



EIXO TEMÁTICO:

- Desastres, Riscos Ambientais e a Resiliência Urbana
- Drenagem Urbana Sustentável
- Engenharia de Tráfego, Acessibilidade e Mobilidade Urbana
- Habitação e a Gestão Territórios Informais
- Infraestrutura, Espaços Públicos e Ambiência Urbana
- Intervenções e Requalificações da Cidade Contemporânea
- Patrimônio Histórico: Temporalidade e Intervenções
- Políticas Públicas, Justiça Social e o Direito a Cidade
- Saneamento Ambiental
- Tecnologia e Sustentabilidade na Construção Civil

EL AUTOMÓVIL EN LA ORGANIZACIÓN URBANA LATINOAMERICANA

THE CAR IN THE LATIN AMERICAN URBAN ORGANIZATION

O AUTOMÓVEL NA ORGANIZAÇÃO URBANA LATINOAMERICANA

Diego Armando Céspedes Álvarez

Mestrando, UFU, Brasil.
diegouna.geo@gmail.com

William Rodrigues Ferreira

Professora Doutor, UFU, Brasil.
wiroferreira@gmail.com



RESUMEN

Este estudio está basado bajo una perspectiva empírica teórica fundamentada en datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), por cuanto, es un estudio que discute una triste realidad en la que día con día la sociedad se ve sometida en las ciudades, en el cual, el gobierno junto a políticas públicas decadentes no dan solución, siendo en muchos de los casos en América Latina estas poco respetadas por los ciudadanos y los intereses privados, pasando por alto los derechos que cada persona tiene en el transitar sobre un espacio público como lo es la vía peatonal, espacios públicos que han sido invadidos en muchas de las ciudades por la expansión de las vías en las cuales se movilizan los transportes motorizados individuales, así como colectivos, creando en su fin una estructura urbana desorganizada. El objetivo es crear una reflexión con levantamiento de datos de OMS y de investigadores que sienten cada espacio por donde nos movilizamos como sistema urbano que debe mejorar su planificación, tanto así como su diseño para la satisfacción a la hora movilizarnos sobre los pocos espacios públicos que han quedado al desvelo de las políticas públicas, quedado entre muradas en un sentido de inseguridad urbana. Por último mostrar como ciudades a nivel mundial han salido adelante en el desarrollo económico y social con políticas de ciudades sin automóviles.

PALABRAS CLAVES: Movilidad, Espacio público y Organización urbana.

ABSTRACT

The studio is sustained from a theoretical empirical perspective, related to the WHO data, for now, is a study that is a discussion of a reality that society must live daily in the cities, in which the government by the political public decadent not give solution, and in Latin America little respected by the citizens who daily moving in public spaces, with the hands in a lot of cases of private interests, leaving aside the rights of urban mobility to transit as a pedestrian. This part of a the urban structure that made to the motorized transport interest. The goal is to create a reflection with the WHO data and research on the desktop, taking up an urban mobility discussion and public policies that end the urban insecurity in many cities. Finally, show how cities around the world have gone to economic and social development of cities without cars policies.

KEYWORDS: Mobility, Accessibility, Public Transport, Public Spaces.

RESUMO

O estudo encontra-se sustentado sob uma perspectiva empírica teórica, relacionada com os dados da OMS, por enquanto, é um estudo que faz uma discussão de uma realidade que a sociedade deve conviver diariamente nas cidades, no qual, o governo junto à políticas pública decadente não dão solução, sendo na América Latina pouco respeitada pelos cidadãos que diariamente se deslocam pelos espaços públicos, estando nas mãos em muitos dos casos dos interesses privados, deixando de lado os direitos de mobilidade urbana ao transitar como pedestre. Isto parte de uma desorganização na estrutura urbana que fez ao interesse do transporte motorizado. O objetivo tem o fim de criar uma reflexão com os dados da OMS e pesquisadores na área de trabalho, retomando uma discussão de mobilidade urbana e políticas públicas que acabarem com a insegurança urbana em muitas das cidades. Finalmente, mostrar como as cidades em todo o mundo ter ido à frente às políticas de desenvolvimento econômico e social de cidades sem carros.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade, Espaço público e Organização urbana.



INTRODUCCIÓN

Al principio las ciudades eras lugares de convivencia, donde el espacio urbano era el mayor atractivo y sinónimo de calidad de vida. A partir que el mundo viro su conciencia en el consumismo y el individualismo gracias a un gran impostor como lo es el capitalismo, los problemas urbanos y la calidad de vida de las personas en las ciudades cayó en una competición por el tener más y más en beneficio de pocos o de nadie.

Cada día que pasa en el caminar por las diferentes ciudades se ve como la velocidad en el espacio dejaron de tener sentido, las personas tienden a dejan de sentir el aroma de la ciudad, el escuchar, el visualizar y el percibir de la ciudad como un espacio de encuentro colectivo donde se realizan múltiples actividades sociales, económicas y políticas entorno con el ambiente.

La vitalidad de las ciudades es generada por la vivencia de las personas en ella misma, espacio geográfico por excelencia, o bien pensado para que fueses así, existiendo un diseño urbano que marcaría en la evolución de la historia un territorio que ha estado condicionado por el mercantilismo capitalista, impactando en la vida de los habitantes y de las personas que transitan sobre ellas.

Como no pensar el automóvil causante de grandes desastres urbanos, una crisis que tiene un límite y no se puede aceptar más, su diseño de destrucción no solo de vidas humanas, sino también de una organización urbana que llevo una revolución inadecuada en su uso, el auto y los demás medios de transportes motorizados ha sido una epidemia que solo países pensantes como los europeos han podido controlar y que ahora en el siglo XXI muchos más desean combatir en la recuperación y humanización de algo tan precisado como lo es una ciudad.

POR DONDE CAMINAR?

Tenemos miedo da andar por las ciudades; nuestras ciudades Latinoamericanas han virado sus caminos en espacios que dejamos de conocer, pasando a ser grandes estacionamientos sin sentido humano, donde la integración física corporal paso a las manos del vacío violento e inseguridad, quedando la calidad de vida de los ciudadanos en un tiempo de temor.

Caminar por la vía pública se tornó en un desafío por la presencia de múltiples dificultadas, estando en muchos de los casos su acceso igual a cero en su integración social, esto después de que la presencia del automóvil y políticas públicas pensarán en la reducción de los anchos de las vías peatonales (aceras, veredas o calzadas) e mandara al peatón a caminar por espacios cada vez menores como lo son ahora; el peatón un cuerpo secundario.

El evolucionar de este medio de transporte trajo una disputa exponencial por apoderarse cada centímetro del espacio público, dificultando el caminar y poniendo en riesgo



la integridad física emocional de cada persona que aún siente que el andar a pie es la mejor movilidad que se puede tener en las ciudades.

Los automóviles tomaron las calles, pasando a ser su presencia un sinónimo de absurdo de seguridad que resguarda de los diferentes agentes externos que pueden suceder en la ciudad, a su vez un resguardo cerrado que para el siglo XXI pasa a ser el más mortífero, siendo en las vías públicas causante de miles muertes en el mundo e incomparable con una guerra mundial.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2013) mueren por día en las carreteras alrededor de 3500 personas y decenas de millones de personas son atendidas con traumas anualmente. Estas heridas sufridas son a su vez accidentes de tránsito que ocurren en la vía: calles, aceras, caminos, avenidas; espacios que se volvieron al ojo de cada persona un mal en la salud, ya que, el pensar en caminar se vuelve algo de pensar dos veces, provocando un sedentarismo justificado.

Ser sitios inseguros tomó la estructuración y organización las vías peatonales gracias al carro esto por la ausencia de políticas públicas de movilidad urbana que pensase fuertemente en la seguridad peatonal respecto a los otros medios de transporte. Inseguridad que se ha vuelto un desafío en el ordenamiento del territorio con el fin de atender las necesidades de los ciudadanos como personas que transitan diariamente a pie por los diferentes espacios públicos, atendiéndose con mayor rigor la circulación de los transportes motorizados, en especial el privado.

Según estimaciones del Banco Mundial (BM) para 1930 más del 60% de la población mundial vivirá en centros urbanos y en muchos de los países de América Latina por encima del 80%, organización urbana que debe tomar en cuenta una planificación integral para atender las necesidades de las personas en su transitar en búsqueda mejorar la calidad de vida urbana.

Las ciudades según datos del BM generan el 80% del PIB como un gran centro de poder económico, pero, también un mal, ya que genera el 80% de emisiones de gases. Si se hablase de una urbanización bien planificada puede promover el crecimiento sostenible gracias al aumento de la productividad y el surgimiento de ideas innovadoras en fin de reducir estos problemas, pero, según Harvey (1982) ese ambiente construido no resulta sin contradicciones, morfología urbana que para Norberg-Schulz (2013) es testigo de acciones diferentes entre elementos naturales y elementos fabricados por el hombre, un ambiente natural modificado para el bienestar de una máquina industrial: el carro.

Esta máquina industrial no solo redujo espacios sino también los invadió como parte de la inconciencia humana que creó su necesidad de desplazamiento en un espacio cerrado e individual, pasando no solo a ser un riesgo mortífero en estadísticas, sino también estrecho cada espacio público entre limitaciones sin lógica, entre muros de "seguridad" de las casas o edificios, estando en medio una máquina motorizada que anualmente trae consigo problemas físicos, ambientales y económicos.

Los muros se desplazan y las vías públicas desaparecen en el entorno del andar en un carro, accesibilidad propagada a nivel mundial como la mejor alternativa de movilidad



respondiendo las personas a los escenarios del poder, cual, el cuidado del poder público perdió equivocadamente la vía pública, dejando la acera como un sustento en la movilidad peatonal, perdiéndose los anchos y largos que se tenían anteriormente en las ciudades.

Aceras estrechas pocos accesibles con grandes cantidades de obstáculos dentro de ella como postes de tendido eléctrico, señalización, entre muchos más, dificulta la accesibilidad al caminar, así como generadora de gastos innecesarios por sus grados de vulnerabilidad, esta al haber pasado su responsabilidad a las manos del inmobiliario que habita al frente de ellas, dejando el poder público su responsabilidad al poder privado e intereses individuales; en síntesis perdiendo el sentido de lo colectivo e integración urbana, imagen que se fue proyectando típica en cada frente de casa de las ciudades Latinoamericanas sin importar su localización, evento común en lugares de menor poder adquisitivo, obstaculizando el transitar de los usuarios en el espacio público que quedo luego de su desplazamiento impuesto entre muros y calles para automóviles.

Según la OMS (2013) estos factores se destacan como problemas que comparten todo tipo de usuario en el derecho de circulación vial, sea en transporte motorizado o no motorizado, como una exposición de riesgo al sufrir un accidente de tránsito, inseguridad que en muchos de los casos acaba con una fatalidad o lesión de los distintos usuarios.

Este desplazamiento de pasar los peatones a la circulación secundaria, con cruces de calle a las esquinas, han sido acciones al interés y beneficio del transporte privado, contradiciendo los derechos de movilidad que cada plan de movilidad urbana discute, comprando el automóvil el espacio del peatón como una método que acaba viciado en la locomoción de un medio de transporte motorizado integrador de grandes desigualdades sociales, perdiéndose el derecho de vía como un acceso a los espacios caminables, quedando rezagado un diseño de la ciudad como espacio para la convivencia de las personas.

Tomando unas de las frases del papa Francisco “Hay demasiados intereses particulares y muy fácilmente el interés económico llega a prevalecer sobre el bien común” una política que deja como garantía una perdida visual de un territorio geográfico como lo son las ciudades, espacio que se ha vuelto el mejor aliado del capitalismo y su poder sobre las cosas, incentivando una formación individualista y no colectiva.

Las ciudades son los principales patrimonios de cada país sin olvidar que las grandes mudanzas en un territorio global comenzaron en las ciudades, así como los cambios que acaban con un deterioro sobre el ambiente y calidad de vida de la humanidad, producto de un consumismo que ha quedado en el detrimento de la conciencia sobre lo que es vivir en comunidad.

Las políticas públicas sobre como pensar las ciudades se ven deterioradas por las grandes desigualdades y división de tareas que la falta de integración entre instituciones públicas, así como privadas provoca, un mal que ataca contra los minúsculos espacios públicos como lo son las aceras, esto viéndose claro en la reparación o creación de las mismas actuando diferentes organizaciones en tiempos diferentes, provocando atrasos en los avances y en el transitar adecuado, dejando al descubierto una serie de problemas como ruido, polvo, y



contaminación ambiental, un deterioro en el paisaje, actuaciones que realizan cada quien por su cuenta, dejando de lado un integración entre instituciones como encargadas de los tendidos eléctricos, agua, alcantarillados y otras, sino que cada quien abre el suelo a su placer, siendo algo incompatible en el mejorar la calidad de vida urbana.

El sistema de tránsito y transportes no debe continuar aumentando indefinidamente en un modelo que esta ya obsoleto, incompatible con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las ciudades, organización territorial de un patrimonio como lo son las ciudades en una total decadencia al respecto de lo que se buscar para el futuro.

En definitiva las vías públicas son espacios entre murados que debe dejar de pensar en su marginación con la construcción de accesos para el automóvil como los estacionamientos que dejan en la ciudad una movilidad envuelta en una copula cerrada e inseguridad del transitar para el peatón, así como transportes no motorizados, cual las personas salen de su edificio se montan en el automóvil, se desplazan y acaban llegando a otro cubo cerrado lleno de automóviles sin saber por dónde pasaran en su trayecto visual.

Zigmunt Bauman (2009, p. 1) retoma a Sigmund Freud (2002) el sufrimiento humano derivan de un poder, "poder superior de la naturaleza, de la fragilidad de nuestros propios cuerpos y de la inadecuación de las normas que rigen los relacionamientos mutuos de los seres humanos en la familia, en el Estado y en la sociedad". Relaciones que llegan a ser estimuladas en la sociedad bajo una frustración por la planificación urbana en busca de crear un modelo de ciudad en función de seguridad, pero que acaba en una inversión de fracaso para el mundo social.

Organización urbana

La movilidad urbana y el acceso a los espacios público es un derecho que cada ciudad debe velar para que sea para todos, así acabar con más de un siglo facilitado para un solo autor como lo ha sido el automóvil. Una era que ha enfermado las capacidades que los centros urbanos como las ciudades tienen a su favor sobre la calidad de vida e inclusión de múltiples actividades. Una situación que la mayor parte de las ciudades europeas lograron administrar, pero que también no quedan atrás de cuando se habla al uso del automóvil en relación a las ciudades Latinoamericanas.

La facilidad de desplazamiento que ha servido el transporte privado junto a políticas de reorganización urbana ha acabado con un calvario de conflictos urbanos, siendo estos puntos altos de índices de desigualdad social que ha favorecido la acumulación capitalista y no la calidad de vida de cada ciudadano.

Tema como la movilidad peatonal ha estado fuertemente decaída por aplicación de políticas que no dejan de favorecer al transporte motorizado, pasando su organización y planificación urbana obsoleta de acuerdo a los derechos de movilidad y calidad de vida, con investimentos en una infraestructura desigual con los demás modos de movilidad, como el andar a pie o en bicicleta, medios que no producen ningún gasto en términos de salud,



contaminación, así como en el tiempo-espacio, contradictorio al transporte motorizado.

Esta gran intervención hace que los países de América Latina se queden rezagados en muchas décadas, pasando aún la mayoría de las ciudades ofrecidas a un transporte rey e inspirador de grandes individualidades. El auto, objeto que ha producido grandes diferencias, ocupando no solo lo urbano sino también un territorio que se expande sin control, dejando la vitalidad de la ciudad en las manos de nadie, resistiendo aún más fuerte para el siglo XXI.

Esta casualidad urbana tiene su fin, aunque el consumo de autos para el siglo XXI en las ciudades de América Latina llegase a altos índices de consumo, pero, muchas propuestas se hacen cada vez más presentes con el entusiasmo de volverle la vida a la ciudad, cual ya no solo se piensa en su mejor acceso al centro, sino también para cada parte donde se encuentre un peatón circulando por la ciudad, una ciudad humana, una ciudad para el que anda a pie o en bicicleta es un duelo para el futuro próximo en los grandes centros de concentración población.

Especialistas deben salir a las vías públicas para andar sobre la ciudad y ya no seguir un círculo vicioso de casa automóvil trabajo automóvil casa, y su vida social? El andar a pie o en bicicleta no solo trae mejoras en la calidad de vida de las personas sino que también te hace vivir la ciudad de una forma que recrea a la mente su importancia en vez de andar en un espacio cerrado como el automóvil o bien transporte colectivo decadente.

El automóvil seguirá su papel en los largos tanto como en cortos desplazamientos, este de gran importancia para una sociedad Latinoamericana que nació montada sobre él, cual desde que nace un niño crece dentro de un vehículo de motor, un objeto industrial que será difícil que quitarle de las manos a ese niño por mucho tiempo por la poca educación urbana que continua en muchas de las ciudades sin entrar en proceso, dado a la necesidad de felicidad que la tecnología y el consumismo interfiere para cambiar el pensar de un continente que ha dejado de vivir y sentir el espacio geográfico por donde se moviliza, siguiéndole los pasos a un uso inadecuado de la tecnología perdiendo el sentido de ubicación de un lugar y los problemas que se deben combatir.

Por otro lado la distribución comercial en las ciudades es de suma importancia el transporte privado como una prioridad para movilizar las mercaderías por su facilidad de desplazamiento, una actividad que debe de ser parte de una logística que no perturbe el espacio urbano en busca de mejorar la organización y agilizar el transporte, actividad comercial que ha sido bien dirigida en los países europeos pero pobremente captada en las ciudades de América Latina, valorizándose poco su conciencia en fin de la movilidad.

Actualmente más de 1000 millones de personas viven en asentamientos urbanos informales según el Banco Mundial (2015), esto parte de una dinámica estructural en los territorios de mayor concentración de población como lo son las ciudades; expandidas gracias a la facilidad de uso con el tener un automóvil. Proceso de urbanización que deja consigo una magnitud de desafíos que se deben afrontar con mayor rapidez en fin de satisfacer las necesidades básicas.

La bicicleta una opción que se ha tomado muy en serio en países del norte de Europa



como Noruega, Dinamarca, Suecia, Holanda, entre otros, ha sido la movilidad en bicicleta aceptada por una sociedad que le va ganando espacio al transporte motorizado a través de vías fijas gracias a políticas que han alimentado el transporte público como un integrador con la bicicleta y el andar a pie, políticas que se empieza expandir por países como Argentina, Brasil, México, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Ecuador, Chile, como una necesidad urbana para recuperar las áreas perdidas y arrinconadas a los muros de las casas, tanto así para atender las necesidades que población menos favorecida afronta.

Movilidad en bicicleta gana espacio y gana vida a la ciudad extendiendo sus vías públicas para el tránsito de bicicletas, por ejemplo en Buenos Aires según el plan de movilidad sustentable su extensión para el 2015 llegaría a 155km, Sao Paulo existen actualmente según la (CET, 2015) 477,8km de red, con el afán de encaminar una ciudad más sustentable, la Ciudad de Sao Paulo también implementa el sistema de alquiler gratuito de bicicletas, que ya cuenta con 28 estaciones y registra 60 mil usuarios que realizan un promedio de 4.200 viajes diarios por el sistema (CET, 2015), Bogotá posee 344km aproximadamente con más 450 mil viajes anualmente abriendo los domingos y días festivos las vías para la circulación en transporte no motorizado según el (IDRD, 2015), una opción para la movilidad que se comienza a tomar seriamente.

Pero, cuando se habla de movilidad y circulación en la ciudad también se habla de vulnerabilidad como una disposición que la velocidad en el espacio-temporal fue tomando abrigando un escenario de inseguridad ocasionado por la desvalorización que las vías públicas se tornaron a la hora que las ciudades se fueron organizando a favor del transporte motorizado que no solo le quita espacio al libre tránsito de las personas sino que se le agrega velocidad a la inseguridad vial, en el cual, el riesgo de muerte se reduce a la libertad de las personas e incita a las personas a tomar la iniciativa de tener que usar un vehículo privado.

Para la OMS (2013) el disminuir la velocidad promedio un 5% puede dar lugar a una reducción de 30% del número de choques fatales, política pública que puede proteger a los peatones reduciendo la velocidad, disminuyendo la cantidad de accidentes de tránsito, ya que, tan solo un kilómetro por hora puede hacer la diferencia en los tiempos de respuesta, así como en la recuperación de gastos que pueden ser bien invertidos para combatir la violencia viaria, con el fin de cambiar un factor importante como lo es la percepción del riesgo de los ciudadanos.

La velocidad en que el transporte motorizado se moviliza atenta diariamente con la seguridad de cada persona con solo desplazarse para salir y regresar a casa, una vulnerabilidad que esta obstantemente en el peatón, persona que se ve influenciado de algún modo u otro en la poca visibilidad que se obtiene al estar en un espacio urbano donde la mayor parte de las estructuras se encuentran entre muradas formando una visión cero entre peatón y vía pública.

Anualmente se producen cerca de 1,24 millón de defunciones por el tránsito vial en todo el mundo, lo que hace de las lesiones de tránsito la octava causa principal de muerte a nivel mundial y la principal causa de muerte de jóvenes entre los 15 y los 29 años de edad. Del total de defunciones por lesiones de tránsito, más de 270.000 son peatones. Esto constituye 22% de



todas las muertes en la vía pública. (OMS, 2013).

Es por ello que la ciudad es un lugar de resistencia que no deja de buscar sus alternativas dinámicas para no rendirse, siguiendo una regeneración en fin de que el ciudadano vuelva a ser ciudadano con prácticas que promuevan una efectiva impulso social, económico, con principios que daría a un fenómeno como el urbano su vida pasada de convivencia y seguridad.

La escogencia de un transporte privado nos fue llevando a una distribución urbana de privacidad, tanto de cómo vivir, hasta de como transitar, un sistema social modernista que generaría la era de organización contemporánea en las ciudades entre muros que aplica a un ámbito de seguridad ciudadana, pero a su vez un desafío para el que desea transitar por cada vía pública, superponiéndose sobre la capacidad viaria y confusión ciudadana.

Una violencia sobre la movilidad del peatón que los coloca en un síndrome de cajón urbano, laberinto que se volvió claramente un riesgo para cada persona que se desplaza sobre el sistema viario público con posibilidades de ser envuelto sobre un daño físico, víctima de un crecimiento desordenado con vías abarrotadas de vehículos automotores y obstáculos sobre los pequeños espacios que la mala planificación o bien los intereses pocos humanos que nos dejaron para transitar con libertad.

Urrutia del Campo (2013) enfatiza que el diseño urbano siempre tendrá un impacto en la vida de los habitantes, cual su capacidad y acondicionamiento va influir en la vitalidad y materialización de espacios habitables, así como saludables, pero, como pensar ese diseño urbano vital si cada persona piensa en su bienestar individual como una estructura física mental en forma de satisfacer sus necesidades, murando cada frente mobiliario como un modo de encontrarse seguro; es una consideración que ha tomado fuerza en las últimas décadas por los altos índices de criminalidad e inseguridad, alternativa que no solo ocasiona que las personas se aparten del sentir de la ciudad sino también que se traduzca en un dimensión mercantil de entrada y salida, por lo que deja de ser un territorio donde las personas se movilizan sin riesgos con el propósito de encontrarse en lo que la ciudad en sí debería ser.

La seguridad de una ciudad se refleja en los flujos e circulación de las personas sobre las vías públicas como un potencial que da vitalidad, materializándose en los ojos que intervienen en la reconstrucción natural de la seguridad. Entre más personas caminando sobre los espacios públicos mayor humanizado será cada lugar, conectando el cuerpo en las intervenciones urbanas, destacándose como la clave de la sostenibilidad, del bienestar, como punto de contacto que los muros no pueden brindar por su segregación socio espacial, esfera de intervención que mejoraría la seguridad viaria y transitar afirma (URRUTIA del CAMPO, 2013).

Por otro lado un diseño contemporáneo sobre la expansión urbana ha sido el tema de los condominios cerrados, volviendo a la edad media donde las ciudades se establecían cerradas sobre muros como medio de seguridad y que más tarde con la intervención de los



transportes motorizados o bien con mayor fuerza del automóvil creo su rompimiento para satisfacer las demandas de movilidad, ejemplos la ciudad de Barcelona, Paris y Milán, discusión realizada por Miralles-Guasch (2002).

Miralles-Guasch (2002, p. 128) las ciudades han tenido que pasar por procesos de adaptación como parte de una consecuencia adherida al incremento de la circulación de personas, en este caso a un mecanismo de transporte motorizado que se fue volviendo un modismo ya establecido en muchas de las ciudades de América Latina, según el mismo autor es una configuración que ya se trazaba en las ciudades medievales como construcciones de iniciativa privada, privilegiándose la relación casa-calle. Un ambiente que paso ser para tiempos vigentes casa-calle-carro; espacios construidos que se debe empezar a reflexionar, ya que, son condiciones que nos lleva al camino de mayor individualismo y segregación social, expresándose a las generaciones actuales que comienzan a crecer y que empiezan a sufrir del síndrome del encajonamiento, movilización en copula de casa, carro, escuela, carro, casa y muros.

Este padrón de adaptación en la organización de las ciudades para América Latina ha sido una situación que las grandes ciudades capitales en los últimos 10 años han estado esforzándose para mudar este paradigma de que el automóvil debe ser el principal medio de movilización. Para ello nuevos grupos de voluntad ciudadana han empezado a trabajar con suceso llevando hasta los entes políticos sus disconformidades con la movilidad en grandes capitales como Sao Paulo, Ciudad de México, Bogotá y Buenos Aires.

La expansión de las ciudades medias y capitales en un territorio como lo es América Latina ha estado vinculada a una circulación que exige nuevas respuestas, estando claro que un modelo de ciudad organizada para el transporte privado se encuentra obsoleto en la planificación urbana y bienestar de la vida urbana.

Ciudades sin automóviles parece imposible, pero países alrededor del mundo han llevado esta alternativa en pequeñas y grandes proporciones en busca de una mejor calidad de vida a los hechos. Islas, barrios y ciudades medias como Giethoorn Holanda, Mackinac Island Michigan, Hidra Isla Griega, Fire Island NY, Paquetá Brasil, Vauban Alemania, Medina de Fez el Bali Marruecos, Fazilka India, así como capitales empiezan a mudar un modo de vida motorizado, por ejemplo Oslo Noruega la primera capital del mundo en prohibir la circulación de automóviles para 2019, Hamburgo en Alemania la segunda ciudad más poblada del país borrará los carros del centro en 2034.

Son consideraciones que múltiples ciudades con culturas, lenguas y posición geográfica diferentes que se han visto obligadas a desistir a un poder imperialista como ha sido el dominio de la industria automovilística, causando una mudanza en el pensamiento de sociedades a nivel mundial que pasaron por el mismo proceso de organización urbana por la imposición del automóvil.

El significado de peatones ciudadanos en un espacio vital como son las ciudades comienza a reaparecer con mayor importancia en las relaciones de desarrollo, hoy el motor de las grandes economías en búsqueda de ciudades más sostenibles, movilidad que contribuye al



crecimiento económico social.

CONSIDERACIONES

Las vías públicas son y serán siempre las indicadas para que las ciudades encuentren su vitalidad como espacios de interacción humana donde el peatón se reencuentra con sí mismo, mejorando su calidad de vida y de la ciudad, siendo la accesibilidad el mejor aliado para que su circulación se dé adecuadamente, esto con políticas públicas de movilidad y tránsito que generen intervenciones pensadas ya no en reproducir espacios para el automóvil y su velocidad, sino más bien en la ampliación de un diseño urbano que recupere espacio para que las personas caminen sanamente sin tener la sensación de miedo que ha sido impuesto por más de un siglo motorizado.

La ciudad para el peatón no debe ser solo pensado en el centro de cada ciudad sino se recuperan los espacios periféricos, cual las personas ya no sean las dueñas del frente mobiliario, sino que sean intervenidos por un ente público en fin de colectividad, buscando un diseño que piense en la población que cada vez se envejece más y más, pasando por múltiples dificultades en los desplazamientos por el poco acceso, siendo condicionadas tristemente a la utilización de un vehículo privado, perdiendo el disfrute de cada espacio heterogéneo que la ciudad brinda.

El uso de la tecnología en el ordenamiento de la ciudad sería un indicador que brindaría circunstancias mucho mejores si su buen uso funcionara, una técnica de importancia para reorganizar los transportes colectivos y parar la expansión del territorio urbano con metodologías que permitan una circulación eficaz y eficiente.

Si se quiere una sociedad segura y menos individualista los muros deben caer y las personas debemos ser nuestra propia seguridad, educación que será importante mente demostrada para las futuras generaciones, trabajando con menores como lo son los niños, ya que si un niño deja de tener miedo a la ciudad será un indicio que todo empieza a ser mejor en la calidad de vida urbana.

Esta reflexión no debe ser solo para unos pocos sino para todos, una ciudad más caminable será una ciudad más segura.

REFERENCIAS

BM. **Datos y cifras.** Banco Mundial. Obtenido en: <<http://www.bancomundial.org/temas/cities/datos.htm>> Acceso 30 noviembre del 2015.

CET. **Bicicleta: um meio de transporte.** Companhia de Engenharia de Tráfego. Obtenido en: <<http://www.cetesp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-transporte.aspx>> Acceso en diciembre 2015.

HARVEY, D. **O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas.** São Paulo: Revista Espaço e Debate, Cortez, n. 6. 1982.



IDRD. **Instituto Distrital de Recreación y Deporte.** Obtenido en: <<http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/>> Acceso en diciembre 2015.

OMS. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: Apoyo al decenio de acción 2013.** Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Obtenido en: <www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013> Acceso en marzo 2016.

MIRALLES-GUASCH, Carmen. **Ciudad y transportes: el binomio imperfecto.** Barcelona: Ariel. 2002.

INFOnews. **Oslo será la primera ciudad del mundo sin autos.** INFOnews. 2015. Obtenido en: <<http://www.infonews.com/nota/268760/oslo-sera-la-primera-ciudad-del-mundo-sin>> Acceso en marzo 2016.

NORBERG-SCHULZ, Christian. **O fenômeno do lugar.** In: NESNIT, Kate (otg). Uma nova agenda para a arquitetura: antologia crítica (1965 – 1995). 2ed. São Paulo: Cosac Naify. 2013. p. 482-489

URRUTIA DEL CAMPO, Nagore. **El cuerpo y la ciudad: la sostenibilidad urbana desde la percepción de nuestros cuerpos.** Universidad Politécnica de Madrid, 2013. pp. 25-47

ZIGMUNT, Bauman. **Confianza e medo na cidade.** Rio de Janeiro: Zahar. 2009.