. Se ignora la escogencia de la localización (*a priori* azarosa), quién lo solicita o avala, quién o cómo son instaladas o la duración sobre la acera, así como la vigencia de los equipos colocados.

En este grupo se ubican también las instalaciones de telefonía y sobre todo de televisión de suscripción por cable, que estuvo en auge a finales del siglo pasado y principios de este,

antes de la televisión satelital. Los contendedores de este tipo de servicios se ubicaron principalmente en áreas residenciales de alta densidad, ubicándose sobre las aceras, procurando estar adosados a los muros de los inmuebles pero que no escapan por su volumen, falta de mantenimiento o vandalismo en constituirse en un elemento obstaculizador del paso del peatón. Dado el número de compañías y contendedores la colocación de los mismos sobre las aceras sin ningún tipo de estructura, se volvió una práctica común; todavía son visibles en el bulevar de El Cafetal, avenida Principal de Alto Prado, avenida Principal de Los Naranjos, por citar las más observadas. Las compañías de servicio pareciera que han tomado como derecho la utilización de la acera sin ningún tipo de criterio de localización de equipos.

Las autoridades, sobre todo las municipales, son las garantes del espacio público para el peatón, sin embargo, en muchos casos no son sus acciones, sino las omisiones en el cumplimiento de sus obligaciones que han privado del uso de la acera a los peatones. La más evidente el mantenimiento de áreas verdes y la siembra de especies vegetales. Las aceras en la mayoría de las vías de la ciudad se encuentran en mayor o menor medida interrumpidas para el tránsito peatonal debido a que o están levantadas por las raíces o se impide el tránsito por la intensidad y extensión del follaje de vegetación, muchas veces no aptas para el ornato público. En diversos casos, se han rehabilitado las aceras, pero no se han tratado adecuadamente las especies vegetales, manteniéndose la interferencia al tránsito peatonal. El caso de la urbanización Las Mercedes es muy emblemático, no se trata de talar indiscriminadamente las especies vegetales, de ninguna manera se busca eso, se trata de hacer un tratamiento fitosanitario, adecuación de raíces y sobre todo estipular las variedades de árboles que se pueden o no sembrar en las áreas verdes adyacentes a las aceras.

Dentro de las omisiones del sector público, principalmente de las alcaldías, se encuentran también la falta de seguimiento y control de la normativa para disposición de desechos sólidos, escombros y roturas de aceras y calzadas, referidas en las actividades/elementos obstaculizadores en párrafos precedentes. En cuanto a los primeros, es poca la supervisión que se realiza y menos las sanciones que se aplican. En referencia a los escombros, si los mismos son voluminosos, han sido denunciados o pertenecen a una obra nueva probablemente serán fiscalizados, de lo contrario permanecerán semanas o meses a la espera de su disposición final. En el caso de las roturas que afectan a las aceras, las mismas sean realizadas por compañías, privadas o no, de servicios de redes; las roturas suelen estar supervisadas y avaladas, pero no así la restitución de la superficie, por lo cual queda bajo la ética de los contratistas terminar en tiempo prudencial las roturas de aceras, lo cual lamentablemente no sucede con la prontitud deseada y necesaria.

La utilización de aceras como estacionamientos, a pesar de la normativa existente al respecto, también entra dentro de la omisión de sus funciones públicas de las autoridades como garantes del espacio del ciudadano, ya que avalan la privatización del espacio peatonal para una serie de actividades, ignorando las correspondientes para las de la vida del transeúnte y del peatón en general.

Se ha mencionado en trabajos anteriores la utilización del espacio del peatón para el transporte público, principalmente como terminales improvisados sobre la calzada, cuyas actividades conexas (espera de usuarios, trasbordos, carga y descarga de pasajeros, descanso de conductores) se realizan de forma continua y extensiva sobre la acera, evitando el paso continuo de los peatones. Los casos más emblemáticos son la redoma de Petare y las adyacencias de las estaciones del metro La California y Miranda, por citar las del este de la ciudad capital. Esto también se puede catalogar como omisión por parte de las autoridades en los tres niveles de actuación (nacional, estatal y municipal), quienes no proveen a la ciudad de las infraestructuras de apoyo al transporte adecuadas y no ponen orden en el funcionamiento del servicio. El uso inadecuado de la acera como soporte a modalidades

motorizadas es aún más evidente en el caso del servicio de “mototaxi”, tipificado como tal en el Ley de Transporte Terrestre. Este tipo de servicio individual ha proliferado en prácticamente todas las vías de circulación de las ciudades venezolanas, ubicándose sobre todo en áreas atractores de viajes como centros comerciales, salidas de estaciones de metro, intercambiadores modales, por citar algunos. La magnitud de la oferta de motocicletas en servicio supera el espacio vial y suelen estacionarse las unidades sobre la acera, donde cercanas a ellas están sus conductores, el fiscal de la organización y la publicidad del servicio (pendón con el valor de los viajes), siendo muy extensiva el área ocupada al respecto.

Se ha otorgado otro uso a la acera. Lo mismo pudiera decirse que ha pasado con el comercio informal, el cual no se ha podido atender adecuadamente y cuyas implicaciones sociales, económicas y políticas escapan del análisis de movilidad que presenta este trabajo descriptivo sobre la situación de las aceras.

Al Estado le queda un largo camino que recorrer en la ordenación y estructuración del espacio público, en especial el del peatón, para evitar que elementos y actividades recurrentes sigan apropiándose de áreas que no le pertenecen. Algunas municipalidades han avanzado al respecto, siendo la Alcaldía de Chacao con la adecuación de aceras en el casco central del municipio homónimo, un ejemplo efectivo de que sí es posible organizar los diferentes elementos que deben y quieren hacer vida sobre la superficie del espacio público.

## **REFLEXIONES FINALES**

A manera de reflexiones finales, lo primero que hay que establecer es que la apropiación del espacio del peatón se da tanto por actividades privadas como por acciones/omisiones del sector público, siendo las mismas de diferente índole y que se dan en ámbitos diversos en cuanto a uso, densidades y tipologías de edificaciones.

Lo segundo que hay que puntualizar es que el espacio del peatón se ha convertido en muchas zonas de la ciudad como en una especie de área residual, la cual se puede tomar para cualquier otra actividad, en principio porque pareciera que no hay un doliente visible de las aceras. Si un canal de circulación vehicular es afectado, las redes sociales se inundan de denuncias al respecto y la situación en la mayoría de los casos es prontamente atendida, pero si una acera es ocupada, la misma queda acéfala de ayuda, los peatones que la utilizan sortean obstáculos buscando, como el agua, por dónde circular, pero no se articulan para defender su espacio. La organización de este colectivo es algo que la autora no ha estudiado; se conocen referencias de ligas de peatones, colectivos de transeúntes que se han formalizado y expresado para la construcción de vías o necesidad de pasos peatonales, pero se desconoce la participación de estos grupos para evitar la proliferación de obstáculos en la vía.

Hay situaciones puntuales como el comercio informal y expendio de productos de acceso controlado, cuya dinámica socioeconómica y sus implicaciones sobre la movilidad deben ser estudiadas a profundidad, pero que es evidente el impacto que tienen en el espacio urbano y público; asimismo el cierre o control de accesos de vías por la seguridad o inseguridad.

Se puede intuir, mas no afirmar, que la toma del espacio del peatón para otras actividades, más allá de no contar con una masa colectiva que defienda su espacio, es la falta de compromiso ciudadano para con su entorno y la falta de fiscalización por parte de las autoridades para que las normativas se cumplan, en una suerte de círculo vicioso: se comete la infracción o agravio a la ciudadanía, no hay una sanción por lo que el mal comportamiento no tiene consecuencia, se vuelve reiterativo y masivo, convirtiéndose en práctica. Sin

embargo, la comprobación de tal aseveración no era el producto de la reflexión descriptiva que se ha realizado.

## REFERENCIAS

- Alcaldía de Bogotá (2007). *Cartilla de Andenes*. Bogotá, Colombia: Alcaldía de Bogotá.
- Alcaldía de Bucaramanga (s.f.). *Manual para el Diseño y Construcción del Espacio Público de Bucaramanga*. Bucaramanga, Colombia: Alcaldía de Bucaramanga.
- Alvarado, M., Monge, M. y Chialvo G. Rosario y su movilidad futura. La concertación de un pacto de movilidad. *Actas del XV Clatpu*, Argentina.
- Andrade, N. (2009). Sistemas de transporte públicos insostenibles y el caos urbano. *Actas del X Clatpu*.
- Associação Nacional de Transportes Públicos. (1997). *Transporte humano, cidades com qualidade de vida*. Brasil.
- Comisión de las Comunidades Europeas. (2007). *El Libro verde: hacia una nueva cultura de movilidad urbana*. Bruselas.
- Díaz, R. Pedestre. Recuperado junio 2013 de:  
<https://ciudadpedestre.wordpress.com/publicaciones/>
- Ecologistas en Acción, organización (2013) Manifiesto. La acera es peatonal. Madrid, España.
- Espacios peatonales. Recuperado el 02 de febrero de 2016 de:  
[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/EspacioPublico/Sistema%20de%20Espacio%20P%20Fablico/dtep\\_espacios%20peatonales\\_0.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/EspacioPublico/Sistema%20de%20Espacio%20P%20Fablico/dtep_espacios%20peatonales_0.pdf)
- Instituto de Desarrollo Urbano, Alcaldía de Bogotá (2008). Guía Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana. Extraído el 21 de marzo de 2015 de  
[http://app.idu.gov.co/otros\\_serv/Download/2008/guia\\_de\\_movilidad\\_peatonal.pdf](http://app.idu.gov.co/otros_serv/Download/2008/guia_de_movilidad_peatonal.pdf)
- Jara, M. y Carrasco, J. (2008). Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte. *Actas del XV Clatpu*, Argentina.
- Jerez, S. y Torres, L. (2010). Manual del Diseño de Infraestructura Peatonal Urbana. Extraído el 14 de febrero de 2011.
- Lazo, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. Recuperado el 21 de enero de 2013 de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>
- Ministerio de Fomento Español. (2003). Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo. *Guía de Diseño Urbano*. Serie Monografías, Madrid.
- Pérez, M. y Alvarado, R. (2004). *Aceras, peatones y espacio público*. Serie Ordenamiento Territorial N° 5, San José. Costa Rica, Instituto de Fomento y Asesoría Municipal.
- Plataforma Urbana (2015). Ciudades caminables. Extraído el 20 de marzo de 2015 de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/06/16/ciudades-caminables/>
- Real Academia Española de la Lengua (2016). *Diccionario electrónico*. Extraído el 20 de febrero de 2016 de <http://dle.rae.es/?id=0NdwO9h>
- Serrano, M. (2013). Movilidad peatonal: las aceras. Ecomovilidad.net. Extraído el 12 de febrero de 2016 de <https://ecomovilidad.net/madrid/movilidad-peatonal-las-aceras/>
- Zamorano, C. y otros. (2004). *Manual para la Planificación, Financiación e Implantación de Sistemas de Transporte Urbano*. UPM-Consorcio Transportes Madrid.