

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACION  
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL  
BIBLIOTECA GUSTAVO LEAL

FECHA DE ENTREGA: \_\_\_\_\_

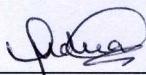
AUTORIZACION PARA LA DIFUSIÓN ELECTRONICA DE LOS TRABAJOS DE GRADO Y/O  
TRABAJOS DE ASCENSO DE LA ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL  
UCV.

Yo, (Nosotros) Andrea Carolina Ramirez Guerra  
\_\_\_\_\_, autor(es) del trabajo: Hostilidad hacia el peatón.  
Compendio de crónicas periodísticas acerca de la prioridad  
del tránsito vehicular sobre el tránsito peatonal en la  
ciudad de Caracas, Distrito Capital.  
Presentado para optar: por el título de Licenciatura de Comunicación  
Social

A través de este medio autorizo a la Escuela de Comunicación Social de la UCV, para que difunda y publique la versión electrónica de este trabajo de grado, a través de los servicios de información que ofrece la Biblioteca Gustavo Leal de la Institución, sólo con fines de docencia e investigación, de acuerdo a lo previsto en la Ley sobre Derecho de Autor, Artículo 18, 23 y 42 (Gaceta Oficial N° 4.638 Extraordinaria, 01-10-1993).

	Si autorizo
X	Autorizo después de 1 año
	No autorizo

Firma(s) autor (es)



C.I. N° 20.155.601  
e-mail: andrea.ramirezg@hotmail.com

C.I. N° \_\_\_\_\_  
e-mail: \_\_\_\_\_

Por el equipo

C.I. N° \_\_\_\_\_  
e-mail: \_\_\_\_\_

C.I. N° \_\_\_\_\_  
e-mail: \_\_\_\_\_

En Caracas, a los 10 días del mes de Marzo de 2015

**Nota:** En caso de no autorizar: la Escuela de Comunicación Social publicará en sus portales la referencia bibliográfica, tabla de contenido (índice) y un resumen descriptivo elaborado por la Biblioteca Gustavo Leal, sus palabras claves y se indicará que el autor decidió no autorizar el acceso al documento a texto completo.

La cesión de derechos de difusión electrónica, no es cesión de los derechos de autor, porque este es intransferible.

Título del Producto o Propuesta: Hostilidad hacia el peatón





## CONSTANCIA DE LA CALIFICACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

Quien suscribe, profesor Miguel Ángel Latouche R. director de la Escuela de Comunicación Social de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad Central de Venezuela, hace constar que la ciudadana **ANDREA C. RAMÍREZ G.**, portadora de la Cédula de la Identidad **Nº 20.155.604**, presentó y aprobó su Trabajo de Licenciatura con la calificación **APROBADO DISTINGUIDO**, tal como consta en el Acta firmada por el jurado integrado por los profesores: Eritza Liendo (Tutora), Eloi Yagüe, Liza López.

Constancia que se expide en Caracas, 24 días del mes de febrero de 2015.

  
Prof. Miguel Ángel Latouche R.  
Director

MALR/cmg.-



Universidad Central de Venezuela  
Facultad de Humanidades y Educación  
Escuela de Comunicación Social

### **Hostilidad hacia el peatón**

*Compendio de crónicas periodísticas acerca de la prioridad del tránsito vehicular sobre el tránsito peatonal en la ciudad de Caracas, Distrito Capital.*

**Tutora:**

Liendo, Eritza

**Autora:**

Ramírez Guerra, Andrea Carolina

C.I. 20.155.604

Caracas, enero 2015

## DEDICATORIA

*Because I feel that, in the Heavens above,  
The angels, whispering to one another,  
Can find, among their burning terms of love,  
None so devotional as that of "Mother"*  
Edgar Allan Poe (1809 – 1849)

Dedico este Trabajo Especial de Grado a la mejor mujer que existe en el mundo, aquella que yo llamo madre. Las razones son infinitas pero especialmente esta dedicatoria la hago en base a la influencia que ha tenido en mi vida. Aunque todas las madres tienen ese poder en sus hijos.

Por ti aprendí que la tenacidad es una cualidad importante en cualquier ser humano. Por ti sé que ni siquiera el cielo es el límite. Por ti decidí estudiar en la mejor universidad del país, ¿cómo no, si también fue tu alma mater?

De ti aprendí tantas cosas, pero ninguna como la capacidad de sortear las tormentas pensando en un futuro promisorio. Esta es mi tormenta, y pronto veré el futuro, sin importar cuál sea el resultado, este logro también es tuyo.

## AGRADECIMIENTOS

A Dios, por las innumerables veces que me protegió al cruzar las calles, literal y figurativamente.

A mi mami, René Magaly, símbolo de fortaleza e integridad. Por su invaluable apoyo, sus sabios consejos y amor incondicional.

A mis hermanos, Junior y Johanaly, por la habilidad de hacerme reír algunas veces y, otras, querer arrancarme el cabello. Son geniales pero yo soy la hija favorita.

A mis abuelos, vivos y muertos, Ana, Pedro, Carmen y Ambrosio, son mis segundos padres. Por ser los mejores alcahuetas.

A mi novio, Raúl, porque ha sido un saco de boxeo emocional y sigue a mi lado. Por su apoyo, su cariño y los empujones que me ayudaron a terminar. Por reconfortarme tantas veces y ser un compañero excepcional.

Al resto de mi familia, especialmente a: mis tías/madrinas Elide y Janeth, por dos formas diferentes de demostrar su cariño pero igualmente valoradas; y a mis sobrinos, Diego y A. Isabella, por robarse mi corazón y enseñarme cómo son los ángeles.

A mi tutora, la fabulosa Eritza Liendo. Por guiarme, exigirme y endulzarme en el camino. Sin su asistencia en cada paso esto no habría sido posible.

A mis amigos, los *pollos de la clase*, de verdad tienen los huevos de oro. Por siempre imponer el humor, incluso ante la muerte.

A las personas que no llamaron a la policía cuando las perseguí y a las que me concedieron entrevistas para hacer estas humildes crónicas.

Finalmente, a todos los conductores y motorizados que se creen dueños de las calles y avenidas. Por su demostración de salvajismo y barbarie.

Mi más profundo sentimiento de gratitud.

*It's all storytelling, you know.  
That's what journalism is all about.*

— Tom Brokaw

*Don't tell me the moon is shining;  
show me the glint of light on broken glass.*

— Anton Chekhov

*Hace poco pregunté a un grupo de periodistas españoles si alguno se había  
subido a las balsas de inmigrantes africanos que llegan a las costas  
europeas. Ninguno lo había hecho. El periodismo no cumple su función si  
mira a los náufragos desde la cubierta de un barco seguro, tomando  
fotografías de los que se ahogan, a prudente distancia.*

— Jon Lee Anderson

**RAMÍREZ GUERRA, ANDREA CAROLINA**

**Hostilidad hacia el peatón**

*Compendio de crónicas periodísticas acerca de la prioridad del tránsito vehicular sobre el tránsito peatonal en la ciudad de Caracas, Distrito Capital.*

Tutor Académico: Profesora Eritza Liendo. Trabajo Especial de Grado. Caracas, Venezuela. Universidad Central de Venezuela. Facultad de Humanidades y Educación. Escuela de Comunicación Social. Licenciado en Comunicación Social. Enero, 2014.

**RESUMEN**

La investigación se enfoca en la situación peatonal de la zona oeste de la ciudad de Caracas. Su objetivo se fundamenta en la descripción de una realidad tangible: carencias en el entorno que impiden el ejercicio del libre tránsito de peatones, producto del favorecimiento hacia el tránsito vehicular. Los siniestros o accidentes de tránsito suceden a diario y dejan saldos rojos en la sociedad; el ciudadano de a pie es el más afectado por ser el eslabón más vulnerable. Bajo una metodología cualitativa y un diseño de campo, el trabajo investigativo recogerá datos directamente del objeto de estudio. Así, las crónicas reflejarán a nivel descriptivo las aristas fundamentales de esta problemática.

**Palabras Claves**

Tránsito, peatones, ciudad, periodismo, crónicas, crónicas periodísticas, urbano.



**RAMÍREZ GUERRA, ANDREA CAROLINA**

**Hostility towards the pedestrian**

*Compendium of journalistic chronicles about the priority of vehicular traffic over pedestrian traffic in the city of Caracas, Distrito Capital.*

Academic tutor: Eritza Liendo. Degree thesis. Caracas, Venezuela. Central University of Venezuela. Faculty of Humanities and Education. School of Communication. Degree in Social Communication. January, 2015.

**ABSTRACT**

The research focuses on the pedestrian situation in the western part of the city of Caracas. Its objective is based on the description of a tangible reality: shortcomings in the environment that impede the exercise of the free movement of pedestrians, product of favoritism toward vehicular traffic. Claims or traffic accidents occur daily and leave red balances in society; the ordinary citizen is the most affected being the weakest link. Under a qualitative methodology and design of field, the research will collect data directly from the object of study. Thus, the chronicles will reflect in a descriptive level the fundamental edges of this problem.

**Key words**

Traffic, pedestrians, city, journalism, chronicles, journalistic chronicles, urban.

## ÍNDICE

Dedicatoria.....	I
Agradecimientos.....	II
Epígrafes.....	III
Resumen.....	IV
Introducción.....	10
<b>CAPÍTULO I. Descripción de la investigación.....</b>	<b>12</b>
Planteamiento del problema.....	13
Justificación de la investigación.....	15
Objetivos de la investigación.....	17
<b>CAPÍTULO II. Marco teórico.....</b>	<b>18</b>
1. Primera parte. Una aproximación a la Crónica periodística.....	19
1.1. Antecedentes de la crónica periodística.....	19
1.2. Definición de la crónica periodística.....	22
1.3. Nociones básicas.....	27
2. Segunda parte: Situación del Tránsito peatonal en la zona oeste de Caracas.....	29
2.1. Antecedentes.....	29
2.1.1. Sobre cuatro y dos ruedas: expansión de vehículos motores en Venezuela.....	29
2.1.2. Éxodo venezolano y densidad poblacional.....	32
2.1.3. Diseño y planificación urbanística de Caracas.....	35
2.2. Marco legal.....	42
2.2.1. El derecho al libre tránsito o circulación.....	42

2.2.2. Verde, amarillo, STOP.....	45
2.2.3. Lomo de cebra.....	49
2.2.4. Reglamento para motorizados.....	50
2.3.    Espacios para el peatón en el sistema vial.....	52
2.4.    Seguridad vial en el mundo.....	56
2.4.1. Informe de la situación mundial de seguridad vial (OMS).....	56
2.4.2. Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud (OECD).....	59
<b>CAPÍTULO III. Marco Metodológico.....</b>	<b>63</b>
1. Diseño, nivel y tipo de investigación.....	64
2. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	66
3. Recursos.....	67
3.1.    Recursos humanos.....	67
3.2.    Recursos materiales.....	67
<b>CAPÍTULO IV. Caracas, ciudad hostil.....</b>	<b>68</b>
Primera parte: La informalidad es nuestro credo.....	69
Segunda parte: La señal de la cruz.....	77
Tercera parte: En honor al Santo Peatón.....	87
Cuarta parte: Por la vía rápida.....	95
Conclusiones.....	105
Anexos.....	109
Referencias.....	118

## INTRODUCCIÓN

Vivir en una ciudad trae consigo condiciones que pueden ser positivas o negativas en la calidad de vida. Los centros poblados, por creencia popular, tienen mayores oportunidades de empleo y es donde se encuentra el espectro más amplio de instituciones de educación superior. Es el caso de Caracas que, además, concentra las principales dependencias de los Poderes Públicos del país.

En contraposición con esas ventajas, están otras circunstancias que son menos favorables y que devienen directamente de la alta densidad poblacional en un territorio tan reducido, producto del éxodo rural hacia las principales ciudades del país. Entre ellos, los accidentes de tráfico como consecuencia de la gran concentración de vehículos en Caracas.

Ahí es donde corre mayor riesgo el peatón, quien por su condición se encuentra desprotegido ante cualquier siniestro automovilístico. Se suman también los temporizadores de los semáforos, la ausencia de rayado peatonal en algunos cruces –y su irrespeto en otros tantos– y la utilización de las aceras e islas como estacionamiento público para vehículos automotores de dos ruedas.

Son sólo algunos aspectos del problema pero son los escogidos para protagonizar la investigación. Se trata, entonces, de la creación de retratos en prosa: ilustrar en palabras –y también imágenes– una realidad que acecha, que empeora cada día y que se ha vuelto un lugar común para el peatón.



En tal sentido, la investigación se dividirá en cinco capítulos. En el primero, se incluye el planteamiento, la justificación y los objetivos de la investigación. El Capítulo II estará conformado por los aspectos del marco teórico considerados pertinentes, pues sustentan y crean un piso sobre el cual se construirán las crónicas finales.

El marco metodológico será definido en el tercer capítulo, hace referencia al diseño, nivel y tipo de método empleado en el trabajo investigativo. El compendio de crónicas estará ubicado en el Capítulo IV de la investigación; será separado en cuatro subcapítulos que plantean temas distintos asociados a la seguridad vial del peatón, específicamente en la zona oeste de la ciudad de Caracas. Finalmente se presentarán las conclusiones en el Capítulo V, a modo de cierre.

# **CAPÍTULO I**

## Descripción de la investigación

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La seguridad vial del peatón se ha visto menospreciada por parte de aquellos que están detrás del volante, en dos o cuatro ruedas. Esta situación genera que los peatones tengan restringido el derecho al libre tránsito que reseña la carta magna de Venezuela como un derecho civil y que se reconoce parcialmente en la Declaración Universal de Derechos Humanos. En ambos casos se establece como inalienable el derecho al libre tránsito dentro de un país y la circulación entre países.

Organismos internacionales como la Organización Mundial para la Salud (OMS) y la Organización Panamericana para la Salud (OPS) han reconocido la importancia de esta problemática. Los estudios *Road Safety Facts in the Region of the Americas*, de la OPS, y el *Informe sobre la situación mundial de seguridad vial*, de la OMS, son evidencia de ese reconocimiento. Asimismo, el año pasado se celebró una serie de eventos bajo la premisa “Seguridad de los peatones” en la Segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

En el último aviso publicitario del evento mencionado se afirma lo siguiente: “Las facilidades para caminar son parte integral de la habitabilidad de nuestras comunidades”. Es un problema que cae dentro de la categoría de salud pública al traducirse en cifras de mortalidad por accidentes de tránsito. Los peatones representan una cuarta parte de esas muertes.

A pesar de estas alertas, a nivel mundial existen países que no han desarrollado políticas de planificación urbana que se adecúen realmente a las personas que se trasladan a pie, lo cual permite que se mantengan las

carencias de señalización, legislaciones y estructuras que faciliten el tránsito peatonal.

En Venezuela el problema se agrava con el incremento continuo de motocicletas, lo cual se ha vuelto tangible en los últimos diez (10) años, situación que ha llamado la atención no solo de los transeúntes sino también de autoridades que se preocuparon por elaborar un censo de este sector. Las autoridades, en su labor de mantener el orden y hacer respetar las normas, no siempre hacen valer los derechos peatonales y se ocupan principalmente de atender las situaciones asociadas al tránsito vehicular.

El peatón, como eslabón más débil del aparato vial, carece de un entorno que realmente proteja su integridad física y le permita un libre desenvolvimiento en el entramado de calles, avenidas y autopistas de la ciudad.

Las principales avenidas del oeste de Caracas –Av. Urdaneta, Av. Sucre, Av. Universidad, Av. Baralt– no son las únicas afectadas por esta situación pero son las que presentan mayores ausencias de cuerpos policiales y del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT). Es por esa razón que serán las vías escogidas como escenario para el compendio de crónicas que se realizará.

¿Cómo afectan estas condiciones al peatón en su traslado diario? A través de crónicas periodísticas se intentará mostrar y demostrar las principales aristas que, conjugadas, generan circunstancias que atentan contra la vida y la calidad de vida del venezolano que se traslada a pie.



## JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El derecho al libre tránsito dentro del territorio nacional se encuentra establecido como una garantía civil dentro de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en su artículo 50. La Ley Orgánica de Transporte y Tránsito Terrestre y algunas ordenanzas municipales también tipifican este derecho.

En Venezuela existen alrededor de 110 vehículos automotores por cada mil habitantes, así lo reseña el portal web *Nation Master*. Sin embargo, esa cifra incluye sólo los vehículos familiares, es decir, no contabiliza transporte público ni motocicletas. Para marzo 2013, el censo de motorizados llevado a cabo por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) alcanzó los 261 mil registrados.

El incremento de vehículos en el país, sobre todo en los centros más poblados, hizo necesaria la planificación urbana para ordenar el tránsito peatonal y vehicular. En ese ordenamiento, y al ver la tendencia aumentativa de los automotores, se restó espacios para los transeúntes.

Existen organizaciones en la capital que están dedicadas a rescatar esos espacios y a hacer valer los derechos peatonales bajo consignas como “El peatón primero”, es el caso de Ser Urbano, Caracas a pie y Una Sampablera por Caracas. Aunque su labor ha sido reseñada en algunos medios comunicacionales, todavía hay personas que ignoran la realidad o desconocen la verdadera incidencia de las condiciones actuales para el peatón.

Lo anteriormente expuesto hace imperiosa una investigación que refleje la realidad de esta problemática y permita evidenciar las deficiencias presentes en la planificación urbana hacia la movilidad del ciudadano de a pie, así como la importancia de hacer cumplir las normativas en esa materia.

Ahora bien, se ha seleccionado la crónica como género de salida porque cumple con algunos rasgos que se ajustan a los objetivos planteados a través de la descripción. Además, la narrativa que en ella se emplea permite convertir la información y testimonios levantados en el curso de la investigación en un texto atractivo y con prosa enriquecida.

La libertad que la crónica le ofrece al periodista en cuanto a uso de recursos literarios le aporta esteticidad a los hechos que se buscan contar. Es justamente la combinación de periodismo con literatura lo que le aporta un *plus*, un valor agregado al producto que se presenta en el Capítulo IV.

## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1. Objetivo general**

1.1 Describir a través de un compendio de crónicas periodísticas la situación de tránsito peatonal en las principales avenidas del oeste de Caracas.

### **2. Objetivos específicos**

2.1 Utilizar el género de la crónica periodística para narrar eventos específicos de la situación peatonal.

2.2 Recrear problemáticas derivadas del tránsito peatonal mediante testimonios recolectados a partir de entrevistas.

2.3 Ofrecer la opinión de expertos como contraposición a los hechos narrados y como referencia de las legislaciones vigentes.

# **CAPÍTULO II**

Marco teórico



## MARCO TEÓRICO

### 1. Una aproximación a la Crónica periodística

#### 1.1. Antecedentes de la crónica periodística

En sus principios, la crónica fue una herramienta utilizada para registrar acontecimientos de relevancia histórica, siguiendo la cronología natural del suceso acontecido, y cuyo fin inmediato era la transmisión de esos escritos a personalidades regias y grandes señores.

El vínculo entre la historia y la crónica se ubica entre los siglos IX y XIV, según apunta Juan Carlos Gil en su texto *La crónica periodística. Evolución, desarrollo y nueva perspectiva: viaje desde la historia al periodismo interpretativo*, en el que señala el carácter meramente informativo que mantuvo la crónica en su primera etapa.

Los monjes tuvieron en sus manos la redacción de gran parte de las crónicas históricas españolas pero no fueron los únicos. Los conquistadores de la época colonial americana, siglo XVI y subsiguientes, también guardaron registro de las bondades del territorio conquistado y, por qué no, de las temibles formas de la naturaleza. Con los viajes exploratorios que España encomendaría para colonizar, se inicia la serie de escritos conocidos como *crónicas de indias*, textos narrativos en los que la descripción prevalecía para ilustrar las pesquisas de los navegantes.

En el caso de Venezuela, Cristóbal Colón llevó consigo un diario en sus viajes de descubrimiento y en él confiaba sus experiencias, miedos, alegrías y recursos provenientes del nuevo territorio. Su diario junto a las

cartas que enviaba a la corona son un registro amplio de esas vicisitudes en la *Tierra de gracia*:

Torno a mi propósito referente a la Tierra de Gracia, al río y lago que allí hallé, tan grande que más se le puede llamar mar que lago, porque lago es lugar de agua, y en siendo grande se le llama mar, por lo que se les llama de esta manera al de Galilea y al Muerto. Y digo que si este río no procede del Paraíso Terrenal, viene y procede de tierra infinita, del Continente Austral, del cual hasta ahora no se ha tenido noticia; mas yo muy asentado tengo en mi ánimo que allí donde dije, en Tierra de Gracia, se halla el Paraíso Terrenal. (...)

Esta gente, como ya dije, son todos de muy linda estatura, altos de cuerpo y de lindos gestos, de cabellos largos y lacios, y traen las cabezas atadas con unos pañuelos labrados, como ya dije, hermosos, que parecen de lejos de seda y gasa; traen otro más largo ceñido a manera de taparrabo, tanto los hombres como las mujeres. El color de esta gente es más blanco que otros que he visto en las Indias; todos traían al cuello algo a la usanza de esta tierra, y muchos traían piezas de oro bajo colgadas al cuello. Sus canoas son muy grandes y de mejor hechura que otras que he visto, y más livianas; en medio de cada una tienen un apartamento como cámara, en que vi andaban los principales con sus mujeres. (Extracto de la Carta de Colón a los Reyes Católicos en 1498).

Sin embargo, con el paso del tiempo, la crónica fue tomada por la literatura como un estilo de narración y se fue apartando de su meta original: informar. Se convertiría, entonces, en relatos cronológicos aderezados con ficción para recrear al lector. La fusión de lo real con lo imaginario y fantasioso dio paso posteriormente al desarrollo de la crónica en nuevos géneros literarios y algunos autores afirman que derivó en la emergencia de la novela.

Earle Herrera sostiene en su libro *La magia de la crónica* (1986) que la crónica periodística tiene su punto de partida en el Costumbrismo, corriente literaria europea del siglo XVII que influencia a los escritores venezolanos para que sus relatos se basen en tradiciones y costumbres: “Es el costumbrismo el que le va a dar forma periodística a la crónica. (...) hay sentido periodístico en su oficio, en el cual destacan la observación detallista, el panorama general y social expresado muchas veces en individuos típicos como el ‘Palmarote’ de Daniel Mendoza” (p. 46).

Pero mucho después, en la década de los sesenta, surge en Estados Unidos una tendencia que revolvería las aguas y que sería una influencia en la crónica periodística actual. El Nuevo Periodismo fue el nombre de una corriente que perseguía darle un giro a la forma de hacer periodismo para romper un poco con los esquemas y paradigmas que inculcó el corsé de la doctrina de la objetividad. Ya lo asomaba Gabriel Galdón cuando apuntó que el Nuevo Periodismo nace en oposición a las limitaciones lingüísticas y estilísticas del objetivismo.

Su principal precursor fue Tom Wolfe con el prólogo que escribió a modo de manifiesto en el libro que nombraría al movimiento: *El Nuevo Periodismo*. Para Wolfe, esta tendencia se sostiene sobre cuatro pilares

fundamentales en cuanto a estilo: construcción de la historia por escenas, transcripción casi completa de los diálogos, la narración de tercera persona y, por último, atención a los detalles.

De esta forma se cruzan los caminos del oficio periodístico con la literatura en un sendero estrecho que permite la permeabilidad de los recursos, tal como sugiere Juan Cantavella en su libro *La novela sin ficción* (2002):

La descripción de ambientes y personajes, el bucear en el pasado de los protagonistas, el no desechar detalles por irrelevantes que parezcan, el reconstruir lo sucedido para que se vea dotado de fuerza, el contar la historias como si estuvieran sucediendo delante de los lectores, hace que el resultado se aparte de lo habitual en este campo y pueda ser contemplado como una narración de las que ofrece la literatura. (CANTAVELLA, Juan. 2002: 54).

Latinoamérica también participó en la ola del periodismo narrativo, casi a la par del Nuevo Periodismo anglosajón. Gabriel García Márquez tiñó de recursos literarios sus escritos periodísticos, siendo su obra más difundida *Relato de un naufrago*. Las vicisitudes de un hombre que naufraga en mar abierto en principio fueron publicadas como un seriado de dos semanas en el diario *El Espectador*.

## 1.2. Definición de la crónica periodística

La polisemia es una de las principales características del concepto de la crónica y le permite danzar en los límites del periodismo y la literatura, traspasando algunas veces la delgada línea que los separa. José Luis Martínez Albertos (1983), la define como o “una información interpretada

sobre hechos actuales”, admitiendo las valoraciones del autor de forma implícita o explícita. Se refiere a que la crónica puede ser descriptiva, narrativa o literaria, pero se caracteriza siempre por el manejo libre del lenguaje.

Por su parte, Vicente Leñero y Carlos Marín, autores de *Manual de periodismo* (1986), consideran a la noticia como género madre. Para ellos la noticia representa la base sobre la cual se construyen el resto de los géneros, sirviendo de punto de partida, y cuyo objetivo único es informar sobre hechos de interés público, mientras que “la crónica se ocupa fundamentalmente de narrar cómo sucedió un determinado hecho; recrea la atmósfera en que se producen los sucesos públicos” (p. 155).

Pero, quizá la definición más utilizada o mejor recibida ha sido la que Juan Villoro hiciera comparándola con un ornitorrinco, utilizando la metáfora de un animal que parece reconstruido con los miembros de otros animales. Sin embargo, en su extenso enunciado de las partes que recoge la crónica de otros géneros, alcanza a advertir el peligro que se esconde tras el híbrido: “Usado en exceso, cualquiera de esos recursos resulta letal. La crónica es un animal cuyo equilibrio biológico depende de no ser como los siete animales distintos que podría ser.”

Por la evolución del uso de la crónica como herramienta periodística su definición también ha sido objeto de variaciones y de disputas sobre su posición dentro de los géneros informativos o de opinión.

En el libro *Imagen literaria del periodismo* (1961), de Humberto Cuenca, se habla del periodismo como un género literario de acuerdo a la teoría crociana y luego como categoría literaria entendiendo ésta como “valor

social que nunca se forma aisladamente y confluye en todas las formas literarias” (p. 35).

Cuenca continúa describiendo los géneros periodísticos hasta llegar a la crónica y afirma, siguiendo el pensamiento de Bernard Shaw, que la crónica constituye la forma de literatura más cercana al hombre, más íntima y llena de vivacidad expresiva: “la crónica no pretende atar la atención del mundo a un momento, sino tan sólo apuntar la sonrisa de un matiz concreto, lleno de fugaz preciosismo, dibujar el perfil del instante, del paisaje en silueta, como el alegre sonido de una campana en pasajera premonición” (p. 40).

Si bien sus argumentos para introducir a la crónica como un género o categoría de la literatura no están claramente desarrollados en su texto, Cuenca sí hace una distinción breve y precisa entre la crónica y las formas del periodismo al sostener que la primera recoge la sutileza y fragilidad del periódico en contraposición a las sentencias del editorial, la interpretación del ensayo y la brevedad informativa del artículo. Ciertamente la crónica emplea una narrativa que apunta a la descripción exhaustiva de una situación y/o ambiente con una sensibilidad característica que captura lo concreto de un paisaje con su historia; se convierte de esta manera en la forma de periodismo que se acerca más a la literatura por la fluidez de su estilo al narrar los sucesos en armonía.

Los rasgos definitorios de la crónica pueden ofrecer complejidad. (...) Por una parte, ha estado encuadrada entre los géneros de noticia, desde la perspectiva de que, el elemento esencial, su núcleo, lo constituyen los hechos. Es principalmente un objetivo de quienes estudian las crónicas establecer las características que impidan mantener este género en una naturaleza de carácter híbrido, que en nada favorece el objeto de mostrar y explicar para el que está concebida desde el inicio del periodismo moderno. (RODRÍGUEZ WANGÜERMERT, Carmen. 2005: 4).

Al margen de la tipología o clasificación de los géneros periodísticos, la crónica viene a ser una ventana de las realidades complejas desde una perspectiva explicativa. Rodríguez Wangüermert asegura que el problema en torno a la crónica siempre apunta al binomio interpretativo-opinativo con el que el género suele caracterizarla, sin embargo, resuelve que lo importante a tener en cuenta es la visibilidad: “hacer ver y mostrar como requisito propio de los géneros para la interpretación” (p. 3).

Herrera (1986) también se adentra en el terreno la clasificación de la crónica, pero inicia partiendo de la gastada frase de C.P. Scott *los hechos son sagrados, la opinión es libre* y la objetividad: “La preceptiva generada por la objetividad en cuanto a redacción y estilo, impedía de plano que la crónica pudiera entrar en el campo de formas periodísticas que proscibían el colorido, la adjetivación, el tono personal en el lenguaje y, en último extremo, la creatividad literaria del periodista” (p. 51).

Para Herrera el debate es un sinsentido, el intentar insertarla en los géneros de información es absurdo y satanizar la subjetividad de la crónica es un equívoco; él tiene muy claro que la crónica periodística pertenece al

género de la opinión, entendiendo ésta como algo más que la exposición de una tesis, sino como una convergencia en la que la subjetividad y la opinión están marcadas por el uso de recursos y el tono del relato.

Porque va más allá de lo informativo y su eficacia depende del talento e imaginación de cada autor, la crónica es un género del periodismo de opinión (...) en las buenas crónicas destaca el lenguaje metafórico, el uso de recursos estilísticos y literarios que enriquecen este género, invitan a su lectura, abren un espacio estético y, de ninguna manera, tratan de imponérsele al lector. Pero la subjetividad está allí y subyace en el uso de aquellos recursos, en el tono del relato que puede ser irónico, coloquial o humorístico, en lo que se insinúa e incluso en los que se deja de decir, en los reveladores silencios (HERRERA, Earle. 1986: 52-53).

Pero la variabilidad de conceptos en la materia es lo que ha impulsado el cuestionamiento de la credibilidad en la crónica periodística. Al respecto, Cantavella y Serrano, en *Redacción para periodistas: informar e interpretar* (2004), citan a Manuel Bernal sobre algunas razones de esa diatriba: “es una información de hechos noticiosos, ocurridos en un período de tiempo, por un cronista que los ha vivido como testigo, investigador e, incluso, como protagonista y que al mismo tiempo que los narra, los analiza e interpreta, mediante una explicación personal” (p.404).

Sin embargo, Rodríguez Wangüermert (2005) diserta tomando esos aspectos como puntos a favor de la crónica: permiten un mayor acercamiento con el lector, convirtiéndose en cualidad diferenciadora y de reconocimiento. Para reforzar su argumento, concluye con la cita de la autora Ofa Bezunartea, autora del estudio *Cómo las opiniones compiten con los hechos*:



“La credibilidad y la disparidad de percepciones del mundo no pueden ser sustituidas por la supuesta neutralidad de información sin adscripción precisa” (p. 9).

### 1.3. Nociones básicas

La crónica periodística sigue siendo un libro en proceso de escritura, su evolución y la de las dinámicas sociales son causantes del grado de dificultad para tener una definición universal de la crónica.

Con cada nuevo autor, la crónica es definida por nuevos atributos que varían en función del país o región y es precisamente ese permanente intento de universalización lo que demuestra la contradicción en limitar algo tan libre.

Si la crónica viene a romper con los paradigmas y encorsetamiento de la objetividad, levantar un cerco para contenerla sería ir en sentido opuesto y cortar las alas de un ave que apenas está despegando. Es por eso que una definición exacta de la crónica que pueda ser única e irrefutable es inviable.

De esta forma, no está fuera de lugar pensar en puntualizar las concesiones y/o características que cada escritor o periodista tomará como ingredientes para la receta de sus crónicas. Con eso en mente, lo primero será adentrar un poco en cuáles son los atributos que definen el compendio de crónicas que compete a este trabajo:

- Exaltación del periodismo como algo más que un oficio práctico, ejemplificado en *Literatura y periodismo: una tradición de relaciones promiscuas* (2002) de Albert Chillón:

Concebirlo como una profesión intelectual cuya esencia interpretativa hace inevitable la integración dialéctica de la cultura y la capacidad de discernimiento crítico, por un lado, y de las habilidades expresivas y técnicas, por otro. (CHILLON, Albert. 1999: 431).

- Involucramiento del periodista con el objeto/realidad de la crónica: sobre este punto es fundamental lo que dicen Cantavella y Serrano (2004) “Es precisamente esa capacidad de no limitarse a relatar de forma escueta y distante los sucesos del presente lo que le otorga una solidez y un empuje que la hace imprescindible” (p. 396). Además tomar en consideración la advertencia que Leila Guerriero hizo durante *Conversaciones en torno a la crónica*, conversatorio en el Centro Cultural Chacao:

El grado de involucramiento del periodista en un tema tiene que ser extremo si el tema te interesa (...) hay temas a los que le dedicas el 190% y otros que puedes manejar con el 80%. Lo importante es que haya de los dos (...) en estos casos hay muchas dificultades para que no sea literatura de catarsis. Lo importante es que, aunque tú seas la peatona, te dediques siempre a hacer periodismo: a mostrar más que a opinar.

- La crónica periodística como la “Breve llama de lo cotidiano” que define Herrera (1986) bajo la premisa de que opinar también es una forma de informar: “estampa y opinión, relación y creatividad, claroscuro escrito de las cosas y los días” (p. 48).

## 2. Situación del Tránsito peatonal en la zona oeste de Caracas

### 2.1. Antecedentes

#### 2.1.1. Sobre cuatro y dos ruedas: expansión de vehículos motores en Venezuela.

La respuesta a la pregunta ¿quién creó el primer automóvil? No está clara. En 1769, el ingeniero alemán Nicolas-Joseph Cugnot construyó un vehículo de tres ruedas motorizado a través de vapor. Sin embargo, muchas personas no lo consideran en la actualidad como el primer automóvil por no tener combustión a partir de gasolina.

Es por ello que, generalmente, el logro se atribuye a dos alemanes que patentaron el mismo día (29 de enero de 1886) dos vehículos distintos: Karl Friedrich Benz y Gottlieb Daimler. El primero ideó un vehículo de tres ruedas y, el segundo, uno de cuatro, de acuerdo a una entrada en el portal web [history.com](http://history.com)

Para 1920, Ford, General Motors y Chrysler eran las principales compañías manufactureras de automóviles. Así, Estados Unidos comenzó a liderar la expansión automotor con la ayuda de la mecanización de las industrias. El mismo portal cita un extracto de *The Reader's Companion to American History*, escrito por Eric Foner y John Garraty: “La ciudad moderna, con sus suburbios industriales y residenciales, es un producto de los automóviles y de camiones. (...) Ninguna otra fuerza histórica ha revolucionado la forma en que los estadounidenses trabajan, viven y juegan”.

Esa misma afirmación puede trasladarse sin duda al caso latinoamericano y, en específico al venezolano. Oscar Yanes, en su columna *Así son las cosas* para el *El Universal*, esclareció la confusión existente sobre

cuándo llegó el primer carro a Venezuela y quién lo trajo: “Descubrir, después de examinar muchos periódicos viejos y localizar centenares de noticias sobre los automóviles en Venezuela, que en el diario caraqueño El Monitor, en su edición del 21 de abril de 1904 se afirmaba que: ‘el lunes 18 de abril por la tarde transitó por las calles de Caracas por primera vez un lujoso automóvil, el cual ha sido traído por el señor doctor Isaac Capriles’”.

Durante el gobierno del general Juan Vicente Gómez se inició una empresa para la construcción de vías públicas, de la mano con su Ministro de Obras Públicas, Román Cárdenas.

Para 1920, a medida que fue incrementando el número de los vehículos automotores en el país, el uso fue desplazándose hacia fines productivos con la intención de transportar carga y personas. Los carros se habían convertido en una máquina asequible para la clase media, quienes obtenían sus automóviles importados desde dieciséis distribuidores, lo que posicionó a Venezuela como el séptimo importador latinoamericano para Estados Unidos (Olivar, José. 2007).

La masificación de la revolucionaria máquina fue vertiginosa, especialmente en Caracas: en 1927 existían 2.500 vehículos de combustión interna; en 1957, 40 mil; en 1967 200 mil; y en 2000, 1 millón y medio.

El Instituto Nacional de Estadísticas registra que el parque automotor venezolano fue de 4.814.169 para 2009, esta cifra incluye vehículos particulares, de alquiler, carga, colectivos y motocicletas. Dos años más tarde, en 2011, la estadística se situaba en 5.018.460 (ver Anexo 1).

Ahora bien, en los últimos 15 años, Venezuela ha experimentado el crecimiento acelerado de vehículos motores de dos ruedas. Entre los factores que favorecieron el incremento de las motocicletas en el país se cuentan: tienen un costo bajo en comparación con el de los automóviles, y es la opción más asequible para la población con menos recursos; consumen menos gasolina; permiten burlar el tráfico que caracteriza a las ciudades por lo que el traslado se realiza en menor tiempo; facilidad de créditos para la adquisición de motocicletas; leyes y políticas gubernamentales para promover la producción nacional en esta área.

El Estado venezolano es accionista de tres fábricas de motocicletas: Venezolana de motos, creada bajo decreto en 2013 en convenio con la empresa japonesa Yamaha, la mixta KMW-Kawasaki, inaugurada en 2012, y Empire Keeway, firma mixta de la venezolana Empire Motors y la china Qianjiang Keeway. Esta última se erige como la primera ensambladora de motocicletas en el país y cubre el 50% de la demanda nacional.

En una entrevista para el diario *Últimas Noticias*, Xiomara Hoyos, directora ejecutiva de la Asociación de Industrias, Fabricantes y Ensambladores de Motociclo (Aifem), sostuvo que el crecimiento de la industria se debe al éxito de las políticas impulsadas por el Gobierno nacional y el apoyo que éste presta al desarrollo de la misma.

Aifem está integrado por cinco afiliados: Empire Keeway, Repuestolandia (Skygo), Soloson Import (Suzuki), Moto Delicias (MD), Corporación Kuri Sam (Bera). Los integrantes de la asociación produjeron en 2011 más de 305 mil motocicletas, para 2012 la producción ascendió a 428 mil y en 2013 se registró la cifra de 516 mil.

El uso del vehículo motor de dos ruedas significó en el país la creación de nuevos puestos de trabajo. Desde el mensajero hasta los mototaxistas, todos aprovechan la particular ventaja de las motos para maximizar el tiempo en el traslado por las ciudades.

Pero, ¿qué espacios tienen en las ciudades? Los que han tomado a la fuerza (aceras, hombrillos, el mínimo espacio entre un canal y otro) y algunos pocos que le han sido otorgados (estacionamiento en bulevares, refugio de motorizados para evitar la lluvia). En 2011 el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTT) inició el *Censo Nacional de Motorizados* como estrategia para puntualizar cuántos conforman esta población. Más de 261 mil se habían registrado hasta marzo 2013. La cifra anterior no es del todo acertada, en el especial *Motorizados rueda libre* del diario Últimas Noticias se precisa que el Ministro Rodríguez Torres señaló la existencia en el país de 1 millón y medio de motocicletas en circulación, mientras que fuentes extraoficiales del INTT sostienen que el número real es de 4 millones.

#### 2.1.2. Éxodo venezolano y densidad poblacional

El primer censo poblacional de la república fue realizado bajo el decreto de Antonio Guzmán Blanco en 1873, publicado un año más tarde con estratificaciones por edad, sexo, nivel educativo, alfabetismo, nacionalidad, religión y un apartado de la Fuerza Armada. Para esa fecha los “Estados Unidos de Venezuela” tenían 1.784.194 habitantes.

A partir de 1950 se inicia un vertiginoso aumento poblacional en Venezuela. El censo realizado ese año, durante el gobierno dictatorial de Marcos Pérez Jiménez, arrojó la cifra de 5 millones de habitantes. Tan sólo 3 millones 300 mil habitantes diferenciaron esa estadística de la resultante en 1873, 77 años atrás. Pero sería tres décadas más tarde cuando la población

venezolana alcanzaría los 14 millones y medio de personas, reflejados en el censo de 1981.

El trabajo titulado “Población y Democracia” para la *Revista Economía* de Erasmo Ramírez señala como causas de ese fenómeno las siguientes: natalidad alta, tasa de mortalidad decreciente y la llegada de grandes contingentes de inmigrantes.

Venezuela fue un destino preferido para extranjeros que huían de la guerra y post-guerra en sus países natales. En los años cincuenta los inmigrantes eran eminentemente europeos, en su mayoría hombres. En el censo de ese año el 3,9 % de la población era extranjera, el porcentaje ascendió a 6,1 % en 1961.

Ramírez explica que con el auge petrolero de la década de los setenta aumentan las inmigraciones provenientes del Cono Sur de forma legal e ilegal y en 1980 se aplica la matrícula de extranjeros para regular los residentes ilegales:

Los resultados de la misma fueron sorprendentes puesto que únicamente acudieron al llamado cerca de 267 mil extranjeros, desmitificando así un fenómeno que había sido exagerado por la prensa, organismos de inteligencia y sector público y privado, hasta el punto de afirmar que "los venezolanos estamos convirtiéndonos en minoría en nuestro propio país". (RAMÍREZ, Erasmo. 1988: 6).

El cambio de la Venezuela rural a una Venezuela urbana también fue veloz. Para 1950 el 60% de la población era rural y vivía zonas dispersas con

menos de mil habitantes, veinte años después el 80% de la población era catalogada urbana. El éxodo rural iniciado en los cincuenta cambió la dinámica en la repartición geográfica, tres cuartas partes de la población se aglomeran en la región Costa-Montaña.

La mecanización del trabajo en la tierra, que hacía prescindible gran parte de la mano de obra campesina, y mejores condiciones de vida y oportunidades de empleo son las principales causas que motivaron el desplazamiento de la población rural a zonas urbanas. La concentración de las ciudades como resultado del éxodo rural trajo consigo un abanico de situaciones desfavorables pues fue un proceso desorganizado.

La anarquía imperó en las migraciones internas. Los asentamientos no planificados eran la norma para los que llegaron a las ciudades a probar suerte. El resultado fue el colapso de servicios como el agua, luz, aseo, teléfono y vías de comunicación. Las zonas no estaban diseñadas ni planificadas para atender a tantos habitantes.

Caracas fue de los principales destinos. Los barrios tomaron grandes extensiones de tierra, los servicios de transporte perdieron eficiencia paulatinamente y los centros asistenciales de salud pasaron a ser insuficientes para la población de la capital. La calidad de vida que buscaban aquellos que migraron se desvaneció.

El XIV Censo Nacional de Población y Vivienda 2011 registró una población total de 27.227.930 (ver Anexo 2), casi el doble del censo 1981, con una densidad poblacional de 30,1% (ver Anexo 3) y un 4,2% de población extranjera. El 68% de la población se concentra en la región nortecostera que equivale al 22% del territorio nacional. Distrito Capital cuenta con



1.943.901 habitantes y junto a Lara, Carabobo, Aragua y Nueva Esparta son las entidades federales con mayor densidad poblacional.

Esa nueva y última cifra que ofrece el Instituto Nacional de Estadísticas sólo puede reafirmar el colapso de Caracas y la deficiencia de los servicios: la calidad de vida es inversamente proporcional a la cantidad de habitantes. Si a esto se le suma que se concentran en una extensión territorial reducida, el caos encuentra su trono con mayor facilidad.

### 2.1.3. Diseño y planificación urbanística de Caracas.

Para principios del siglo XX, Venezuela contaba con vías de comunicación sencillas: caminos de tierra. Su propósito era meramente comercial, los arrieros llevaban sus productos a las haciendas cercanas. Los ríos y quebradas que acompañaban el terreno crecían durante las épocas de lluvia y la falta de puentes, o la inestabilidad de estos, obligaba a recorrer los caminos sólo en tiempo de sequía.

Las carreteras se aglomeraban en las principales ciudades y era la herencia que dejaba el siglo XIX. Los cambios en materia vial fueron imperceptibles por largo tiempo, el país todavía sufría secuelas de la gesta independentista y no había una política de integración entre los territorios venezolanos. Los fondos se empleaban en defensa de los regímenes, pues existía recelo entre los caudillos de las provincias y el gobierno federal. Estas circunstancias de inestabilidad permearon las posibilidades de desarrollo de obras públicas y, por lo tanto, vías de comunicación.

El golpe de estado que derrocó a Rómulo Gallegos de la Presidencia, y dejó a la Junta Militar al mando, fue el antecedente de los planes de desarrollo vial que se suscitarían a partir de 1949. Tras la tensa calma que

envolvía el cambio forzoso, muchos urgieron al régimen a abordar y a ejecutar un plan de vialidad que permitiera avanzar hacia una economía sólida y próspera. La Cámara de Comercio de Caracas dejó su posición en claro al afirmar:

La construcción y conservación de las vías principales de comunicación y el incremento de las zonas agrícolas de regadío situadas en donde la calidad de la tierra y la proximidad de los mercados consumidores aconsejen, creemos que deben ser la finalidad principal en la política de obras públicas. (Cámara de Comercio de Caracas, 1949).

El triunvirato militar aprovechó esas peticiones sobre el desarrollo vial para demostrar que el nuevo gobierno tenía intenciones de apostar al progreso en materia de obras públicas. Así, la vialidad tomó un puesto prioritario a través de decretos para reparar los caminos de tierra y pavimentar algunas carreteras vitales para el crecimiento económico del país por el acceso a los puertos:

- Caracas-La Guaira
- Caracas-Puerto Cabello
- La encrucijada de San Juan de los Morros.

Sin embargo, estos planes de restauración se vieron empañados por la falta de insumos y máquinas de construcción, los cuales se importaban al país. A pesar de ello, se retomó el *Plan Preliminar de Vialidad* de 1947 que ya había diseñado el trienio adeco y se creó el Consejo Nacional de Vialidad para que, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas, se ejecutara el proyecto.

La creación de carreteras para comunicar el occidente y el oriente del país fue uno de los objetivos primordiales. Se planteó la creación y/o restauración de diecisiete carreteras troncales y la construcción de puentes sobre ríos, lagos y lagunas que interrumpieran los caminos a establecerse. Estas edificaciones tuvieron su soporte en el superávit fiscal que trajo la reforma *fifty-fifty*, con la cual las ganancias del petróleo se dividían al 50%, y que resultó en poco menos de 600 millones de bolívares. Se creó, entonces, el Fondo de reservas especiales para obras públicas con una partida de las ganancias para el financiamiento de diversos proyectos de utilidad pública, entre ellos la vialidad.

Luego, con la guerra de Corea en 1950, se suscitó un alza inesperada en los precios del crudo que excedió con creces el monto presupuestado para ese año. Ante la bonanza, la Junta Militar decretó un *Programa Extraordinario de Vialidad* para complementar el proyecto de 1947. Ambas obras se hicieron con la intención de favorecer y facilitar el comercio interno, una notable diferencia de los años anteriores en los que predominaban las exportaciones.

Caracas, Valencia, Barquisimeto y Maracaibo se perfilaron como principales ciudades del país y las migraciones crecieron al ritmo que se asentaron las industrias y entidades financieras. Pronto se hizo necesario desarrollar las vías de comunicación interurbana y urbana.

El aumento en la densidad poblacional en Caracas estuvo sujeto, paradójicamente, a la disminución de calidad de vida. Aquellos que migraron en búsqueda de mejores condiciones pronto se enfrentaron a congestión del tráfico y los servicios básicos y a la insuficiencia de viviendas para los recién llegados. Con la expansión de los vehículos

automotores, y el tránsito regular de vehículos de carga por el entramado de calles en la capital, la necesidad de ordenamiento del tráfico se hizo evidente. Como respuesta, en 1946 se decretó la C.A. Obras Avenida Bolívar y tres años más tarde se inauguró la avenida que honra el nombre del Libertador.

En paralelo se trabajaron las avenidas: Sucre, Andrés Bello, Nueva Granada, México, Roosevelt, Las Acacias, Victoria y España. José Alberto Olivar, historiador venezolano, apuntó en su tesis doctoral *El Desarrollo de la Vialidad Durante el Régimen Militar (1948-1958) y su Impacto en la Consolidación del Proyecto de Modernización de la Venezuela Contemporánea* (2011) que con la ejecución de esos proyectos viales “lejos de resolverse, el problema del congestionamiento se tornó aún mayor” y, para ilustrar su afirmación, cita el extracto de una nota publicada en el diario *La Esfera*, de Caracas:

La Municipalidad atraída por los pequeños provechos rentísticos que extrae de los vendedores ambulantes, permite que las aceras más céntricas se vean congestionadas por centenares de buhoneros, entorpeciendo la circulación de peatones, obligándole a desbordarse hacia la calzada con los consiguientes trastornos del tráfico (...) En plena Avenida Bolívar los conductores se cruzan violentamente de una línea a otra (...) Los autobuses se lanzan en las calles a toda máquina, los ciclistas y vendedores ambulantes repletan las avenidas principales. Y los autos de alquiler toman y dejan pasajeros del lado izquierdo con calma exasperante, deteniendo la circulación. El permanente tráfico de camiones para lograr situarse a las puertas de los almacenes es una causa de embotellamiento (OLIVAR, José. 2011: 177).

El caos de Caracas empeoraba con las lluvias y el desordenado tráfico no cedía. La Junta Militar de Gobierno, presidida por Carlos Delgado Chalbaud, decidió invitar a Robert Moses y un equipo de consultores estadounidenses para elaborar un plan que ayudara con el congestionamiento capital.

El *Plan Arterial*, nombre con el que se conocería el informe de Moses, favorecía el tránsito vehicular y los diseños de autopistas basados en las de Nueva York apuntaban a un desarrollo alrededor de los motores. La idea de Moses era implementar un entramado vial que partiera del centro de la ciudad hacia las afueras de ésta, con amplias vías en ambos sentidos y sin cruces de semáforo.

El urbanista Luis Roche también tuvo una gran influencia en el desarrollo de la ciudad. Una de sus principales sugerencias fue la creación de una avenida de 36 metros de ancho, basada en la avenida de los Campos Elíseos, que bordeara El Ávila (actual avenida Cota Mil). La intención de la vía era poder cruzar de este a oeste, y viceversa, sin tener que pasar por el medio del centro.

Para facilitar estos planes, se decretó en 1950 la jurisdicción del Área Metropolitana de Caracas y en 1952 el *Plan Regulador de Caracas*, este último establecía que el sistema de transporte se debía incorporar con base en las zonas residenciales y de trabajo, con miras a una distribución equitativa del espacio territorial.

Con motivo de la selección de Caracas como sede para la X Conferencia Panamericana, a celebrarse en 1954, se inició un *Plan Municipal de Vialidad* que contempló la construcción del tramo final de la Av. Sucre con

viaducto hacia la Av. Bolívar y creación de las avenidas: Urdaneta, Fuerzas Armadas, Baralt, San Martín, Morán, Cota 905 y Paseo Los Próceres con conexión a la Nueva Granada. Hacia el este de la ciudad se prolongó la actual avenida Francisco de Miranda y se creó la autopista del este como vía expresa.

El diseño de la ciudad, influenciado por los extranjeros, sentó las bases de una metrópolis gobernada por la monarquía automotriz. La planificación del espacio urbano tomó como prioridad el ordenamiento vehicular, vías de movilización rápida y facilidades de traslado sobre ruedas.

En 2013 el Ministro de Transporte Terrestre, Haiman El Troudi, presentó un proyecto titulado *Plan de Movilidad para la Región Metropolitana de Caracas* y contentivo de modificaciones, obras y estrategias que permitieran el descongestionamiento del tránsito vehicular. El documento tiene la premisa de ser “La suma de soluciones para Caracas”.

A través de un resumen ejecutivo del proyecto se pudo conocer algunos datos concernientes a la vialidad caraqueña. Es el caso del uso de vehículos particulares que sólo moviliza al 20% de la población, con una tasa de ocupación de 1,2 personas por automóvil y la existencia de 33 autoridades competentes que trabajan de forma desarticulada.

Según cifras del plan, en la Región Metropolitana de Caracas funcionan 505 rutas de transporte público superficial y tan solo en la Avenida Baralt circulan más de 50 líneas. Esta arteria vial se ubica en pleno centro de la capital venezolana y está rodeada de zonas populosas ubicadas en las parroquias Altagracia, Santa Teresa y Catedral, las cuales tienen una población combinada de 84 mil 414, datos del Censo 2011.

El proyecto se estructura en ejes de intervención, cada uno con un objetivo fundamental:

- Infraestructura vial, que incluye la construcción, mantenimiento y conexión de vías que permitan un mejor flujo de circulación.
- Transporte masivo, obras asociadas a los sistemas subterráneos Metro de Caracas y Metro Los Teques.
- Transporte público, reordenamiento de las líneas en una agrupación y establecer un sistema de paradas.
- Terminales e Intercambiadores, para integrar el transporte masivo y público.
- Corredores de transporte público, referido a la creación de buses de tránsito rápido (BTR) que circulen por canales exclusivos.
- Medidas de gestión de tránsito, tomar estrategias para optimizar la movilidad.
- Control y fiscalización, lo que permitirá asegurar el respeto a las normativas vigentes.
- Financiamiento para mejorar la movilidad, a través de nuevas fuentes de recolección de fondos con las que se logre financiar parcialmente el proyecto.
- Autoridad única de transporte vial, siguiendo el ejemplo de ciudades como Nueva York, Buenos Aires y Barcelona.
- Educación vial y participación ciudadana, orientado a crear y reforzar comportamientos que coadyuven al fin último del proyecto.
- Ley Especial para la Integración de Políticas y la Regulación de Transporte, como sustento legal de los cambios planteados en el proyecto.

## 2.2. Marco legal

### 2.2.1. El derecho al libre tránsito o circulación

La *Declaración Universal de los Derechos Humanos* (DUDH) es un documento suscrito en 1948 por las Naciones Unidas, compuesto por 30 artículos para normar los derechos humanos básicos. El documento surge al término de la Segunda Guerra Mundial para garantizar los derechos de las personas ante los poderes públicos.

Es un reconocimiento del ser humano y su importancia por encima de cualquier entidad jurídica (gobierno, monarquía, entre otros) y sobre cualquier conflicto político, ideológico, religioso, territorial o económico que pudiera ser en detrimento del individuo.

De esta manera, la declaración proclamada en París inicia con un preámbulo que justifica su existencia, reconoce la inalienabilidad de los derechos que contiene, condena los actos de barbarie que se han suscitado como consecuencia de la discriminación y la opresión y exalta la importancia del progreso social basado en el compromiso de igualdad para “elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad”.

Bajo esos preceptos, la Asamblea General decide proclamar el documento que servirá de punto inicial para la *Carta Internacional de Derechos Humanos*:



(...) como ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades, y aseguren, por medidas progresivas de carácter nacional e internacional, su reconocimiento y aplicación universales y efectivos, tanto entre los pueblos de los Estados Miembros como entre los de los territorios colocados bajo su jurisdicción. (Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948).

En su artículo 13, la DUDH contempla el derecho de libre circulación, movimiento o tránsito (de acuerdo a la terminología utilizada en cada país):

1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.
2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.

Ahora bien, en el caso de Venezuela, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre es el instrumento legal que norma el primer punto del artículo 13 de la DUDH. Durante los inicios del gobierno de Hugo Rafael Chávez Frías se realizan diversas reformas a legislaciones existentes en el país, una de ellas fue la Ley de Tránsito Terrestre publicada en la Gaceta Oficial N° 5.085 Extraordinario, el 9 de agosto de 1996.

Es así como en el 2001 se dicta a través de un Decreto (N° 1.535) con fuerza de ley el instrumento legal que viene a sustituir el de 1996 en materia de tránsito, vialidad y transporte. El 1° artículo define su objeto: “regulación del tránsito y del transporte terrestre, a los fines de garantizar el derecho al libre tránsito de personas y de bienes por todo el territorio nacional”.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, al igual que el sistema vial, antepone el tránsito vehicular al peatonal y eso puede evidenciarse en la cantidad de artículos en los que se mencionan las palabras peatón o peatones, los cuales suman en total cuatro artículos: 8, 51, 52 y 55.

El artículo 8 menciona los destinatarios del Sistema de Transporte Terrestre (conductores, pasajeros, peatones y operadores de transporte público), el artículo 52 señala que en el reglamento de la ley se desarrollarán los dispositivos para control de tránsito peatonal y vehicular, y el artículo 55 se refiere a la competencia de las autoridades administrativas de remover cualquier obstáculo que impida el libre tránsito.

Sin duda, sobre la libertad de tránsito o circulación, el artículo más resaltante es el 51, ubicado en el Capítulo V De la Circulación, bajo la identificación *Libre tránsito*:

Las autoridades administrativas competentes, en el ámbito de sus respectivas circunscripciones, garantizarán que la circulación peatonal y vehicular por las vías públicas, se realice de manera fluida, conveniente, segura y sin impedimentos de ninguna especie.

Por ningún motivo puede impedirse el libre tránsito de vehículos o peatones en una vía pública. Los ciudadanos, previa obtención de la autorización emanada de la autoridad competente, tienen derecho a manifestar, sin afectar, obstruir o impedir el libre tránsito de personas y vehículos.

Luego, en 2008, se decreta la Ley de Transporte Terrestre, la cual deroga la legislación anterior. Esta nueva ley trae consigo un aumento de la

mención a las palabras peatón o peatones. El artículo citado anteriormente pasa a ser el 74 y contiene un párrafo añadido: “La regulación para la circulación de los peatones (...) se establecerá en el Reglamento de esta Ley”.

Además se incluyen varios artículos, el instrumento anterior tenía 153 y el vigente posee 215, entre ellos destaca el N° 172 que es el único dentro del Título VII, Capítulo I De las Infracciones y Sanciones Administrativas, bajo la identificación *De las amonestaciones*, donde se contempla al peatón como posible infractor: “Los y las peatones (...) que incumplan con las disposiciones de esta Ley, su Reglamento o en las resoluciones que dicte el ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre, serán amonestados por el órgano de ejecución competente y deberán asistir a un curso formativo, conforme a lo indicado en el Reglamento de esta Ley”.

#### 2.2.2. Verde, amarillo, STOP.

El sistema vial se compone de diferentes calzadas (calles, avenidas y autopistas) que se superponen de forma paralela y transversal para lograr el acceso a las diferentes zonas y sectores de una ciudad determinada y, con las carreteras, entre ciudades y estados.

El ordenamiento del tráfico en el entramado vial se logra a través de la figura del semáforo. El *Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito*, del INTT, aborda en su capítulo 4 los aspectos relacionados al uso y control del semáforo. En la definición de ese dispositivo se explica que el control de la circulación se realiza “asignando el derecho a paso o prelación de vehículos y peatones secuencialmente, por las

indicaciones de luces de color rojo, amarillo y verde, y siendo operados por una unidad de control” (p. 4-1).

El manual continúa exponiendo las ventajas que ofrece el uso de semáforos en la vía y, en contraposición las desventajas. Dentro las primeras, está el ordenamiento del tráfico, reducción de colisiones laterales y ahorro de costos en comparación con el uso de fiscales. Por su parte, los puntos en contra incluyen el aumento de colisiones frontales, su condición como dispositivos sensibles a fallas y “produce irrespeto y molestias”.

La importancia de esta figura en el sistema vial es palpable en las intersecciones de las avenidas con flujo de circulación elevado. Allí la incorporación a la arteria vial por medio de las transversales, y la desincorporación a través de las mismas, puede resultar engorroso si no existe algo o alguien que indique quién debe pasar primero. Y si a ese escenario se suman los transeúntes, entonces se está frente a una situación inmanejable.

La señalización que emana del semáforo se basa en los colores verde (avanzar), amarillo (reducir la velocidad) y rojo (detenerse). Esos colores pueden encontrarse en forma circular o en forma de flechas sobre un fondo circular oscuro. El manual detalla el significado de las indicaciones de la siguiente manera:

- Rojo lleno fijo: los vehículos deben detenerse antes de la línea de PARE (línea blanca que atraviesa a la calzada antes del lomo de cebra) o, si no existe una, a dos metros de la intersección. Ante esta señal los peatones no deben cruzar a menos que un semáforo peatonal se los indique

- Amarillo lleno fijo: advierte el cambio a color rojo para que el conductor maneje con precaución. Si está muy próximo al cruce debe continuar la marcha, de lo contrario debe detenerse para evitar bloquear la intersección. El peatón no debe iniciar el cruce y la señal le advierte a los que están cruzado que no hay tiempo suficiente.
- Verde lleno fijo: Los conductores deben seguir de frente y “deberán cederle el paso a peatones que se encuentren cruzando legalmente la intersección o un paso peatonal adyacente”. Los transeúntes podrán cruzar usando el lomo de cebra luego de que los vehículos despejen la vía.

Los semáforos no están presentes en cada cruce y esto se debe a la necesidad de cumplir con requisitos establecidos que justificarán la instalación del dispositivo. El manual sentencia que se “supone que los tiempos del semáforo estarán bien calculados, que las vías están bien diseñadas, que las intersecciones con semáforo próximas están adecuadamente coordinadas, que existirá una adecuada supervisión y mantenimiento del semáforo y que los dispositivos de control se seleccionarán con base en un estudios de ingeniería de tránsito” (p. 4-8).

Con ese abanico de suposiciones, el manual introduce los requisitos que deben cumplirse. Se trata de ocho condiciones: volumen vehicular durante 8 horas y 4 horas de un día laborable, retrasos generados durante las *horas pico*, volumen peatonal, cruce en escuelas, movimiento progresivo y regulación de la velocidad en el tránsito, ocurrencia de 5 o más siniestros automovilísticos en 1 año que puedan corregirse con la presencia de un semáforo y, por último, organización del flujo vial cuando existe o se proyecta un volumen de 1000 vehículos en una hora de un día laborable.

Sólo dos de los requisitos toman en cuenta las necesidades de cruzar de los peatones. El instructivo explica que el volumen peatonal de una intersección se calculará durante una o cuatro horas de un día promedio o laborable. De esta manera, será necesario que la cifra ascienda a 100 transeúntes por hora, durante cuatro horas, o 190 durante una hora. El objetivo de este requisito es disminuir la demora a la que están sujetos los ciudadanos de a pie como resultado del alto volumen vehicular en una vía determinada.

El otro requisito refiere los cruces frente a escuelas y colegios, en aras de proteger la seguridad de los niños. Sin embargo, se establece que sólo será aplicable cuando la intersección deba ser transitada por 20 estudiantes o más durante la hora con mayor volumen peatonal.

Aun con la existencia de los semáforos, los conductores se disputan el seguir andando para no quedar de primeros en el semáforo. Es cuando ocurre la falta más común: acelerar el vehículo durante la luz amarilla para evitar la luz roja. O la segunda transgresión más frecuente: *comerse* la luz roja.

Al cometer cualquiera de las infracciones mencionadas, se genera un retraso en el tiempo de cruce de los otros carros y esto suele convertirse en una cadena extensa de dilación en el sistema vial. Los conductores que aceleran durante la luz amarilla y la roja inevitablemente van a quedar en medio de la intersección durante la luz verde de la vía transversal por lo que tomará un tiempo adicional en despejar ese espacio.

Esas acciones socaban el derecho de paso del resto de vehículos, quienes ahora cuentan con un tiempo menor para cruzar la intersección. De

igual forma, limitan el cruce peatonal ya que será necesario sortear los autos y motos que quedan sobre el lomo de cebra.

### 2.2.3. Lomo de cebra

El capítulo tres del *Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito*, del INTT, aglomera lo relacionado a las demarcaciones, definiéndolas como “las líneas, los símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, en brocales y en estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodamiento con el fin de regular o canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos” (p. 3-1).

Vale la pena destacar la salvedad que el instructivo hace sobre el cumplimiento en la ordenanza vial a partir de las demarcaciones: es necesario que guarden uniformidad en cuanto a dimensión, diseño, símbolos, caracteres, colores, tipo de material y circunstancias de uso para que éstas puedan lograr su función.

El rayado peatonal, paso peatonal, rayado de cebra o lomo de cebra está dentro de las demarcaciones planas (menor a 6 milímetros sobre el pavimento) de líneas transversales. El trazo de este espacio se realiza en capas delgadas de pintura de color blanco. Aquí se debe excluir el paso peatonal cinético que se inauguró en la Avenida Bolívar de Caracas como conmemoración del cumpleaños de Carlos Cruz Diez, exponente venezolano del arte óptico (ver Anexo 4).

El manual reseña que las líneas transversales suelen tener una anchura de 30 a 60 centímetros para aumentar su visibilidad a distancia. Los pasos peatonales indican el espacio por el cual deben cruzar los transeúntes

y puede ser trazado tipo cebra cuando son una “sucesión de líneas paralelas de 40 a 50 cm de ancho, separadas entre sí 40 a 50 cm y colocadas en posición paralela a los canales de tránsito y en forma perpendicular a la trayectoria de los peatones, con una longitud que deberá ser proporcional al flujo de peatones que crucen, en ningún caso menor a 2,00 m ni mayor a 6,00 m” (p. 3-25).

El paso peatonal tipo senda se refiere al trazado de dos líneas paralelas continuas de forma transversal a los canales de circulación, de 30 centímetros de ancho y la separación entre ellas será de igual forma proporcional al flujo de peatones entre los 2 y 6 metros. (Ver anexo 5)

La selección del uso de cualquiera de esas dos modalidades está condicionada al volumen de peatones: el primer caso se utilizará cuando exista un volumen igual o superior a 190 peatones por hora, con o sin semáforo en la intersección, y cuando sea menor a esa cifra pero la intersección no tengo semáforo instalado; el segundo aplicará cuando el flujo sea menor a 190 peatones por hora y exista semáforo en la intersección.

#### 2.2.4. Reglamento para motorizados

En la Gaceta Oficial 39.771 del 04 de octubre de 2011, se promulgó el *Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual Moto Taxis.*

El instrumento legal se conforma de 60 artículos con el objetivo de "desarrollar las normas contenidas en la Ley de Transporte Terrestre referidas a la regulación del uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional, así como todo lo concerniente a la prestación del servicio de



transporte de personas en la modalidad individual Moto Taxis". El reglamento incluye 30 prohibiciones para los moto usuarios que se ajustan su objetivo y los conceptos de seguridad vial de las otras legislaciones en materia vial. La primera restricción se explicita en el artículo 10, el cual establece que las motocicletas tienen una capacidad máxima de dos personas y no se debe circular con un número mayor en el vehículo.

El Capítulo V, del Título II, se enfoca en las condiciones de circulación y las obligaciones de los conductores de moto. Esta sección cubre algunas normas compartidas con los automóviles (no conducir bajo efectos de sustancias, respeto a los límites de velocidad, no arrojar objetos a la vía, uso de dispositivos electrónicos y de comunicación, entre otras), pero contempla las *Normas observadas* en el artículo 28. Algunas de las reglas estipuladas son:

- Ceder paso a los peatones que cruzan la vía pública.
- No adelantar vehículos que se encuentren detenidos o hayan reducido la velocidad para permitir el paso de peatones.
- Circular por el lado derecho de la vía.
- No circular sobre aceras y espacios destinados al peatón.
- No transitar entre vehículos para adelantar a un automóvil.

El texto legal continúa las restricciones en el artículo 31, allí se establece la prohibición de cambiar frecuentemente de canal en la vía, obligatoriedad del uso de casco tanto para el conductor como el pasajero, transportar menores de 10 años, mujeres embarazadas y adultos mayores de 60 años y utilizar las motocicletas para cortejos fúnebres.

La prestación del servicio de Moto Taxis se regula en el Título III del reglamento y especifica los requisitos, recaudos y pasos a seguir para obtener el Certificado de Prestación de Servicio emitido por el INTT. Además, el instrumento atribuye a las autoridades municipales la demarcación de la Parada Terminal del servicio, siguiendo algunas especificaciones: ubicarla a no menos de 15 metros de las esquinas, con dos metros de extensión, que no obstruyan la entrada y salida de edificios ni la circulación de peatones y vehículos.

Aún después de tres años de su promulgación, el reglamento permanece inaplicable, al igual que otros decretos cuyo fin último es el ordenamiento del tráfico. Los motorizados han logrado a través de presiones y protestas masivas que se descarte la normativa en el acontecer diario, invalidando su contenido por la práctica generalizada de la mayoría de las regulaciones planteadas.

### 2.3. Espacios para el peatón en el sistema vial

Toda ciudad cuenta con un entramado que permite la circulación de vehículos y peatones a distintos puntos de su territorio. Suele existir la equivocación, al hablar de los espacios que a cada quien corresponde, de señalar la calzada como una vía exclusiva para el tránsito motorizado.

Lejos de ser el reino de los vehículos, la calzada es un espacio compartido. Una suerte de zona de intercambio que algunos confunden con zona en reclamación. Los rayados peatonales son la prueba de que el pavimento es también para el uso del peatón, aunque sea en el reducido espacio que demarcan en las intersecciones.

Por su parte, las aceras sí podrían definirse como el reino de los peatones y de algunos ciclistas. Víctor Vegas, ingeniero informático y literario, escribió un breve texto titulado *Nobleza de las aceras*, el cual se cita a continuación:

Quizá nadie se haya detenido a pensar en el filantrópico servicio que prestan las aceras. Esas criaturas grises y duras que viven eternamente tendidas tienen una gigantesca capacidad para el sacrificio. Tanto es así que nunca hemos escuchado de sus quejas a pesar de que vivimos, tal vez con demasiada frecuencia, pisoteándolas y derramando cuanto porquería existe sobre su plana existencia.

Sin explicación aparente nos protegen desde niños. Trazan los límites entre el peatón común y el conductor neurótico de los nenes de Ford. Estos últimos son los más inmovibles y despiadados, pues en su amargura de embotellamiento, y en el colmo de la desconsideración, pasan o aparcan sus pesados nenes sobre las grises e indefensas criaturas. (Vegas, 2004).

Esa reflexión, publicada en la revista literaria *Almiar*, ofrece una visión que señala tanto al peatón como al conductor de victimarios. El primero por ensuciar el espacio de las aceras y el segundo por transgredirlas. Ciertamente los peatones también transgreden las calzadas sin hacer un uso correcto de las demarcaciones y dispositivos viales pero es bastante claro que las aceras en Caracas, con especial distinción en el oeste, son de todos. Y al ser de todos son de nadie.

Se pueden observar un sinfín de negocios y vendedores ambulantes, desde el puesto de verduras que está fijo en la esquina hasta el señor que lleva una carretilla vendiendo papelón con limón. Los mismos establecimientos usurpan las aceras como extensión de sus vitrinas y no faltan los vehículos aparcados unos pasos más allá.

Si bien es cierto que en las calles, donde generalmente las aceras están deterioradas o en peor condición que en las avenidas, los buhoneros prefieren levantar su tarantín en la calzada y los peatones generalmente se mantienen transitando por las aceras.

Los múltiples actores sociales en el espacio público hacen complejo el análisis de esta dinámica e interacción dentro del sistema vial. No solo se trata del peatón y los vehículos, los dueños de negocios y los trabajadores de la economía informal son aristas que integran esa realidad y sin ellos no puede apreciarse cuál es el panorama al que se enfrenta el ciudadano de a pie.

El artículo 84 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre está dedicado exclusivamente a la circulación peatonal: "En las aceras o aquellas zonas especialmente destinadas para la circulación peatonal, no podrán colocarse ningún tipo de obstáculo que impida el normal desarrollo de la circulación de peatones".

El instrumento aborda las sanciones administrativas en el Título VII, Capítulo I. Allí se hace la diferenciación entre: sanciones graves, cuya multa es de 10 unidades tributarias; sanciones menos graves, cuya multa es de 5 unidades tributarias; sanciones leves, cuya multa es de 3 unidades

tributarias; y sanciones muy graves, cuya multa será de 100 unidades tributarias.

En el grupo de sanciones menos graves se encuentra el artículo 170, que indica infracciones de los conductores de motocicletas. Ese artículo, en el numeral 16, lateral f, señala que serán multados aquellos que “Circulen o estacionen por áreas destinadas para los peatones u otros modos no motorizados”.

No existe ninguna sanción para los conductores de automóviles que traspasen los espacios peatonales en la legislación vigente. En la ley derogada del 2001, el artículo 111, en su numeral 6, establecía multas de hasta 5 unidades tributarias para los conductores que “Violen el derecho a la circulación a los demás usuarios de las vías”, ese enunciado no mencionaba a los peatones de forma explícita pero los incluía al ser éstos usuarios de las vías.

Dentro del diseño del espacio urbano están los puentes peatonales, también llamados pasarelas, como método para continuar el trato preferencial al vehículo motor. En su mayoría, estas edificaciones se encuentran en desuso por varias razones: deterioro de la estructura, mala condición higiénica (pasaron a ser baños públicos de indigentes y borrachos) y por ser guarida de personas violentas que aprovechan la altura y privacidad que brindan las pasarelas para esperar a sus futuras víctimas.

Las características antes mencionadas obligan al peatón a optar por cruzar las calles o avenidas de la forma tradicional, aun cuando represente un riesgo mayor para su integridad física. Las autoridades, por la simple presencia de un puente peatonal, le restan importancia a incluir tiempos de

cruce para peatones en la vía. De esta forma prevalece la importancia del flujo constante del motor.

Avenidas como La Baralt (Centro), Sucre (Catia) y San Martín (San Juan) poseen una angosta división entre los canales con sentidos opuestos, generalmente con una baranda desde una esquina a otra. Al momento de cruzar, los peatones encuentran dificultades para cubrir la calzada completa y por ello suelen detenerse en el espacio que la divide. Los tres ejemplos de avenidas se encuentran en zonas con abundante tránsito de ciudadanos de a pie y esto produce la aglomeración de personas en un espacio que tiene menos de un metro de ancho.

Ubicados en ese punto, los peatones están a la merced de los conductores que viajan a altas velocidades apenas bordeándolos sin salirse de su canal. El crecimiento de la población debe alertar a las autoridades competentes sobre la insuficiencia de espacios para los transeúntes y la usurpación de los mismos por los demás usuarios de la vía.

## 2.4. Seguridad vial en el mundo

### 2.4.1. Informe de la situación mundial de seguridad vial (OMS)

La Organización Mundial de la Salud (OMS), autoridad máxima en temas asociados a la salud, se interesó por primera vez en la seguridad vial durante 2008 comenzando a investigar sobre el tema. De acuerdo al organismo, anualmente ocurren 1,3 millones de decesos por los traumatismos de las colisiones de tránsito, con esto en mente publican el primer “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial”.

La data de la publicación se recolectó a través de encuestas realizadas a 178 países, uno de los resultados presentados destacaba la

vulnerabilidad de los peatones: más del 50% de las muertes por accidentes de tránsito son peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros de transporte público (ver Anexo 6).

Para realizar seguimiento a la seguridad vial se efectuó el segundo informe en el 2010, seguido de un tercero en 2013 como apoyo al *Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020)* pues persigue cotejar los avances del Plan de Acción Mundial adoptado por 182 naciones. El objetivo principal del decenio es alcanzar la meta de reducir la cantidad de muertes a causa de siniestros automovilísticos, esto se traduciría en 5 millones de vidas salvadas.

El informe también afirma que, aun cuando la cifra de muertes no ha variado en tres años, sigue siendo muy elevada y sólo puede esperarse que continúe incrementando con la tendencia de aumento mundial del 15% en vehículos registrados. Otra estadística importante que arrojó la investigación fue que el 80% de los fallecimientos por accidentes de tránsito ocurren en los países de ingresos medios: “Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20.1 por 100.000 habitantes en comparación con 8.7 en los de ingresos elevados y 18.3 en los de ingresos bajos” (p. 3).

Sobre la legislación mundial, la OMS asegura que aún queda mucho por recorrer. Es un hecho que la regulación normativa apropiada de ciertos factores como límites de seguridad, uso de cinturón de seguridad y sillas para bebés y niños pueden representar un cambio en las estadísticas del informe; además resalta el rol fundamental de las estrategias comunicacionales para concienciar sobre el cumplimiento de las normas.

Los datos sobre existencia de leyes se hacen en base porcentajes de la población, y refieren a los cinco factores de riesgo fundamentales para la seguridad vial (ver Anexo 7):

- Exceso de velocidad: 59 países tienen un límite de velocidad nacional de 50km/h o menos en zonas urbanas con opción de disminuirlo más. Representan el 39% de la población.
- Conducción bajo los efectos del alcohol: 89 países cuentan con legislación integral sobre alcoholemia máxima permitida de 0,05 g/dl o menos. Representan el 66% de la población mundial.
- Uso de casco en motociclistas: 90 países poseen leyes integrales para normar el uso de cascos. Representan el 77% de la población mundial.
- Uso del cinturón de seguridad: En 111 países existen leyes para la obligatoriedad de llevar cinturón, tanto los pasajeros en los asientos del frente como los traseros. Representan el 69% de la población mundial.
- Implementación de sistemas de retención para niños: 96 países exigen la implementación de estos sistemas. Representan el 32% de la población mundial.

Aunque en algunos factores de riesgo hay una gran cantidad de países con instrumentos legales para reducir los riesgos, la OMS asegura que estas normativas quedan invalidadas si no existe una observancia óptima de las leyes para que las mismas se cumplan. Es por ello que en sus recomendaciones hace un llamado a los gobernantes: “Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La



sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes” (p. 11).

Esta recomendación sería un paso definitivo a lograr la meta del decenio ya que el sólo uso el cinturón de seguridad disminuye el riesgo de lesión mortal del conductor y los pasajeros (los de adelante en 40-50% y los de atrás en 25%-75%); mientras que los sistemas de retención para niños harían lo mismo en 70% si son lactantes y/o 54%-80% si son niños pequeños.

Sin duda la expansión vehicular ha pasado a ser una prioridad en el diseño urbanístico de las ciudades y los peatones han poco a poco quedado en un segundo plano, el informe acentúa la necesidad de fomentar los desplazamientos no motorizados y, sobre todo, brindar las condiciones de seguridad adecuadas para esas alternativas: “La seguridad de los peatones y ciclistas es fundamental para reducir el número de muertes por accidentes de tránsito” (p. 10).

#### 2.4.2. Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud (OECD)

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD, por sus siglas en inglés), ente internacional compuesto por 34 estados, también realizó un informe sobre seguridad vial. Sin embargo, su investigación estuvo centrada específicamente en la situación del peatón dentro de los sistemas viales de las ciudades.

*Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud* fue el título escogido para presentar el resumen publicado en 2011, cuyas páginas sólo aluden a las conclusiones y recomendaciones que el organismo realiza a partir de los datos recabados y explica que su finalidad “es hacer visible la importancia de

caminar, cuyos numerosos beneficios se reconocen como parte integral del sistema de transporte, y destacar la necesidad imperiosa de contar con políticas que fomenten el transporte a pie en todos los niveles de la planificación” (p. 3)

Aunque México y Chile son los únicos países de Latinoamérica que forman parte del OECD, lo expuesto en el resumen aplica para otros Estados con situaciones similares, especialmente por la amplitud de las afirmaciones que el ente consideró más importantes.

De esta manera, el informe expone una serie de conclusiones y recomendaciones para promover e incentivar el tránsito a pie, iniciando con la siguiente afirmación: “Caminar tiene un gran potencial para contribuir en las agendas de desarrollo sostenible y, por consiguiente, debería ocupar un lugar central en las políticas de transporte urbano” (p. 7). Aquí se refuerza la intencionalidad del escrito, la cual apunta al llamamiento de atención a los gobiernos para que otorguen la consideración y relevancia pertinente al fomento de los traslados a pie.

Ciertamente, caminar trae consigo una serie de ventajas para las personas que son ineludibles: representa una actividad física sencilla y económica, con la cual se pueden prevenir diversas enfermedades asociadas al sedentarismo; es amigable con el ambiente pues no produce gases, vapores y/o compuestos dañinos; y permite el disfrute de la ciudad desde una perspectiva urbana.

Es por ello que se centran en qué debería modificarse en el entorno urbano para que el ciudadano se sienta más a gusto a caminar la ciudad, bajo la premisa de que “los desplazamientos a pie y los usos peatonales de

la vía pública conforman la esencia de la vida urbana y contribuyen a la existencia de ciudades habitables, atractivas, prósperas y sostenibles” (p. 7-8).

Asimismo, afirman que se ha subestimado a la figura del peatón cada vez que el ordenamiento vial favorece de manera notoria el tránsito motorizado:

La motorización ha contribuido a la dispersión urbana y las ciudades han evolucionado a fin de adaptarse al uso de los automóviles, lo que ha acarreado muchos efectos negativos para la vida y la cohesión social. Son necesarios cambios para gestionar el papel predominante del tráfico motorizado en los países industrializados. También son urgentes esos cambios en los países de ingresos bajos y medios, en los que el nivel de motorización aumenta rápidamente (OECD. 2011: 12).

La investigación de la OECD permitió avistar y comprobar la exposición a situaciones potencialmente peligrosas que son intrínsecas a los desplazamientos a pie, así como a la variedad de obstáculos que deben burlar al transitar la ciudad.

Aporta un dato valioso al precisar que el 30% de los peatones son personas con movilidad reducida. La estadística refleja que poco menos de un tercio de los transeúntes se encuentran en una condición temporal o indefinida que limita sus capacidades motoras, haciendo más laborioso su recorrido. En tal sentido, la OECD recalca que se deben tomar políticas públicas orientadas a garantizar una red de tránsito peatonal en condiciones

óptimas y con sus respectivos conectores hacia otros espacios para atajar los potenciales riesgos de esta población.

La problemática, aunque también está presente en los pueblos y ciudades pequeñas, se hace notoria en las grandes ciudades al ser éstas las que poseen una densidad poblacional mayor. La OECD asegura que, junto a políticas públicas sobre el diseño de los espacios para peatones y sus componentes, se debe incluir el tema de seguridad vial en los colegios de forma continua para crear el hábito al respeto de las normas y aplicar la “reeducación” de adultos en la misma materia.

# **CAPÍTULO III**

## Marco metodológico

## MARCO METODOLÓGICO

### 1. Diseño, nivel y tipo de investigación

El presente trabajo investigativo-narrativo tiene como fin realizar una descripción del problema que se presenta con el tránsito peatonal, visto desde el diseño urbanístico, las legislaciones vigentes y el respeto de las normas. El recurso a utilizar será la crónica periodística, la cual ha sido definida por varios autores y de diversas maneras. Una que ha calado con gran intensidad es la analogía que propone Juan Villoro sobre el “ornitorrinco de la prosa”, publicada en el *Suplemento Cultura*, del diario *La Nación* de Argentina:

Si Alfonso Reyes juzgó que el ensayo era el centauro de los géneros, la crónica reclama un símbolo más complejo: el ornitorrinco de la prosa. De la novela extrae la condición subjetiva, la capacidad de narrar desde el mundo de los personajes y crear una ilusión de vida para situar al lector en el centro de los hechos; del reportaje, los datos inmodificables; del cuento, el sentido dramático en espacio corto y la sugerencia de que la realidad ocurre para contar un relato deliberado, con un final que lo justifica; de la entrevista, los diálogos; y del teatro moderno, la forma de montarlos; del teatro grecolatino, la polifonía de testigos, los parlamentos entendidos como debate: la "voz de proscenio", como la llama Wolfe, versión narrativa de la opinión pública cuyo antecedente fue el coro griego; del ensayo, la posibilidad de argumentar y conectar saberes dispersos; de la autobiografía, el tono memorioso y la reelaboración en primera persona (VILLORO, Juan. 2006).

Por su parte, el cronista argentino Martín Caparrós expresa en el prólogo de *Las mejores crónicas de Gatopardo* la ventaja que tiene la crónica sobre las imágenes:

La palabra no muestra: construye, evoca, reflexiona, sugiere. Esa es su ventaja.

La crónica es el género de no ficción donde la escritura pesa más. La crónica aprovecha la potencia del texto, la capacidad de hacer aquello que ninguna infografía, ningún cable podrían: armar un clima, crear un personaje, pensar una cuestión. (...)

Para contar las historias que nos enseñaron a no considerar noticia. (CAPARRÓS, Martín. 2006: 8-9)

Precisamente por las características de la crónica periodista destacadas por Caparrós, la naturaleza de este trabajo se ampara bajo una metodología cualitativa. Steven Taylor y Robert Bogdan, en su libro *Introducción a los métodos cualitativos de investigación* (1986), definen esa metodología como “aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable” (p. 20). José Ignacio Ruiz (2012) profundiza más al referirse sobre los métodos que utiliza la investigación cualitativa:

Los métodos cualitativos son los que enfatizan conocer la realidad desde la perspectiva de un *insider*, de captar el *significado particular* que a cada hecho atribuye su propio protagonista, y de contemplar estos elementos como piezas de un conjunto sistemático. (RUIZ, José I. 2012: 17)

El diseño de este trabajo corresponde a una investigación de campo, el cual guiará los procedimientos asociados a la recolección, procesamiento

y análisis de las pesquisas. Asimismo, la investigación tendrá un nivel descriptivo, pues intenta detallar y caracterizar los aspectos y elementos de una realidad estudiada.

## **2. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Los medios que serán utilizados para recabar información responden a lo anteriormente expuesto sobre el diseño de campo. Miriam Balestrini, en su libro *Como se elabora el proyecto de investigación* (1997), explica que en las investigaciones adheridas al diseño de campo “los datos se recogen de manera directa de la realidad cotidiana, natural, observando, entrevistando o interrogando a las personas vinculadas con el problema investigado” (p. 9).

En tal sentido, se empleará la observación participante y no participante, Entendiendo la observación como aquella que, a través del sentido de la vista, permite recoger y captar hechos, realidades y situaciones en su propio entorno; sin dejar de la dolo que afirma Alberto Salcedo (2006) en *La crónica: el rostro humano de la noticia*: “observar va más allá de las meras pupilas. No es un ejercicio del ojo sino de la inteligencia y de la sensibilidad. Es poder ver más de lo aparente”.

Para Hugo Cerdá (1991) la importancia de la entrevista subyace en que “a través de ella podemos penetrar en el mundo interior del ser humano y conocer sus sentimientos, su estado, sus ideas, sus creencias y conocimientos” (p.168).

La observación participante, que requiere de un involucramiento mayor con el objeto de estudio, y la no participante serán utilizadas en triangulación con la entrevista ya que ambas técnicas son también propias



del periodismo reporteril y se complementan: “La realidad no es sólo lo que oigo sino también lo que veo. Y en ese sentido, es deseable acompañar a nuestros personajes en los espacios por los cuales se mueven, pues no en todas partes se comportan de la misma manera” (SALCEDO, Ramos. 2006: 9)

### **3. Recursos**

Para la realización del compendio de crónicas fue necesaria la utilización de los siguientes recursos:

#### **3.1. Recursos humanos:**

3.1.1. Peatones

3.1.2. Motorizados

3.1.3. Buhoneros

3.1.4. Ciudadanos que transitaron la zona del oeste de la ciudad durante la recolección de datos.

#### **3.2. Recursos materiales:**

3.2.1. Grabador digital con baterías y cable de conectividad con puerto USB.

3.2.2. Teléfono inteligente con cable de conectividad de puerto USB.

3.2.3. Audífonos.

3.2.4. Material de oficina: resaltadores, bolígrafos, lápices, post it, hojas blancas.

3.2.5. Laptop con acceso a Internet.

3.2.6. Libretas de notas.

3.2.7. Dispositivos de almacenamiento masivo y CD's vírgenes.

3.2.8. Medios de transporte público: metro y autobuses.

3.2.9. Servicio de impresión y encuadernación.

# **CAPÍTULO IV**

Caracas, ciudad hostil

## PRIMERA PARTE

### La informalidad es nuestro credo

*A ti, que siempre  
me ayudas a cruzar.*

–¡Dale, coño e' madre! Está en verde, ¿no ves?

Así dirige el tráfico un personaje de Catia conocido como *El loco*. Finalizando la Avenida Sucre, justo antes de la Plaza Catia y del cruce para ir hacia La Guaira, parece ser la regla y no la excepción que los semáforos tengan sus luces apagadas. Botas negras, pantalones anchos, el pecho descubierto son el uniforme de *El Loco*; un silbato amarrado en su brazo derecho, un manojito de llaves en el izquierdo y un palo, sus instrumentos. Nadie realmente lo conoce pero todos saben de él.

No camina, marcha. No habla, grita. No señala a los carros, los golpea. No toma órdenes, él las da. *El loco* está en su territorio y ni los policías se atreven a contradecirlo. Una cicatriz cosida con hilo común adorna su espalda, completando así la estampa del personaje.

Catia es un sector extenso, concentra mucha población y su eje vial suele estar congestionado. Catia está ubicada al noroeste de Caracas y está constituida como parroquia desde 1936, llevando el nombre del prócer Antonio José de Sucre. Su territorio es de 59,30 kilómetros cuadrados y la

Avenida Sucre se mantiene como el eje vial de mayor afluencia pues atraviesa gran parte de esta extensión.

De acuerdo a cifras del Censo 2011, realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), la parroquia Sucre alcanzó los 345 mil 944 habitantes que se traduce en 17,8% de la población del Distrito Capital. Esto la sitúa como la división político administrativa con mayor número de habitantes de la entidad.

Por su densidad poblacional, hay un gran volumen de peatones que transitan el entramado vial de la parroquia, especialmente la Avenida Sucre. En esta última hay varios semáforos que se encuentran dañados o caídos. Sin embargo, el cruce que empalma con la Autopista Caracas – La Guaira es el que se ve más afectado por esta situación debido al alto flujo de vehículos en ese punto, tanto para incorporarse al eje vial como para salir de él.



## **Amarillo**

Retumba el silbato en cortos pero insistentes pitidos, acompañados de movimientos rítmicos de sus manos, y una nota sostenida al final. Sus botas golpean con fuerza el pavimento mientras se posiciona en el medio de la calle, unos tres pasos frente al paso peatonal. Los carros y autobuses se detienen en seco, nadie grita, nadie toca corneta.

*El loco* se voltea, como respondiendo al mando militar ‘a la de....re’, y dirige el tránsito de la calle transversal. Dos motorizados se montan en el lomo de cebra, un tercero los alcanza luego de unos segundos y *El Loco* los mira. Entrecierra los ojos, como si tratara de enfocar a los sujetos, antes de iniciar

su marcha. Al estar frente a ellos suena su silbato y sus manos hablan: “Échense para atrás”. El par obedece pero el tercero permanece en su lugar.

Todos lo miran. El vigilante de la carnicería *La Semilla*, la que está justo en la esquina de la Avenida Sucre que conecta a la autopista y un tarantín de pescado improvisado, se desmonta de su puesto para tener una mejor vista. La señora del tarantín pescado en la acera se toma un descanso de espantar las moscas para observar la escena. La haitiana, que sobre una tabla exhibe cuatro paquetes de harina pan, dos bolsas transparentes de azúcar, dos papeletas de café y una lata de leche en polvo, se levanta y deja a su hija a cargo. El policía despega la mirada del celular y llama a su compañero.



El Instituto Nacional de Estadísticas registra que el parque automotor venezolano fue de 4.814.169 para 2009. Esta cifra incluye vehículos particulares, de alquiler, carga, colectivos y motocicletas. Dos años más tarde, en 2011, la estadística se situaba en 5.018.460. Durante ese año el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTT) inició el *Censo Nacional de Motorizados* como estrategia para puntualizar cuántos conforman esta población.

Aunque se registraron más de 261 mil usuarios de motos hasta marzo 2013, el Ministro Rodríguez Torres señaló la existencia en el país de 1 millón y medio de motocicletas en circulación, mientras que fuentes extraoficiales del INTT sostienen que el número real es de 4 millones.

El *Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional y el transporte público de*

*personas en la modalidad individual Moto Taxis* estipula en su artículo 28 que los conductores deben ceder el paso a los peatones que están cruzando una vía pública y tienen prohibido el tránsito por los espacios destinados al peatón, como detenerse sobre el lomo de cebra.

Aunque fue promulgado en octubre 2011, su contenido se ha mantenido inaplicable por las fuertes presiones y protestas de los moto usuarios en relación a más de 30 restricciones que contempla el instrumento legal.

La Avenida Sucre posee una “isla” angosta (división entre los canales con sentidos opuestos). Al momento de cruzar, los peatones encuentran dificultadas para cubrir la calzada completa y por ello suelen detenerse en el espacio que la divide. Por tratarse de una zona con abundante tránsito de ciudadanos de a pie, se produce la aglomeración de personas en un espacio que tiene menos de un metro de ancho.



## **Rojo**

*El loco* está temblando. Da un paso atrás, extiende el brazo y gira la muñeca que sostiene el palo para apuntar al infractor.

–¡Quítate, mamagüevo!

No fueron sus manos sino sus labios los que emitieron la orden. Al notar que no había cambio decide emplear, cual vara de azote, el instrumento que sostiene en la derecha. La gente ríe y el policía regresa a ejercitar sus dedos. El motorizado cede, tiene suerte de llevar casco.

Los peatones apuran el paso, una chica con minifalda de jean y top rojo se decide a cruzar. Una pañoleta cubre su cabello, acaba de salir de la peluquería ubicada al lado de la farmacia. Con cada paso que da se hace visible el chicle que está masticando. Al llegar a la “isla”, espacio a la misma altura del pavimento que divide un canal del que va en otra dirección, se detiene pues los carros de La Guaira están girando en ese sentido. Unas cinco personas también se detienen ahí para poder terminar de cruzar la avenida.

–Mi amor, ¡que piernas tienes!

La exclamación fue hecha en movimiento por *El Loco*, estaba a dos pasos de la chica. Hizo una reverencia, sus ojos fijos en el cuerpo de ella, y le lanzó dos besos.

–Ahora sí me caso –dijo al incorporarse y extendiendo los brazos diagonalmente hacia el cielo, sin perderla de vista mientras terminaba de cruzar al otro extremo. Con su dedo índice y medio de la mano derecha se persignó y luego con la izquierda se llevó el silbato a los labios.



## Verde

Era el turno de los que toman la vía hacia La Guaira. Con movimientos veloces en sus manos y la cadencia de su silbato dirige los vehículos. Salió

corriendo al poste de la esquina, donde las moscas eran azotadas por una bolsa y las escamas cubrían la acera.

–Tengo sé' ¡AGUAAAAAA!

El borrachito frente a la licorería, a tres locales de la esquina, caminó hasta él y le ofreció una botella protegida por una bolsa de papel marrón, de esas que los espiritistas siempre andan buscando para sus labores. *El loco* le arranca el empaque y bebe. Bebe y bebe sin despegar los labios de la botella. Bebe como si acabara de atravesar los Médanos de Coro sin descanso. Bebe y el borracho se queja: se le está terminando la botella que la haitiana le dio a cambio de que hiciera la cola para comprar harina y azúcar, dos de los productos que exhibe sobre una tabla.

El licor corre por su barbilla y le moja el pecho. Se acabó el líquido y le devuelve la botella vacía a su dueño. Marcha como si nada de regreso al cruce y golpea los carros en el vidrio de atrás cuando quedan en el medio, aun cuando no pueden seguir adelante por la cola.

### **“Ese es un loquito”**

La vecina del piso 7 del edificio más próximo al lugar está haciendo su compra semanal, viste una franela blanca, mono gris y lentes negros. Con su carrito de mercado va de puesto en puesto, de buhonero en buhonero, hasta llegar a la pescadería improvisada.

–Ay, chica, me toca ir al Farmatodo. Menos mal que está *El loco* porque si no, no cruzo.



Paga por los dos filetes y se para en la esquina. Otra mujer se le acerca, la saluda y le pregunta la hora “8 y 59”, responde.

–No, chica. Aquí todos lo conocemos pero no sabemos nada de él. A veces está y a veces no. Cuando no está es porque la familia lo manda al loquero. A ese le falta más de un tornillo, no por nada le dicen *El loco*. Su papá era militar y se suicidó, a mí me lo contaron, y que lo han visto por Quinta Crespo también –respondió la vecina, mientras limpiaba sus lentes, cuando la interrogaron sobre la residencia de *El loco*.

Sin que nadie le diera vela en el entierro, o invitación alguna a intervenir, un señor alto, de tez morena y de unos 70 años, decide entrometerse en la conversación. Encorvándose y apuntando con el dedo a la vecina le replica:

–Deje las mentiras, no'ombre. Ese es un loquito y ya que como no tiene nada que hacer se para en el medio de la calle. A mí me han dicho que se llama Ernesto y luego después que y que se llamaba Ramón. Lo único cierto es que si no fuera por él esto sería un coge culo, no'ombre.

Más tarde, justo al mediodía, un policía joven estaba almorzando en la Plaza Catia y le preguntó a un obrero que estaba cerca, refiriéndose a *El loco*: ¿cuál es el peo de este pana?

–Por Gramoven dicen que lo atropellaron y se le *frió* el coco.

*El loco* siguió manoteando y pitando sin descanso hasta que le dio hambre y caminó a la panadería de La Semilla, un mini centro comercial entre la carnicería y la licorería. Al entrar se colgó los lentes en la camiseta y apoyo el palo del mostrador. El cajero, hijo del dueño, le dio un sándwich de jamón y queso. Con valor, me acerqué a él y le pedí una entrevista.

–Si te casas conmigo te doy lo que tú quieras, mi reina –respondió mientras masticaba su almuerzo.

Sonreí y decidí aventurarme a sacar el grabador, ya tenía la libreta y bolígrafo en mano. De repente parecía padecer de mal de Parkinson, soltó el sándwich y se movió hacia mí con los ojos muy abiertos. Al apartarme noté la navaja en su mano izquierda.

–A mí no me estés sacando pistola. ¡Arranca, pues!

El loco, como lo llaman, gritó improperios por un largo rato. Todavía podía escucharlo incluso en las escaleras hacia el tercer piso. Al día siguiente ya no estaba.

## SEGUNDA PARTE

### La señal de la cruz

*“There are two kinds of pedestrians:  
the quick and the dead”  
-Thomas Robert Dewar*

Su piel asemeja porcelana. Es tan blanca que se puede seguir el rastro de sus venas por los brazos. Un vestido de pana negro sobre una franela blanca la visten, zapatos de tacón pequeño la calzan y una diminuta cartera le cuelga del hombro derecho. Lentes de sol protegen sus ojos verdes, aquellos ojos que fueron operados de cataratas hace unos años atrás y que ahora tienen lentes intraoculares.

–¿Ves la burbujita? Eso es porque ponen un líquido con el lente”, explica con una sonrisa.

Gloria Jiménez es Trabajadora Social, se graduó en la Universidad Central de Venezuela y labora de forma independiente tres días a la semana: lunes, miércoles y jueves. Por comodidad prefiere hacer mercados semanales y siempre aprovecha los martes para las compras.

Tiene 70 años y es oriunda de San Cristóbal, estado Táchira. Se mudó a Caracas con su familia cuando aún era menor de edad. Su única hija vive en Canadá desde hace 20 años y ella vive sola en el centro de la ciudad, en un edificio que pertenece a la organización religiosa “Hermanitas de los pobres” y por ello el alquiler sólo le cuesta 900 bolívares.



Venezuela atravesó un cambio en su actividad económica con el auge petrolero de la década de los setenta. El nuevo rubro significó el paso de un país mayoritariamente rural, dedicado al trabajo de campo, a una población urbana cada vez más grande por el abandono de la tierra.

Para 1950 el 60% de la población era rural y vivía zonas dispersas con menos de mil habitantes. Veinte años después el 80% de la población era catalogada urbana. El éxodo rural iniciado en los cincuenta cambió la dinámica en la repartición geográfica: tres cuartas partes de la población se aglomeran en la región Costa-Montaña.

La mecanización del trabajo en la tierra, que hacía prescindible gran parte de la mano de obra campesina, y mejores condiciones de vida y oportunidades de empleo son las principales causas que motivaron el desplazamiento de la población rural a zonas urbanas.



–Bueno, Chuíto, estoy en tus manos –dice Gloria mirando hacia el techo mientras cierra la puerta de su casa–. Chao, vecina, ¿todavía nada con los ascensores?

–No, chica. Como que se olvidaron de eso –responde la vecina mientras barre el pasillo.

El ascensor se dañó hace un par de meses.

Apenas alcanza un metro y cincuenta y seis centímetros de estatura, su delgadez se esconde tras la ropa. Tuvo cáncer de piel y, como consecuencia del tratamiento, le falta la uña en el pulgar izquierdo. Tiene un corte de pelo angulado, al peinarse le cae más largo sobre su mejilla derecha. Su cabello se mantiene firme gracias a una capa generosa de fijador y el sol resalta el color cobrizo.

Con la velocidad que le permite su cuerpo desciende los dos pisos para salir a la calle. Se vuelve a persignar mientras atraviesa la puerta. El edificio está entre las esquinas de Jesuítas a Tienda Honda, en la parroquia Altagracia. A una cuadra queda la Plaza Las Mercedes y sólo a tres la Avenida Urdaneta.

–Prefiero comprar aquí, hay menos gente que en los supermercados grandes –dice al entrar a un comercio de dueños chinos.

Pasea con delicadeza por los pasillos y va colocando en la cesta algunos productos: un kilo de arroz, un paquete de sándwich integral, una botella pequeña de cloro, cuatro envases pequeños de yogurt y un cuarto de kilo de café.

Paga sus compras –269 bolívares– y las mete dentro de una bolsa ecológica anaranjada con el logo de *Cantv* y el slogan *la señal que nos une*. Camina por la misma calle, por el borde de la acera. Vendedores ambulantes la ocupan con la exhibición de sus productos: lentes, cedés, frutas, pilas y correas para reloj y productos de la cesta básica. Compra tres cambures y un melón pequeño.

El peso es demasiado. Acomoda las bolsas y las agarra con un pañuelo para no lastimarse las manos. Inicia el viaje de vuelta, sube dos calles y está en la Plaza Las Mercedes. Un grupo de motorizados habla de forma agitada, luego todos se ríen. Un chiste. Sus caballos metálicos estacionados en frente a la entrada de un edificio.

Gloria llega a su apartamento, deja las bolsas y vuelve a salir. Debe ir al frigorífico a comprar pollo y pescado. Años con gastritis y la inflamación reciente de los divertículos la privan de la carne roja. Decide ir al Supermercado Galicia, de Truco a Caja de agua, porque necesita detergente en polvo.

No tuvo suerte con esto último pero sí compró pechuga de pollo y un par de ruedas de atún. Gloria revisa su monedero, una pequeña cartera de cuero negro que sólo tiene espacio para sus tres tarjetas de débito, su cédula y una tarjeta de crédito. Entre uno de los espacios para tarjeta tiene 10 bolívares, nada más. Mirando de forma nerviosa saca su celular y lo esconde con rapidez al ver un motorizado.

–Vamos al Banesco de la Baralt para retirar efectivo –me dice señalando hacia el frente.

La avenida está repleta. En la esquina Truco están vendiendo pinchos carne y el humo empaña la vista. Una asociación de Moto Taxis está hablando sobre el programa *Mi casa bien equipada*, mientras los mototaxistas ocupan la acera con un toldo para estacionar las motocicletas.

–Yamilet te hace la cola, marico –dice uno. –Si es día de semana le pagas dos lucas y si es un sábado te cobra tres mil. Así tú llegas el día en la mañanita pa’ agarrá el número y eso es un rásPALO.



Según cifras del Plan de Movilidad para la Región Metropolitana de Caracas, tan solo en la Avenida Baralt circulan más de 50 líneas de transporte público superficial. Esta arteria vial se ubica en pleno centro de la capital venezolana y está rodeada de zonas populosas ubicadas en las parroquias Altigracia, Santa Teresa y Catedral, las cuales tienen una población combinada de 84 mil 414, datos del Censo 2011.

El Anuario de Mortalidad 2011 del Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS) registró 5.983 decesos a causa de siniestros automovilísticos y la organización World Health Rankings situó a Venezuela como el país latinoamericano con la tasa más alta de muertes por accidentes de tránsito: 35,8 de cada 100 mil habitantes. La cifra le otorga el puesto 18 a nivel mundial.

Aunque no existe data oficial de los accidentes de tránsito por entidad federal, el Distrito Capital tiene constantes siniestros viales que están en proporción con la cantidad de vehículos y peatones que circulan por las avenidas, calles y autopistas que integran la capital.



A principios de la década de los 60, Gloria salió con su hermana, su mamá y su sobrino a hacer unas diligencias. En ese tiempo, tenían poco de haber

migrado a Caracas y vivían en San Martín. Su hermana manejaba un VolksWagen de la época.

El camino los condujo a la Plaza O’Leary, en el casco central de la ciudad, que recibe su nombre por Daniel Florencio O’Leary, compañero independentista de El Libertador Simón Bolívar. Para empalmar con la Avenida Bolívar debían atravesar un túnel.

“Mi hermana iba corriendo mucho porque estaba molesta. Había un Mercedes Benz negro accidentado en la vía y a ella no le dio tiempo de frenar. Nos estrellamos con el Mercedes Benz y al carro que venía detrás de nosotros, un carro grande, tampoco le dio tiempo de frenar y nos chocó”, relata Gloria sentada en su cubículo. Sus dedos pulgar e índice de la mano izquierda aprietan y tuercen los de la derecha con movimientos casi compulsivos.

Ajusta la posición de una taza blanca sobre su escritorio. La imagen de ella con dos niños, sus nietos, adorna la cerámica. “Quedamos como un acordeón”, completa mientras su mano izquierda viaja a través de sus cabellos.

El episodio del choque lo recuerda como si lo acabara de vivir. Adentra en los detalles exactos de lo sucedido con voz calmada y dedos inquietos: los ocho meses de embarazo de su hermana, el quiebre del volante sobre su vientre, sangre por todos lados, la frente de su madre en el parabrisas.

Gloria y su sobrino salieron ilesos del siniestro, ella sólo guarda una cicatriz en su labio inferior causada por una mordedura durante el choque. El accidente también dejó huellas en su mente, que sobreviven aún después de



tantos años. A pesar de su miedo, Gloria no podía posponer recorridos diarios, como ir al colegio, que ameritaba el uso de transporte público. La velocidad de los vehículos le quitaba el aliento y los frenazos le traspasaban el susto en el pecho.

Muchos años de terapia no han podido socavar su temor, los ataques de pánico están a la orden del día cuando va en autobús. “Yo prefiero el Metro o Metrobús. Cuando voy en camionetas peleo con los choferes, me bajo y me monto en otra, les pido que... bueno, tú sabes cómo manejan los choferes aquí en Caracas”.

Los carros y motos se abalanzan feroces en la carrera de ser los primeros, el tráfico no está del todo detenido: los carros están atravesados en el cruce y cada tantos segundos sueltan brevemente el freno para acortar la, ya corta, distancia que los separa del que está adelante. Los motorizados zigzaguean buscando el mínimo espacio para continuar su ruta.

Gloria mira a todas direcciones, se ajusta los lentes y cruza los brazos. Espera a que los vehículos respeten la luz. Han pasado 5 minutos, la luz está en rojo por tercera vez, el panorama vial se ve más conciliatorio pero Gloria permanece sobre la acera con su espalda a pocos centímetros de la pared.



La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD, por sus siglas en inglés), ente internacional compuesto por 34 estados, realizó un informe sobre seguridad vial centrado específicamente en la situación del peatón dentro de los sistemas viales de las ciudades.

El informe, titulado Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud, expone una serie de conclusiones y recomendaciones para promover e incentivar el tránsito a pie, bajo la siguiente premisa: “Caminar tiene un gran potencial para contribuir en las agendas de desarrollo sostenible y, por consiguiente, debería ocupar un lugar central en las políticas de transporte urbano”.

Aporta un dato valioso al precisar que el 30% de los peatones son personas con movilidad reducida. La estadística refleja que poco menos de un tercio de los transeúntes se encuentran en una condición temporal o indefinida que limita sus capacidades motoras, haciendo más laborioso su recorrido.

“La motorización ha contribuido a la dispersión urbana y las ciudades han evolucionado a fin de adaptarse al uso de los automóviles, lo que ha acarreado muchos efectos negativos para la vida y la cohesión social”, concluye el texto para reafirmar la subestimado a la figura del peatón cada vez que el ordenamiento vial favorece de manera notoria el tránsito motorizado.



La luz cambia a rojo de nuevo y Gloria se decide a cruzar. Asoma su pie a la calzada y retrocede al escuchar el *pipipipipi* de una moto. Se aventura de nuevo y esta vez queda en la isla, ese estrecho espacio que divide los canales de un sentido de los que van hacia el contrario y es una suerte de limbo a la ruleta rusa. Gloria aprieta su cartera contra su estómago como queriendo fundirla a su cuerpo para ocupar menos espacio. Sus labios palidecen ante la presión que los mantiene cerrados.

Un taxista se detiene y le da paso, Gloria agradece y se detiene en frente del carro. Pasan dos motorizados y el autobús se del lado se detiene a recoger un pasajero. Aprovechando la oportunidad, cubre con unos pocos pasos los dos metros que la separan de la acera.

“Con las motos tuve mi encuentro hace dos años. Iba caminando por la principal de Los Cortijos hacia la clínica metropolitana porque debía pasar por FedEx y en eso pasa un motorizado por la acera. Inmediatamente yo me pego a la pared de uno de los laboratorios que hay por la zona. Luego pasa otro motorizado atrás que es policía, venía persiguiendo al de adelante, y pasa otro policía que no se pudo montar en la acera, me cayó encima y caímos los dos al piso”, relata Gloria asomando una sonrisa.

Revela que sólo se ha montado en moto con su yerno y que fue por una situación específica, pero su posición ante las motos es bastante recelosa. Su profesión le permite tener una visión abierta de los usuarios de motocicletas, pero condena su comportamiento: “Todos los motorizados, sean malandros, policías o empresarios, se comportan igual: totalmente brutal. Pierden la conciencia ciudadana”. Su conclusión la refuerzan cada vez que irrespetan los semáforos, las aceras y rayados peatonales.

Guarda el efectivo que retiró en la cartera y empieza la espera para sortear el tráfico. Esta vez se horroriza a ver como mujeres arrastran a sus hijos mientras los motorizados apenas las esquivan.

–¡Cuidado! –exclama llevándose una mano hacia el pecho. Un joven con audífonos *beats* casi es atropellado por un motorizado, la luz está

en rojo—. Andan con esos aparatos y se olvidan del mundo, ¡casi lo matan!

El semáforo cambia de nuevo a rojo, la acera se vacía a medida que la gente se envalentona para llegar al otro lado. Gloria espera con paciencia. El tráfico continúa con su canto ensordecedor, las cornetas reemplazan el lenguaje a través de un informal código morse. Finalmente Gloria llega a la acera contraria y se peina con la mano izquierda. Los moto taxistas de la esquina están decidiendo cuánto cobrar hasta Las Acacias.

Gloria camina con la cabeza baja entre los buhoneros que ocupan la Avenida este 7. Cruza en la Esquina Puente Trinidad y después de una cuadra llega a su edificio. Se vuelve a peinar después de retirarse los lentes. Sube dos tramos de escaleras mientras se persigna terminando la señal con un sonoro beso en su mano empuñada.

—Gracias por traerme a salvo, Chuíto, mañana será otro día para que me acompañes.

## TERCERA PARTE

### En honor al Santo Peatón

*“... zebra crossings were rather like Bosnia's "safe zones":  
places where, if you die, you may simply die  
with the knowledge that your killer was in the wrong.”  
-Lucy Wadham, The Secret Life of France*

Tal vez el Dr. José Gregorio Hernández no esté canonizado por la Iglesia, pero es considerado el Santo Peatón por su trágica muerte al ser atropellado por un automóvil.

El *Médico de los pobres* perdió su vida a los 55 años de edad mientras caminaba por el casco central de Caracas el 29 de junio de 1919. El suceso tuvo lugar en la esquina Amadores de La Pastora, durante el trigésimo primer aniversario de su graduación en la Unidad Central de Venezuela, y fue el segundo accidente vehicular del país. El impacto de su cabeza contra la acera y la falta de atención médica inmediata ocasionaron el fallecimiento del Venerable.



El diario caraqueño El Monitor registró que el 18 de abril de 1904 transitó por Caracas el primer automóvil que llegaría al país y que fue conducido por el Dr. Isaac Capriles. Para 1920, a medida que fue incrementando el número de los vehículos automotores en el país, el uso fue desplazándose hacia fines productivos con la intención de transportar carga y personas.

La reciente maquinaria automotriz pasó rápidamente a la masificación, especialmente en Caracas: en 1927 existían 2.500 vehículos de combustión interna; en 1957, 40 mil; en 1967 200 mil; y en 2000, 1 millón y medio. El parque automotor nacional siguió ascendiendo y superó en 2011 los cinco millones de vehículos.

El ordenamiento del tráfico se hizo evidente a medida que fue creciendo la cantidad de vehículos que transitaban la capital. Para reacomodar el entramado vial fue invitado en 1948 por la Junta Militar de Gobierno el estadounidense Robert Moses y un equipo de consultores. El propósito era trazar un plan que ayudara con el congestionamiento de Caracas.

El *Plan Arterial*, nombre con el que se conocería el informe de Moses, favorecía el tránsito vehicular y los diseños de autopistas basados en las de Nueva York apuntaban a un desarrollo alrededor de los motores. La idea de Moses era implementar un entramado vial que partiera del centro de la ciudad hacia las afueras de ésta, con amplias vías en ambos sentidos y sin cruces de semáforo.



En honor al Santo Peatón, la semana de su nacimiento fue la elegida desde 2013 para conmemorar la Semana del peatón desde el 19 al 26 de noviembre. En el flyer promocional de ese año se leía: “Este octubre celebramos la vida a pie con la primera Semana del Peatón en Venezuela, organizada por la plataforma Peatones Activos. Una semana de disfrute, acción y reflexión. Vamos a caminar, hacer picnic, hablar sobre los retos para la movilidad peatonal, y realizar una intervención artística en la esquina

Amadores en La Pastora donde fue atropellado nuestro Santo Peatón, José Gregorio Hernández”.

En su segunda edición, la semana tuvo lugar del 25 de octubre al 1º de noviembre de 2014 y fue iniciada con una actividad llamada Masa Crítica Peatonal, evento en oposición al elevado construido en la avenida Río de Janeiro de Las Mercedes.

Peatones Activos (Los de a pie primero), integra las organizaciones activistas en pro de los derechos del peatón: Caracas a pie, Ser urbano y Una sampablera por Caracas. La idea detrás de las diferentes actividades es involucrar más personas al movimiento y que el ciudadano pueda reconciliarse con su entorno.

La Masa Crítica Peatonal debía iniciar a las 10 am. Son diez para las once y todavía esperan que se sumen personas a la actividad. Cheo Carvajal, ingeniero, periodista y activista de Caracas a pie, ofrece entrevistas a varios medios de comunicación nacionales. Un joven de unos veinticinco años ordena las latas de pintura en spray y las plantillas para la intervención artística.

Los presentes conversan de forma amena: “¿Cuándo será el próximo Bicitour?”, “Ayer me encontré con Adela en la Plaza Bolívar”, “Ya pasé la información por las redes”. El grupo está conformado por ocho personas.



A modo de reconocimiento del ser humano y el importante lugar que ocupa por encima de cualquier gobierno y conflicto, se escribe la *Declaración*

*Universal de los Derechos Humanos (DUDH)*, documento de 30 artículos suscrito por las Naciones Unidas, para normar los derechos humanos básicos. El texto coincide, y no por casualidad, con el término de la Segunda Guerra Mundial a modo de protección y garantía del individuo.

En su artículo 13, la DUDH contempla el derecho de libre circulación, movimiento o tránsito (de acuerdo a la terminología utilizada en cada país):

1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.
2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.

De esta forma, el derecho al libre tránsito pasa a ser una característica intrínseca del ser humano, inquebrantable (o por lo menos con ese norte) e inalienable.



A las 11 am Ana Cecilia Pereira, de Ser Urbano, comienza a repartir las pancartas con consignas *Gracias por caminar, La acera es de la gente, la acera no es estacionamiento, Se hace ciudad al andar*. Nelson de Freitas de Una sampablera por Caracas interviene el estacionamiento de la avenida Río de Janeiro: *Queremos un bulevar peatonal*.

Mientras se hace el recorrido por Las Mercedes, otras personas se suman a la iniciativa. Ya van 13. Dos de los recién llegados cargan sus patinetas a cuestas mientras grafitean frases en el asfalto, la acera y las paredes de las construcciones de la zona. Tres mujeres dejan “multas” en los vehículos mal estacionados.

Una patrulla se une a la movilización para persuadirlos de no vandalizar el espacio. Las 16 personas que ahora forman la “masa” se aglomeran frente a



los dos efectivos de Polibaruta exigiendo que remuevan las motos de las aceras.



La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT), decretada en 2008, es el instrumento legal que norma el primer punto del artículo 13 de la DUDH. En el artículo 51, ubicado en el Capítulo V De la Circulación, bajo la identificación *Libre tránsito*, se establece: “Las autoridades administrativas competentes, en el ámbito de sus respectivas circunscripciones, garantizarán que la circulación peatonal y vehicular por las vías públicas se realice de manera fluida, conveniente, segura y sin impedimentos (...) Por ningún motivo puede impedirse el libre tránsito de vehículos o peatones en una vía pública”. Así se refuerza el derecho universal y se le confiere carácter legal dentro del aparato legislativo venezolano.

Asimismo, el artículo 79 explica que las autoridades competentes están autorizados a la remoción de los obstáculos, obras, vehículos u objetos dispuestos o estacionados en la vía pública que obstaculicen la circulación vehicular o peatonal.



–¡Caminar es bello, basta de atropellos! –corean enardecidos.

–Baja las motos, ¿ustedes no iban a empezar el Plan Remolque? Este espacio es de los peatones y tú lo sabes, haz cumplir la ley y mútalos

–insta Cheo a uno de los policías.

–¡Más amor, menos motor! –continúan los cánticos.

Después de unos cinco minutos de debate, los policías pegan calcomanías de Infractor a los vehículos y los marchantes aplauden fervientemente. El recorrido sigue y la patrulla acecha la masa que continua con sus intervenciones artísticas. Se plantea una estrategia en la “masa”: divide para vencer.

Mientras unas seis personas entretienen a los policías con un debate sobre educación vial, los de jóvenes de patines y dos mujeres de unos 55 años siguen pintando la acera: *El peatón primero*, figuras de ciclistas y huellas de pasos. El resto forma una muralla entre los dos grupos. Pronto la policía se da cuenta y decomisa una lata de pintura y un par de plantillas.

La masa avanza con pie firme hacia el monstruo al que se enfrentan: el puente que conecta la autopista con la avenida Río de Janeiro, interrumpiendo la continuidad de la acera y obligando a los peatones a tomar la acera del frente.



En 2013 el Ministro de Transporte Terrestre, Haiman El Troudi, presentó un proyecto titulado “Plan de Movilidad para la Región Metropolitana de Caracas” y contentivo de modificaciones, obras y estrategias que permitieran el descongestionamiento del tránsito vehicular. El puente de la Avenida Río de Janeiro se circunscribe en esa planificación como una solución vial de Las Mercedes.

Cheo Carvajal sostiene que el proyecto no fue debatido con la comunidad y es el resultado de un modelo vial centrado en el uso del automóvil menoscabando la calidad de vida urbana de los ciudadanos.



Se trata de dos puentes que establecen conexión con la autopista Francisco Fajardo a través de rampas sobre el Río Guaire. Aunque en efecto la obra representa un desahogo en la vialidad vehicular, para los peatones no es más que otro obstáculo en su recorrido.

–¡Peatón, escucha, únete a la lucha! –gritan rítmicamente.

Parados al lado del elevado le enseñan las pancartas a los conductores, algunos les responden con cornetazos ¿amistosos? Decoran los laterales de la estructura con más figuras que ahora convivirán con la mirada de Hugo Chávez. El espacio que queda por debajo está desierto, la alcaldía había prometido acondicionarlo para la recreación.

Una chica está sentada sobre los hombros de Manuel para alcanzar la barandilla superior, ahora se lee *Ser Urbano*. La masa llega al puente de Las Mercedes sobre el Río Guaire para la intervención final. Adhieren a los bancos pancartas: “Desde este banco patrimonial imagina un puente peatonal sobre el río”, “Siéntete e imagina un espacio público generoso con los peatones y sin elevado”.

Tres motorizados de la Guardia Nacional Bolivariana hacen acto de presencia para negociar con la masa que ahora es de 22 peatones. La

mayoría está dibujando una Zona en Reclamación para agrandar la acera del puente.

–Nosotros estamos de acuerdo con ustedes, las cosas tienen que cambiar, la gente tiene que tomar conciencia –le dice el más alto a Cheo.

Mientras tanto, Ana Cecilia captura en imágenes las tres motocicletas Kawasaki blancas estacionadas en la esquina de la acera. Son los vehículos de los guardias, justo arriba de la consigna *Gracias por caminar*.



La forma en la que fue diseñada la ciudad, sentó las bases de una metrópolis gobernada por la monarquía automotriz. En el espacio urbano, su planificación y construcción, se tomó como prioridad el ordenamiento del tránsito vehicular, las vías de movilización rápida y ofrecer facilidades de traslado sobre ruedas. La impunidad en cuanto a las sanciones relacionadas al quebranto de la normativa vial ha generado una suerte de confianza en el conductor de vehículos al momento de infringir la ley.

Aunque en el último trimestre de 2014 se suscitó una campaña de concienciación vial en manos de estudiantes de la Universidad Nacional Experimental de la Seguridad (UNES), el predominio de una cultura ciudadana orientada al irrespeto de las normas sigue presente. Y ver que efectivos de cuerpos policiales y militares también adoptan esa postura, así sea de forma situacional (al momento de una persecución), sin duda promueve el mantenimiento de esa práctica.

## CUARTA PARTE

### Por la vía rápida

*"We're going nowhere," Joan said grimly.  
Traffic on the narrow street was at a complete standstill.  
A chill settled in Sophie's stomach: it was the  
appalling fear that her brother was going to die.  
"Sidewalk," Nicholas said decisively. "Take it."  
"But the pedestrians—"  
"Can get out of the way. Use your horn."  
— Michael Scott, *The Magician**

El león es el rey de la selva. ¿Quién es el rey de la selva de cemento? Al parecer es una pugna constante por recibir la corona. Pero la pelea la dan los motores. El sistema vial caraqueño es un entramado diseñado y puesto al servicio de la movilización motorizada. Es producto de una jerarquización devenida por la aparición de los automóviles y, posteriormente, la motocicleta. Lejos de ser el reino de los vehículos, la calzada es un espacio compartido. Una suerte de zona de intercambio que algunos confunden con zona en reclamación.

El motociclo, desde su aparición a finales del siglo XIX, logró ganar popularidad por la versatilidad de su diseño pero la masificación llegaría en diferentes tiempos para cada país. En Venezuela, la década de los 90 fue el período en el que paulatinamente aumentaría el uso de las motos, pero el auge o boom del vehículo ocurrió entre 2001 y 2002.

El uso del vehículo motor de dos ruedas significó en el país la creación de nuevos puestos de trabajo. Desde el mensajero hasta los moto taxistas, todos aprovechan la particular ventaja de las motos para maximizar el tiempo en el traslado por las ciudades.

Hasta 2013 la Fundación Melvin Mora, encargada de los refugios para motorizados, ofreció la cuantificación de las cooperativas de moto taxis. Sólo el Municipio Libertador de Caracas alberga 398 líneas de servicio de transporte individual.

El Estado venezolano es accionista de tres fábricas de motocicletas: Venezolana de motos, creada bajo decreto en 2013 en convenio con la empresa japonesa Yamaha, y la mixta KMW-Kawasaki, inaugurada en 2012. Empire Keeway, firma mixta de la venezolana Empire Motors y la china Qianjiang Keeway, es la primera ensambladora de motocicletas en el país y cubre el 50% de la demanda nacional.

La Asociación de Industrias, Fabricantes y Ensambladores de Motociclo (Aifem) está integrado por cinco afiliados: Empire Keeway, Repuestolandia (Skygo), Soloson Import (Suzuki), Moto Delicias (MD), Corporación Kuri Sam (Bera). Los integrantes de la asociación produjeron en 2011 más de 305 mil motocicletas, para 2012 la producción ascendió a 428 mil y en 2013 se registró la cifra de 516 mil.



## **El independiente**

Lugar: Esquina El Chorro. Hora: 11:30 am. El sol está radiante y el calor intenso. La acera frente al Edificio El Chorro está abarrotada y en la calzada se disputan los pequeños espacios que cede el tráfico.

Uno de los vendedores del puesto de perrocalientes ubicado en la esquina aprovecha para reponer sus suministros antes de la hora de almuerzo. El otro vendedor prepara una hamburguesa para Juan.

Juan es un moto taxista independiente desde hace 5 años. Usa chaleco naranja sobre una franela de algodón blanca, jeans claros, guantes y zapatos deportivos. Estaciona su vehículo en la acera: una “Bera socialista”. Tiene 33 años, es alto, flaco y se forman hoyuelos en sus mejillas al sonreír.

–Pana, ¿tienes salsa de ajo?

–La de la tapa verde, mi pana –señala el segundo vendedor y le pasa la hamburguesa.

–Gracias, papá – dice antes de tomar el primer bocado–. Dame una malta y vete cobrando.

En menos de 3 minutos se termina la hamburguesa y se monta en la moto. Rueda hasta la acera del frente a la altura de la Catedral y allí estaciona de nuevo, esta vez en la calzada.

“Yo vivo de ser moto taxista”, explica Juan, recostado sobre el asiento de su moto con el casco bajo el brazo. Él maneja motocicletas desde los 15 años y considera que el negocio del transporte es lucrativo. Al igual que otras líneas de transporte superficial, tienes que comprar un cupo para unirse a las cooperativas de moto taxi: “Un puesto de moto taxista puede valerte entre 50, 80 o 100 mil bolos, la gente se siente confiada cuando los ve uniformados”, asegura.

De las esquinas Sociedad a El Chorro hay cinco cooperativas de moto taxis y se agrupan en las entradas de las calles transversales, pero cada hombrillo está adornados con una hilera continua de motos estacionadas. Las del mensajero que trae unos papeles al Banco de Venezuela, las de los que están retirando de los cajeros automáticos, las de los moto taxistas independientes y las de los que están haciendo compras en los comercios.

Juan prefiere las motos antes que los carros porque le permite tomar la vía expresa a su destino: “El motorizado no se queda atrapado en una cola por 3 horas”. Sin embargo, es consciente de que también es un medio preferido para delinquir pues le permite al delincuente “desaparecerse del sitio” con rapidez.



Un reportaje especial realizado por el Equipo de Investigación de Últimas Noticias, *Motorizados a rueda libre*, reseñó que 95% de los sicariatos que se suscitan en el país y el 10% de los vehículos robados y recuperados durante 2012 fueron realizados con motos.



De manera extraoficial, el comisario Sergio González del Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (Cicpc) le contó al diario El Universal que durante los primeros diez meses de 2014 fueron hurtadas 3.859 motocicletas, lo que representa el 64% de las denuncias recibidas por la división competente.



### **Orden en la línea**

Lugar: Esquina San Francisco. Hora: 2:48.

Las línea de moto taxi tienen la misma constitución que las de taxi y autobuses. Para estar en ella compras un cupo, si no lo quieres o lo puedes trabajar contratas a otra persona que utilizará el cupo en alquiler y recibe el nombre de *avance*, tienen unos lineamientos de identificación a través de vestimenta y/o calcomanías y existe la figura del fiscal para resguardar el orden de trabajo.

La línea Los Aliados 2011 cuenta con 19 mototaxistas y Antonio es el fiscal, tiene 20 años, es bajo y flaco. Su cabello está rapado en los lados y largo en el centro. Se protege del sol con lentes tornasolados y usa el cuello de la camisa hacia arriba. Le silba a cada beldad que pasa.

Los seis vehículos de los motorizados que esperan por clientes están sobre la acera. Las personas deben sortear el obstáculo caminando por la calzada. Una mujer con dos niños, de 4 y 7 años aproximadamente, acaba de utilizar el cajero automático del Banco Mercantil y se dirige hacia Capitolio. Observa la situación y carga al más pequeño mientras le sostiene la mano al otro.

El ambiente está musicalizado con cornetas y éstas se avivan cuando ella descende a la calzada para llegar al extremo de la acera y poder cruzar la calle dónde está el túnel. Una vez del otro lado baja al pequeño y sigue su camino.

–Dale, hermanito, el pana va para Bello Monte –le dice el fiscal al motorizado de primero en la lista para que haga la carrera.

El mototaxista le hace una seña con la cabeza al cliente y le extiende el casco.



El *Primer Estudio Nacional de Accidentes de motos en Venezuela Enero-Julio 2012*, realizado por la Asociación Venezolana Para la Prevención de Accidentes y Enfermedades (AVEPAE) y el Centro de Investigación en Educación para la Seguridad Vial (Ciesvial), constató que sólo el 65% de los motorizados utiliza el casco regularmente y de ellos el 93% emplea cascos de calidad cuestionable. Se trata del modelo “Sandoval” que deja al descubierto la cara, con un grosor mínimo y mecanismo de ajuste poco fiable.

La investigación precisó además que los moto usuarios jóvenes lideran los accidentes al protagonizar el 74% de los mismos. Sin embargo, aseguran que se refutó la atribución de los accidentes a los adolescentes como causa de la poca experiencia pues el 53% de los casos se trata de accidentes con motorizados entre los 20 y 30 años.



Antonio tiene un año manejando motocicleta y el mismo tiempo como fiscal. Para él, la moto “es el transporte más rápido” pero admite que los motorizados no se apegan a los lineamientos del sistema vial: “No respetan las normas, se comen las luces, no respetan el rayado...”.

Lugar: Avenida Universidad. Hora: 3:31 pm.

A media cuadra de la avenida Baralt y a unos pasos de la salida del Metro de Capitolio, la del Metrocenter, está ubicada la parada de la línea *Los rápidos de la noche*. Tres motocicletas están estacionadas en la acera y cinco en el hombrillo de la calzada. Sentada sobre una de estas últimas está Liseth.

Viste un chaleco naranja, jean oscuro y botas hasta las rodillas. Liseth tiene 25 años, el sol ilumina su cabello rubio con reflejos castaños y la escarcha en sus uñas brilla con mayor intensidad. Nunca en su vida ha manejado una moto y hasta hace unos pocos meses atrás trabajó en Salud Chacao. Ahora se desempeña como Fiscal de la línea y debe lidiar con los 18 mototaxistas que la conforman.

“En esta parada se cumplen todas las normativas que hay, quien no las cumpla se suspende por 3 días y si no cumple la multa está botao de la línea”; asegura tajantemente que los integrantes de la cooperativa no forman parte de los motorizados irrespetuosos. Es la única mujer fiscal en la Avenida Universidad. La ubicación de la parada es estratégica y Liseth lo atribuye a la cercanía con el Metro de Caracas, esto permite un flujo constante de personas por la zona.

Uno de los conductores se va con una carrera y otros dos se acercan a Liseth de forma protectora. Se trata de una línea vieja, los cupos se

vendieron al momento de su creación y ella no tiene idea de cuánto cuestan pero sí sabe que el permiso de la cooperativa tiene como tope 18 afiliados.

“No es un trabajo fácil es un trabajo en el que arriesgan su vida, a que los roben, a que los maten. Pero se ganan su plata, no tienen que esperar una quincena sino que sacan sus reales diarios”, afirma la fiscal sobre las dificultades que afronta el medio. A su parecer, a veces las personas prefieren utilizar un taxi por la seguridad que brinda, pero la moto tiene la ventaja de la velocidad.

### **Peatón vs Motorizado**

Héctor, de 31 años, es motorizado desde 12 años atrás. Bajo, robusto y de tez morena, está esperando un cliente. Su vehículo: una moto Empire Keeway blanca. En 2009 comenzó a trabajar como moto taxista pero lo hace por necesidad, antes laboraba en un casino. Tiene una hija de 12 años. La inestabilidad laboral es un factor clave sobre el que reflexiona el moto usuario: “A lo largo del tiempo si te retiras después de 10 años no te queda nada”.

Héctor está convencido que la mala fama del motorizado la causan los adolescentes: “creen que la moto solo tiene acelerador y corneta, andan a lo loco. Las personas de mi edad tienen más consciencia”. La inseguridad, el desgaste de las motos y los accidentes son algunas dificultades del oficio.

Al ser interrogado sobre la dicotomía motorizado-peatón, Héctor tuvo algunas contradicciones. “Lo más sano es que el peatón pase por el rayado. Porque muchas veces los carros están parados y por eso los peatones creen que pueden pasar por cualquier lado. Entonces, cuando viene un motorizado a

cierta velocidad ocurren los inconvenientes y discusiones”, advierte Héctor para ejemplificar una de las infracciones más frecuentes del peatón.

Pero su argumentación se distorsiona al explicar el significado del uso de la corneta como herramienta para pedir paso y el irrespeto de la luz como protección ante la inseguridad: “cuando vemos policías nos sentimos seguros y nos quedamos ahí pero cuando no hay, hay que moverse porque viene otro más vivo y te quita la moto”.

Para él existe una gran diferencia entre circular por el Municipio Libertador y por el Municipio Chacao. En el primero las autoridades son más flexibles con las infracciones y esto lo imputa a que hay desproporción de motorizados y policías; “De repente cuando vamos al Municipio Chacao muchas veces el que no tiene casco se lo pone. En estos días yo estaba en la acera por 5 minutos y me pusieron una multa”, cuenta con incredulidad.

Carlos es moto taxista de 32 años. Antes trabajaba en publicidad pero ahora forma parte de la Cooperativa Aliados 2011 y lo ve como un oficio rentable. Diariamente puede ganar entre 1500 y 1800 bolívares por una jornada de trabajo, gracias a la cercanía de la parada con Ministerios y oficinas.

Mantiene que es necesario legislar el tema de los motorizados: “Hace falta un orden grande. Tienen que ponerle la lupa a los moto taxi, no todos pero cualquier puede decirte que trabaja para su bienestar pero otros porque no tienen responsabilidades y andan loqueando”.

La ley estipula que los motorizados deben circular por la derecha de la calzada y tienen prohibido transitar entre vehículos para adelantar a un automóvil u otra motocicleta. Héctor opina que “es una ley que no va a

aplicar en este país jamás. Ningún motorizado va a estar detrás de los carros ni en las avenidas, ni en las veredas, ni en las autopistas. Eso lo han intentado hacer desde hace años pero tienen que buscar otros mecanismos”.

La estrategia que él propone es a largo plazo y se trata de aprovechar el efecto que las autoridades de otros municipios tienen para lentamente implementarla en el Municipio Libertador. En sus palabras: robarle territorio al motorizado.

Nota: los nombres de las fuentes testimoniales fueron cambiados a solicitud expresa de los entrevistados, a excepción de aquellos citados con nombre y apellido.

## CONCLUSIONES

Para comprender a cabalidad las diferentes caras del sistema vial de Caracas, con todas sus aristas, es necesario cambiarse los zapatos. No basta con recoger testimonios y revisar bibliografía. Lo primordial es la observación desde diferentes perspectivas: entender a cada uno de los actores, sus necesidades y contratiempos que afrontan, y ser uno de ellos.

La vivencia en carne propia de una situación no garantiza una comprensión inequívoca, al contrario, tiende a parcializar la percepción del entorno pues el ser humano se identificará con aquel actor social que más se parezca a sí mismo.

Es por ello que fue fundamental combinar la observación participante y la no participante, acompañada de la recolección de testimonios, para dar vida al compendio de crónicas periodísticas del apartado *Caracas, ciudad hostil*. Por supuesto, la consulta de fuentes bibliográficas, hemerográficas y electrónicas permitió levantar una base teórica sobre la cual se construyó la investigación.

En el caso particular de la capital venezolana, hay algunos rasgos particulares que sirven de caldo de cultivo para una dinámica social con múltiples vértices. La realidad de la circulación en el sistema vial caraqueño es una imagen compleja. De hecho es un cuadro de Picasso. Es un ente abstracto por donde se mire y esa característica, para nada excepcional en entornos con interacción humana, se nutre de la situación caraqueña para seguir ramificándose.

Su alta densidad poblacional, producto de la centralización de poderes en su territorio, tiene como derivados las problemáticas asociadas a una pobre calidad de vida: fallas en servicios básicos, malas condiciones de vivienda por el crecimiento de las zonas populares, desempleo y sistemas de transporte y vialidad deficientes.

La ciudad no se da abasto para sus habitantes. Su diseño y ordenamiento urbano, que arrancó en 1939 y concluyó antes de iniciar la década de los 90, no fue pensado para sostener la cifra 1 millón 950 mil habitantes y un parque automotor que hasta el 2011 sumaba 1 millón 200 mil vehículos.

La vialidad en el oeste de Caracas ha empeorado de forma proporcional al aumento de esas estadísticas. En las avenidas y calles, aun con sus semáforos, rayados y pasarelas, no logran mantener un flujo continuo del tránsito: simplemente el espacio no es suficiente.

La integración masiva de las motocicletas ha generado diversos conflictos para el desarrollo vial. Los usuarios de motos toman a la fuerza espacios que no les pertenecen pero ¿cuáles espacios les pertenecen? Muy pocos, a pesar de un esfuerzo notable de las autoridades competentes para reordenar el sistema con nuevas edificaciones (refugios) y zonas (estacionamientos) para ellos.

Existe, en el caso de los vehículos motores, un desbordamiento. El vaso está rebasado y la cifra sigue creciendo. El peatón, ante esta diatriba espacial, se ve apabullado. Es el eslabón más débil del sistema, el que está más expuesto a los accidentes y el que menos oportunidades de defenderse tiene.



Es evidente que existe un irrespeto al marco legal que rige la circulación en las vías públicas por parte de los usuarios. Desde el motorizado que prefiere movilizarse entre los carros y no detrás de ellos, hasta el conductor de automóviles que acelera en la luz roja, pasando por el peatón que cruza fuera de las demarcaciones establecidas.

El caos impera y la lucha por los espacios es constante. Los comerciantes, formales e informales, también ocupan las aceras, limitando constantemente el andar del peatón y privándolo del disfrute urbano. La ciudad es para caminarla, para respirarla y para vivirla plenamente. Ser ciudadano de a pie, aunque sea a medio tiempo, es la única forma de hacerlo.

Pero es cada vez más notorio el descuido de los espacios transitables a pie: las aceras están agrietadas por raíces de árboles o por el deterioro, en algunas ocasiones las alcantarillas sobresalen convirtiéndose en obstáculos físicos, los rayados peatonales de algunos cruces necesitan volver a pintarse porque no se distinguen, las islas deberían ser más grandes en proporción al flujo de gente y los puentes peatonales están en el abandono.

Un peatón cualquiera puede sentir que la ciudad no es amigable, que no existe una invitación a explorarla, descubrirla y disfrutarla. En cambio, el oeste capitalino se enfrenta al ciudadano y se planta como una muralla para alejarlos. Cada día inicia con la posibilidad de un reencuentro con el entorno pero las aristas que lo componen no ceden.

La jerarquización privilegia a los motores y por ello los esfuerzos se avocan a intentar solventar o mejorar el flujo de vehículos, aun cuando las soluciones sean en detrimento del transeúnte. Un ejemplo preciso es la

incorporación desde tres puntos distintos en un mismo cruce de una avenida. El semáforo en esos casos suele alternar la señalización temporizada para permitir que los vehículos de cada punto empalmen con la vía, incluso cuando el semáforo peatonal le indica al transeúnte que avance. Así, el caminante no tiene un tiempo exclusivo para su cruce sino que tiene que hacerlo por partes y sorteando vehículos de varias direcciones.

Se trata de una anarquía total. Es la fórmula perfecta: espacio reducido, grandes cantidades de actores involucrados, irrespeto de las normas, impunidad ante esta última e indiferencia de las autoridades por el mantenimiento y ordenamiento vial.

Aun cuando el objetivo del trabajo investigativo es a nivel descriptivo, aportar soluciones siempre será de vital importancia. Sin embargo, de nada sirve ir atacando los síntomas si no se ataca la enfermedad. Es por ello que, partiendo de las pesquisas recabadas, puede sugerirse iniciar de lo macro y poco a poco ir hacia lo micro. Repensar la ciudad es vital, pero para ello será necesario descentralizar los poderes para descongestionar el espacio. Repensar la ciudad para que ésta se reordene tomando en cuenta la situación presente y no la que había hace 30 años.

## ANEXOS

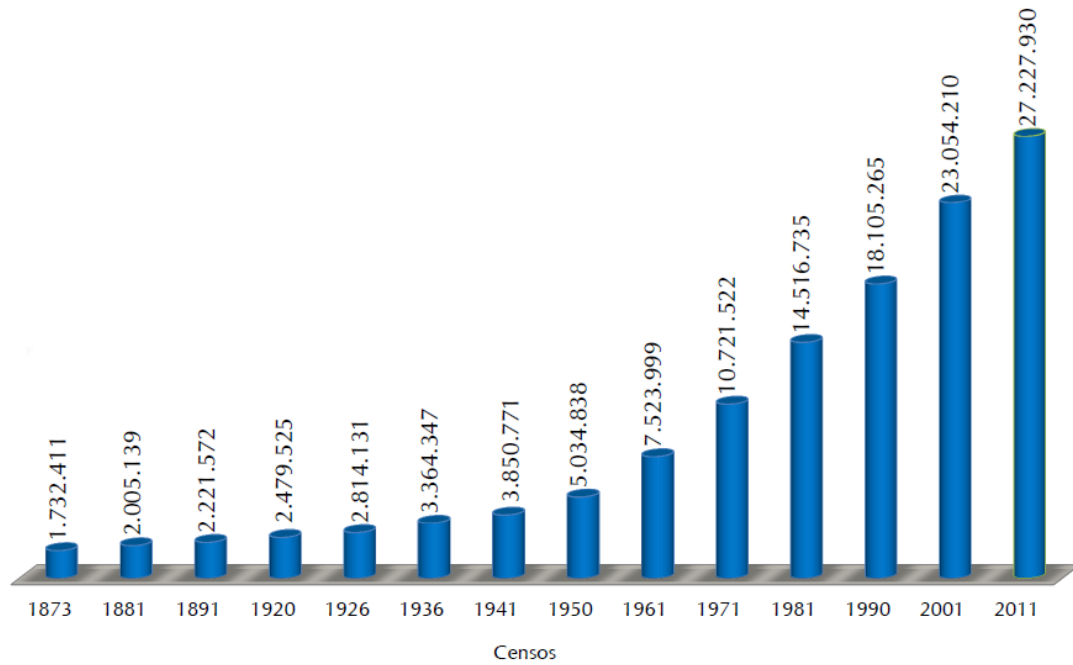
1. Parque automotor en circulación, por tipo, 2009 – 2011. Tomado de: Instituto Nacional de Estadísticas. Fuente: Ministerio del Poder Popular de Tránsito Terrestre

Entidad Federal	2009					
	Tipo de Vehículo					
	Total	Particular	Alquiler 1/	Carga	Colectivos 2/	Motocicletas
Total	4.814.169	3.487.013	334.373	907.581	47.769	37.433
Distrito Capital	1.192.415	941.493	108.336	113.810	17.865	10.911

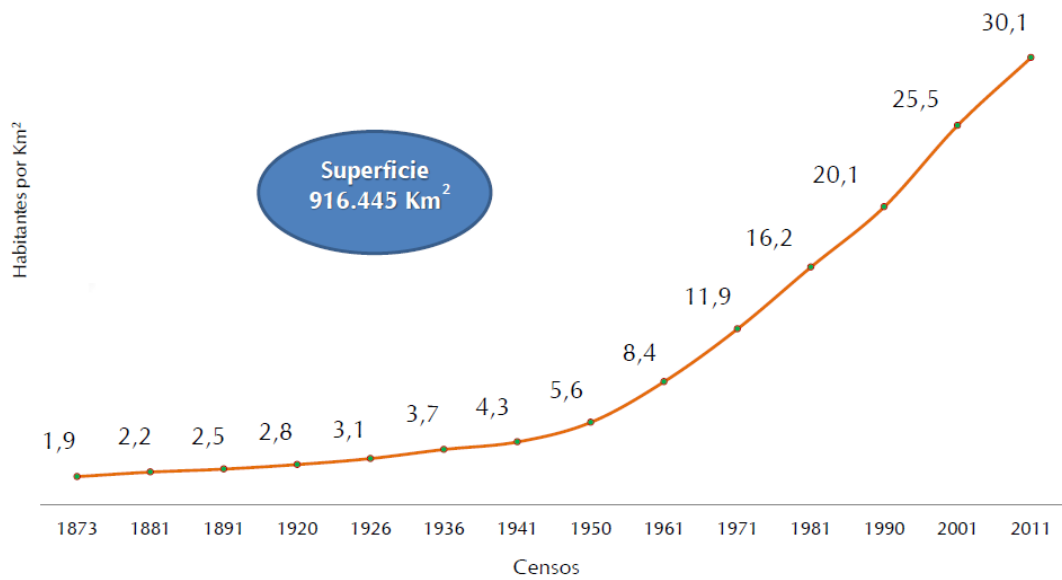
Entidad Federal	2010					
	Tipo de Vehículo					
	Total	Particular	Alquiler 1/	Carga	Colectivos 2/	Motocicletas
Total	4.948.283	3.584.155	343.691	932.865	46.899	38.476
Distrito Capital	1.225.634	967.722	111.354	116.981	18.362	11.215

Entidad Federal	2011					
	Tipo de Vehículo					
	Total	Particular	Alquiler 1/	Carga	Colectivos 2/	Motocicletas
Total	5.018.460	3.635.423	348.604	946.208	49.800	38.425
Distrito Capital	1.243.165	981.564	112.947	118.654	18.625	11.375

2. Evolución poblacional, Censos 1873 – 2011. Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas.



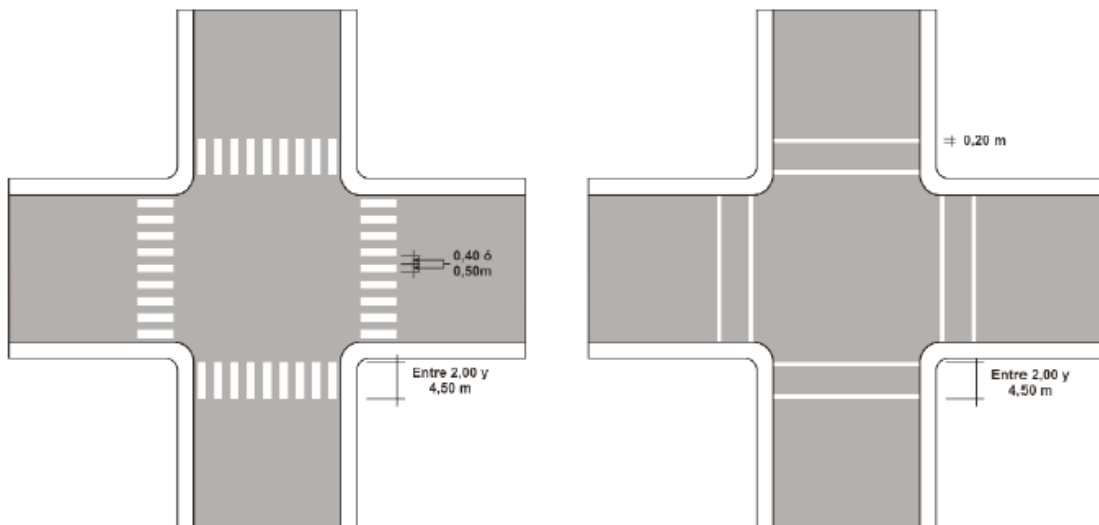
3. Densidad poblacional, Censos 1873 – 2011. Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas.



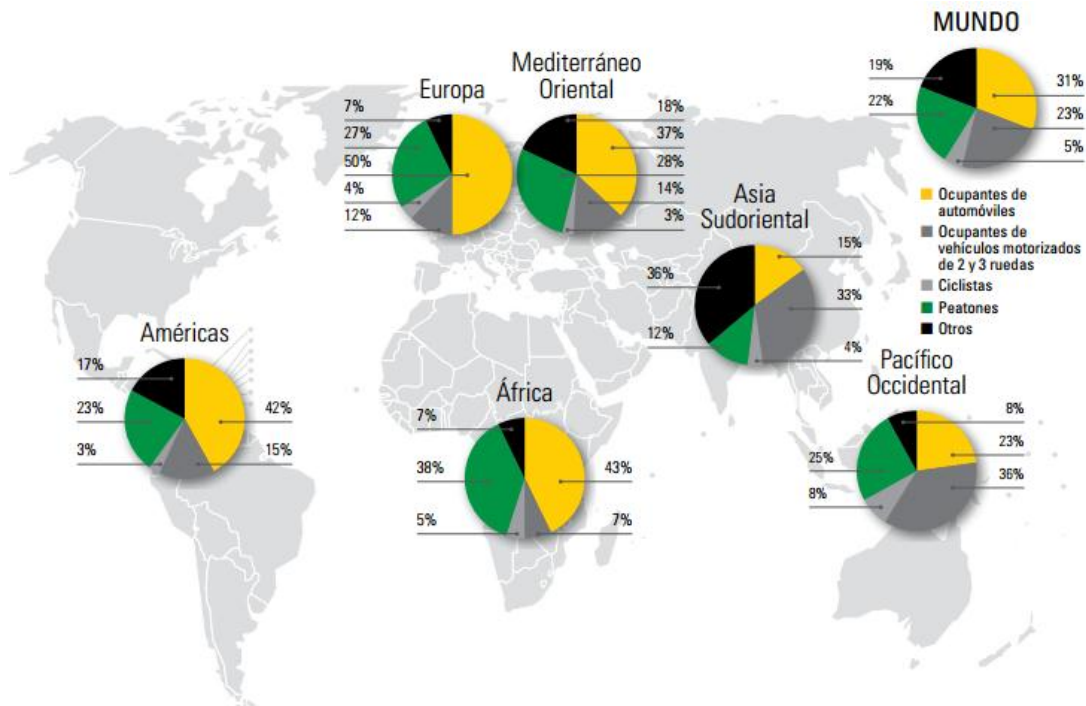
4. Paso peatonal cinético de la Avenida Bolívar en celebración del cumpleaños de Carlos Cruz Diez.



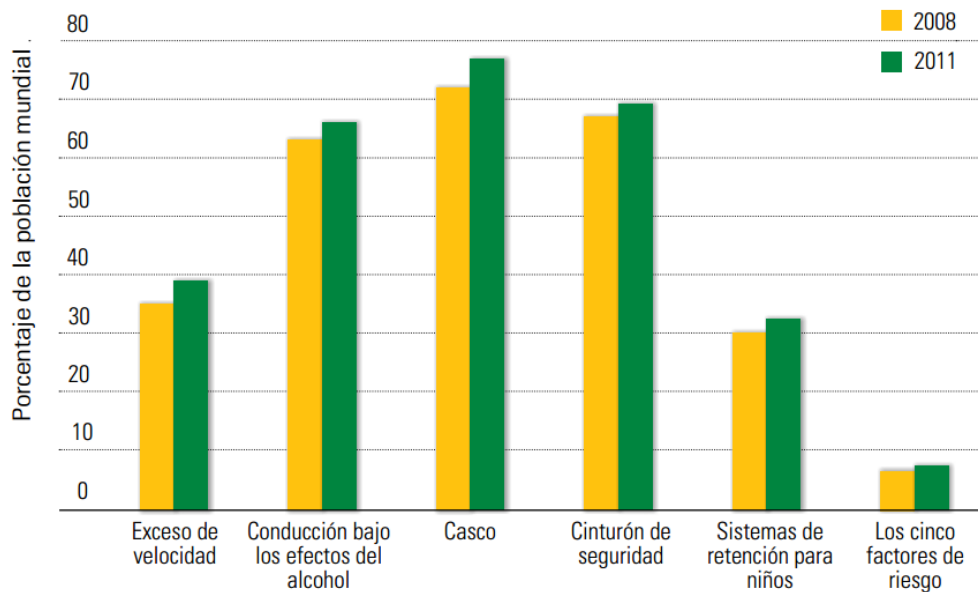
5. Tipos y dimensiones de los pasos peatonales. Fuente: Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito.



6. Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario de la vía pública, por regiones. Fuente: OMS



7. Porcentaje de la población mundial cubierta por leyes integrales sobre los cinco factores de riesgo para la seguridad vial. Fuente: OMS.



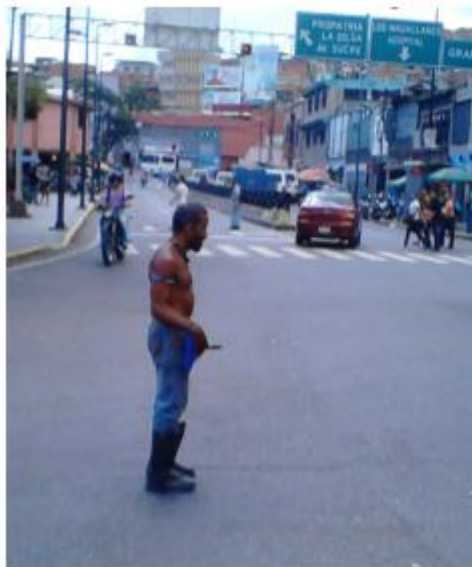
8. Cartel en la puerta de autobús perteneciente a la A.C.C. Casalta-Cafetal.



9. El Loco







10. Flyer de la Segunda Semana del Peatón 2014

# 2DA SEMANA DEL PEATÓN

## CELEBRANDO LA VIDA A PIE EN CARACAS



<p><b>Del 25 de octubre al 1 de noviembre</b></p> <p><b>Sábado 25/10</b> <b>Masa Crítica Peatonal</b></p> <p>Lugar: Desde estacionamiento Av. Río de Janeiro hasta puente de Las Mercedes</p> <p>Hora: 10:00 am - 1:00 pm</p> <p>Recorrido+Intervenciones</p>	<p><b>Martes 28/10</b> <b>Picnic Urbano</b></p> <p>Lugar: (se define votando en el grupo de Ser Urbano en Facebook)</p> <p>Hora: 7:30 pm</p> <p>Comida sana + buena vibra para compartir</p>	<p><b>Jueves 30/10</b> <b>Reflexiones sobre la marcha</b></p> <p>Lugar: Museo Nacional de Arquitectura</p> <p>Hora: 6:00 pm</p> <p>Propuestas para Caracas desde la mirada del peatón</p>	<p><b>Sábado 1/11</b> <b>+Ciudad para los niños</b></p> <p>Lugar: de plaza la Iglesia (Av. Solano López) hasta Bosque urbano El Porvenir</p> <p>Hora: 10:00 am - 1:00 pm</p> <p>Itinerario lúdico/crítico, para niños y adultos</p>
---	--	---	---




LOS DE A PIE  
**PRIMERO**



PEATONES ACTIVOS

Caracas a pie @caracasapie  
Ser Urbano @serurbano\_org  
Una Sampablera  
por Caracas @sampablearte  
@blancarivero / @gatobyliebre





## 11. Flyer de la Masa Crítica Peatonal

**2DA SEMANA DEL PEATÓN**



# MASA CRÍTICA PEATONAL

## RECORRIDO REIVINDICATIVO POR LAS MERCEDES

**Sábado 25 de octubre**  
De 10:00 am a 1:00 pm



**Hasta B** el puente de Las Mercedes

**Desde A** el estacionamiento de la Av Río de Janeiro




**Un llamado de atención sobre:**

- La necesidad de que el estacionamiento de la Av Río de Janeiro sea un paseo **estrictamente peatonal**
- Las aceras de Las Mercedes **tomadas por los vehículos**
- El **cruce peatonal** entre la Av Principal de Las Mercedes y la Av Río de Janeiro - Ppal Colinas de Bello Monte
- El **desprecio hacia el peatón** que representan las aceras del puente de Las Mercedes
- Las **consecuencias residuales** del elevado de Las Mercedes para los peatones
- El desequilibrio entre inversiones: **movilidad en autos vs movilidad peatonal** en el entorno

**LOS DE A PIE PRIMERO**

**Caracas a pie** @caracasapie  
**Ser Urbano** @serurbano\_org  
**Una Sampablera por Caracas** @sampablearte  
 @blancarivero / @gatobyliebre

**#LaciudadseviveAPIE**

**PEATONES ACTIVOS**

## 12. Actividad Masa Crítica Peatonal







13. Policía motorizado cruza estando la luz en rojo:



14. Motorizados obstruyen lomo de cebra durante paso de peatones:



## REFERENCIAS

### 1. Bibliográficas:

ARIAS, Fideas. (2006). *El proyecto de investigación*. Episteme. Caracas.

BALESTRINI, Miriam (1997). *Como se elabora el proyecto de investigación*.

BL Consultores asociados, Servicio editorial. Venezuela.

CANTAVELLA, Juan (2002). *La Novela sin Ficción. Cuando el periodismo y la narrativa se dan la mano*. Septem Ediciones.

CANTAVELLA, Juan y SERRANO, José (2004). *Redacción para periodistas: informar e interpretar*. Ariel. Barcelona.

CAPARRÓS, Martín (2006). *Por la crónica*. Las mejores crónicas de Gatopardo. Editorial Debate. Colombia.

CERDÁ, Hugo (1991). *Los elementos de la Investigación*. El Búho. Bogotá.

CHILLON, Albert (1999). *Literatura y periodismo: una tradición de relaciones promiscuas*. Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona.

CUENCA, Humberto (1961). *Imagen literaria del periodismo*. Editorial Cultural Venezolana. Caracas.

LEÑERO, Vicente y MARÍN, Carlos (1986). *Manual de Periodismo*. Grijalbo. México.

MARTÍNEZ ALBERTOS, José Luis (2002). *Curso general de redacción periodística. Lenguaje, estilos y géneros periodísticos en prensa, radio, televisión y cine*. Paraninfo. Madrid.

OLIVAR, José (2011). *El Desarrollo de la Vialidad Durante el Régimen Militar (1948-1958) y su Impacto en la Consolidación del Proyecto de Modernización*

*de la Venezuela Contemporánea*. Tesis doctoral. Universidad Central de Venezuela. Caracas.

TAYLOR, Steven y BOGDAN, Robert (1986). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Paidós. Buenos Aires.

## **2. Hemerográficas:**

CÁMARA DE COMERCIO DE CARACAS (1949). *Exposición general sobre la situación económica del país, sometida por la cámara de comercio de caracas a la consideración de la Junta Militar de Gobierno*. Boletín N° 422, Caracas.

## **3. Electrónicas:**

ACADEMINA NACIONAL DE LA HISTORIA DE VENEZUELA (s.f.). *Carta-Relación del Almirante Don Cristóbal Colón a los Reyes Católicos sobre su Tercer Viaje (1498)*. Consultado el 15 de diciembre de 2013 en: <http://www.anhvenezuela.org/pdf/textos%20historicos/010022.pdf>

AIFEM (s.f.). *Resumen de producciones globales Año 2011*. Consultado el 30 de septiembre de 2014 en: [http://aifem.com.ve/aifem/files/2011%20Ene-Dic%20\(Resumen%20Producciones%20Globales\).pdf](http://aifem.com.ve/aifem/files/2011%20Ene-Dic%20(Resumen%20Producciones%20Globales).pdf)

AIFEM (s.f.). *Resumen de producciones globales Año 2012*. Consultado el 30 de septiembre de 2014 en: [http://aifem.com.ve/aifem/files/2012%20Ene-Dic%20\(Resumen%20Producciones%20Globales\).pdf](http://aifem.com.ve/aifem/files/2012%20Ene-Dic%20(Resumen%20Producciones%20Globales).pdf)

AIFEM (s.f.). *Resumen de producciones globales Año 2013*. Consultado el 30 de septiembre de 2014 en: [http://aifem.com.ve/aifem/files/2013%20Ene-Dic%20\(Resumen%20Producciones%20Globales\).pdf](http://aifem.com.ve/aifem/files/2013%20Ene-Dic%20(Resumen%20Producciones%20Globales).pdf)

ASAMBLEA NACIONAL (2008). *Ley de Transporte Terrestre*. Consultado el 25 de Julio de 2014 en: <http://www.unes.edu.ve/bibliotecaunes/custodia/leyes/ley20.pdf>

ASAMBLEA NACIONAL (2011). *Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual Moto Taxis*. Consultado el 25 de Julio de 2014 en: [http://www.mp.gob.ve/c/document\\_library/get\\_file?p\\_l\\_id=29950&folderId=564475&name=DLFE-3002.pdf](http://www.mp.gob.ve/c/document_library/get_file?p_l_id=29950&folderId=564475&name=DLFE-3002.pdf)

AVENDAÑO, Emily (2013). *Por lo menos 515 líneas de mototaxis funcionan en Caracas*. El Nacional. Consultado el 23 de Septiembre de 2014 en: [http://www.el-nacional.com/caracas/lineas-mototaxis-funcionan-Caracas\\_0\\_275972564.html](http://www.el-nacional.com/caracas/lineas-mototaxis-funcionan-Caracas_0_275972564.html)

AVEPAE y CIESVIAL (2013). *1er Estudio Nacional de Accidentes de Motos en Venezuela*. Consultado el 25 de Julio de 2014 en: <http://avepae.org/1er-estudio-nacional-de-accidentes-de-motos-en-venezuela-jovenes-adultos-sufren-mas-accidentes-que-adolescentes-cerca-de-1000-motorizados-han-muerto/>

CADENA CAPRILES (2013). *Motorizados rueda libre*. Últimas Noticias Especiales. Consultado el 02 de Abril de 2014 en: <http://www.ultimasnoticias.com.ve/especiales/motorizados.aspx>

CARTA MUNDIAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD (2004) Consultado el 24 de septiembre de 2014 en:

<http://derechoalaciudadflacso.files.wordpress.com/2014/01/carta-mundial-derecho-ciudad.pdf>

ESTUDIOS SOBRE EL MENSAJE PERIODÍSTICO (2005) *Las crónicas: algunas ideas sobre la credibilidad en el periodismo interpretativo*. Consultado el 15 de agosto de 2014 en: <http://revistas.ucm.es/index.php/ESMP/article/view/ESMP0505110167A>

HISTORY (s.f.). *Automobiles*. Consultado el 10 de septiembre de 2014 en: <http://www.history.com/topics/automobiles>

HISTORY (2012). *Who built the first automobile?* Consultado el 10 de septiembre de 2014 en: <http://www.history.com/news/ask-history/who-built-the-first-automobile>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (s.f.). *Parque automotor en circulación, por tipo, según entidad federal, 2009 – 2011*. Consultado el 30 de septiembre de 2014 en: [http://www.ine.gov.ve/documentos/Ambiental/PrinIndicadores/html/ambien\\_medioAmbiente\\_1.html](http://www.ine.gov.ve/documentos/Ambiental/PrinIndicadores/html/ambien_medioAmbiente_1.html)

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2012). *Primeros resultados Censo 2011*. Consultado el 20 de Julio de 2014 en: [http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVivienda/ppt/Resultados\\_Censo2011.pdf](http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVivienda/ppt/Resultados_Censo2011.pdf)

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2012). *Resultados básicos Censo 2011*. Consultado el 20 de Julio de 2014 en: <http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVivienda/pdf/ResultadosBasicosCenso2011.pdf>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. (2014). Resultados por Entidad Federal y Municipio del Distrito Capital. Consultado el 29 de Diciembre de 2014 en: <http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVivienda/pdf/distritocapital.pdf>

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (s.f.). *Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito*. Capítulo 4: Semáforos. Consultado el 15 de agosto de 2014 en: [http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina\\_nueva/carrusel/manual\\_venezolano\\_de\\_dispositivo\\_uniformes/4\\_mvduct\\_Cap4\\_semaforos.pdf](http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/carrusel/manual_venezolano_de_dispositivo_uniformes/4_mvduct_Cap4_semaforos.pdf)

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (s.f.). *Manual venezolano de dispositivos uniformes para el control del tránsito*. Capítulo 3: Demarcaciones. Consultado el 15 de agosto de 2014 en: [http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina\\_nueva/carrusel/manual\\_venezolano\\_de\\_dispositivo\\_uniformes/4\\_mvduct\\_Cap3\\_demarcaciones.pdf](http://www.intt.gob.ve/repositorio/pagina_nueva/carrusel/manual_venezolano_de_dispositivo_uniformes/4_mvduct_Cap3_demarcaciones.pdf)

MOLINA, Tabatha (2014). *3.859 motos fueron robadas en Caracas entre enero y octubre*. El Universal. Consultado el 15 de octubre de 2014 en: <http://www.eluniversal.com/sucesos/141019/3859-motos-fueron-robadas-en-caracas-entre-enero-y-octubre>

NACIONES UNIDAS (1948) *Declaración Universal Derechos Humanos*. Consultado el 25 de Julio de 2014 en: [http://www.sipi.siteal.org/sites/default/files/sipi\\_file\\_file/declaracion\\_universal\\_derechos\\_humanos.pdf](http://www.sipi.siteal.org/sites/default/files/sipi_file_file/declaracion_universal_derechos_humanos.pdf)

OECD/ITF (2011). *Peatones: seguridad vial, espacio urbano y salud*. Consultado el 15 de agosto de 2014 en: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/11PedestrianSumES.pdf>



OLIVAR, José Alberto (2007). *El desarrollo de la Vialidad en Venezuela durante el régimen gomecista (1908-1935)*. Consultado el 05 de Agosto de 2014 en: [http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1315-00492007000100013&lng=en&nrm=i](http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-00492007000100013&lng=en&nrm=i)

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (s.f.). *Objetivos para la semana*. Consultado el 10 de enero de 2014 en: <http://www.who.int/roadsafety/week/2013/goals/es/index.html>

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (s.f.). *Road Safety Facts in the Region of the Americas*, 2013. Consultado el 10 de enero de 2014 en: [http://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=20672&Itemid=270&lang=en](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=20672&Itemid=270&lang=en)

PLAN DE MOVILIDAD PARA LA REGIÓN METROPOLITANA DE CARACAS (2013). Consultado el 10 de septiembre de 2014 en: <http://www.sibci.gob.ve/wp-content/uploads/2013/08/160072343-Untitled1.pdf>

PÉREZ, Maribel y ALVARADO, Ronulfo (2004). *Aceras, peatones y espacios públicos*. Consultado el 27 de septiembre de 2014 en: <http://aconvivir.org/documentos/aceras,%20peatones%20y%20espacios%20publicos.pdf>

RUIZ, José Ignacio (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Consultado el 15 de diciembre de 2013 en: <http://books.google.co.ve/books?id=WdaAt6ogAykC&printsec=frontcover&dq=metodolog%C3%ADa>

SALCEDO, Alberto (2006). *La crónica: El rostro humano de la noticia*. Fundación Nuevo Periodismo Iberoamericano. Consultado el 20 de diciembre de 2013 en:

[http://bicentenario.fnpi.org/materiales/la\\_cronica\\_el\\_rostro\\_humano\\_de\\_la\\_noticia.pdf](http://bicentenario.fnpi.org/materiales/la_cronica_el_rostro_humano_de_la_noticia.pdf)

SAN MARTÍN, Raquel (2008). *Contra la objetividad. El mito de la neutralidad periodística y las alternativas para repensarlo*. Universidad Católica Argentina. Consultado el 10 de enero de 2014 en: <http://publicacionescienciassociales.ufro.cl/index.php/perspectivas/article/download/11/11>.

SEGOVIA, Olga (2007). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de la ciudadanía*. Consultado el 24 de septiembre de 2014 en: [http://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios\\_publicos\\_y\\_construccion\\_social.pdf](http://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios_publicos_y_construccion_social.pdf)

VEGAS, Victor (2004). *Nobleza de las aceras*. Revista Almiar Margen Cero. Consultado el 20 de noviembre de 2014 en: <http://www.margencero.com/hiperbrevves/vegas/aceras.htm>

VILLORO, Juan (2006). *El ornitorrinco de la prosa*. La Nación. Consultado el 15 de diciembre de 2013 en: <http://www.lanacion.com.ar/773985-la-cronica-ornitorrinco-de-la-prosa>

YANES, Oscar (2004). *Son vainas del enemigo malo*. Consultado el 02 de Agosto de 2014 en: [http://www.eluniversal.com/2004/11/19/ccs\\_art\\_19278D](http://www.eluniversal.com/2004/11/19/ccs_art_19278D)