

Movilidad peatonal y dignidad urbana: una mirada desde Mérida.

Pedestrian mobility and urban dignity: a view from Merida.

Daniel Eduardo Moreno Lastra¹

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0484-3628>

Resumen

En el contexto de las ciudades latinoamericanas, la movilidad peatonal ha sido relegada por una planificación centrada en el vehículo. Este trabajo propone una mirada crítica desde la ciudad de Mérida, Venezuela, para entender la caminabilidad como un derecho urbano y una forma de justicia espacial. Se revisan los vacíos en la infraestructura y en las políticas urbanas, y se plantea la necesidad de imaginar un modelo urbano centrado en el cuerpo que camina, a partir de una metodología cualitativa y un enfoque narrativo.

Abstract

In the context of Latin American cities, pedestrian mobility has been neglected by car-centered planning. This work offers a critical view from the city of Mérida, Venezuela, to understand walkability as an urban right and a form of spatial justice. It reviews gaps in infrastructure and urban policy and proposes the need to imagine a city model centered on the walking body, based on a qualitative methodology and a narrative approach.

Palabras clave: Ciudad, justicia espacial, movilidad urbana y peatón.

Keywords: City, mobility, pedestrian, spatial justice and walkability.

¹Este artículo se deriva de la investigación en curso para la tesis de maestría en Desarrollo Urbano Local, mención Planificación Urbana. Universidad de Los Andes. Facultad de Arquitectura y Diseño FADULA. Posgrado de Desarrollo Urbano Local, mención Planificación Urbana. Dirección electrónica: arqdanielmorenopj@gmail.com

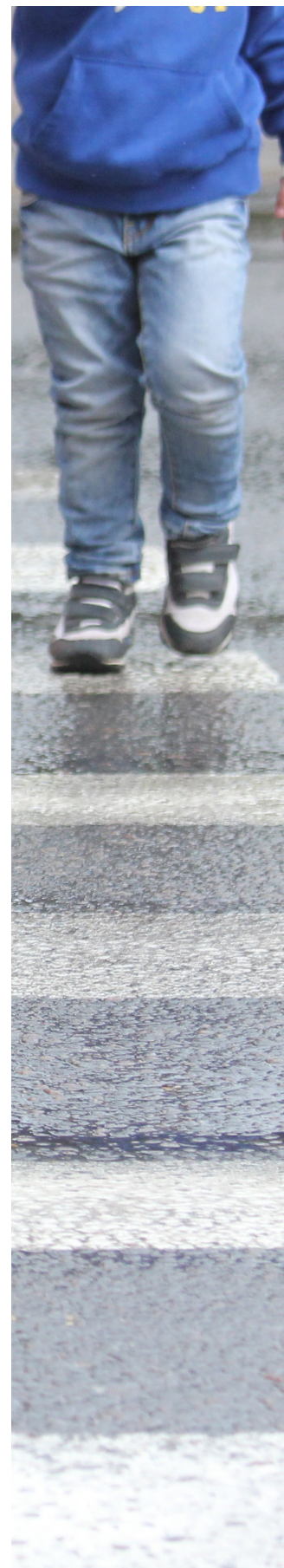
Urbanismos olvidados: la peatonalidad como derecho invisible

En el entramado de las ciudades contemporáneas, donde el tráfico motorizado se impone como una lógica casi naturalizada del desplazamiento cotidiano, la figura del peatón ha quedado relegada a un lugar marginal. No se trata únicamente de una omisión física en las infraestructuras, sino también de un descuido simbólico y normativo que revela una jerarquización tácita de los cuerpos y sus modos de transitar la ciudad. En este contexto, pensar la peatonalidad como un derecho urbano implica desplazar el foco desde la eficiencia vehicular hacia una ética del cuidado en la movilidad, una que reconozca las prácticas caminantes no como residuales, sino como estructurantes de lo urbano.

En muchas ciudades de América Latina, y particularmente en Mérida, Venezuela, caminar no es una elección sino una necesidad. Las condiciones económicas, el acceso limitado al transporte público o la cercanía entre zonas residenciales y centros urbanos hacen del caminar una práctica extendida. Sin embargo, su visibilidad en los discursos técnicos, las políticas públicas y las planificaciones urbanas es escasa. Lo peatonal se asume como un "añadido" que no merece prioridad presupuestaria ni conceptual. Esta omisión se traduce en aceras rotas, pasos peatonales difusos, iluminación deficiente y, sobre todo, en una ciudad que no se piensa desde los ritmos y necesidades del cuerpo que camina.

Desde la perspectiva de Henri Lefebvre (1974), el derecho a la ciudad no se limita a la posibilidad de habitarla, sino también de apropiarse de sus espacios, de recorrerla con libertad y seguridad. Caminar, entonces, no es solo un acto físico, sino una forma de ejercer ciudadanía. Recuperar la peatonalidad como centro del diseño urbano supone un giro ético y político: implica repensar la ciudad no desde la velocidad, sino desde la presencia. Esta mirada exige articular lo técnico con lo sensible, lo normativo con lo cotidiano.

Repensar la ciudad desde el caminar implica también un ejercicio de justicia espacial. Autores como Gehl (2013) han demostrado cómo el diseño urbano centrado en las personas transforma radicalmente la experiencia cotidiana del espacio, promoviendo la vida pública y el encuentro. Harvey (2013), desde una lectura crítica del urbanismo contemporáneo, advierte que el derecho a la ciudad no puede entenderse sin el derecho a moverse dignamente por ella. En ese mismo sentido, Lefebvre (1974) propone que habitar la ciudad implica apropiarse activamente de sus espacios, lo cual solo es posible cuando el entorno está pensado para el cuerpo que se desplaza a pie. Sennett (2019) refuerza esta idea al sostener que la ética del habitar requiere sensibilidad hacia la escala humana y hacia las prácticas cotidianas que dan vida al tejido urbano.



En consecuencia, incorporar la caminabilidad como principio rector del diseño urbano no es una concesión estética ni una solución técnica aislada, sino una apuesta ética y política por una ciudad más equitativa. Esta postura exige superar la mirada fragmentada que reduce lo peatonal a un accesorio del tránsito vehicular y asumir, en cambio, que el acto de caminar articula cuerpo, territorio, memoria y derecho (Rodríguez, 2010; UN-Habitat, 2020). Desde las dinámicas más locales hasta las políticas urbanas más amplias, el desafío es construir ciudades pensadas desde abajo, desde los pies, desde la experiencia tangible del caminar.

Caminar en Mérida: entre montañas, desniveles y contradicciones

Mérida, enclavada en los Andes venezolanos, posee una morfología urbana profundamente marcada por su geografía. Las pendientes pronunciadas, los estrechos valles y la expansión lineal han condicionado históricamente la forma en que se organiza la movilidad en la ciudad. Sin embargo, estas características topográficas no han sido abordadas desde una lógica inclusiva o adaptativa para el peatón. Por el contrario, han justificado la priorización del automóvil y la desatención de los recorridos a pie, como si las condiciones naturales bastaran para explicar las limitaciones de la caminabilidad urbana.

Pero Mérida no solo es geografía: es también una ciudad universitaria, con una alta densidad de estudiantes y jóvenes que caminan diariamente entre facultades, residencias y servicios. Esta masa caminante sostiene, en buena medida, la vitalidad de la ciudad, y sin embargo, su presencia no ha sido traducida en infraestructuras pensadas para el cuerpo. Las aceras se interrumpen, los cruces son inseguros y las pendientes se convierten en barreras para personas mayores, con discapacidad o simplemente para quienes cargan con compras o niños pequeños.

La planificación urbana en Mérida ha oscilado entre planes ambiciosos y realidades presupuestarias adversas, pero raramente ha centrado su atención en la experiencia peatonal como eje estructurante del desarrollo local. Incluso los planes más recientes siguen abordando la movilidad desde una perspectiva vehicular, limitando lo peatonal a zonas turísticas o a intervenciones puntuales sin continuidad territorial. Esta desconexión revela una brecha entre la movilidad real —la que se vive día a día— y la movilidad planificada —la que se diseña desde los escritorios—.

En este sentido, repensar la ciudad caminable en Mérida no es solo una necesidad funcional, sino también una oportunidad para redefinir sus principios de justicia urbana. Frente al colapso del transporte público, la inseguridad vial y el deterioro del espacio público, caminar adquiere una nueva densidad política: es una forma de resistencia cotidiana, una reivindicación del espacio urbano como lugar de encuentro, no solo de tránsito.

UNA CIUDAD QUE SE CAMINA, PERO NO SE PIENSA DESDE LOS PIES

La contradicción es evidente: mientras miles de personas caminan a diario en Mérida, la ciudad sigue siendo diseñada como si el peatón fuera una excepción. Esta disonancia no es menor, ni se trata de una simple falla de infraestructura. Estamos frente a una desconexión estructural entre las prácticas de movilidad reales y los discursos que organizan el espacio urbano. La pregunta que emerge es tan contundente como urgente: ¿cómo es posible que una ciudad donde caminar es vital no haya desarrollado un modelo urbano que dignifique esa experiencia?

El problema no radica solamente en la ausencia de infraestructura adecuada —aceras continuas, rampas, señalización, iluminación—, sino también en la ausencia simbólica del peatón en las decisiones públicas. La lógica automovilística, sostenida durante décadas por imaginarios de modernidad y progreso, ha relegado lo peatonal a un plano secundario, casi folclórico, apenas tolerado en los márgenes de lo urbano formal. En consecuencia, el acto de caminar se vuelve peligroso, incómodo, y en muchos casos, excluyente.

En el contexto venezolano, este fenómeno se agrava por las condiciones de crisis estructural: el deterioro del transporte público ha forzado a muchas personas a caminar tramos más largos, bajo condiciones precarias y sin garantías mínimas de seguridad o comodidad. Sin embargo, esta nueva centralidad del peatón no se ha traducido en una transformación del modelo de ciudad. La planificación urbana sigue reproduciendo patrones anacrónicos que privilegian el vehículo privado y marginan las necesidades del caminante.

La invisibilidad del peatón en Mérida no es un dato anecdótico; es un síntoma de un modelo urbano que no ha sido pensado desde una perspectiva de justicia espacial. Reconocer esta brecha no es solo un ejercicio académico: es un llamado urgente a repensar la ciudad desde el cuerpo que la habita y la recorre, desde los pies que la hacen posible. Solo entonces podremos hablar de una movilidad verdaderamente democrática.

Para reforzar visualmente la contradicción entre las prácticas cotidianas del caminar y la escasa atención institucional a lo peatonal, se presenta a continuación una ilustración que sintetiza, desde el trazo artístico, el abandono sistemático de la infraestructura caminable en nuestras ciudades.



Ilustración urbana en grafito por Daniel Eduardo Moreno Lastra. Escenario que refleja la invisibilización del peatón en muchas ciudades latinoamericanas. La ausencia de infraestructura adecuada, el deterioro del entorno y la priorización del tráfico vehicular colocan al caminante en una situación de vulnerabilidad cotidiana.

IMAGINAR LA CIUDAD DESDE EL RITMO DEL PASO

La ciudad puede ser pensada desde múltiples velocidades, pero si se la imagina desde la lentitud del paso, los contornos cambian. Las distancias se redibujan, los detalles emergen, los peligros se hacen evidentes. Caminar es un acto de percepción y también de creación del espacio. Por eso, más que una lista de intervenciones, lo que se propone aquí es un giro epistémico y sensorial: colocar al peatón como medida del diseño urbano, no como variable residual.

Pensar Mérida desde el cuerpo caminante implica aceptar su topografía no como obstáculo, sino como potencia. La montaña, con sus desniveles y ritmos irregulares, puede inspirar un urbanismo más atento a la escala humana, menos mecánico y más orgánico. En vez de luchar contra la pendiente, podemos crear rutas pausadas, recorridos accesibles, microespacios de descanso que dialoguen con el paisaje. No se trata de eliminar lo que dificulta el caminar, sino de acompañarlo con inteligencia, sensibilidad y voluntad política.

Esta propuesta exige una transformación de las lógicas técnicas que rigen la planificación. Los ingenieros de tránsito no deben ser los únicos autorizados a definir los usos del espacio urbano: también deben escucharse las voces de quienes caminan, de quienes cuidan, de quienes enseñan y aprenden caminando. La caminabilidad no puede reducirse a un indicador de ancho de acera o tiempo de cruce. Debe ser entendida como una condición para la vida digna, para el encuentro, para el reconocimiento mutuo en la ciudad.

Desde esta perspectiva, caminar deja de ser un simple medio de transporte para convertirse en un acto político y afectivo. Una ciudad caminable no es solo una ciudad segura: es una ciudad que reconoce a todos sus habitantes como dignos de ocupar el espacio con libertad. Mérida, como muchas otras ciudades latinoamericanas, tiene la posibilidad de convertirse en un laboratorio de movilidad sensible, donde la recuperación del espacio público sea también una forma de sanar la fractura social y territorial que la atraviesa.

La siguiente ilustración busca acompañar esta reflexión visualizando simbólicamente los principios discutidos:



Ilustración urbana en grafito por Daniel Eduardo Moreno Lastra. Representación simbólica de un entorno caminable, donde el espacio público se humaniza a través de la presencia activa del peatón. La imagen evoca una atmósfera de dignidad urbana, inspirada en el paisaje urbano andino con referencias europeas, resaltando el valor del caminar como acto cotidiano y político.

CONCLUIR CAMINANDO: LA CIUDAD COMO DERECHO EN MOVIMIENTO

La caminabilidad urbana no es un lujo ni un detalle de diseño: es una forma concreta de justicia espacial. Mérida, como muchas ciudades latinoamericanas, enfrenta el reto de reconocerse desde sus contradicciones: una ciudad donde se camina mucho, pero no se piensa para caminar. Esta brecha entre la experiencia cotidiana y el diseño urbano no solo pone en riesgo la seguridad de los peatones, sino que también limita la posibilidad de construir una ciudad más equitativa, accesible y viva.

A lo largo de este texto se ha intentado trazar una mirada crítica, pero también propositiva, sobre la movilidad peatonal como categoría central del pensamiento urbano. Caminar no debe seguir siendo una práctica invisibilizada, relegada a los márgenes de los planes de desarrollo o subordinada a la lógica vehicular. Por el contrario, debe asumirse como una oportunidad para repensar el vínculo entre ciudad y ciudadanía, entre espacio y cuerpo, entre política y cuidado.

Recuperar lo peatonal no implica simplemente reparar aceras, aunque eso también sea urgente. Implica más bien un cambio de mirada: pensar desde los pies, desde la cercanía, desde los afectos. La ciudad caminable es también una ciudad más humana, más dialogante, más justa. Y quizás, en tiempos de crisis y agotamiento de los modelos tradicionales de urbanismo, esa lentitud del paso sea precisamente lo que necesitamos para avanzar.

PALABRAS FINALES DESDE LA ACERA

Desde la acera —ese borde muchas veces agrietado, invisible o inexistente— se puede leer toda la estructura social de una ciudad. Lo que sucede (o no sucede) en esos márgenes habla de prioridades, de ideologías, de modelos de convivencia. Y lo que no se dice sobre el peatón en los discursos técnicos, lo grita el cuerpo cuando sortea obstáculos, esquiva vehículos o simplemente deja de salir por miedo o fatiga.

Caminar no es solamente una forma de moverse: es una manera de estar en el mundo. Es una práctica profundamente humana que articula afectos, memorias, necesidades y derechos. La caminabilidad no puede reducirse a un estándar técnico ni a una moda del urbanismo sostenible. Debe asumirse como una política integral del cuidado, como una infraestructura ética que dignifique los trayectos cotidianos y abrace la diversidad de quienes habitan la ciudad.

La Mérida que camina, pero que aún no se piensa desde los pies, tiene la oportunidad —y la urgencia— de transformarse. No para imitar modelos importados, sino para reimaginarse desde su propio ritmo, desde su propia gente, desde la geografía que la abraza y la empina. El futuro no siempre tiene que ser más rápido: a veces, también puede ser más cercano, más amable, más caminable.

ESQUEMA CONCEPTUAL: DIMENSIONES DEL DERECHO A LA PEATONALIDAD

A continuación, se propone un esquema conceptual para comprender la peatonalidad como derecho urbano en múltiples dimensiones, que articulan lo físico, lo simbólico y lo político del caminar en ciudad:

1. Dimensión espacial
 - Infraestructura accesible y segura
 - Conectividad y continuidad de recorridos
 - Acondicionamiento topográfico respetuoso del cuerpo
2. Dimensión simbólica
 - Visibilidad del peatón en los discursos técnicos
 - Reconocimiento cultural del caminar como acto legítimo
 - Inclusión de las voces caminantes en la planificación
3. Dimensión normativa
 - Protección legal de la movilidad peatonal
 - Regulación de interacciones con el tránsito motorizado
 - Enfoque de derechos en políticas públicas de movilidad
4. Dimensión afectiva
 - Experiencias sensibles en el caminar (paisaje, encuentro, pausa)
 - Percepción de dignidad, autonomía y pertenencia
 - Memoria urbana y vínculos cotidianos
5. Dimensión política
 - Participación ciudadana en el diseño urbano
 - Redistribución del espacio público con enfoque de equidad
 - Reivindicación del caminar como acto de ciudadanía activa

Este enfoque integral permite comprender que el derecho a caminar no se limita a desplazarse, sino que expresa una forma de habitar, resistir y construir ciudad desde abajo, desde lo cotidiano, desde el cuerpo.

Referencias

- Gehl, J. (2013). Ciudades para la gente. Reverté.
- Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Akal.
- Lefebvre, H. (1974). El derecho a la ciudad. Península.
- Montero, M. (2006). Hacer para transformar: El método de la psicología comunitaria. Paidós.
- Morris, E. A. (2004). From horse power to horsepower: A statistical analysis of the rise of the automobile. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(2), 239–258.

Rodríguez, J. (2010). El espacio público como escenario de lo común. *Revista Venezolana de Estudios Urbanos y Regionales*, 12(3), 45–67.

Sennett, R. (2019). *Construir y habitar: Ética para la ciudad*. Anagrama.

UN-Habitat. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.

Alves, S., & Aspinall, P. (2020). Walking in the city: A study of the benefits of pedestrian-oriented environments. *Journal of Urban Design*, 25(4), 513–531.

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

Pineda, R. (2015). Caminabilidad y equidad en ciudades latinoamericanas: desafíos del urbanismo inclusivo. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (13), 23–37.

Tonucci, F. (2005). *La ciudad de los niños*. Fundación Germán Sánchez Ruipérez.