

DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD EN VENEZUELA 2020

LA BICICLETA como respuesta
ante la **emergencia humanitaria**



Qué nadie te diga
no pases por esa calle
qué nadie te cierre los caminos.
La ciudad siempre está abierta
para el fluir intenso de la vida,
quiero recorrerla íntegra
sin miedo, sin fronteras
quiero rodarla, saborearla,
sentirla, escucharla, compartirla.
Quiero llamar a mis amigos
para que conozcan esta esquina,
para descubrir como
pega el viento en esta plaza,
para entender por qué descuidamos
este paisaje nuestro y abrazarlo,
recuperar nuestro espacio es
como recuperar nuestro cuerpo.

La ciudad es mi cuerpo,
que nadie me diga que no puedo habitar esta calle.

Blanca Haddad



**DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD EN VENEZUELA 2020:
La bicicleta como respuesta ante la emergencia humanitaria.**

Resonalia

Directores

Ángel Campos
Clariza Ríos
Carolina Valente
Jesús Hernández
María Luisa Campos

Autores

María Luisa Campos
Juan Andrés Carderera
Ramón Barreto

Diseño y diagramación

Lusimar Torrealba

[@resonalia](#) | info@resonalia.org

Introducción

El presente informe tiene la finalidad de exponer la situación de la movilidad en Venezuela con énfasis en el uso de la bicicleta. Comprende en primer lugar una descripción de la coyuntura socioeconómica y sus implicaciones en la movilidad, un recorrido por el estado de las políticas públicas en torno a la bicicleta en el continente y un análisis del marco legal venezolano respecto al uso de la bicicleta. Son abordadas algunas consideraciones acerca del derecho humano a la movilidad y se presenta un breve estudio sobre las percepciones que hay alrededor del ciclismo en el país hecho a partir de un análisis temático de 2200 tweets publicados entre enero de 2020 y agosto de 2021 por usuarios y usuarias de la red Twitter de toda Venezuela

A través de este documento agrupamos conceptos y reflexiones asociados al derecho a la movilidad que provienen de nuestra experiencia en terreno y forman parte de un cuerpo de trabajo que esperamos seguir dotando de contenido. Adicionalmente, visibilizamos experiencias de movilidad con la intención de invitar a activistas, ciudadanos, medios y organizaciones a reflexionar sobre el ejercicio de este derecho y sus implicaciones en una cotidianidad marcada por una emergencia humanitaria compleja y una pandemia a causa del COVID-19. Enfatizamos en el potencial de la bicicleta para transformar y facilitar no solo la manera en que nos desplazamos sino también multiplicar la vitalidad y dinamismo de nuestras comunidades.

Esperamos llamar la atención de los tomadores de decisiones sobre la necesidad equiparar la situación nacional a los estándares de nuestros pares latinoamericanos, así como dejar testimonio de lo que significó la conjugación del COVID-19, la crisis de combustibles y la arbitraria actuación de cuerpos de seguridad hacia los ciclistas durante el año 2020.

Desde Resonalia, ante la precariedad de la vida y ausencia de políticas públicas que resguarden nuestro derecho a movernos libremente de manera segura, abogamos por promover reflexiones centradas en la movilidad cotidiana de las personas, reclamando la bicicleta como una forma de ejercicio de nuestra autonomía e independencia, y subrayando la urgente necesidad de fomentar proyectos urbanos que pongan esta dimensión de nuestras vidas en el centro de sus consideraciones.

Índice

- 6** Contexto situacional
 - 8** Cómo va pedaleando el continente latinoamericano: un estudio comparado
 - 10** Qué nos frena en Venezuela: El marco legal nacional
 - 12** Qué entendemos por derecho humano a la movilidad
 - Cómo se vive el derecho a la movilidad en Venezuela: aproximación cualitativa al fenómeno del ciclismo durante la pandemia
 - 14** Fenómeno del ciclismo durante la pandemia
 - 15** Trabajadores móviles digitales
 - 19** Detenciones arbitrarias: actuación de cuerpos de seguridad
 - 23** La bicicleta como respuesta
 - 25** Recomendaciones
 - 27** Bibliografía

Contexto situacional

Las críticas condiciones socio-políticas de la nación, de la mano de una flagrante violación a los derechos humanos desde hace más de una década, han sido el caldo de cultivo para la conformación de una Emergencia Humanitaria Compleja (EHC), tal como pueden catalogarse las circunstancias venezolanas, al menos desde 2016. Aunado a esto, el surgimiento de una pandemia en el año 2020 debido al virus COVID-19, ha agravado aún más las condiciones de vida de los venezolanos.

El gobierno nacional, como medida preventiva ante el contagio del virus, decretó desde el mes de marzo del 2020 un “estado de emergencia” que ordena a los ciudadanos a permanecer en cuarentena estricta. Dicho decreto, dictado originalmente por 30 días, ha sido extendido ya en once ocasiones, afectando en cada una de ellas el derecho a la libertad de tránsito dispuesto en el artículo 50 de la Constitución de la República.

Organizaciones como Transparencia Internacional sugieren que el estado de emergencia favorece a las autoridades de gobierno, quienes enfrentan –entre

muchos desafíos– un severo problema de producción y distribución de gasolina. De hecho, según la Encuesta Nacional de Impacto sobre el COVID-19, realizada por expertos elegidos por la Asamblea Nacional, el 89% de los ciudadanos denuncian que en sus estados no existe disponibilidad de combustible. Dicho escenario ha generado una alta agitación social, propiciando el escalamiento de protestas a lo largo de todo el país debido al impacto que éste tiene para la prestación de servicios –incluso esenciales y priorizados– y para el acceso y goce efectivo de derechos básicos como la salud, la alimentación, la educación, la justicia, entre otros.

Al otro lado de las consecuencias de la cuarentena y la escasez de combustibles, ha brotado el fenómeno de interés central para este informe: el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte para la movilidad cotidiana. La agudización de la EHC y el precio del combustible que ha llegado a sobrepasar los 4 dólares americanos por litro en el mercado negro, han hecho que cada vez más ciudadanos empleen la bicicleta como alternativa para satisfacer sus necesidades diarias.

En Venezuela existe una profunda escasez de diésel, el combustible que se usa para el transporte de carga pesada, producción agrícola, transporte público, producción industrial y plantas termoeléctricas. Según Consec Comercio hay un déficit de 60% en la disponibilidad de alimentos, que ni siquiera supera las 600 mil de 1.102.000 toneladas requeridas.

Las implicaciones del desabastecimiento de combustibles en las comunidades son muchas, entre ellas el aumento de los recorridos y distancias que deben realizarse para encontrar alimentos de calidad a precios accesibles. Venezuela tiene la menor cobertura de transporte público de Latinoamérica. Siete de cada diez venezolanos aseguran que la movilidad es el cuarto problema más grave que los afecta después de la hiperinflación, la inseguridad y la crisis de servicios. Esta situación se cruza con la alta deficiencia de los servicios públicos como el agua o el gas de uso doméstico y electricidad. Según reportes de HumVenezuela los desplazamientos para buscar agua son de un kilómetro o más, donde cuatro de cada cien ciudadanos debe realizar estos recorridos regularmente.

A partir de entrevistas realizadas en San Antonio de Los Altos –a meros 14km de la capital del país– en el Estado Miranda, pudimos constatar que habitantes de la comunidad Yerbabuena en el Municipio Carrizal, deben trasladarse más de kilómetro y medio a pie para buscar agua de una toma cercana provista por una empresa local. El agua supuestamente proviene de un manantial cercano y, ocasionalmente, genera enfermedades gastrointestinales al grupo familiar. Este proceso de recolección de agua es realizado frecuentemente, implicando al menos 10 viajes ida y vuelta cada vez para abastecerse de agua por tres días. Las familias de la zona reportan un suministro de agua por tuberías una vez a la semana, por lo que esta toma de recolección se ha convertido en el recurso principal de la comunidad.

¹ Las EHC fueron definidas por la Organización de Naciones Unidas en 1996 como “situaciones excepcionales que amenazan la sobrevivencia de las poblaciones”. Estas crisis rebasan las capacidades internas del país donde suceden, en algunos casos, como resultado de su profundo debilitamiento o socavamiento”. Diccionario de Acción Humanitaria. (s. f.). Recuperado 13 de octubre de 2021, de <https://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/85>.

² Scribd. 2020. GACETA-DECRETO-ESTADO DE ALARMA-12-05-2020-GOE-6.535. Véase en: https://es.scribd.com/document/461429132/GACETA-DECRETO-ESTADO-DE-ALARMA-12-05-2020-GOE-6535-1-pdf#from_embed

³ Asamblea Nacional Constituyente. 1999. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Véase en: https://www.oas.org/dil/esp/constitucion_venezuela.pdf

⁴ Transparencia Internacional. 2020. Cuarentena, ¿Aislamiento social como anillo al dedo? Véase en: <https://transparencia.org.ve/project/cuarentena-aislamiento-social-como-anillo-al-dedo/>

⁵ El Mundo. 2020. La falta de gasolina provoca protestas y revienta la cuarentena en Venezuela. Véase en: <https://www.elmundo.es/internacional/2020/04/17/5e9843cbfdff2c848b4591.html>

⁶ No debe olvidarse que el ingreso promedio mensual de esta sociedad no alcanza a cubrir ese monto, fluctuando alrededor de los tres dólares. Reuters. 2020. Las bicicletas usadas salen al ruedo en la crisis de gasolina de Venezuela. Véase en: <https://br.reuters.com/article/venezuela-bicicletas-idLTAKBN239250>

⁷ Instituto Politécnico Nacional de México. Citado por el Observatorio de servicios públicos CEDICE en Marzo de 2021.

⁸ HumVenezuela. 2021. Los hogares venezolanos cuentan hasta la última gota de agua. <https://humvenezuela.com/reportaje-3-los-hogares-venezolanos-cuentan-hasta-la-ultima-gota-de-agua/>

⁹ Se realizaron 11 entrevistas desestructuradas en 3 puntos específicos de San Antonio de Los Altos (9 mujeres y 2 hombres). El primer grupo alrededor de la parada principal del pueblo que conecta la localidad con Caracas y comunidades a lo largo de la carretera Panamericana. El segundo grupo a trabajadoras de la vía La Morita y un tercer grupo de trabajadoras de la zona El Picacho. Estás entrevistas giraron en torno a sus condiciones de vida, grupo familiar, acceso a transporte público y equipamiento urbano, así como condiciones de acceso a servicios

Respecto a la alimentación, de acuerdo al informe de Seguridad Alimentaria Del Zulia 2020 realizado por el equipo de la Comisión de los Derechos Humanos del Estado Zulia (Codhez), el principal lugar de compra de alimentos donde acuden los zulianos es el abasto (80,1%). Los factores que influyen en este patrón son muchos; la proximidad, ausencia de transporte público y la escasez de gasolina, contribuyen al hecho de inmovilizar a las personas, por tanto, se ven en la necesidad de hacer extensos recorridos caminando para adquirir sus alimentos en estos pequeños negocios de ventas.

Esta práctica es común en municipios como Mara (97,5%), San Francisco (84,8%), Lagunillas (83,8%), Cabimas (78%), y Maracaibo (74%).

Según este informe, debido a los altos precios de los alimentos, entre las familias zulianas ya es una rutina comprarlos a diario. 5 de cada 10 hogares (53,5%) debe acudir día a día a los establecimientos de ventas para comprar sus alimentos. Esto pone de manifiesto la estrecha relación entre movilidad y seguridad alimentaria, y el impacto que tiene en la adquisición de alimentos variados y de calidad.

Además de la obtención de alimentos, la preparación de los mismos implica el uso de bombonas de gas que tienen que ser adquiridas por medio de otros desplazamientos dentro del territorio. Actualmente en Venezuela, el 90% de la población cuenta con cocinas que funcionan con gas propano o de bombona, un bien cuya producción está asociada directamente a la producción petrolera que se encuentra en deterioro. En el país, este gas es comercializado bajo un esquema de control de precios en 0,3 USD en cilindros o bombonas recargables cuyo peso varía entre los 10 y 26 kilogramos. La distribución de estas bombonas es realizada por PDVSA Gas Comunal.

¹⁰ Codhez. 2021. Informe de Seguridad Alimentaria del Zulia 2020. <https://codhez.org/6-de-cada-10-hogares-zulianos-come-una-vez-o-nada-en-todo-el-dia-entre-una-y-cuatro-veces-a-la-semana/>

¹¹ Los abastos o bodegas son pequeños establecimientos de limitada oferta que por lo general se limita a viveres perecederos y de consumo diario.

¹² RunRunEs. 2020. Bidelivery: Sobrevivir en Pandemia Pedaleando. Véase en: <https://runrun.es/rr-es-plus/419637/bidelivery-sobrevivir-en-pandemia-pedaleando/>

La escasez del gas ha traído consigo la creación de mercados paralelos donde el costo por bombona puede superar los 15 dólares, mientras que el sueldo mínimo en el país se mantiene en aproximadamente 3 USD mensuales. Tanto por los mercados paralelos como por la brecha entre la producción y demanda de gas, muchos hogares han tenido que recurrir a la práctica de recolectar y cocinar con leña, lo que genera altos costos ecológicos y de salud para quienes se ven obligados a cocinar utilizando esta estrategia como recurso de supervivencia.

El incremento en la utilización de la bicicleta ha sido también resultado de una apertura y aumento de la economía de servicios en el país que ha permitido la generación de nuevas empresas y empleos asociados al transporte y delivery. En muchas ciudades del territorio venezolano han emergido organizaciones de ciclistas que pedalean por ingresos adicionales llevando entregas de diversa índole, tales como “Bidelivery” y “Pink Delivery” en Caracas, o “Bikexpress” en Barquisimeto.

Aunque el surgimiento de estas empresas ha generado empleos que han permitido a muchas personas dinamizar sus golpeadas economías familiares, algunos ciclistas y motorizados se han pronunciado pidiendo protección social y derechos laborales para regularizar el oficio.

La Organización Mundial de la Salud ha promovido el uso de la bicicleta como medio de transporte durante la pandemia, clasificándolo como un vehículo saludable y eficiente para la prevención de contagios, así como amable con el medio ambiente. No obstante, la acogida del gobierno venezolano no ha sido esta. En Aragua, la Gaceta Regional 493 de julio del año 2020 estableció limitaciones excepcionales al transporte público autorizado para la circulación. Bajo esa premisa, las autoridades estatales han detenido a más de 100 ciclistas en Maracay, quienes se enfrentan, además, a que les decomisen su medio de transporte.

¹³ Organización Panamericana de la Salud - Organización Mundial de la Salud. 2020. La bicicleta, movilización segura y saludable en tiempos de COVID-19. Véase en: <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>

¹⁴ Ciudad MCY. 2020. Gobierno Bolivariano de Aragua Publicó En Gaceta Extraordinaria Medidas para el Cumplimiento de la Cuarentena Radical. Véase en: <http://ciudadmcy.info.ve/?p=111429>

A estos obstáculos se suman los riesgos habituales que implica andar en bicicleta en un país con una casi inexistente infraestructura y una cultura vial altamente agresiva y culpabilizante con los y las ciclistas. Uno de los sucesos más recientes y conocidos fue el de la joven Fiorella Giurdanella, quién fue arrollada en Maracaibo por un camión que luego se dio a la fuga.

Es en medio de ese complejo contexto que se identifica el urgente requerimiento de subsanar la falta de políticas públicas que faciliten, resguarden y promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el país. La nueva realidad que ha instaurado la pandemia y la crisis de movilidad, facilita la posibilidad de incentivar a los organismos competentes a que abandonen la percepción de la bicicleta como un mero instrumento deportivo o recreativo. Es imperante optimizar la nomenclatura legal en la materia, diseñar medidas apropiadas y desplegar campañas de información ciudadana. Asimismo, el escenario actual pone de manifiesto la necesidad de incorporar un enfoque de movilidad en los planes de acción humanitaria en el país, que priorice el uso de la bicicleta como un activo esencial para mantener a las comunidades movilizadas.

¹⁵ El Estímulo. 2020. Prohibidas las bicicletas, policía detiene a ciclistas en Maracay. Véase en: <https://elestimulo.com/prohibidas-las-bicicletas-policia-detiene-a-ciclistas-en-maracay/>

¹⁶ El Pitazo. 2020. Ciclista muere al ser arrollada por camión en Maracaibo. Véase en: <https://elpitazo.net/sucesos/zulia-ciclista-muere-tras-ser-arrollada-por-camion-en-maracaibo/>

¿Cómo va pedaleando el continente Latinoamericano?

Un estudio comparado

En esta sección tornamos la mirada hacia nuestro continente para aprender de experiencias más cercanas cultural y geográficamente. Cuando se piensa en el ciclismo urbano, los referentes que surgen de inmediato son los de ciudades como Copenhague o Ámsterdam. Urbes con una notable cultura ciclista y un claro liderazgo en el desarrollo de políticas públicas e investigación en la materia. Sin embargo, Latinoamérica también posee una creciente articulación y acción en torno a la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en nuestras ciudades.

El transporte urbano es responsable del 15% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el mundo¹⁷. De ello no escapa la región latinoamericana, a la cual se le suma un alto nivel de contaminación atmosférica. Más de 150 millones de personas en América Latina viven en ciudades que exceden las Guías de Calidad del Aire de la OMS¹⁸. Aunado a esto el índice INRIX, que mide el tráfico mundial, reveló que cuatro de las primeras cinco ciudades que encabezan el ranking Global Traffic Scorecard son latinoamericanas¹⁹. Bogotá, la capital de Colombia, comienza la lista como la ciudad con mayor congestión vehicular, seguida de Río de Janeiro y la Ciudad de México. En el estudio se calculó que los conductores pierden hasta 191 horas anuales en atascos.

Sin embargo, el lado positivo es que ese caótico contexto ha impulsado cambios efectivos. Por ejemplo, Bogotá es la ciudad mejor posicionada del continente entre las metrópolis más amigables para el uso de la bicicleta, ubicándose en el número 12 a nivel mundial en 2019²⁰. La municipalidad de Bogotá cuenta además con una Gerente de la Bicicleta: la activista Andrea María Navarrete. Desde esta gerencia se ha dado a conocer que la principal razón por la que sus ciudadanos emplean la bicicleta como medio de transporte es justamente para ahorrar tiempo de desplazamiento²¹. En adición, consciente o inconscientemente, la decisión de estos ciclistas también se suma a la lucha ambiental, ya que con su acción diaria se estaría compensando la huella de carbono de otros 260 mil colombianos.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha desempeñado un importante rol en la investigación y desarrollo de políticas urbanas de ciclismo en el continente. El BID apoya a las ciudades de América Latina y el Caribe “financiando medios de transporte bajos en carbono, que presenten oportunidades equitativas en el acceso a oportunidades socioeconómicas para todos”²². No obstante, imponen como requisitos preparar regulaciones y construir o adecuar infraestructura que incluya a la bicicleta, involucrar a los ciudadanos en los procesos de

de planificación y monitorear el uso de este medio de transporte no motorizado.

Para asistir a quienes presenten iniciativas en ese respecto, el BID ha elaborado una completa e ilustrativa guía en la cual ha recolectado y estructurado información relevante y referencias para gestionar la transición hacia un urbanismo amigable con el uso de bicicletas. Esto lo han logrado gracias al lanzamiento de “BiciUDADES”, una comunidad del BID que soporta su misión de mejorar la calidad de vida de las personas, específicamente promoviendo la bicicleta como medio de transporte urbano sostenible. El mayor logro de BiciUDADES ha sido la publicación de la guía antes señalada, que se titula “Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe” (2015), la cual analiza la realidad de 56 ciudades de la región, sistematizando en un total de 27 indicadores que sirven de orientación para implementar, mejorar o eliminar políticas de ciclismo.

Para eso, el BID ha estipulado cuatro áreas temáticas de una “política ciclo-inclusiva”:

1. Infraestructura y servicios
2. Participación ciudadana
3. Aspectos normativos y regulación
4. Operación.

A continuación, se presentan los datos regionales más destacados de cada una de esas áreas

El primer pilar se centra en las características físicas de infraestructura ineludibles para apoyar el uso de la bicicleta en una ciudad, que incluye no solo los carriles para su circulación (bien sean independientes, segregados o compartidos²³), sino también estacionamientos para bicicletas y otros servicios complementarios como barandas de apoyo y talleres de reparación. La importancia de esta área está correlacionada con la protección de los ciclistas y otros usuarios vulnerables como los peatones. Según el BID, más del 50% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en la región son usuarios vulnerables, lo cual equivale aproximadamente a 50.000 víctimas al año. Diseñar infraestructura ciclo-inclusiva no sólo anima el uso de ese medio de transporte, también salva vidas humanas.

El ámbito de seguridad debe ser igualmente abordado con perspectiva de género. Un análisis del Banco Mundial²⁴, concluyó que el porcentaje de viajes realizados en bicicleta por mujeres es solamente de 5% en Medellín por razones de seguridad personal, porcentaje que aumenta a un máximo de 40% en Montevideo, donde las condiciones de seguridad mejoran marcadamente.



17 Climate Analysis Indicators Tool. 2017. <http://cait.wri.org/>

18 OMS. 2016 <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire>

19 INRIX. 2019. INRIX 2019 Global Traffic Scorecard. Véase en: <https://inrix.com/scorecard/>

20 Copenhagenize Index. 2019. The Most Bicycle-Friendly Cities of 2019. Véase en: <https://copenhagenizeindex.eu/>

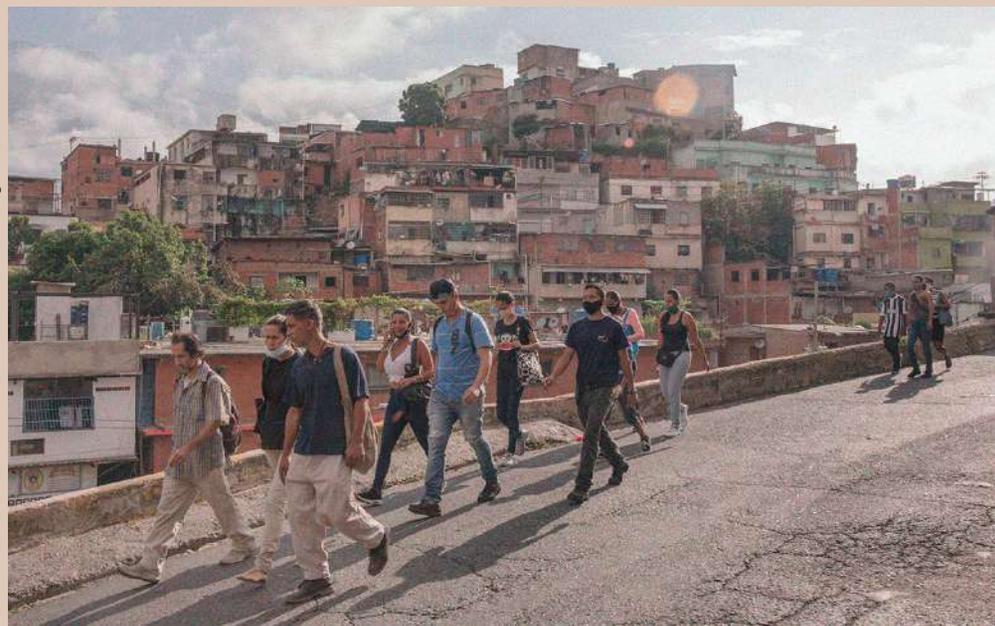
21 Because Bogotá. 2018. Cycling in Bogotá: Meet the man driving the Mayor's plan. Véase en: <http://www.delaneytumer.com/cycling-in-bogota/públicos>.

22 Banco Interamericano de Desarrollo (2015). Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para Impulsar el uso de la Bicicleta. Véase en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

¿Qué nos frena en Venezuela?

El marco legal nacional

Fotografía, Oscar B. Castillo



A la luz de los principios de universalidad, indivisibilidad e interdependencia, también contemplados en la máxima norma nacional, la movilidad humana encuentra estrecha relación con el resto de los derechos humanos, como resulta evidente en los casos del derecho a la salud, a la alimentación, a la educación, a un medio ambiente sano, y así en su totalidad. Por ello, se han adoptado diversos instrumentos internacionales que dan sustento al derecho a la movilidad. Ejemplos de ello son la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo 13³², el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos en su artículo 12³³—entre otros suscritos y ratificados por la República— así como en tratados que han sido denunciados por el gobierno, tales como la Convención Americana sobre Derechos Humanos en su artículo 22³⁴.

A propósito, el Sistema Interamericano de Derechos Humanos ha sido de gran utilidad en el desarrollo del contenido del derecho en cuestión. En efecto, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha dilucidado en una de sus sentencias que “coincide con lo indicado por el Comité de Derechos Humanos en su Comentario General No. 27135, en el sentido de que el derecho de circulación se trata del derecho de toda persona a trasladarse libremente de un lugar a otro y a establecerse libremente en el lugar de su elección. El disfrute de este derecho no debe depender de ningún objetivo o motivo en particular de la persona que desea circular o permanecer en un lugar. Se trata de una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona”³⁵.

En el marco nacional también se vislumbran reconocimientos expresos sobre el derecho al libre tránsito. El ya señalado artículo 50 de la Constitución y dispone

que “toda persona puede transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional, cambiar de domicilio y residencia, ausentarse de la República y volver, trasladar sus bienes y pertenencias en el país, traer sus bienes al país o sacarlos, sin más limitaciones que las establecidas por la ley (...)”³⁶. Más en concreto, por interpretación de los artículos 5 y 161 del Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, se puede asumir que las bicicletas pueden circular en todas las vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, menos en autopistas y vías expresas³⁷.

Ante semejante beneplácito jurídico, resulta fácil cuestionarse cómo han podido ocurrir tantos atropellos, metafóricos y literales, a las y los ciclistas venezolanos en los últimos meses. Lo primero que habría que esclarecer es que el derecho a la movilidad, si bien no se trata de un derecho absoluto, únicamente puede ser limitado mediante mandato de ley. Cualquier restricción a ese u otro derecho humano sólo sería válida previa declaratoria de un estado de excepción que contempla la suspensión de las garantías.

32 Organización de las Naciones Unidas. 1948. Declaración Universal de los Derechos Humanos. Véase en: <https://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/>

33 Organización de las Naciones Unidas. 1966. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Véase en https://www.ohchr.org/documents/professionalinterest/ccpr_sp.pdf

34 Organización de Estados Americanos. 1969. Convención Americana de Derechos Humanos. Véase en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm

Con motivación en la prevención de los contagios por el virus de COVID-19, se dictó el decreto N° 4.160 que fijaba un “estado de alarma” del que se desprenden, entre numerosos efectos, restricciones a la circulación de personas y vehículos motorizados y no motorizados; así como la suspensión de vuelos hacia el territorio venezolano por el tiempo que se considere conveniente³⁸.

Tal como justifica el Centro de Derechos Humanos de la UCAB (2020), las medidas se implementaron a nivel local y regional, con importantes consecuencias para algunos derechos humanos que ya estaban comprometidos ante la prolongada crisis social y económica³⁹. Lo más grave es que ese decreto, que tenía una vigencia original de treinta días, ha sido ya prolongado en once ocasiones so pena de que la máxima extensión del mecanismo, siguiendo el artículo 338 de la Constitución, no puede exceder a 60 días⁴⁰. En la práctica ha resultado posible gracias al auspicio judicial del Tribunal Supremo, que ha avalado la eternización de la medida⁴¹.

34 Organización de Estados Americanos. 1969. Convención Americana de Derechos Humanos. Véase en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm

35 Corte Interamericana de Derechos Humanos. 2004. Caso Ricardo Canese Vs. Paraguay. Fondo, Reparaciones y Costas. Véase en: https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_111_esp.pdf

36 *Ibid.* Supra nota 3.

37 Tradex. 1998. GACETA-DECRETO-2.542-26-06-1998-GOE-5.240. Véase en: <https://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2019/06/Reglamento-de-la-Ley-de-Tr%C3%A1nsito-Terrestre-1998.pdf>

Ahora bien, la dinámica social no se detiene y el incremento en la circulación de bicicletas a lo largo de todo el territorio nacional así lo demuestra. El Observatorio Ciudadano de Movilidad Urbana, Sustentable y Segura (MovilUrban), en conjunto con la empresa ESRI de Venezuela, ha realizado dos encuestas de seguimiento de la movilidad en bicicleta en 2020 “para conocer la percepción de usuarios habituales y potenciales acerca de los retos que implica transformar la ocasión en una oportunidad y consolidar el uso de la bicicleta como el modo de transporte del futuro”.

Para el mes de mayo, a juicio de 679 personas encuestadas mayoritariamente en Caracas, el uso actual de la bicicleta es fundamentalmente recreativo con un 62,6%, seguido por su uso como modo de transporte (28%) y, escasamente, como medio de trabajo (3,1%). Casi la mitad de los encuestados suele usar la bicicleta en su rutina diaria; mientras que 73,3% afirmaron que podrían llegar a su trabajo o lugar de estudio en bicicleta.

38 *Ibid.* Supra nota 2.

39 Centro de Derechos Humanos de la Universidad Católica Andrés Bello. 2020. La protección de los derechos humanos durante y después de la COVID-19. Véase en: https://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/SP/COVID/Academics/Cuestionario_Venezuela.docx

40 *Ibid.* Supra nota 3.

41 Acceso a la Justicia. 2020. Constitucionalidad de la sexta prórroga del decreto de estado de alarma por la Covid-19. Véase en: <https://accesoalajusticia.org/constitucionalidad-de-la-sexta-prorroga-del-decreto-de-estado-de-alarma-por-la-covid-19/>

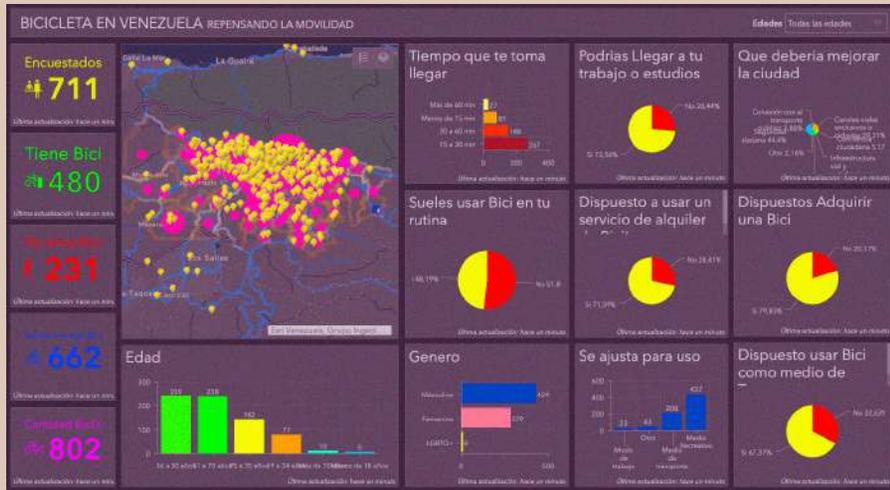


Gráfico 3. Resultados de la Encuesta de Seguimiento a la Movilidad en Bicicleta 2020. Extraído de MovilUrban, 2020.

Fotografía, Oscar B. Castillo



66,8% estarían dispuestos a usarla como medio de transporte y 79,6 estarían dispuestos a adquirir una bicicleta y/o a usar un servicio de alquiler de bicicletas.

De sus respuestas también se pudieron identificar los problemas que encaran con mayor frecuencia, cuya jerarquización fue: inseguridad ciudadana (44,2%); inexistencia de un canal exclusivo (29,2%); infraestructura vial deteriorada (11,5%); falta de conciencia ciudadana (5,3%); y falta de conectividad al transporte público (3,98%).

Al occidente venezolano, en la segunda ciudad más grande del país, la Comisión para los Derechos Humanos del Estado Zulia (CODHEZ), entrevistó a los líderes de la organización de ciclistas más importante de la región, Ciclovías Maracaibo. Ellos afirmaron que el grupo de WhatsApp que congrega a los ciclistas de su organización creció de 40 personas a 120 desde que comenzó la pandemia, al tiempo que sus seguidores de Instagram aumentaron de 7 mil a casi 12 mil en la prolongada cuarentena⁴². En medio de esta situación, Ciclovías Maracaibo ofreció su servicio de delivery, para facilitar la vida de los zulianos, rodando para distribuir alimentos, medicamentos, regalos, incluso ayuda a los más necesitados. Pero todo eso también les ha permitido validar los mismos problemas que arrojaron las encuestas de MovilUrban.

El enfoque municipal es sumamente pertinente ya que, si bien son necesarios incentivos y esfuerzos nacionales y estatales en la materia, la administración de la vialidad local y la ordenación de la circulación y tránsito en Venezuela es potestad de las alcaldías según el artículo 178 de la Carta Magna⁴³, y el artículo 56 de la Ley Orgánica del Poder Público Municipal⁴⁴.

Ergo, a las Alcaldías no solo les correspondería ser las primeras en aplicar la fórmula de “identificar, evaluar y diseñar” sugerida por el BID respecto a las cuatro áreas temáticas de una política ciclo-inclusiva, sino que también deberían partir de las funciones indicadas por el Manual de Ciclociudades (ITDP & I-CE, 2011), dictar reglas de circulación en leyes y reglamentos de movilidad, tránsito y vialidad que confirmen a la bicicleta como vehículo, reglas que respalden la circulación segura del ciclista, incluyendo el uso o no del casco, la utilización de luces reflectivas, y más; manuales de diseño vial que contemplen la infraestructura ciclista, entre otros, todos ausentes en las municipalidades venezolanas. Un largo camino jurídico por pedalear.

⁴² CODHEZ. 2020. En Maracaibo es Urgente Promover Políticas Públicas para el Ciclismo Urbano. Véase en: <http://codhez.org/noticias/384-en-maracaibo-es-urgente-promover-politicas-publicas-para-el-ciclismo-urbano.html>

⁴³ El numeral 2 del artículo señala que son de la competencia del Municipio “Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras”. Ibid. Supra nota 3.

⁴⁴ VLex. 2010. Ley Orgánica del Poder Público Municipal. Véase en: <https://vlexvenezuela.com/vid/ley-organica-poder-publico-851593041?ga=2.244239495.3044497929.1607509215-681407547.1607509215>

¿Qué entendemos por derecho humano a la movilidad?

El derecho a la movilidad está establecido en el artículo 13 de la declaración universal de los derechos humanos, definido como el derecho que toda persona tiene “a circular libremente por el territorio nacional y fuera de él, a entrar, y salir del país y a elegir el lugar de su residencia.” A nivel nacional, este derecho se encuentra tipificado en el artículo 50 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela como la libertad que tiene toda persona de “transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional(...)”. Durante la pandemia este derecho se vió constreñido a nivel mundial por los confinamientos generados a partir de la emergencia sanitaria, lo que suscitó un extenso análisis con respecto a sus consecuencias para las poblaciones más empobrecidas dentro de nuestros territorios. En Venezuela las restricciones a la movilidad interna estuvieron ligadas a confinamientos que no respondieron a las realidades territoriales de cada comunidad, abusos policiales y escasez generalizada de combustibles, y, por otra parte, sirvió como justificación para la criminalización y desatención a los y las migrantes que retornaron al país en 2020⁴⁵.

En este apartado nos proponemos hacer una expansión de este concepto más allá del estricto pero estrecho criterio del derecho al libre tránsito establecido en estos dos documentos, para reconocer cómo la protección y garantía de este derecho pasa por la satisfacción de una serie de requisitos necesarios para poder trasladarnos de un punto a otro.

45 Palmar, D. & Gonzales A. (anfritonas) (2020, 8, 12). Episodio 1: Forzados al Regreso En libres e iguales. Codhez. <https://www.youtube.com/watch?v=wiiRVMdlUy4>

46 Norberto Bobbio, El tiempo de los derechos humanos, Madrid, Sistema, 1991, p. 71.

Basados en el principio de indivisibilidad e interdependencia de los derechos humanos, podemos entender que si la movilidad está constreñida o limitada, todos los demás derechos se ven perjudicados. Lo que es más, el derecho a la movilidad es prerequisite transversal a todos los demás derechos humanos por el simple hecho de que el acceso a éstos está mediado por desplazamientos en el espacio cuya realización es ineludible para el desarrollo de una vida digna y plena. Es por esta transversalidad que podemos ver la patente necesidad de establecer la movilidad cotidiana como un horizonte clave para la lucha en la protección y promoción de los derechos humanos.

Una base para pensar en esta clave la encontramos en la perspectiva que ve a los derechos humanos como el producto de procesos históricos en contextos y situaciones determinadas y que su reconocimiento se encuentra “todo menos concluido”⁴⁶. Es decir, lejos de ser un sistema estático de principios absolutos alejados de la realidad sociohistórica, su contenido se perfecciona y actualiza de manera continua.

A partir de esta necesidad histórica, diferentes estudiosos del derecho han iniciado sus propias reflexiones y asomando sus definiciones del derecho a la movilidad. Por nuestra parte, haremos eco de la desarrollada en el Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal⁴⁷, que lo define como “el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.”

Rescatamos tal definición ya que pone en la claro no solo la dimensión subjetiva sino también su dimensión social o colectiva. Este informe, al cual invitamos su lectura para profundizar en los aspectos jurídicos centrales a esta discusión, también define por sistema integral de movilidad “el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio”.

47 Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. 2013 Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, México DF, p.34

Con esta definición y lo anteriormente expuesto en torno a la transversalidad del derecho a la movilidad, podemos empezar a pensar la movilidad como la dimensión de la vida pública donde convergen las distintas formas de transporte –incluyendo la bicicleta–, la infraestructura vial y de apoyo, y el espacio público. Ésta depende a su vez de un sistema mixto e interconectado de diversos modos de transporte, así como de una infraestructura vial y de apoyo accesible y sin ningún tipo de discriminación que asegure sus funciones de acceso, junto con un espacio público que permita a las personas su apropiación mediante el uso y disfrute cotidiano.

Es significativo que la reformulación en el plano jurídico del derecho a la movilidad sea un proceso paralelo al que se está dando por medio del llamado “giro a la movilidad” en los estudios urbanos. Este, ha renovado las formas de problematizar y abordar metodológicamente fenómenos en los estudios urbanos⁴⁸.

Investigadoras como Paola Jirón han trabajado en la proposición de abordar la movilidad como objeto y también como enfoque:

“No se trata de dos caras de la misma moneda, sino que pueden ser considerados como un desarrollo secuencial de la movilidad como campo de estudios. Mientras que la movilidad como objeto se concentra en las prácticas específicas determinadas por el por qué y cómo se mueven los habitantes. En cuanto enfoque, estas mismas preguntas y metodologías se desplazan, expandiendo el conocimiento a otros campos de estudios de la sociedad, tratando de develar aspectos que no son perceptibles con miradas y metodologías tradicionales en investigaciones urbanas, que tienden a fijar en espacios delimitados los objetos de estudio. Así, mientras que la movilidad como objeto tiene a debatir sobre modelos y consecuencias de la planificación urbana y las diferentes acciones asociadas, en la dimensión de enfoque permite ingresar al debate de un amplio espectro de campos de análisis, como el género o el empleo(...)”⁴⁹.

48 Sheller, Mimi y Urry John (2006) “The new mobilities paradigm. Environment and Planning A: Economy and Space”, vol. 38, no. 2, pp. 207-226.

49 Jiron, Paola & Imilan, Walter. (2018). “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea” Quid 16 N°10-Dic.

El pensamiento y reflexión feminista de las autoras Inés Sánchez-de Madariaga y Elena Zucchini han conjugado elementos de interpretación de la movilidad como enfoque y como objeto definiendo lo que han llamado “Movilidad del cuidado”. El concepto de movilidad del cuidado reconoce la necesidad de evaluar e identificar los viajes diarios relacionados con las actividades del cuidado. El cuidado se entiende como el trabajo, normalmente no remunerado, realizado por personas adultas para atender a menores y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado para el mantenimiento del hogar. La movilidad del cuidado incluye todos los viajes realizados para llevar a cabo las tareas cotidianas para esos propósitos, incluyendo el acompañar menores al colegio, a actividades extraescolares o a practicar deporte; hacer la compra; hacer recados, visitar o acompañar familiares enfermos y ancianos, etc⁵⁰.

Es relevante traer este concepto a la reflexión de la vida cotidiana dentro de una emergencia humanitaria compleja que ha influido en el colapso de los servicios públicos pues nos permite preguntarnos acerca de la calidad y complejidad de los viajes cotidianos para acceder no sólo a agua, gas o leña, sino también cuáles son las condiciones, distancias y dificultad que encuentran las personas para acceder a alimentos de calidad, servicios básicos de salud, empleo y educación. ¿Cómo se mueve y qué hace para sobrevivir un país en el que el 94,5%⁵⁵ de su población vive en pobreza? ¿Cuáles son las implicaciones de la pobreza en nuestras rutinas para el mantenimiento del hogar y la vida? ¿Qué efectos a largo plazo puede tener la inmovilidad en nuestro futuro como nación? ¿Cómo garantizamos el acceso a movernos libre y dignamente en contextos tan adversos?

Es nuestra intención que estas líneas de investigación influyan en las reflexiones que se están llevando a cabo en el espacio humanitario respecto al abordaje de crisis, especialmente en contextos altamente urbanizados como el nuestro.

50 Madariaga, I. S., & Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: Nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>

51 Encuesta Nacional de Condiciones de Vida. 2021. (Coordinadora) Anitza Freites. Universidad Católica Andrés Bello.

Fotografía por Oscar B. Castillo



¿Cómo se vive el derecho a la movilidad en Venezuela?

Aproximación cualitativa al fenómeno del ciclismo durante la pandemia

Fotografía, Alejandro Andrade



Este análisis fue realizado a través del estudio de 2200 tweets publicados entre enero de 2020 y agosto de 2021 por usuarios de toda Venezuela, utilizando los programas Twint y Snscraper. Estas herramientas se seleccionaron con el fin de superar las limitaciones del Application Programming Interface (API) de Twitter que restringe el número de resultados dentro de la plataforma para, de esta manera, acceder a un mayor volumen de datos.

Los criterios de búsqueda utilizados en Twitter fueron:

- Ciclista
- Detenciones a ciclistas
- Bici Delivery
- Delivery en bicicleta.
- Ciclista arrollado/arrollada.

Esta sección contempla también testimonios recopilados en entrevistas realizadas por nosotros a usuarios de la bicicleta que fueron víctimas de detenciones arbitrarias y que respondieron preguntas asociadas a la fecha y hora del evento, cuerpos de seguridad involucrados, condiciones de la detención y contexto político y social de su territorio con el fin de documentar violaciones al derecho a la movilidad de los y las ciclistas. Así mismo se añaden entrevistas extraídas de artículos de prensa nacional.

Los resultados fueron analizados en base a las siguientes áreas temáticas:

■ **Hechos viales:** contempla incidentes viales y arrollamientos.

■ **Percepción negativa del ciclista/ciclismo:** opiniones desinformadas y punitivas relacionadas al uso de la bicicleta.

■ **Experiencias de ciclistas y percepción positiva del ciclista/ciclismo:** opiniones propositivas relacionadas al uso y promoción de la bicicleta como medio de transporte.

Estas áreas temáticas surgen como categorías organizadoras a partir de la lectura y revisión de los datos.

Hechos viales

De los tweets recopilados, 172 giran en torno a los arrollamientos a las ciclistas Mayerling Dropeza, Fiorella Giurdanella, y a los ciclistas José Flgueroa, Jesus Guevara, Rodolfo Leonardo Garcia Herrera, Jaizer Montilla, David Romero Ochoa, Franklin Leal Giusseppe lorio y Jesús Blanco. Además se tomó en cuenta a Stephani Oduber, quien fue asesinada mientras utilizaba su bicicleta como consecuencia de un robo a mano armada en la ciudad de Maracaibo. También se registraron los hechos viales no mortales que involucraron a Orlando Graterol y Juan Ruiz. En esta categoría encontramos referencias a al menos 3 casos anónimos en los que se solicitaba a autoridades gubernamentales el financiamiento de gastos médicos de varios ciclistas.

De estas tragedias se conoce que solo en el caso del arrollamiento de Rodolfo Herrera y Orlando Graterol, los responsables fueron arrestados y procesados por la justicia. En los demás casos que tenemos conocimiento, encontramos un patrón de arrollamiento y fuga realizado tanto por motorizados como conductores de automóviles. Se puede presumir que la mayoría de las personas que manejan estos vehículos son hombres por los testimonios de testigos de los hechos.

Uno de los datos a resaltar es que en contraposición a estos arrollamientos, que se han hecho públicos, el fiscal general del la república Tarek William Saab declaró que hay 37 causas activas de arrollamiento a ciclistas en todo el territorio nacional con una cifra de 55 víctimas y 43 personas imputadas en total. A partir de estos datos podemos evidenciar que existe una brecha importante entre los casos que se hacen de conocimiento público y aquellos cuyas víctimas permanecen en el

Fotografía de archivo



anonimato. Esta brecha se puede adjudicar al hecho de que los casos que llegan a ser cubiertos en prensa y denunciados públicamente, son de aquellas personas que hacen vida dentro de organizaciones de ciclismo urbano y clubes deportivos.

Esta diferencia es relevante pues demuestra que es gracias a la articulación de estas instituciones, que se da la visibilidad de estos casos y la búsqueda de justicia se hace posible. Resaltamos también la alta incidencia de hechos viales que involucran personas que utilizan la bicicleta como medio de recreación y deporte en contraposición a los ciclistas urbanos.



Usuario: @diariolachayota

#17 Ago - Privan de libertad a conductor que arrolló a ciclista en Naiguatá - Homicidio intencional a título de dolo eventual en perjuicio del ciclista Leonardo García de 43 años de edad, y lesiones personales intencionales graves y omisión de socorro Co...



Percepción negativa del ciclista/ciclismo:

Opiniones desinformadas y punitivas relacionadas al uso de la bicicleta

Quizás unos de los hallazgos más esclarecedores de esta investigación, han sido los tweets que nos han permitido pasar de la mera intuición o evidencia anecdótica que comparten los ciclistas en relación a discursos negativos que existen en torno al ciclismo y usuarios de la bicicleta, a la evidencia concreta que deja en claro la existencia y prevalencia de estos discursos.

Entre los tweets recopilados encontramos una serie de malentendidos sobre la realidad legal e institucional del ciclismo en Venezuela. Están aquellos que señalan que existe una legislación que establece el uso obligatorio del casco, o la necesidad de portar una licencia de primer grado. Sobre la cuestión del casco, efectivamente no existe en la actual legislación obligatoriedad para su uso; ahora bien, en relación a la necesidad de la licencia de primer grado, lo cierto es que en el país, aunque la bicicleta entra entre los vehículos de “tracción humana” que admiten la generación de licencias estipulados en el artículo 66 de la Ley de Transporte Terrestre, no existe una ruta institucional que permita a los y las ciclistas acceder a este tipo de licencias. En otras palabras, aquel ciudadano o ciudadana que intente acceder a este procedimiento para formalizar su condición de ciclista ante el Estado, es rechazado por los funcionarios por no contar con la ruta institucional para la generación de la misma.

Por otra parte, encontramos la idea persistente de que quienes usan la bicicleta como medio de transporte, solo deberían circular por espacios exclusivos o delimitados para ciclistas. Esto no toma en cuenta la realidad de que la movilidad cotidiana en bicicleta responde a lógicas distintas a los modelos de planificación urbana centrados en el carro que tienen nuestras ciudades.

A su vez, encontramos tweets que hacen explícito deseos de golpear, arrollar o lastimar a ciclistas, justificados por la caracterización de estos como “violentos” “despistados”, “suicidas” e “irresponsables”. Estos discursos reflejan la creencia de que la presencia de ciclistas en el espacio público no es recomendada o admitida.

Por último tenemos el anacrónico pero vigente discurso sobre cómo la bicicleta genera problemas en la salud reproductiva de las mujeres. Esta parece ser apenas la punta del iceberg de los prejuicios asociados y prácticas excluyentes en torno al uso de la bicicleta por parte de mujeres y niñas, que no solo restringen el acceso a este tipo de vehículos sino que las priva de la generación de capacidades de manejo y autonomía en su movilidad.



Usuario: @marcospenVe

@lenin969123 @amyytorres En la zona de la Guaira existe ya la ruta ciclista incluso hacia la ciudad vacacional los caracas, y los ciclistas no la usan (y está en perfecto estado) pero la gente prefiere ir por el área vehicular.



Experiencias de ciclistas y percepción positiva del ciclista/ciclismo:

Opiniones propositivas relacionadas al uso y promoción de la bicicleta como medio de transporte

Afortunadamente, aunque sea una menor porción de los tweets extraídos, en esta sección encontramos la contraparte positiva de los discursos en torno a la bicicleta. En éstos se rechazan las justificaciones de arrollamientos o se argumenta en contra de los discursos que promueven actitudes violentas contra los y las ciclistas que hemos señalado en el apartado anterior.

De tónica igualmente positiva pero al margen de estas discusiones, entre los tweets extraídos existen aquellos que giran en torno a la seguridad, invitando a los conductores a sumarse a la protección del ciclista en la vía. Encontramos también tweets que defienden el derecho de los ciclistas a circular por el espacio público y acceder a la ciudad en su vehículo de la misma manera que un carro o moto.

Promoviendo la etiqueta #UnaBiciUnaVida, usuarios de la red se congregan resaltando la humanidad de quién está detrás del manubrio, ampliando la mirada sobre quiénes son y qué hacen las personas que usan la bicicleta, a la vez que proporcionan consejos para el uso de la bicicleta de manera segura a la hora de circular en la ciudad.



Usuario: @bisiandante

@elcafenoticias Soy ciclista; comencé a leer el artículo con algo de recelo porque pensé, por el encabezado, que hablarían del auge de la bicicleta como algo negativo.. Sin embargo al leerlo lo menos de lo que hablan es de la bicicleta como alternativa a la escasez de gasolina.



Trabajadores móviles digitales:

Involucra la percepción y tratamiento de quienes utilizan la bicicleta como medio de vida.

Durante la pandemia hubo un incremento considerable en la oferta de servicios de delivery en todo el país. El cambio en los hábitos de consumo trajo consigo desarrollos tecnológicos y apertura de oportunidades empresariales antes desconocidas en el territorio. El incremento del uso de bicicleta, la falta de gasolina y las limitaciones en la movilidad generadas por la pandemia fueron las causas que tuvieron como resultado que las calles de distintas ciudades del país se llenarán de personas cuya bicicleta pasó a convertirse en un activo esencial de sus medios de vida⁵² y así transformarse en trabajadores móviles digitales.

El concepto de trabajadores móviles es un concepto perfilado en el Policy Brief: Trabajadores Móviles Digitales en Chile⁵³. Este concepto incluye “conductores/ras por aplicación, repartidores/as por aplicación, profesionales remotos y nómadas digitales”. Se consideran trabajadores “‘Móviles’ pues realizan tareas u ocupaciones que se desarrollan en geografías móviles, no estando sujetas a una localización concreta; y ‘digitales’ pues utilizan Internet y las plataformas digitales como la principal herramienta de trabajo a la cuales se afilian para llevar a cabo tareas encomendadas por una o varias empresas.” Los autores resaltan que “en los casos de conductores/as y repartidores/as por aplicación, el principal recurso es la movilidad de sus cuerpos – o su capacidad de moverse por la ciudad –, mientras que para los “profesionales remotos” y “nómadas digitales” el principal recurso es su formación profesional – o habilidades cognitivas adquiridas en estudios técnico-universitarios”.

El auge de los servicios de delivery fue liderado por emprendimientos locales y, paulatinamente, se incorporaron empresas transnacionales como Pedidos Ya y Yummy Venezuela, las mayores aglomeradoras de trabajadores móviles. Estos trabajadores utilizan sus diferentes medios de transporte (bicicletas, motos y automóviles) para realizar una diversidad de viajes que involucran servicios de logística, traslado de enseres del hogar hasta servicios de ambulancia o mudanza. Esto, en el caso de los y las ciclistas, ha demostrado una capacidad y diversidad de tipos de cargas y pesos que pueden trasladar haciendo uso de la bicicleta regular o de carga y que son reconocidos públicamente por usuarios en Twitter.

52 “Llamamos Medios de Vida a lo que las personas hacen para ganarse la vida. A través de los medios de vida las personas satisfacen sus necesidades y tienen una vida digna en el contexto en el que habitan.” ¿Qué son los MV? - Livelihoods Centre. (s. f.). Recuperado 4 de octubre de 2021, de <https://www.livelihoodscentre.org/es/what-are-lh->

53 Jiron, Paola & Ulriksen Moretti, Constanza & Margarit, Daisy & Milan, Walter. (2021). Policy Brief: Trabajadores Móviles Digitales en Chile. 10.34720/gtsh-gc48.

“Hemos trasladado hasta 120 kg en sacos de cemento y arena en una bicicleta de carga”, nos comenta Ángel López, Director de Ciclovías Maracaibo.

A diferencia de las empresas pequeñas con foco local que hacen explícitos sus modelos de negocios en RRSS, se desconoce cuál es la lógica de ganancia y beneficios para deliverys asociados a las grandes plataformas. Sin embargo la realidad extendida para los y las trabajadoras tanto para empresas locales como con alcance nacional, es que esta forma de empleo es pagada exclusivamente por viajes realizados, por lo que no cuentan con un horario laboral fijo. Esto ubica a los delivery en bicicleta como empleos en esquemas que exteriorizan los costos de operación y se apalancan en la vulnerabilidad laboral de sus trabajadores, carentes de formatos de compensación o beneficios laborales (como contrato colectivo, seguridad social, acceso a servicios médicos o de salud, vacaciones, utilidades) dónde, en algunos casos, además de realizar movimientos de bienes o personas, gestionan casi toda la línea de compra (recepción de tickets, búsqueda de insumos, facturación, entrega y cobro), como es el caso de quienes trabajan en Farmatodo. Según la legislación venezolana actualmente estos trabajos se realizan bajo la figura de la “tercerización”, prohibida en la Ley Orgánica del Trabajo venezolana⁵⁴.

Al respecto, en nuestra investigación encontramos pocos pero contundentes testimonios que reflejan la vulnerabilidad de quienes realizan este tipo de trabajos: “Aquí lo que hago es a punta de trabajo, nada más. Las horas extras son carreras hechas, no se paga por horas. De vacaciones ni hablar, si las tomo perdería dinero y en diciembre, nada que ver. Lo único que puedo recibir es alguna propina de un cliente, pero es raro”⁵⁵. Sin embargo, no existe entre los y las trabajadoras móviles un consenso sobre si se debería o no legislar al respecto, pues muchos consideran que de aplicarse normativas legales y de regularización del oficio, dichos trabajadores podrían poner en riesgo sus fuentes de ingresos.

54 RT. 2021. ¿Reglamentar el oficio de ‘delivery’ en Venezuela? Esto es lo que se sabe de la propuesta de ley. <https://actualidad.rt.com/actualidad/392395-delivery-polemica-propuesta-venezuela-reglamentar-oficio>

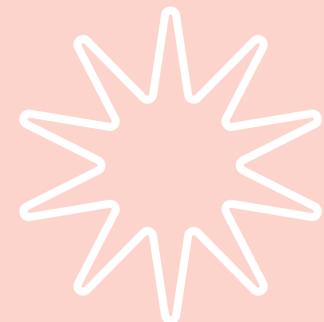
55 ¿Reglamentar el oficio de «delivery» en Venezuela? Esto es lo que se sabe de la propuesta de ley. (2021, mayo 20). RT en Español. <https://actualidad.rt.com/actualidad/392395-delivery-polemica-propuesta-venezuela-reglamentar-oficio>

Al contrario de lo que ocurre en la región latinoamericana con respecto a los trabajadores móviles, en Venezuela quienes se desempeñan en este sector pueden ser profesionales con nivel técnico y universitario, personas que a raíz de la crisis económica y la ausencia de espacios productivos han migrado a esta área de trabajo.

La relación de estos trabajadores móviles digitales con el espacio público es íntima y permanente, pues desarrollan sus actividades productivas haciendo uso de la ciudad mientras transitan por rutas que podrían ser analizadas y atendidas como ciclovías emergentes, reduciendo los riesgos de seguridad vial a los que se exponen constantemente. En Venezuela este fenómeno ha impulsado la incipiente generación de espacios de aparcamiento para bicicletas en centros comerciales y en empresas cuya infraestructura lo permite, como Farmatodo que a mediados del 2020 comenzó la instalación de estacionamientos de bicicleta para favorecer la seguridad de los trabajadores.

Para sumar a las condiciones de riesgo de este trabajo, durante el año 2020 se encontraron reportes de detenciones arbitrarias que incluían el decomiso de bienes y vehículos por parte de órganos de seguridad, específicamente de la Guardia Nacional y policías municipales. “Me detuvieron el sábado. Yo usaba tapabocas, guantes e iba solo. Tenía que realizar una entrega y me la decomisaron, al igual que mi bicicleta. Ya me la devolvieron pero tengo miedo de salir, no sé si me vuelva a pasar lo mismo solo por trabajar”⁵⁶, relató Diego (nombre cambiado a petición del declarante) desde Cumaná, Estado Sucre. Este tipo de abuso de poder se sigue registrando hasta la fecha en diferentes formatos en toda Venezuela y, aunque empresas y trabajadores particulares se movilizan amparados en salvoconductos que validan y justifican sus desplazamientos, la arbitrariedad es el signo preponderante de los cuerpos policiales en Venezuela.

56 Rodríguez, N. (2020, mayo 13). Guardia Nacional detiene a ciclistas en Cumaná: Prohibidas las bicicletas. <https://elestimulo.com/guardia-nacional-detiene-a-ciclistas-en-cumana-prohibidas-las-bicicletas/>



Detenciones arbitrarias

La ciudadanía venezolana ha encontrado grandes trabas en el ejercicio del derecho a la movilidad interna, presentándose como una de ellas las detenciones arbitrarias a usuarias y usuarios de la bicicleta. En nuestro informe hemos recopilado algunos testimonios ocurridos durante el año 2020. Estos testimonios son apenas una pequeña muestra de prácticas que hasta el día de hoy siguen ocurriendo en todo el territorio nacional.

Las restricciones a la movilidad se dan a partir del 16 de marzo a raíz del decreto de Estado de Alarma publicado en la Gaceta Oficial extraordinaria n° 6519. La implementación de este decreto que ha sido extendido en más de once ocasiones, coincidió con una aguda escasez de combustible en el país. Durante varias semanas fue imposible que particulares, transportistas y otros sectores prioritarios pudieran abastecerse, trayendo consigo una ola de preocupaciones respecto a la ya mermada seguridad alimentaria y a las implicaciones de lo que una carestía de combustible generalizada iba a traer a las poblaciones más vulnerables del país, a raíz del potencial encarecimiento de la cadena de costos. Las medidas tomadas por el gobierno nacional para abordar esta situación, estuvieron orientadas a la dolarización del combustible, pasando de estar enteramente subsidiado a cobrarse a precio internacional y a recurrir a la importación del mismo de Irán. Al día de hoy, la escasez de combustible sigue siendo una realidad nacional.

A nivel territorial, las limitaciones de movilidad tuvieron expresiones físicas como la implementación de barreras de concreto y materiales pesados pero improvisados, entre municipios o incluso urbanizaciones, como es el caso del estado Monagas, donde habitantes del sector Tipuro se han enfrentado a bloqueos de tránsito frecuentes impuestos por la policía local entre urbanizaciones cercanas. Esto tuvo como resultado que usuarios de vehículos, motorizados y transportistas vieran impedidas sus rutas de acceso frecuente al tener que tomar vías alternas, usualmente rutas de mayor distancia que las vías convencionales para poder llegar a sus destinos. El acceso a autopistas y vías expresas estuvo permitido solo para personal prioritario y portadores de salvoconducto. Esta fue una práctica que se trató de imponer a peatones y ciclistas, generando alarma y frustración ante la arbitrariedad y la poca comprensión de las formas de habitar en emergencia, la humanitaria y sanitaria.

Por detenciones arbitrarias entendemos a cualquier detención que se realiza sin ninguna base legal o aquellas donde no hay un juicio justo. Esta definición tiene su base legal a nivel internacional en el artículo 9 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, y a nivel



Fotografía Sergio González

nacional en el artículo 44 de la CRBV, estableciendo que “ninguna persona puede ser arrestada o detenida sino en virtud de una orden judicial, a menos que sea sorprendida in fraganti. En este caso será llevada ante una autoridad judicial en un tiempo no mayor de cuarenta y ocho horas a partir del momento de la detención. Será juzgada en libertad, excepto por las razones determinadas por la ley y apreciadas por el juez o jueza en cada caso. (...)”.

Con respecto a las personas que realicen privaciones ilegítimas de libertad de otros, el artículo 175 del Código Penal establece que serán “castigados con prisión de quince días a treinta meses”. G. O. E. N° 5.768 del 13-4-2005.

A continuación se presentan análisis y testimonios de distintas regiones del país, que fueron obtenidos a través de entrevistas que recopilamos de ciclistas y tomadas a través de la revisión de medios. Para resguardar la identidad, seguridad e integridad de las personas colaboradoras, esta información será presentada de forma anónima.

Cumaná

Edo. Sucre

En este territorio se denunciaron varias detenciones a ciclistas. En el mes de mayo de 2020, en esta ciudad se prohibió el transporte entre ciudades y el uso de la bicicleta como práctica deportiva. Para el mes de junio se dictó la prohibición de colas nocturnas por gasolina, y en el mes siguiente se restringió la circulación de transporte público y la de menores de edad a causa del COVID-19.

El 14 de mayo de 2020 Karenly Sánchez, Secretaria del Gobierno del Estado Sucre y el Alcalde de Cumaná Luis Sifontes, aclararon que no existía prohibición del uso de bicicletas como medio de transporte, dejando en claro que si existía prohibición de las prácticas deportivas con las mismas. El énfasis en la prohibición del uso de la bicicleta como práctica deportiva parecía responder al temor causado por las aglomeraciones que estos grupos realizaban en sus puntos de salida; sin embargo, a pesar de estas limitaciones, grupos de ciclistas deportivos siguieron recorriendo la ciudad y manifestando su rechazo a la medida. Lo que llevó a detenciones de vehículos y restricción de la libertad personal a ciclistas.

A raíz de esta situación, el representante de Federación Venezolana de Ciclismo en Sucre, Edgardo Tineo contactó a Julio Barrios Tórres, Comandante de la Zona Operativa de Defensa Integral (ZODI) quién justificó las detenciones como sanciones debido a la violación de la cuarentena social obligatoria.

A pesar de la explícita autorización de los representantes municipales⁵⁷ del uso de la bicicleta como medio de transporte, se pudo conocer casos de detenciones a agricultores que usaban la bicicleta para trasladar sus cultivos desde municipios periféricos hasta la ciudad de Cumaná así como de personas que realizaban trabajos de delivery en bicicleta. Estas actuaciones fueron realizadas por parte de efectivos de la Guardia Nacional de la región, quienes además de retener sus vehículos, retuvieron cargas.

Las muertes de Giuseppe Iorio y Jesús Blanco tuvieron que ocurrir para que la Cámara de Concejales del Municipio Sucre aprobara el 26 de enero del 2021, una ordenanza en favor de la seguridad de los y las ciclistas que transitan en la vía pública. Esta iniciativa fue introducida y liderada por ciclistas de la región como Delfina Bravo, quienes tenían años trabajando en este proyecto. La ordenanza contempla multas para conductores que violen la norma y propone crear conciencia sobre los diferentes usos de la bicicleta como instrumento deportivo o medio de vida.

Número de ciclistas detenidos: 26 según reportes del diario El Estímulo.

Número de ciclistas detenidos: 26 según reportes del diario El Estímulo.

⁵⁷ Según fue reportado por Azulejo Digital en: <https://twitter.com/azulejodigital/status/1260977147029618688>

Fotografía, María Alejandra Sánchez



San Cristobal

Edo. Táchira

De acuerdo con nuestra investigación, el Estado Táchira es uno de los estados con más cultura ciclista en el país. Esto se debe a la importancia que tiene para el territorio la celebración de la popular Vuelta al Táchira, que congrega a cientos de ciclistas profesionales de toda Venezuela y la región.

Pese a esto, durante el año 2020 se observan cientos de denuncias relativas a la detención arbitraria o “preventiva”, así como cobros ilegales para la respectiva devolución de bicicletas de las personas detenidas.

De acuerdo con varios reportes, se pudo conocer que para septiembre del 2020 la Policía del Táchira cobraba una multa de alrededor de 1 millón de Bs (2 USD) para la recuperación de los vehículos incautados. Hasta ese entonces la cifra de retenciones de bicicletas rondaba las 106 unidades confiscadas. La Policía del estado Táchira esgrimía que esta práctica estaba basada en el Decreto Presidencial N° 4.198 –que, sin embargo, no prohíbe expresamente el uso de bicicletas como medio de transporte– y en el incremento del número de personas recorriendo la ciudad de San Cristóbal en horarios no permitidos⁵⁸.

El estado fronterizo del Táchira presenta complejidades de gobernanza que van desde la escasez crónica de combustible hasta el uso y despliegue de la autoridad. Cuenta con una figura en su gobernación representada por Laidy Gómez y una figura de “Protector” que encabeza Freddy Bernal. Las figuras de protectorado en Venezuela representan cargos de libre nombramiento y remoción designados por el presidente de la república y cuyo establecimiento en diversas zonas en el país, sustrae atribuciones, recursos, bienes inmuebles y competencias de los gobiernos regionales de libre elección popular.

Respecto a las detenciones arbitrarias de ciclistas, la gobernadora regional hizo pronunciamientos públicos que instaban a no vetar el uso de la bicicleta como medio de transporte, pues la bicicleta constituía la única alternativa de movilización ante la falta de gasolina. La gobernadora instó a los organismos de seguridad a parar las detenciones arbitrarias en el estado, así como en el corredor deportivo que se encuentra en la avenida Quinimari de San Cristóbal.

Número de ciclistas detenidos: número indeterminado.

⁵⁸ Villanueva, M. (2021, septiembre 17). Hasta 1 millón de Bs pagan de multa por retención de bicicletas: La Prensa Táchira. <https://laprensa-tachira.com/nota/13374/2020/09/hasta-1-millon-de-bs-pagan-de-multa-por-retencion-de-bicicletas>

Mérida

Edo. Mérida

En la ciudad de Mérida los reportes de detenciones arbitrarias comienzan el 10 de abril del año 2020. De acuerdo a un comunicado oficial de PROMEDEHUM “los organismos de seguridad, quienes amparándose en un supuesto decreto emanado desde las oficinas de la Zona Operativa de Defensa Integral (ZODI-Mérida), detuvieron a varios ciudadanos que transitaban en bicicleta y que, para el momento de su detención, buscaban medicinas, compraban alimentos e incluso algunos trabajan como repartidores. La arbitraria detención de estos ciudadanos se realizó pasadas las 10 de la mañana. Estos ciudadanos fueron trasladados a la sede la de Policía Municipal en la Av. Urdaneta, lugar donde había más personas detenidas.”⁵⁸

Al respecto aportamos el testimonio de un ciclista en Mérida que fue testigo y abogado por la defensa de los derechos de los y las ciclistas en la región:

“A la altura del centro comercial las tapias, pie del llano, y frente al aeropuerto donde tienen su oficina de o centro de operaciones de la policía municipal, comenzaron a detener personas en sus bicicletas y llevarlas al comando, para multarlas o detenerlas allí de dos a cuatro o más horas, dándoles una charlas, diciéndoles por qué no deben andar en bicicleta”. Otro día detuvieron a 14 personas en bicicleta, en grupos diferentes. En ninguna ley de tránsito dice que la persona será detenida y mucho menos su vehículo, menos que menos si es un vehículo a tracción de sangre, les dijeron váyanse y vuelvan mañana por sus bicicletas. En la salida de la ciudad de Mérida en la parte norte la Policía nacional Bolivariana (PNB) durante la cuarentena radical no ha permitido el paso de ciclistas, los devuelven, pero no fueron detenidos, pero igual hay discriminación porque las unidades de transporte van a reventar, con la escases de combustible todo se hace muy complicado.”

En esta ciudad se realizaron diferentes procesos de denuncia y promoción de espacios de diálogo entre agrupaciones ciclistas y órganos de seguridad desde la policía municipal hasta representantes del ZODI regional. Según colaboradores, dentro de estas instancias nunca se realizó un compromiso oficial o declaración pública que diera cuenta de la disposición de los entes de eliminar estas prácticas arbitrarias contra usuarios y usuarias de la bicicleta. Asimismo, ciclistas denuncian poca coordinación entre los entes de seguridad municipal y regional, causando confusión entre los habitantes.

Número de ciclistas detenidos: 16

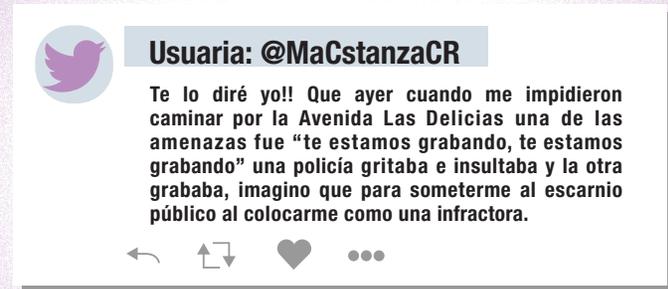
58 Asociación Civil PROMEDEHUM. (2020) “Frente al Covid-19, exigimos preveazca la legalidad”. https://prolibertades.com/wp-content/uploads/2021/08/comunicado_detenciones_arbitrarias_covid19_merida_11_abril_2020.pdf

Maracay

Edo. Aragua

En Maracay la alerta de detenciones arbitrarias fue dada por la Fundación Azul Ambientalista. A través de las redes de la organización se planteó la denuncia de que la policía del estado había detenido a más de 100 ciclistas, reteniendo además sus vehículos. En este estado las detenciones involucran a personas de la tercera edad así como jóvenes. Las localidades con más índices de detenidos son Maracay y Cagua.

Número de ciclistas detenidos: + 100



Fotografía, Jonathan Lara



Otras ciudades



Fotografía, Oscar B. Castillo

En otras regiones del país de las que tenemos constancia de detenciones ciclistas no encontramos cobertura en medios nacionales ni en redes sociales. Sin embargo, podemos afirmar con un alto grado de probabilidad que situaciones como las relatadas en los párrafos anteriores sucedieron en otras entidades territoriales.

Por ejemplo en la ciudad de Caracas logramos recoger el testimonio de un joven que se desplazaba para su trabajo en bicicleta.

“Me sucedió en el mes de septiembre del 2020. Yo venía llegando a mi casa en la Plaza la Concordia, en bicicleta, no traía el tapabocas ese día, a las seis de la tarde me interceptan dos motos con dos parrilleros en cada moto es decir cuatro personas, estaban encapuchados, me comienzan a gritar, que me van a caer a golpes que porque no tengo el tapaboca, me dicen que estoy detenido, yo les digo que no entiendo, y ellos me dicen te montas en el camión cuando volteo se estaba estacionando un camión de la policía y ya había gente allí los policías que eran uniformados a diferencia de estos que no estaban uniformados, estaban vestidos como civiles cuando subo veo que había unas seis personas ahí, me comienzo a preocupar porque yo no tenía tapabocas había un poco de gente y todo el mundo bastante asustado y yo también porque no tenía protección y lo que pensaba era que me podían contagiar.

Una vez me subí, seguimos unas cuadras por la plaza, y empiezan a detener a otras personas, pero a estas si las violentan las agarran por la ropa como si fueran una bolsa de basura y las tiran en el camión, éramos como 17 personas o más ahí montadas hay gente que las golpeaban con un palo que tenían por la cabeza, fue muy violento y pensé lo peor, no sé que nos van a hacer, a dónde nos van a llevar, la gente estaba asustada por ese nivel de violencia yo estaba pensativo para ver cómo salir de esa situación- Al final de eso llegamos a una sede de la PNB que está detrás de la estación del metro de la bandera, allí había unas 30 personas ordenadas por filas, las estaban dando una charla, yo estaba con mi bicicleta no sabía si me la iban a robar, estuvieron allí como 2 horas escuchando sermones, había gente de la policía y del ejército, había gente que pasaba al frente a decir por qué estaban en la calle, los policías se burlaban de ellos, a mí no me tocó pasar al frente sino que yo conversando con uno de los policías, y decidió soltarme, allí agarre mi bici y me fui a mi casa, no me quitaron nada, no me hicieron nada, pero a otros si muy feo, hay gente que si paso un mal rato”

También en Valencia logramos recoger el testimonio de un adulto mayor

“Tomamos la vía de la comandancia de la policía porque íbamos a ver la catedral de San José, cuando íbamos por el puente teníamos que ir todos apretaditos para pasar en ese momento venía una patrulla de la policía y nos tocó la corneta durísimo, cuando nos pasó dijo que nos paráramos, se atravesaron tres policías nos dijeron que fueron a la comandancia nos tuvieron 45 minutos en una charla, nos retuvieron ahí, luego nos dejaron ir, eso fue todo”

En definitiva, la pandemia trajo un elevado número de detenciones arbitrarias a ciclistas en distintas partes del territorio que tuvieron como resultado limitaciones al derecho a la movilidad restringiendo el acceso a otros derechos como el trabajo o la salud. Estás siguieron patrones que demuestran la arbitrariedad de las mismas y que ahora nos encargaremos de describir brevemente

Patrones de detención:

Todas las detenciones realizadas no tenían un marco legal que las sustentase.

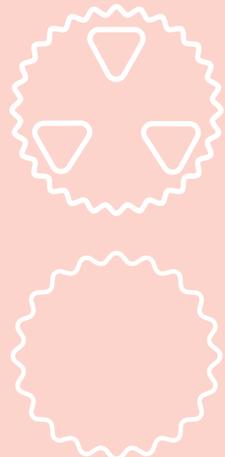
Uso excesivo de la fuerza, poca información sobre la detención, incertidumbre, tratos denigrantes.

En muchos casos las detenciones involucran la captura y posterior traslado de ciclistas a los centros de detención, en vehículos que no contaban con protocolos de bioseguridad o distancia social.

En los centros de detención se realizaban charlas de aproximadamente una hora. En estas charlas se amedrentaba y retenía con la excusa de sensibilizar sobre el virus COVID-19.

Participación de comisiones mixtas de fuerzas policiales (Policías municipales) y cuerpos militares (Guardia Nacional), en prácticas de abuso de poder, detenciones arbitrarias. y retención de vehículos, así como implementar el cobro por la recuperación de bicicletas.

Una práctica frecuente de intimidación por parte de los cuerpos de seguridad estuvo relacionada con la toma de fotografías a usuarios de la bicicleta y periodistas que cubrían las noticias como mecanismo de amedrentamiento.



Imagen, Resonalia. Iteración bicicleta de cuidados



La bicicleta como respuesta

Quando nos referimos a la bicicleta como respuesta queremos decirlo en dos sentidos complementarios. En primer lugar, nos referimos a que el uso de la bicicleta ha sido el medio de transporte en que individualmente, un número creciente de venezolanos ha adoptado para lidiar con el impacto de la emergencia humanitaria en el país, transformando así la bicicleta de solo un instrumento para la recreación a ser nada menos que un activo esencial para el sostenimiento de la vida. En segundo lugar nos referimos a la bicicleta como respuesta a otras preguntas que a nivel colectivo nos impone la realidad económica, climática y social que estamos viviendo globalmente. A escala local y global la bicicleta permite garantizar una movilidad accesible, activa, sostenible, eficiente e independiente de la industria de hidrocarburos.

La bicicleta tiene contribuciones a 12 de los 17 objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. De acuerdo con el World Bicycle Relief Fund⁶⁰ las bicicletas pueden ayudar a las personas a superar barreras de distancia y hacer posible transportar hasta cinco veces más carga en menor tiempo, permite a las familias productoras de alimentos el traslado de productos de la casa al mercado, en regiones donde la inseguridad alimentaria está asociada a retos de distribución, puede ser la fuente más confiable para mejorar el acceso a nutrientes de toda la comunidad. A través del uso de la bicicleta las comunidades tienen mayor acceso a centros de atención médica y medicamentos, y trabajadores de salud pueden acceder a sus lugares de trabajo y atender a más pacientes.

Para estudiantes que viven lejos de sus escuelas, el acceso a bicicletas mejora su récord de asistencia y acceso a conocimiento, esto afecta especialmente a mujeres y niñas, quienes enfrentan retos mucho más grandes que sus compañeros varones al tener que ocuparse de labores de cuidado y mantenimiento del hogar y por ello contar con menos tiempo para dedicarse a cumplir metas personales. A través de la bicicleta las mujeres y niñas pueden realizar tareas como recolectar agua y buscar alimentos de una manera

más rápida y eficiente para poder así asistir a clases.

En definitiva, la bicicleta es un bien productivo que mejora la vida de las personas conectando recursos y comunidades y cuya promoción es muchísimo más económica, accesible, confiable y sostenible a largo plazo para cualquier gobierno que quiera transformar la infraestructura de su país.

En contextos como el nuestro, la bicicleta ha permitido reducir desigualdades en la generación de ingresos, permitiendo a las personas acceder a más y nuevas oportunidades de empleo, tener más libertad para la elección de los mismos, sorteando las dificultades de acceso a causa de las distancias.

En Venezuela, cada vez más personas están incorporando la bicicleta a su vida cotidiana para afrontar el impacto de la emergencia humanitaria. Prueba de esto la encontramos en la encuesta de Diagnóstico Comunitario realizada por HumVenezuela⁶¹ el pasado mes de mayo. En el estudio fueron encuestadas 4.567 personas que ofrecieron información sobre la situación de sus grupos familiares y sus miembros, pudiendo de esta manera recolectar información de más de 16.000 personas en 17 estados del país. Este trabajo afirma que 2,7% de los encuestados utiliza la bicicleta para abastecerse de alimentos, 2,8% para buscar agua, 1,4% para buscar medicinas, 0,7% para desplazarse a centros de salud y 0,9% para desplazarse a la escuela. Estos números nos permiten empezar a cuantificar una realidad que vemos cada vez más en las calles de Venezuela: más y más personas haciendo uso de la bicicleta para satisfacer sus necesidades básicas.

Parte decisión, parte imposición por la realidad socio-económica, la adopción de la bicicleta es, por un lado, expresión de cambios adaptativos en los patrones de movilidad de los Venezolanos, y por otro lado, una ventana a imaginarnos como la adopción de la misma puede facilitar el acceso a necesidades básicas, darle sostenibilidad a las estrategias de resiliencia ante la crisis y elevar la calidad de la vida de las personas.

Estos datos también plantean interrogantes acerca de maneras de optimizar la movilidad cotidiana de las personas y, sobre todo, formas en las que podemos y debemos innovar para aportar más dignidad a sus trayectos.

Ante estos retos es urgente la incorporación de una visión de género que permita visitar la bicicleta como vehículo a través del diseño industrial centrado en las mujeres y plantearnos maneras en la que esta pueda servir y resultar atractiva para quienes no sólo realizan traslados en ella sino también labores de cuidado a niños, niñas, personas en dependencia y adultos mayores. Un dato reciente muestra que las niñas adolescentes dedican 15 horas al día a labores de cuidado⁶². En este sentido, los pocos análisis que se han hecho en relación con las cargas de cuidado dentro del país, sitúan a las mujeres y niñas en una situación particular de desventaja: si no se comprende la dimensión invisible que implica el mantenimiento y reproducción de la vida, las respuestas tanto de los gobiernos nacionales y locales, como de agencias de cooperación, no serán suficientes.

En general, las mujeres realizan más viajes no relacionados con el trabajo, cómo hacer tareas asociadas al mantenimiento del hogar, y es más probable que viajen con niños y ancianos. Por tanto, pero no exclusivamente

por ello, recorren distancias más cortas y dentro de un área geográfica más restringida; hacen más viajes (con varias paradas) y dependen más del transporte público. Las mujeres también viajan a velocidades más bajas y gastan un mayor porcentaje de los ingresos en transporte que los hombres, lo que limita su acceso a determinadas áreas de empleo⁶³.

Este elemento de trabajo y estudio es un horizonte que nos ocupa y nos entusiasma, porque sabemos que las brechas que enfrentan las mujeres para acceder a medios de transporte como la bicicleta están asociadas a estigmas simbólicos como la preservación de la virginidad, y también a limitaciones prácticas donde sus responsabilidades cotidianas complejizan sus trayectos y son incompatibles con la capacidad de carga, velocidad o elementos de seguridad que las bicicletas convencionalmente poseen.

Esta reflexión se extiende a formatos de transporte que faciliten el traslado a grupos de personas, especialmente asociado al transporte de niños, niñas y adolescentes a sus lugares de estudio, así como el transporte de trabajadoras esenciales como enfermeras y maestras.

⁶⁰ World Bicycle Relief. (2018) Mobility And The Sustainable Development Goals. <https://worldbicyclerelief.org/wp-content/uploads/2019/11/World-Bicycle-Relief-Mobility-and-the-SDGs-3.pdf>

⁶¹ HumVenezuela | Complex Humanitarian Emergency in Venezuela. (s. f.). Recuperado 12 de octubre de 2021, de <https://humvenezuela.com/en/inicio/>

⁶² El tiempo que dedican las mujeres al cuidado familiar y su impacto en la pobreza de los hogares. (2020, agosto 26). Asociación Venezolana para una Educación Sexual Alternativa. <https://avesa.blog/2020/08/26/el-tiempo-que-dedican-las-mujeres-al-cuidado-familiar-y-su-impacto-en-la-pobreza-de-los-hogares/>

⁶³ Improving women's mobility: It's not just about the quality of buses. (2018, diciembre 21). <https://blogs.worldbank.org/transport/improving-women-s-mobility-it-s-not-just-about-quality-buses>

Mas allá de la Emergencia Humanitaria Compleja

La pandemia por el COVID-19 trajo consigo cambios en nuestros desplazamientos que se extenderán en el tiempo como mecanismo de protección y resguardo ante el virus. Los desplazamientos a pie y en bicicleta en todo el mundo han aumentado pues disminuyen la posibilidad de contagio en relación a los abarrotados transportes públicos en nuestras ciudades.

El aumento en el uso de la bicicleta es un fenómeno global⁶⁴ que ha puesto de manifiesto la falta de infraestructura para este medio de transporte en todo el mundo. “El impacto en la baja de la demanda de transporte que actualmente alcanza niveles de entre un 50 y 80 por ciento se extenderá más allá de la pandemia, por lo que resulta un momento inmejorable para permanecer con nuevos hábitos de movilidad sustentable siempre y cuando se garanticen la seguridad vial a través de medidas de infraestructura y control de velocidades.”⁶⁵

Desde esta perspectiva es necesario recordar y enfatizar que la promoción de la bicicleta no es una estrategia del subdesarrollo, al contrario es una vía sobre la cual muchas naciones del mundo están centrado sus políticas de desarrollo sustentable, permitiendo la

64 Chan, D. S. A. K. (2020, junio 14). Pandemic leads to a bicycle boom, and shortage, around world. CP24. <https://www.cp24.com/news/pandemic-leads-to-a-bicycle-boom-and-shortage-around-world-1.4983751>

65 Lanza, I. (s. f.). Pandemia de coronavirus: ¿la oportunidad definitiva para la bicicleta en América Latina? | DW | 03.06.2020 [Entrevista]. Recuperado 12 de octubre de 2021, de <https://www.dw.com/es/pandemia-de-coronavirus-la-oportunidad-definitiva-para-la-bicicleta-en-am%C3%A9rica-latina/a-53676128>

reconfiguración de ciudades y barrios a escalas humanas e interconectadas por ciclovías junto a sistemas que facilitan y promueven la intermodalidad.⁶⁶

Esta reconfiguración de nuestros territorios en torno a la bicicleta puede traer beneficios en distintos frentes. Contribuye a crear mayor justicia social, permitiendo que la mayoría de la población acceda a formas de movilidad más seguras y equitativas, generando independencia a personas con discapacidad y movilidad reducida, reduciendo niveles de contaminación sónica y de generación de dióxido de carbono, mejorando la seguridad vial y reduciendo considerablemente el riesgo de desarrollar enfermedades no transmisibles como diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras.

En conclusión, la bicicleta puede ser una herramienta fundamental para paliar las consecuencias en la movilidad de la crisis sanitaria y humanitaria por la que pasa Venezuela, y también su promoción una herramienta para proyectar y definir el futuro de la movilidad y el desarrollo y la vida dentro del territorio nacional a futuro.

66 These 8 cities around the world are putting their focus on biking and walking—Not cars. (2021, julio 16). Ideas.Ted.Com. <https://ideas.ted.com/these-cities-around-the-world-are-focusing-on-biking-and-walking-instead-of-cars/-coronavirus-la-oportunidad-definitiva-para-la-bicicleta-en-am%C3%A9rica-latina/a-53676128>



Fotografía, Malu Valerio



Rodada Retro Bicicultura, El Calvario, junio 2021, foto Jonathan Lara

Recomendaciones

Para los gobiernos locales, regionales y el Estado Venezolano:

■ Repensar los paradigmas de gobernanza y planificación urbana, para fortalecer y revalorizar el rol de las comunidades locales en el desarrollo político, económico y social de la nación, en reconocimiento de las necesidades urgentes que enfrentan estas ante la emergencia humanitaria y el impacto específico que tienen las restricciones de tránsito generadas por el COVID-19 en cada una de ellas de manera diferenciada.

■ Invertir en infraestructura para apoyar el desarrollo del ciclismo urbano, que abarque el desarrollo de ciclovías de emergencia proporcionando espacio y seguridad a ciclistas en toda Venezuela que se encuentran desprotegidos y en peligro permanente en el tránsito de sus rutas cotidianas.

■ Estrechar lazos e incluir en cualquier discusión sobre la temática del ciclismo urbano a ciclistas pertenecientes a las comunidades locales, promoviendo procesos de reconocimiento de capacidades existentes de estos grupos así como instancias para recopilar, difundir y construir conocimiento que contribuya al diseño de propuestas centradas en las necesidades de las comunidades locales y basada en la experiencia. Así mismo sumar en planes y potenciales desarrollos urbanísticos a expertas ingenieras, urbanistas y arquitectas que han elaborado conocimiento en torno al fenómeno del ciclismo urbano en ciudades como Caracas⁶⁷ y Valencia.⁶⁸

■ Realizar consultas públicas que permitan identificar las necesidades y retos que enfrentan los y las trabajadoras móviles digitales, facilitando la generación de legislaciones que resguarden sus derechos laborales sin perjudicar o poner en riesgo sus fuentes de empleo.

■ Designar autoridades municipales especializadas en transporte urbano y sensibilizadas con el ciclismo urbano, dedicadas a la observación, fomento y ejecución de medidas afirmativas para la movilidad en bicicleta.

■ Generar campañas de conciencia y seguridad vial que atiendan la alta incidencia de hechos viales en nuestro país, incorporando un enfoque de género que aborde las consecuencias de la masculinidad tóxica⁶⁹ en los alarmantes índices de accidentes viales y enfatizando en la seguridad de peatones y ciclistas.

■ Garantizar la aplicación del código penal a funcionarios que persistan en prácticas de privación ilegítima de la libertad de ciclistas.

■ Promover la creación de zonas 30 en entornos urbanos.

■ Priorizar el refinanciamiento y adjudicación de recursos a la Cámara Venezolana de la Industria de Bicicletas y Afines.

⁶⁷ Realización Colectiva durante el curso "Implementación de estrategias para la inclusión de ciclovías en las ciudades venezolanas", (2018). Ciclovías de emergencia Caracas. [Mapa].

⁶⁸ Villegas, I., & Farias, B. (2020). Planificación y Diseño de ciclovías urbanas. Experiencia en el Área Metropolitana de Valencia (AMV), Venezuela. Revista INGENIERÍA UC, 27(1), 91-101.

⁶⁹ "El 83% de la población de occisos por hechos viales son hombres." Santos, C. (2017). V informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela (V). A.C Paz Activa.

Para organizaciones de la sociedad civil promotoras de ciclismo urbano y otras implicadas en la promoción de la bicicleta:

Fotografía, Alejandro Andrade



- Promover la generación de registros unificados para cuantificar la realidad de los y las ciclistas en el país, de tal manera de superar los errores en la sub numeración de hechos que involucran la seguridad, bienestar y ejercicio de la movilidad libre para ciclistas.
- Tomar en cuenta que por la escala e impacto multidimensional de la emergencia humanitaria en nuestros territorios, es necesaria la generación de datos desagregados que permitan dimensionar la realidad cotidiana de los y las ciclistas para planificar, implementar y evaluar acciones que den respuesta a necesidades concretas y urgentes.
- Proponer y fomentar espacios diversos y multidisciplinarios de intercambio entre organizaciones de ciclistas urbanos junto con clubes deportivos, federaciones regionales de ciclismo y organizaciones de la sociedad civil con incidencia en sus territorios.
- Desarrollar relaciones estratégicas con alcaldías para la promoción de agendas institucionales.
- Levantar la discusión respecto a la promoción de un registro único de bicicletas así como la actualización y cumplimiento de la normativa de tránsito respectiva a la generación de licencias de primer grado.
- Priorizar instancias de mejoramiento profesional en derechos humanos y perspectiva de géneros.
- Generar espacios intencionales que construyan capacidades de conducción en mujeres y niñas y enfatizen en las características de empoderamiento de la bicicleta, alejandola de mitos sobre la salud sexual y reproductiva de las mujeres.
- Financiar y apoyar proyectos de investigación, biciescuelas, programas de rutas compartidas y sistemas para compartir bicicletas, así como proyectos con enfoque de género orientados a la generación de rutas seguras para mujeres y niñas que contribuyan a la superación de las brechas de movilidad generadas en las crisis.

Bibliografía

Centro de Derechos Humanos de la Universidad Católica Andrés Bello. 2020. La protección de los derechos humanos durante y después de la COVID-19. Véase en: https://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/SP/COVID/Academics/Cuestionario_Venezuela.docx

Acceso a la Justicia. 2020. Constitucionalidad de la sexta prórroga del decreto de estado de alarma por la Covid-19. Véase en: <https://accesoalajusticia.org/constituciondad-de-la-sexta-prorroga-del-decreto-de-estado-de-alarma-por-la-covid-19/>

Alonso, J. (2020). Pandemia de coronavirus: ¿la oportunidad definitiva para la bicicleta en América Latina? DW. Véase en: <https://www.dw.com/es/pandemia-de-coronavirus-la-oportunidad-definitiva-para-la-bicicleta-en-am%C3%A9rica-latina/a-53676128>

Asociación Civil PROMEDEHUM. (2020) "Frente al Covid-19, exigimos preveza la legalidad". https://prolibertades.com/wp-content/uploads/2021/08/comunicado_detenciones_arbitrarias_covid19_merida_11_abril_2020.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo (2015). Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para Impulsar el uso de la Bicicleta. Véase en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo (2015). Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para Impulsar el uso de la Bicicleta. Véase en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

Because Bogotá. 2018. Cycling in Bogotá: Meet the man driving the Mayor's plan. Véase en: [http://www.delaneyturner.com/cycling-in-bogota/Bobbio, B. \(2015b\). El tiempo de los derechos. Editorial sistema. http://repositoriocdpd.net:8080/handle/123456789/824](http://www.delaneyturner.com/cycling-in-bogota/Bobbio, B. (2015b). El tiempo de los derechos. Editorial sistema. http://repositoriocdpd.net:8080/handle/123456789/824)

CODHEZ. 2020. En Maracaibo es Urgente Promover Políticas Públicas para el Ciclismo Urbano. Véase en: <http://codhez.org/noticias/384-en-maracaibo-es-urgente-promover-politicas-publicas-para-el-ciclismo-urbano.html>

Centro de Derechos Humanos de la Universidad Católica Andrés Bello. 2020. La protección de los derechos humanos durante y después de la COVID-19. Véase en: https://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/SP/COVID/Academics/Cuestionario_Venezuela.docx

Chan, D. S. A. K. (2020, junio 14). Pandemic leads to a bicycle boom, and shortage, around world. CP24. <https://www.cp24.com/news/pandemic-leads-to-a-bicycle-boom-and-shortage-around-world-1.4983751>

Ciudad MCY. 2020. Gobierno Bolivariano de Aragua Publicó En Gaceta Extraordinaria Medidas para el Cumplimiento de la Cuarentena Radical. Véase en: <http://ciudadmcy.info/ve/?p=111429>

Climate Analysis Indicators Tool. 2017. <http://cait.wri.org/>

Codhez. 2021. Informe de Seguridad Alimentaria del Zulia 2020. <https://codhez.org/6-de-cada-10-hogares-zulianos-come-una-vez-o-nada-en-todo-el-dia-entre-una-y-cuatro-veces-a-la-semana/>

Comisión Nacional Mexicana de Derechos Humanos (2016). Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos. Véase en: <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

Copenhagenize Index. 2019. The Most Bicycle-Friendly Cities of 2019. Véase en: <https://copenhagenizeindex.eu/>

Corte Interamericana de Derechos Humanos. 2004. Caso Ricardo Canese Vs. Paraguay. Fondo, Reparaciones y Costas.

El Estímulo. 2020. Prohibidas las bicicletas, policía detiene a ciclistas en Maracay. Véase en: <https://elestimulo.com/prohibidas-las-bicicletas-policia-detiene-a-ciclistas-en-maracay/>

El Mundo. 2020. La falta de gasolina provoca protestas y revienta la cuarentena en Venezuela. Véase en: <https://www.elmundo.es/internacional/2020/04/17/5e9843cbfdddf-2c848b4591.html>

El Pitazo. 2020. Ciclista muere al ser arrollada por camión en Maracaibo. Véase en: <https://elpitazo.net/sucesos/zulia-ciclista-muere-tras-ser-arrollada-por-camion-en-maracaibo/>

El tiempo que dedican las mujeres al cuidado familiar y su impacto en la pobreza de los hogares. (2020, agosto 26). Asociación Venezolana para una Educación Sexual Alternativa. <https://avesa.blog/2020/08/26/el-tiempo-que-dedican-las-mujeres-al-cuidado-familiar-y-su-impacto-en-la-pobreza-de-los-hogares/>

Encuesta Nacional de Condiciones de Vida. 2021. (Coordinadora) Anitza Freitez. Universidad Católica Andrés Bello

Fundación Mapfre (2009). Guía del Ciclista. Véase en: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/guia-ciclista-castellano_tcm1069-222042.pdf

GACETA-DECRETO-ESTADO DE ALARMA-12-05-2020-GOE-6.535. Véase en: https://es.scribd.com/document/461429132/GACETA-DECRETO-ESTADO-DE-ALARMA-12-05-2020-GOE-6535-1-pdf#from_embed

GACETA-DECRETO-ESTADO DE ALARMA-12-05-2020-GOE-6.535. Véase en: https://es.scribd.com/document/461429132/GACETA-DECRETO-ESTADO-DE-ALARMA-12-05-2020-GOE-6535-1-pdf#from_embed

Gobernación del Táchira denunció «detenciones arbitrarias» de ciclistas en Quinimari, San Cristóbal. (2020, septiembre 5). Todos Ahora. <https://www.todosahora.com/destacado/>

<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Informe%20de%20situaci%C3%B3n%20-%20Venezuela%20-%20Agosto%202020%20-%2012%20oct%202020.pdf>

Organización Panamericana de la Salud - Organización Mundial de la Salud. 20gubernacion-del-tachira-denuncio-detenciones-arbitrarias-de-ciclistas-en-quinimari-san-cristobal/

González Placencia, L. A. (2017, octubre 24). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. 2011-2012 [Libro]. ISBN: No tiene; IJ. <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/id/4674>

González Placencia, L. A. (2017, octubre 24). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. 2011-2012 [Libro]. ISBN: No tiene; IJ. <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/id/4674>

Herrera, C. (2020). La Bicicleta en Venezuela, Retos y Oportunidades. Debates IESA. Véase en: <http://www.debatesiesa.com/la-bicicleta-en-venezuela-retos-y-oportunidades/>

HumVenezuela | Complex Humanitarian Emergency in Venezuela. (s. f.). Recuperado 12 de octubre de 2021, de <https://humvenezuela.com/en/inicio/>

HumVenezuela. (2021). Los hogares venezolanos cuentan hasta la última gota de agua. <https://humvenezuela.com/reportaje-3-los-hogares-venezolanos-cuentan-hasta-la-ultima-gota-de-agua/>

INRIX. 2019. INRIX 2019 Global Traffic Scorecard. Véase en: <https://inrix.com/scorecard/>

ITDP México, & I-CE (2011). Manual Integral de Movilidad Ciclista para Ciudades Mexicanas. Ciclociudades (Vol. V, pp. 47-61). México: ITDP.

Improving women's mobility: It's not just about the quality of buses. (2018, diciembre 21). <https://blogs.worldbank.org/transport/improving-women-s-mobility-it-s-not-just-about-quality-buses>

Infobae. 2020. Estos cinco proyectos de ley podrían cambiar para siempre el uso de la bicicleta en Colombia. Véase en: <https://www.infobae.com/america/colombia/2020/10/31/estos-cinco-proyectos-de-ley-podrian-cambiar-para-siempre-el-uso-de-la-bicicleta-en-colombia/>

Lanza, I. (s. f.). Pandemia de coronavirus: ¿la oportunidad definitiva para la bicicleta en América Latina? | DW | 03.06.2020 [Entrevista]. Recuperado 12 de octubre de 2021, de <https://www.dw.com/es/pandemia-de-coronavirus-la-oportunidad-definitiva-para-la-bicicleta-en-am%C3%A9rica-latina/a-53676128>

Ley Orgánica del Poder Público Municipal. Véase en: https://vlexvenezuela.com/vid/ley-organica-poder-publico-851593041?_ga=2.244239495.304497929.1607509215-681407547.1607509215

Madariaga, I. S., & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: Nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>

Montezuma, R. (2015). *Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación*. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Véase en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

Observatorio Ciudadano de Movilidad Urbana, Sustentable y Segura (2020). *Bicicleta en Venezuela: Repensando la Movilidad*. Véase en: <https://esriven.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/c12804b0f89f45b7be113e36981eecac>

Oficina de las Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios (2020). *Informe de Situación. Venezuela - Agosto 2020*. Véase en: 20. La bicicleta, movilización segura y saludables tiempos de COVID-19. Véase en: <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>

Organización de Estados Americanos. 1969. *Convención Americana de Derechos Humanos*. Véase en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm

Organización de las Naciones Unidas. 1948. *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Véase en: <https://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/>

Organización de las Naciones Unidas. 1966. *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*. Véase en https://www.ohchr.org/documents/professionalinterest/ccpr_sp.pdf

Pardo, C., Caviedes, Á.; Calderón Peña, P. (2013). *Estacionamientos para bicicletas. Guía de elección, servicio, integración y reducción de emisiones*. Bogotá: Despacio & ITDP. Véase en <http://despacio.org/2013/11/29/guia-de-estacionamientos-de-bicicleta/>

Realización Colectiva. (2018). *Ciclovías de emergencia Caracas*. [Mapa].

Reuters. 2020. *Las bicicletas usadas salen al ruedo en la crisis de gasolina de Venezuela*. Véase en: <https://br.reuters.com/article/venezuela-bicicletas-idLTAKBN239250>

Rodríguez, N. (2020, mayo 13). *Guardia Nacional detiene a ciclistas en Cumaná: Prohibidas las bicicletas*. <https://elestimulo.com/guardia-nacional-detiene-a-ciclistas-en-cumana-prohibidas-las-bicicletas/>

RunRunEs. 2020. *Bicidelivery: Sobrevivir en Pandemia Pedaleando*. Véase en: <https://runrun.es/rr-es-plus/419637/bicidelivery-sobrevivir-en-pandemia-pedaleando/>

Santos, C. (2017). *V informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela (V)*. A.C Paz Activa. <http://seguridadvial.org.ve/wp-content/uploads/2017/11/V-Informe-2016-WEB.pdf>

Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2017). *Manual del Ciclista*. Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura. Véase en: https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/manual_ciclista_4_0.pdf

Sibilski, L.; Targa, F. (2019). *La Cultura del Ciclismo Urbano en América Latina: ¿Un Modelo para otras Regiones?* Banco Mundial. Véase en: <https://blogs.worldbank.org/es/transport/la-cultura-del-ciclismo-urbano-en-america-latina-un-modelo-para-otras-regiones>

These 8 cities around the world are putting their focus on biking and walking—Not cars. (2021, julio 16). *Ideas.Ted.Com*. <https://ideas.ted.com/these-cities-around-the-world-are-focusing-on-biking-and-walking-instead-of-cars/>
Tradex. 1998. *GACETA-DECRETO-2.542-26-06-1998-GOE-5.240*. Véase en: <https://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2019/06/Reglamento-de-la-Ley-de-Tr%C3%A1nsito-Terrestre-1998.pdf>

Transparencia Internacional. 2020. *Cuarentena, ¿Aislamiento social como anillo al dedo?* Véase en: <https://transparencia.org.ve/project/cuarentena-aislamiento-social-como-anillo-al-dedo/>

Villanueva, M. (2021, septiembre 17). *Hasta 1 millón de Bs pagan de multa por retención de bicicletas: La Prensa Táchira*. <https://laprensatachira.com/nota/13374/2020/09/hasta-1-millon-de-bs-pagan-de-multa-por-retencion-de-bicicletas>

Villegas, I., & Farias, B. (2020). *Planificación y Diseño de ciclovías urbanas. Experiencia Área Metropolitana de Valencia (AMV), Venezuela*. *Revista INGENIERÍA UC*, 27(1), 91-101.

World Bicycle Relief. (2018) *Mobility And The Sustainable Development Goals*. <https://worldbicyclerelief.org/wp-content/uploads/2019/11/World-Bicycle-Relief-Mobility-and-the-SDGs-3.pdf>

¿Qué son los MV? - *Livelihoods Centre*. (s. f.). Recuperado 4 de octubre de 2021, de <https://www.livelihoodscentre.org/es/what-are-lh->

¿Reglamentar el oficio de «delivery» en Venezuela? Esto es lo que se sabe de la propuesta de ley. (2021, mayo 20). *RT en Español*. <https://actualidad.rt.com/actualidad/392395-delivery-polemica-propuesta-venezuela-reglamentar-oficio>

