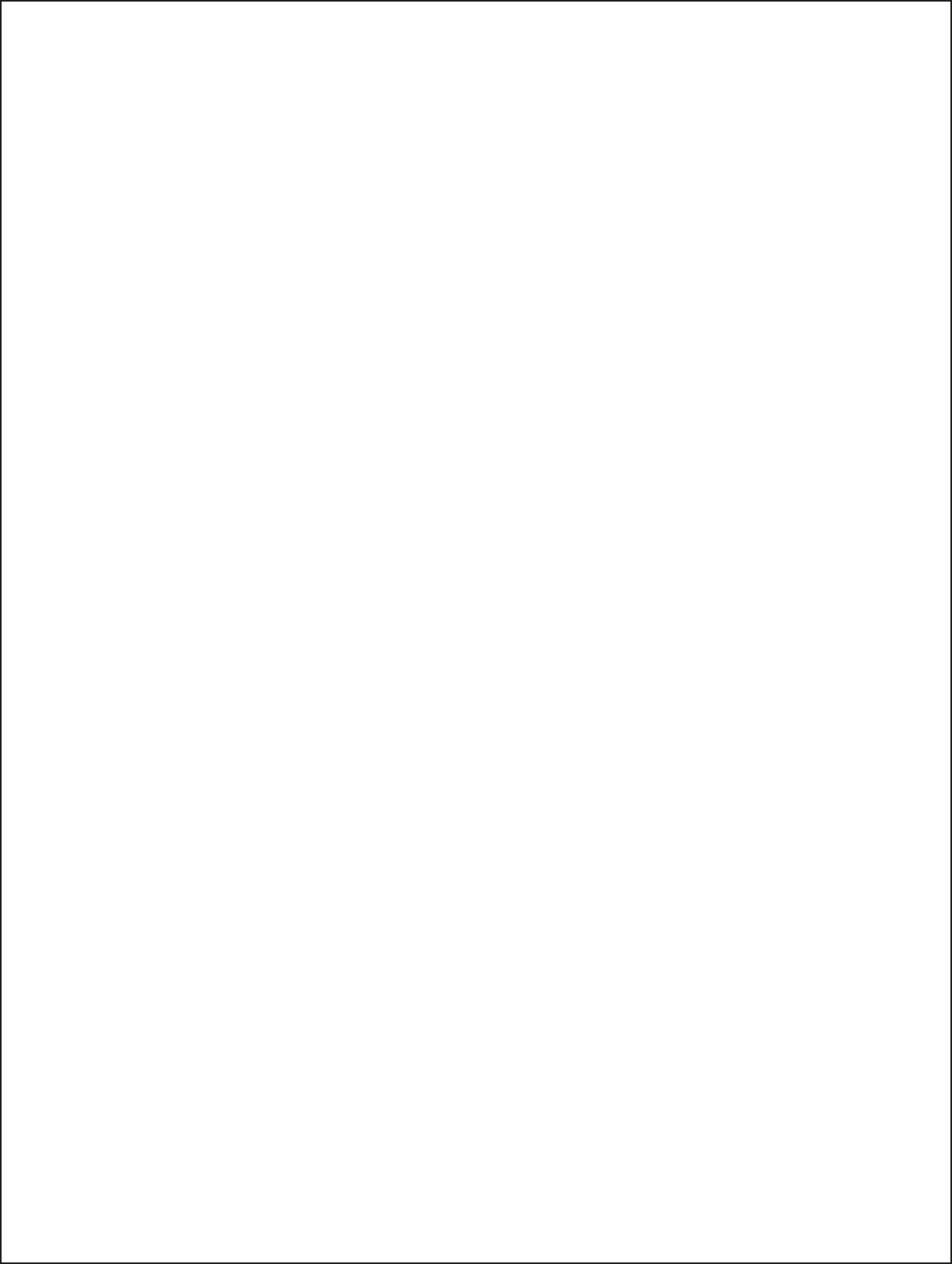


#Comunicemos la bicicleta



2023

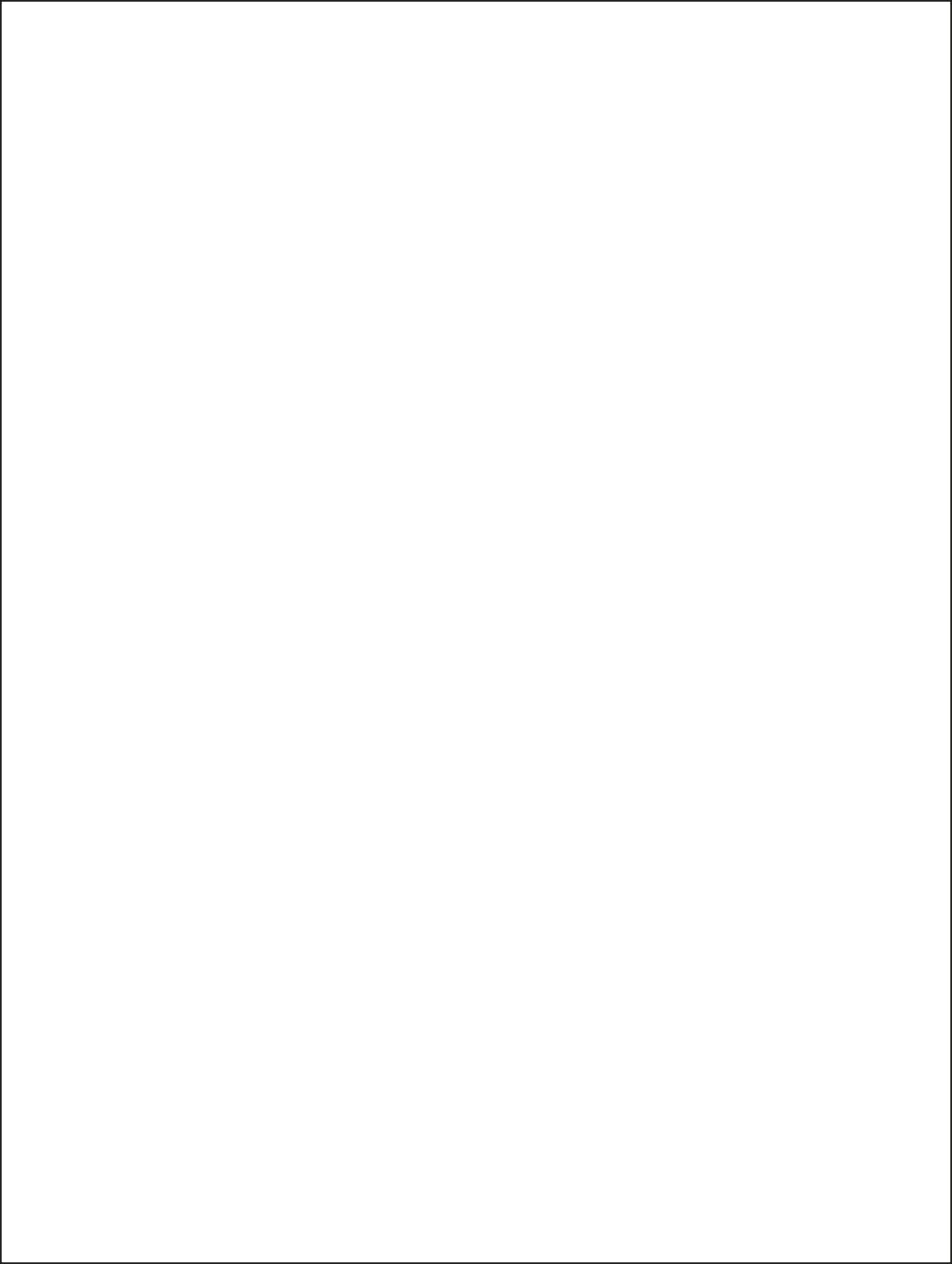


Sistematización Bici Foro Cochabamba 2023

Organizadores:



BICI FORO COCHA



Título

Sistematización del Bici Foro Cochabamba 2023

Sistematización

Jhoselin Luizaga Luizaga

Andrea Vargas Elio

Yumy Velásquez López

Diseño de portada y contraportada

Richard Mamani Callisaya

Revisión

Abigail Roque Miranda

Richard Mamani Callisaya

Dennis García Serhan

Ilze Monasterio Zabala

Depósito legal:

Esta publicación ha contado con el apoyo de
CIUDADANÍA y Pan para el Mundo.



Contenido

Resumen	5
Introducción.....	5
Antecedentes.....	6
Metodología.....	12
1. Primera Jornada.....	14
1.1. Agenda resiliente y propuesta metropolitana de ciclovías.....	14
1.2. Escala Municipal Municipio de Cochabamba Plan Maestro, fines y avances.....	17
1.3. Las ciclovías en la llajta reseña de los proyectos de infraestructura ciclista para el municipio de Cochabamba.....	22
1.4. El Comité de la Bicicleta de Cochabamba: Proyectos y aportes para la consolidación de ciclovías.....	24
1.5. Ley de bicitransporte: Propuestas y reformas necesarias desde una visión metropolitana.....	28
1.6. Propuesta de foto infracción.....	32
1.7. BiciDatos: Avances y desafíos.....	41
1.8. Cicloturismo.....	47
1.9. Bicicleta y salud.....	49
1.10. Conversatorio de Movimientos Ciclistas.....	51
2. Segunda Jornada.....	56
2.1. Diagnóstico ambiental en las áreas metropolitanas de Bolivia. Percepciones, actitudes y prácticas de ciudadanía ambiental en las áreas metropolitanas de Bolivia.....	56
2.2. Ciudadanía en Ruedas: Prácticas de Bicilogística en Bolivia.....	60
2.3. Bici emprendimientos. Experiencias de electromovilidad de bajo costo en la logística de última milla.....	63
2.4. Importancia del transporte activo en la sostenibilidad del ecosistema urbano.....	68
3. Caravana ciclista del Bici Foro.....	72
4. Conclusiones.....	73
5. Situación actual de la movilidad ciclista en Cochabamba desde el 1er BICIFORUM Bolivia 2018.....	78
6. Desafíos a corto, mediano y largo plazo en torno a la movilidad ciclista.....	80
7. Manifiesto de la bicicleta de Cochabamba.....	81
8. Resultados y logros.....	90
9. Lecciones Aprendidas.....	90
10. Recomendaciones.....	92
Enlaces.....	93

Resumen

El Bici Foro Cochabamba fue un evento ciclista llevado a cabo el 8 y 9 de septiembre del 2023 en ambientes de la Universidad Mayor de San Simón del Departamento de Cochabamba, con el propósito de visibilizar la importancia del uso de la bicicleta como bien común y medio de transporte sostenible.

El evento consistió en una serie de presentaciones en torno a 5 ejes temáticos relacionados a la movilidad ciclista: Infraestructura, Gobernanza, Desarrollo Sostenible, Medio ambiente y Salud, y Cultura y participación social.

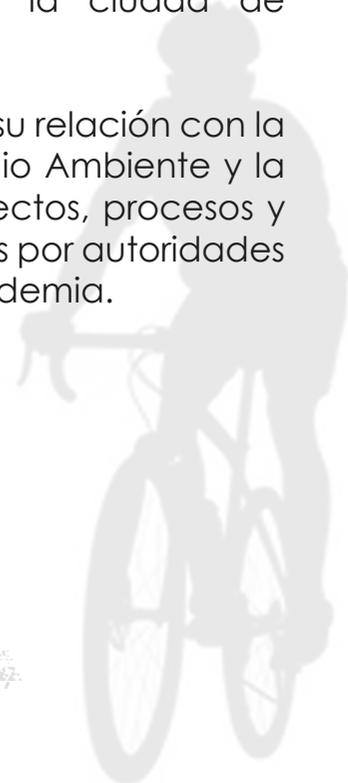
Posterior a cada presentación, se generaron debates y posibles propuestas de solución a las problemáticas identificadas de la movilidad ciclista en Cochabamba. Ambas cuestiones dieron como resultado el “Manifiesto de la Bicicleta de Cochabamba”, que expresa el pensar de la comunidad ciclista y establece una serie de lineamientos y compromisos para mejorar la movilidad ciclista en la metrópoli de Cochabamba a corto, mediano y largo plazo.

En el presente documento de sistematización se describe el proceso de Bici Foro Cochabamba durante 2 jornadas completas, donde los actores involucrados contribuyeron con reflexiones y aportes para repensar la movilidad ciclista en nuestras ciudades.

Introducción

La sistematización del Bici Foro Cochabamba es un documento que describe el desarrollo del encuentro ciclista realizado el 8 y 9 de septiembre del 2023 en el auditorio Brownie Mostajo de la Facultad de Arquitectura y Ciencias del Hábitat de la Universidad Mayor de San Simón en la ciudad de Cochabamba.

El evento se centró en la reflexión en torno a la bicicleta y su relación con la Infraestructura, el Desarrollo Sostenible, la Gobernanza, el Medio Ambiente y la Salud, y la Cultura y la Participación Social. Presentando proyectos, procesos y avances de la movilidad ciclista en Cochabamba, desarrollados por autoridades públicas, colectivos ciclistas, emprendimientos ciclistas y la academia.



Antecedentes

Hace 24 años, en 1999, Cochabamba marcó un hito al celebrar el primer Día del Peatón y la Bicicleta, una iniciativa que posteriormente se extendió a todos los departamentos de Bolivia en los últimos 10 años.

Posteriormente, con la motivación de incidir en movilidad ciclista, entre el 29 y 30 de junio de 2018, diversas organizaciones civiles, instituciones públicas y privadas, gobiernos municipales y colectivos ciclistas a nivel nacional se unieron para llevar a cabo el Primer Biciforum Bolivia. Este primer evento nacional estableció un análisis situacional del uso de la bicicleta en el país. También planteó propuestas concretas relacionadas con la gestión ambiental y el fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte. En dicho evento, se acordó dar continuidad a este esfuerzo colaborativo con la organización de futuros Biciforos, consolidando así una plataforma nacional y local en las ciudades bolivianas para el diálogo y la acción en pro de la movilidad ciclista sostenible.

Como resultado directo de la primera iniciativa, entre el 8 y 9 de septiembre de 2023, se desarrolló el Bici Foro Cochabamba 2023. Una iniciativa colaborativa a cargo de:

Representante	Organización
Alejandro Esprella Gómez	Distrito Scout - Plataforma Boliviana de Acción frente al Cambio Climático
Litzy Gutiérrez Jarillo	Briz
Ilze Monasterio Zabala Carla Urquidi Anaya	Ciudadanía Bolivia
Abigail Roque Miranda	BiciDatos
Richard Mamani Callisaya Claudia Silva Claros	Taller de Acupuntura Urbana - Martadero
Dennis García Serhan	Coordinadora de Ciclistas Cochabamba
Javier Molina Anzoleaga	Masa Crítica Kanata
Patricia López	Team Cero Emisiones
Miriam Rodríguez	Mujeres en Bici
Casilda Callejas Herrera	Bike Art Cocha
Andrea Vargas Elio Yumy Velásquez	Colegio de Ingenieros Ambientales de Cochabamba
Jhoselin Luizaga Rodríguez	Plataforma boliviana de Acción frente al Cambio Climático

Organizacion



El Bici Foro Cochabamba 2023 está fundamentado en el enfoque teórico y pragmático de lo común urbano.

Teóricamente, el concepto de "lo común urbano" se vincula con la idea de recursos, espacios y aspectos de la vida en la ciudad que son compartidos y accesibles a toda la comunidad. Algunas teorías y enfoques relevantes incluyen:

- **Teoría de los Bienes Comunes:** Este enfoque, desarrollado por Elinor Ostrom y otros, explora cómo las comunidades gestionan y mantienen recursos compartidos de manera sostenible. Aplicable al ámbito urbano, se podría analizar cómo las comunidades gestionan espacios públicos, parques, calles y otros recursos compartidos en la ciudad.
- **Teoría de Espacios Públicos:** Según teóricos como Habermas, los espacios públicos son cruciales para la expresión democrática y la formación de la opinión pública. La noción de lo común urbano puede relacionarse con la importancia de estos espacios públicos para la vida urbana.

Desde una perspectiva práctica, lo común urbano se manifiesta en diversos elementos y prácticas dentro de la ciudad:

- **Movilidad Urbana:** El espacio compartido en calles y aceras, así como sistemas de transporte público, contribuye a la experiencia común de la movilidad urbana.
- **Espacios Públicos:** Parques, plazas, calles y otros lugares de encuentro que son accesibles para todos los ciudadanos.
- **Infraestructura Compartida:** Servicios como transporte público, sistemas de agua y saneamiento, y otras infraestructuras que son utilizadas y compartidas por la comunidad.
- **Cultura Urbana:** Tradiciones, expresiones artísticas y prácticas culturales que emergen y se comparten en el entorno urbano, que fomentan la participación y la cohesión social.
- **Inclusión y Diversidad:** La ciudad como un espacio donde convergen diversas culturas, identidades y perspectivas, contribuyendo a una experiencia común de diversidad.

La práctica de lo común urbano implica la gestión consciente de estos recursos y la promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones que afectan a la vida en la ciudad. La comprensión y promoción de lo común urbano son esenciales para crear entornos urbanos sostenibles y colectivos.

La bicicleta, como común urbano, no solo aborda cuestiones de movilidad, sino que también influye en la salud, la sostenibilidad y la calidad de vida en la ciudad. Su integración efectiva en la vida urbana requiere consideraciones teóricas y prácticas para promover una movilidad urbana más sostenible y centrada en las personas.

Siguiendo esta línea, se desarrolló el Bici Foro Cochabamba 2023, enarbolando la consigna “comunicemos la bicicleta”, incidiendo localmente sobre lo común urbano por medio de la bicicleta, pero con miras a generar un movimiento de acción y de transformación colectiva de lo urbano.

Objetivo

El Bici Foro Cochabamba 2023 visibilizó la importancia del uso de la bicicleta como bien común y modo de transporte sostenible en Cochabamba, a través de:

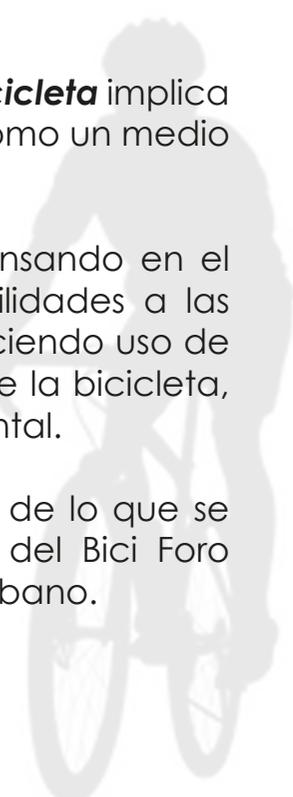
- Diagnosticar la situación actual de la movilidad ciclista en Cochabamba desde el Biciforum Bolivia 2018.
- Identificar nuevos desafíos a corto, mediano y largo plazo en torno a la movilidad ciclista.
- Movilizar a colectivos y grupos ciclistas, instituciones y organizaciones afines para lograr la atención de las autoridades en el cumplimiento de las demandas ciclistas.

Se acuñó la frase “**comunicemos la bicicleta**” en el sentido de apropiación de la bicicleta como medio de acción colectiva y de transformación del movimiento ciclista hacia una movilidad sostenible para el cuidado de la vida y del medio ambiente ante la crisis climática y económica.

En el Bici Foro Cochabamba 2023, el concepto **#comunicemoslabicicleta** implica hacer común tanto la problemática como el uso de la bicicleta como un medio paliativo a la crisis ambiental y problemas de movilidad.

Se busca hacer común el uso de la bicicleta, no solamente pensando en el ahora, sino pensando en el futuro, sin delegar estas responsabilidades a las futuras generaciones. Se propone tomar acciones inmediatas, haciendo uso de nuestra conciencia ambiental y, de esta forma, a partir del uso de la bicicleta, lograr un cuidado ambiental como una respuesta a la crisis ambiental.

La Bicicleta constituye parte fundamental de un uso responsable de lo que se quiere hacer en la ciudad. Por ello, el accionar y los aportes del Bici Foro Cochabamba 2023 contribuyen a la revalorización de lo común urbano.



Dentro la noción de lo común urbano destaca la importancia de comprender y valorar las experiencias colectivas y compartidas en el contexto de la vida urbana. Por tal razón, en los ejes temáticos abordados, se busca comprender y valorar estas experiencias pedaleras colectivas de la vida urbana en Cochabamba.

Ejes temáticos

- **Infraestructura:** Muestra una aproximación de la situación y avances de proyectos e infraestructura para la movilidad ciclista a nivel metropolitano y del municipio de Cochabamba, desde la perspectiva de la gestión pública local y regional.
- **Gobernanza:** Expone la autogestión ciudadana y las acciones colectivas en torno a la movilidad ciclista en Cochabamba.
- **Medio ambiente y salud:** Analiza los beneficios del uso de la bicicleta para la salud personal, pública y el cuidado del medio ambiente, como medio de transporte muy ecológico y con múltiples beneficios.
- **Desarrollo sostenible:** Evalúa la dimensión de sostenibilidad ambiental, social y económica desde prácticas vinculadas al uso de la bicicleta.
- **Cultura y participación social:** Presenta los valores, prácticas y actitudes culturales de la comunidad ciclista vinculado a la bicicleta, exponiendo el sentido de integración, cooperación y participación activa de los ciclistas en distintas esferas públicas.

Actores involucrados

- Representantes ciudadanos ciclistas.
- Grupos activistas pro-bicicleta.
- Académicos especializados en movilidad sostenible.
- Representantes del gobierno local.
- Ciudadanos interesados en la mejora de la movilidad urbana sostenible.





Actores



Metodología

La metodología del Bici Foro Cochabamba 2023 se enfocó en la participación activa de la comunidad ciclista en dos jornadas continuas, brindando un espacio para el intercambio de conocimientos, experiencias y la formulación de propuestas concretas para mejorar el entorno ciclista en la ciudad.

Tabla 1: Programa Bici Foro Cochabamba 2023

Día 1: 8 de septiembre 2023	
08:00 - 08:30	Registros participantes Lugar: Puerta del auditorio de la Facultad de Arquitectura de la UMSS
08:30 - 09:00	Inauguración y palabras de bienvenida organizadores e invitados
EJE TEMÁTICO 1: INFRAESTRUCTURA	
09:00 - 09:45	Escala Metropolitana Agenda resiliente y propuesta metropolitana de ciclovías Panelista: Marcelo Delgado, Coordinador de Unidad de coordinación de regiones del Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba
09:45 - 10:30	Escala Municipal Municipio de Cochabamba Plan Maestro, fines y avances Panelista: Heber Rojas, Director de Movilidad Urbana. Heinz Sejas, Técnico municipal
10:30 - 11:00	Descanso
11:00 - 11:30	Las ciclovías en la Llajta: reseña de los proyectos de infraestructura ciclista para el municipio de Cochabamba Panelista: Javier Molina de Masa Crítica Kanata
11:00 - 12:00	El Comité de la Bicicleta de Cochabamba: Proyectos y aportes para la consolidación de ciclovías Panelista: Rodrigo Solares del Taller de Acupuntura urbana
12:00 - 13:00	Almuerzo
EJE TEMÁTICO 2: GOBERNANZA	
13:00 - 13:45	La Ley de la Bicicleta: Cochabamba y Sacaba Panelista: Carlos Bellot
13:45 - 14:15	Propuesta de foto infracción Panelista: Richard Mamani del Taller de Acupuntura urbana
14:15 - 14:45	BiciDatos: Avances y desafíos Panelistas: Abigail Roque y Nicaela León de BiciDatos
Descanso	
EJE TEMÁTICO 3: MEDIO AMBIENTE Y SALUD	
14:45 - 15:00	Cicloturismo
15:00 - 15:45	Panelista: Ronald Crespo, Consultor en Dirección de Turismo del GAMC

16:00 - 16:45	Bicicleta y salud Panelista: Brayan Sandoval de Briz.
	EJE TEMÁTICO 4: CULTURA Y PARTICIPACIÓN SOCIAL
16:45 - 18:00	Conversatorio: Los activismos por la bicicleta en Cochabamba Panelistas: Coordinadora de ciclistas Cochabamba, Masa Crítica Kanata, TAU, Mujeres en Bici Cochabamba, Team Cero emisiones, Bicicletas clásicas Cochabamba, Bike Art Cocha, BiciDatos.
18:00	Cierre 1er día
Día 2: 9 de septiembre 2023	
09:00	Registros participantes Lugar: Puerta del auditorio de la Facultad de Arquitectura de la UMSS
	EJE TEMÁTICO 5: DESARROLLO SOSTENIBLE
09:30 - 10:00	Diagnóstico ambiental del área metropolitana de Cochabamba Panelista: Ilze Monasterio de Ciudadanía
10:00 - 10:30	Documental de Bici-logística en Bolivia: Ciudadanía en Ruedas. Prácticas de Bici-logística en Bolivia A cargo de Abigail Roque Miranda en representación de BiciDatos y Ciudadanía
10:30 - 11:00	Bici emprendimientos Panelista: Miguel Fernández Vázquez de Ecodelivery
11:00 - 11:30	Importancia del transporte activo en la sostenibilidad del ecosistema urbano Panelista: Marcos Luján de la Universidad Católica Boliviana
11:30 - 12:00	Cierre evento y lectura del manifiesto ciclista
15:30 - 16:00	Caravana Inicio: Plaza Sucre - Fin: Plaza Cobija



1. Primera Jornada

1.1. Agenda resiliente y propuesta metropolitana de ciclovías

Marcelo Delgado. Coordinador de Unidad de coordinación de regiones del Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba.

La Estrategia de Desarrollo Integral Metropolitana es un instrumento político que abarca medidas orientativas, centradas en tres agendas: ambiental, económica y acciones resilientes. Con el respaldo de Helvetas, la última agenda busca fortalecer las capacidades institucionales de la Gobernación Autónoma de Cochabamba, implementando inversiones resilientes frente a las amenazas climáticas.

Dentro de las inversiones resilientes en movilidad sostenible, se destacan dos propuestas concretas surgidas de talleres participativos con organizaciones ciclistas:

- Implementación de una cicloruta metropolitana.
- Establecimiento de un sistema de estacionamientos.

La propuesta de cicloruta proyectada es de 479, 26 km. Si bien hay una propuesta proyectada, aun la misma tiene tramos discontinuos para plantear una cicloruta articulada.





Cicloruta metropolitana: Actual y proyectada



Figura 2: Cicloruta metropolitana: actual y proyectada, GAD Cbba, 2023.

Como parte de las implementaciones se logró instalar alrededor de 50 bici estacionamientos, con un presupuesto de alrededor de 70.000 Bs.

Por otra parte, en el aspecto normativo, el municipio de Cochabamba, es el único que cuenta con su Ley y reglamentación de la bicicleta. Sacaba tiene una propuesta desarrollada, que no está aprobada aún.

Así también se cuenta con el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Sustentable (PMMUS) que tiene una propuesta metropolitana con un trayecto predominantemente urbano.



PMMUS (propuesta red de ciclovías)

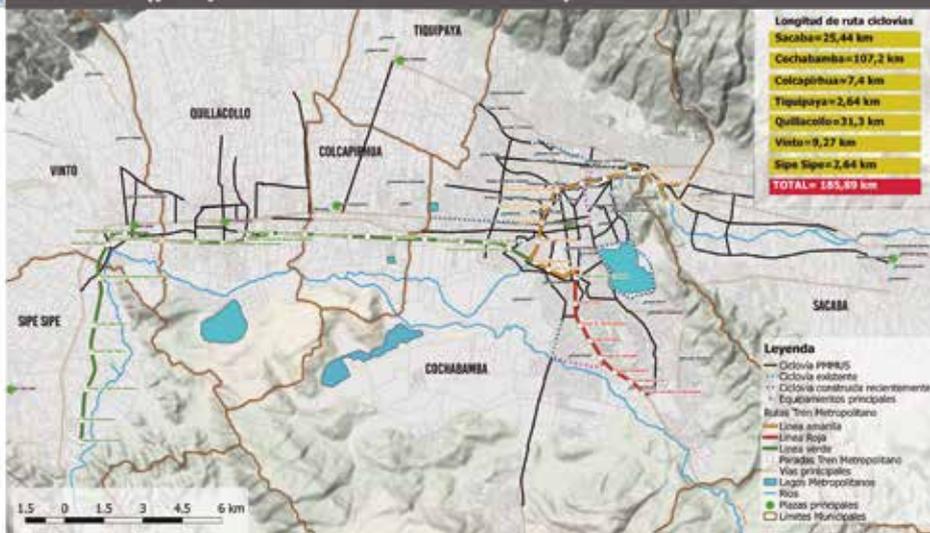


Figura 3: Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Sustentable (PMMUS). GAD Cbba, 2023.

Espacio de debate

Público: ¿Por qué no se ha tenido en cuenta la integración de la bicicleta en el diseño y planificación del tren metropolitano? Además, ¿Por qué no se ha aprovechado la ocasión para crear espacios destinados a ciclovías en torno a las abducciones de Misicuni?

Panelista: El caso del Tren Metropolitano es un proyecto que tiene dificultades de origen, desde la Gobernación nuestras observaciones son que el proyecto no fue visto en función de sus franjas de seguridad. Es un proyecto que fue pensado en sí mismo, no en términos de su impacto sobre el sistema de movilidad urbana.

En el caso de las bicicletas, pedimos que desde los vagones incluyan algunos espacios para poder colgar las bicis. Recomendamos que en sus estaciones incluyan lugares protegidos para dejar tu bicicleta de modo que, si yo voy hasta cierto lugar, dejo mi bici, hago mis cosas, vuelvo y retorno; tampoco está previsto esto. Es un proyecto que no considera esto, por ello ahora tiene dificultades.

Lo propio con el proyecto de las abducciones. No se pensó en su impacto, ni en el plus que se puede generar a partir del proyecto.

La tarea en nuestro caso es intentar acomodar espacios para ver si podemos comenzar a trabajar e implementar una cicloruta metropolitana, gestionando financiamiento, la institucionalidad privada y del extranjero ayuda mucho con este tipo de proyectos.

Público: El problema central radica en una concepción equivocada del desarrollo, vinculado directamente a la calidad de vida. Los ciclistas y otros ciudadanos enfrentan dificultades en el transporte debido a la ciudad diseñada para privilegiar a los transportistas, quienes han privatizado el espacio público. Por ello existe la necesidad de replantear la concepción del desarrollo, abriendo mesas de diálogo para buscar alternativas sostenibles.

Panelista: Es necesario cambiar el paradigma de desarrollo, no solo urbano sino territorial. La Gobernación no puede imponer ciclorutas, pero proporciona la base técnica abierta a retroalimentación constante. A través de mesas de trabajo para seguir avanzando. Entidades privadas expresan interés en publicitar este tipo de proyectos, solo falta concertar.

Público: ¿La Estrategia de Desarrollo Integral de la Región Metropolitana contempla alguna identificación para la reducción de la tasa de crecimiento vehicular?

Panelista: El problema es que la importación de autos y la introducción de motorizados no competen a los niveles locales, sino al nivel nacional.

Ante el aumento de autos, se plantea la opción de quitar espacio de las calzadas, tomando como referencia la exitosa experiencia de la cicloruta en la calle Ecuador, que se implementó inicialmente de manera transitoria pero logró consolidarse.

1.2. Escala Municipal Municipio de Cochabamba Plan Maestro, fines y avances

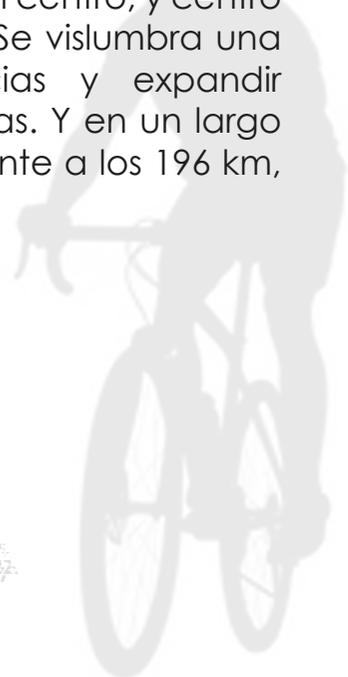
Hever Rojas, Director de Movilidad Urbana.
Heins Sejas, Técnico municipal encargado de ciclorutas.

Actualmente, se realizan aproximadamente 700,000 viajes diarios en la ciudad, de los cuales solo el 2% implica el uso de bicicletas, una cifra que se aspira a aumentar.

Existe la necesidad de implementar ciclovías interconectadas para promover el uso diario de la bicicleta en diversas actividades. Se destaca la falta de interconexión entre las ciclovías existentes en diferentes áreas de la ciudad.

Ante la deficiencia del transporte público, se propone la implementación de ciclovías y transporte no motorizado como alternativas viables. Se revela la existencia de un Plan Maestro de Cochabamba, aprobado en mayo de 2022 en el Comité de Promoción del Uso de la Bicicleta. Este plan abarca varios sectores de la ciudad y se integra con el Plan Maestro de ciclovías de la Región Metropolitana.

La planificación incluye la conexión de ciclovías del centro con las de la Av. Blanco Galindo, vinculándolas a través de la red en la avenida Virrey Toledo. Se destaca el progreso en el proyecto clave para unir la zona oeste con el centro de la ciudad, conectando la ciclovía de la Av. Oquendo. El Plan Maestro actual identifica tramos de ciclovías a gestionar en los POAs, proponiendo la ejecución a corto plazo de aproximadamente 18.3 km. Las ciclovías existentes (en verde) se conectarán en diversos colores, uniendo norte y oeste, norte con centro, y centro con sur, abarcando aproximadamente 18.3 km en ejecución. Se vislumbra una implementación a mediano plazo para acortar distancias y expandir interconexiones, permitiendo la ejecución de 44 km de ciclovías. Y en un largo plazo, el plan que se tiene es justamente llegar aproximadamente a los 196 km, para poder llegar hacia la zona sur.



PLAN DE EJECUCION DE CICLOVIAS - MASTER PLAN DE LA BICICLETA

CORTO PLAZO

LEYENDAS

- CICLOVIAS EXISTENTES (L=36.96 KM)
- CICLOVIAS CORTO PLAZO (Trazos de Colores)

Nº	PROYECTO	LONGITUD (KM)
1	CONST. CICLOVIA CALLE VENEZUELA TRAMO AV. OGUENDO - PLAZA COPIA	1.40
2	CONST. CICLOVIA VIRREY TOLEDO TRAMO RÍO BOCHA - AV. BLANCO CALIBRO	1.18
3	CONST. CICLOVIA AV. SARRIENZO TRAMO AV. B. GALINDO - AV. BARRERA	3.07
4	CONST. CICLOVIA CALLE NANAY TRAMO P. B. SANTA CRUZ - CALLE ESPANACO	3.08
5	CONST. CICLOVIA AV. B. DEMOCRACIA TRAMO AV. SAURBA - AV. PANAMERICANA	2.20
6	CONST. CICLOVIA AV. OGUENDO TRAMO AV. ABRERA - CIRCUITO BOLIVIA	0.55
7	CONST. CICLOVIA CALLE A. MENDEZ TRAMO AV. OGUENDO - CIRCUITO BOLIVIA	0.94
8	CONST. CICLOVIA CALLE YAMBUKA TRAMO CALLE ECUADOR - AV. ANAYAN	1.12
9	CONST. CICLOVIA CALLE BAPTISTA TRAMO CALLE VENEZUELA - PLAZA 14 DE SEPT.	0.50
10	CONST. CICLOVIA CALLE ESPAÑA TRAMO CALLE VENEZUELA - PLAZA 14 DE SEPT.	0.40
11	CONST. CICLOVIA AV. BEURIG TRAMO AV. B. CRUZ - AV. BLANCO CALIBRO	3.70
12	CONST. Y MEJORA CICLOVIA CALLE ECUADOR TRAMO AV. OGUENDO - RÍO BOCHA	1.90
LONGITUD TOTAL NUEVAS CICLOVIAS CORTO PLAZO		33.3
LONGITUD CICLOVIAS EXISTENTES		36.96
LONGITUD TOTAL DE CICLOVIAS EXISTENTES + C. PLAZO		69.26

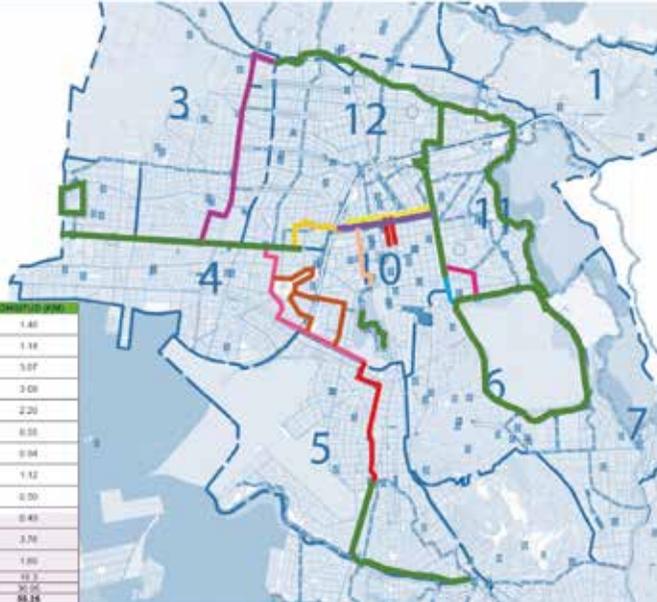


Figura 4: Plan Maestro a corto plazo de la Bicicleta. GAM Cbba, 2023.

PLAN DE EJECUCION DE CICLOVIAS - MASTER PLAN DE LA BICICLETA

MEDIANO PLAZO

LEYENDAS

- CICLOVIAS EXISTENTES
- CICLOVIAS CORTO PLAZO
- CICLOVIAS MEDIANO PLAZO

Nº	PROYECTO	LONGITUD (KM)
1	CONST. CICLOVIA AV. B. GUZMAN TRAMO SAN SEBASTIAN Y CALLE BARRIANGAY	0.06
2	CONST. CICLOVIA CALLE COLOMBIA - ANAYA - E. SALINAS - CIRCUITO BOLIVIA	2.30
3	CONST. CICLOVIA CALLE P. BORDA - E. VISCARRA - J. C. TORRES - CICLOVIA SAN PEDRO	1.77
4	CONST. CICLOVIA AV. VILLARROEL - TORRENTERA KANTARANA	3.18
5	CONST. CICLOVIA CALLE J. OCHOA TRAMO ECUADOR Y AV. HEBBOLDT	0.96
6	CONST. CICLOVIA P. SALINAS - PARQUE DEBUTRIO CANELAS	2.22
7	CONST. CICLOVIA CALLE Y. GRIPEZA - CARACAS - SAN CESPEDES - TORRENTERA PACHA	5.15
8	CONST. CICLOVIA PARQUE LINCOLN LADO NORTE	1.64
9	CONST. CICLOVIA TORRENTERA PINTU MAYU	3.70
10	CONST. CICLOVIA CALLE CIPROY - TERRAZAS - P. GASCA - DISTRITO 7	2.66
11	CONST. CICLOVIA RÍO CANE DISTRITO 5 - AV. VALLE HERMOSO DISTRITO 14	5.58
12	CONST. CICLOVIA RÍO TAMBORADA DISTRITO 15	4.26
13	CONST. CICLOVIA CANAL DE RIEGO DISTRITO 15 Y ZONA SUR	4.97
14	CONST. CICLOVIA RÍO MORNO MORNO DISTRITO 9 ZONA SUR	3.91
15	CONST. CICLOVIA RÍO TAMBORADA TRAMO AV. PANAMERICANA Y PUENTE CHAMPARANCHO DISTRITO 5	2.45
LONGITUD CICLOVIAS A MEDIANO PLAZO		44.54
LONGITUD TOTAL CICLOVIAS EXISTENTES + C. PLAZO + M. PLAZO		89.80

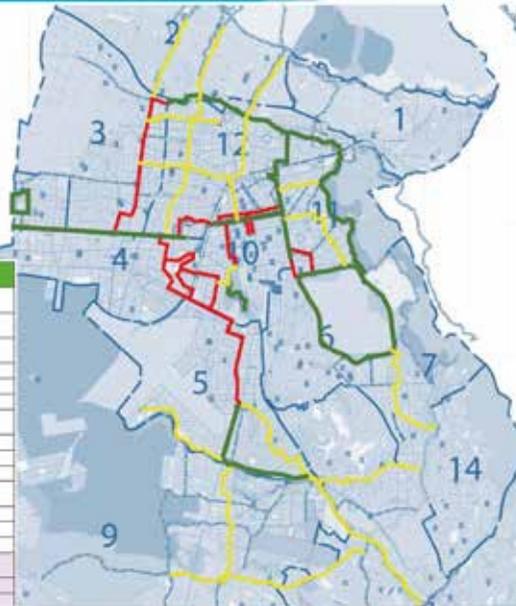


Figura 5: Plan Maestro a mediano plazo. GAM Cbba, 2023.

PLAN DE EJECUCION DE CICLOVIAS - MASTER PLAN DE LA BICICLETA



Figura 6: Plan Maestro a largo plazo. GAM Cbba, 2023.

Se busca estrategias para ejecutar este plan, actualmente definido, y abordar no solo la construcción de ciclovías, sino también la implementación de ciclo parqueaderos



Figura 7: Implementación de ciclo parqueos. GAM Cbba, 2023.

Se subraya la importancia de controles permanentes en la Av. Oquendo para garantizar la exclusividad y respeto de la ciclovía, con sanciones establecidas por decreto municipal.

Se identifica una desarticulación y discontinuidad en las rutas existentes, atribuibles a la falta de educación vial y la ubicación no estratégica. Se propone descentralizar el centro de la ciudad y establecer un plan maestro que conecte equipamientos como entidades financieras, escuelas, áreas públicas y privadas, gimnasios y comercios mediante rutas estratégicas. En conjunto, estos esfuerzos buscan mejorar la movilidad en bicicleta, promover la educación vial y establecer una red de ciclovías interconectada y segura en Cochabamba.

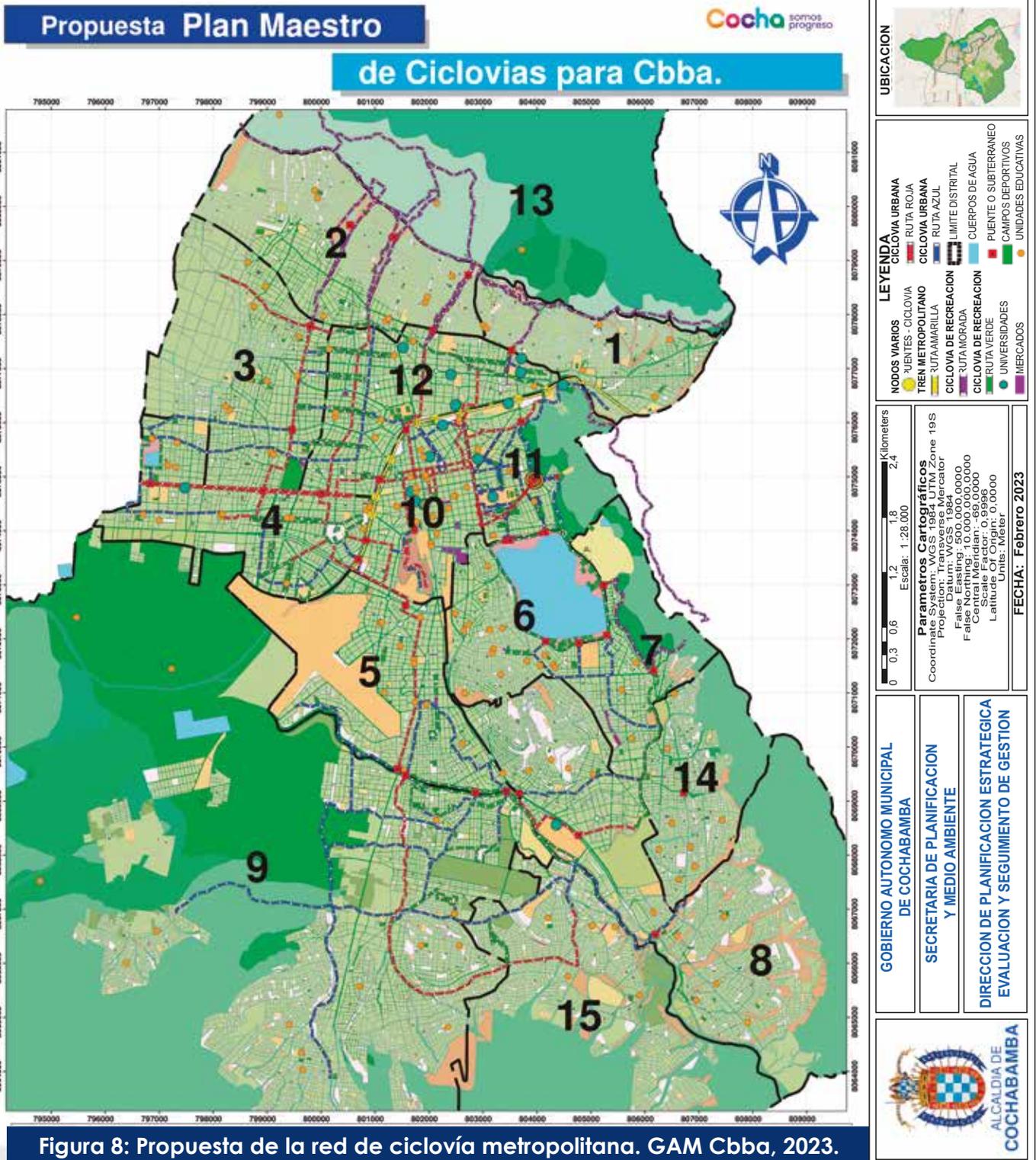


Figura 8: Propuesta de la red de ciclovía metropolitana. GAM Cbba, 2023.

Se aborda la diferenciación de rutas y líneas de ciclovías en Cochabamba, clasificándolas según su uso y actividad. Se destacan tres categorías principales: la ciclovía roja como estructurante para conectar los 15 distritos de la ciudad, la ciclovía azul como zonas de articulación para áreas establecidas, y la ciclo vía verde destinada a plazas, parques y áreas deportivas, con énfasis en sendas ecológicas para el turismo y la aventura.

Además, se mencionan pasos a desnivel como zonas ciclísticas turísticas incorporadas estéticamente para mejorar la conectividad y resolver problemas de flujo vehicular, especialmente en nodos estructurales identificados en la ciudad. Este enfoque integral busca promover la movilidad en bicicleta en diversas áreas y actividades en Cochabamba.

A continuación, se presenta gráficamente las fases de ejecución de ciclovías propuestas:



Espacio de debate

Público: Nos gustaría ver un cronograma, porque necesitamos una agenda cronológica para hacer monitoreo del avance de lo proyectado. ¿Qué posibilidad hay para la implementación de los pompeyanos en lugares como la Ramón Rivero?

Panelista: Se está evaluando la obtención de recursos para implementar la ejecución de un proyecto de ciclovías, habiendo enviado solicitudes a entidades extranjeras. Sin embargo, se han enfrentado problemas sociales con vecinos de Organizaciones Territoriales de Base, generando retrasos en el cronograma. Esta experiencia destaca la importancia de considerar las perspectivas de los vecinos desde el diseño, abordando preocupaciones sobre estacionamientos y promoviendo la educación vial.

La segunda fase del proyecto se proyecta para el año 2024, pero su ejecución depende de asegurar la viabilidad financiera. Se busca integrar aspectos culturales, planificando actividades como ferias de la bicicleta y eventos similares al "día del peatón" en barrios, coordinados por la Secretaría de Desarrollo Turismo y Cultura.

La implementación de "pompeyanos" (elementos de tráfico) se realiza en áreas críticas para la seguridad de los ciclistas, respondiendo a la demanda ciudadana. Se propone reactivar la adecuación vial utilizando el teatro como herramienta de educación vial. Para garantizar el respeto a las ciclovías, se cuenta con 8 guardias, y se plantea la necesidad de talleres educativos acompañados de multas, ya que el 60% de las personas no cumple con la señalización.

1.3. Las ciclovías en la llajta reseña de los proyectos de infraestructura ciclista para el municipio de Cochabamba

Javier Molina, Miembro Masa Crítica Kanata.

El primer segmento se remonta a la década de 1990, mientras que el segundo, ubicado en la zona sur, resultó infructuoso debido a la falta de mantenimiento. Actualmente, estamos haciendo esfuerzos para revitalizarla ante la presión existente. En 2016, este tramo se interrumpió debido a la construcción del distribuidor Beijing. A pesar de la promesa de las autoridades de restablecer los 700 metros afectados, esta reposición nunca tuvo lugar. Lamentablemente, durante este periodo, se registró la trágica pérdida de tres ciclistas en la zona.

En 2009, la Cooperación Suiza y el Banco Interamericano de Desarrollo, presentaron propuestas para mejorar el transporte, incluyendo una ciclovía en la calle Ecuador. A pesar de estudios y propuestas, la implementación real ha enfrentado obstáculos.

La Ley de la Bicicleta fue promulgada después de dos años de proceso, pero las ciclovías propuestas para 2017 y 2018 por la alcaldía solo se materializaron parcialmente, destacándose la ciclovía de la Oquendo.

A pesar de estudios que respaldan la necesidad de ciclovías para conectar al centro, persisten enfoques antiguos, promoviendo la construcción de distribuidores vehiculares en lugar de ciclovías centradas en la movilidad actividad.



Figura 10: Vista de las ciclovías de Cochabamba.

A pesar de los desafíos, algunas ciclovías, como la Virrey Toledo, están en proceso de construcción gracias a iniciativas ciudadanas y colaboraciones con empresas como TAU en el mercado Villa Ingavi.

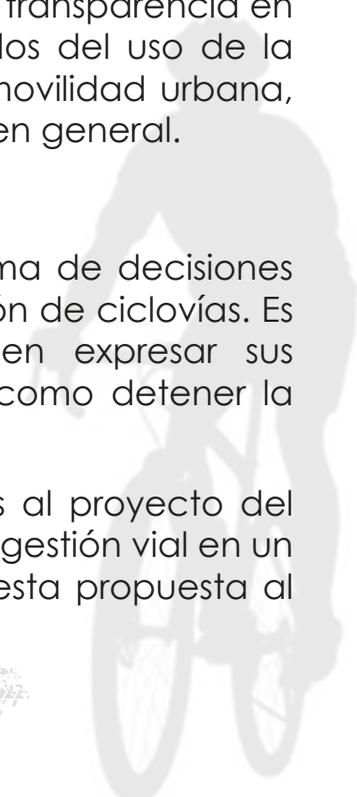
Los actuales funcionarios desconocen las acciones llevadas a cabo por la gestión anterior, y lamentablemente, no se está dando continuidad a los compromisos previamente asumidos. A pesar de contar con una ley municipal que establece las dimensiones para la construcción de ciclovías, la misma alcaldía es la responsable de su incumplimiento.

La presión ciudadana está desempeñando un papel fundamental en supervisar las actividades operativas planificadas, generando una mayor transparencia en el proceso. Es esencial reconocer que los beneficios derivados del uso de la bicicleta son integrales, afectando positivamente no solo la movilidad urbana, sino también la salud, el medio ambiente y la calidad de vida en general.

Espacio de debate

Público: Los alcaldes desempeñan un papel crucial en la toma de decisiones sobre proyectos de construcción, incluyendo la implementación de ciclovías. Es importante que la población se involucre activamente en expresar sus preferencias y metas en cuanto a la planificación urbana, como detener la construcción de distribuidores en la Blanco Galindo.

Panelista: Existe la posibilidad de utilizar los fondos asignados al proyecto del distribuidor para construir ciclovías, lo que podría reducir la congestión vial en un 40%. Sin embargo, el principal desafío radica en comunicar esta propuesta al tomador de decisiones correspondiente.



1.4. El Comité de la Bicicleta de Cochabamba: Proyectos y aportes para la consolidación de ciclovías

Rodrigo Solares. Miembro del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta, voluntario TAU.

Compartimos una reflexión sobre el rol y el lugar del Comité de la Bicicleta en la transformación de la movilidad ciclista y la vida urbana de Cochabamba. Los apuntes compartidos, la reflexión y las recomendaciones correspondientes son fruto de dos años de participación activa en los asuntos de la comunidad ciclista urbana y en el Comité de la Bicicleta de Cochabamba entre los años 2021 y 2023. Esta incluye una breve presentación sobre el Comité de la Bicicleta y su constitución, el rol y los aportes de la ciudadanía en el Comité, como también un comentario crítico acerca de las dificultades y las perspectivas del Comité como entidad articuladora y de transformación.

Mediante esta reflexión se muestra que, a pesar de sus enormes falencias y contradicciones formales y ejecutivas, el Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta se constituye como la única instancia legal establecida para la exigencia de los derechos de la ciudadanía respecto al transporte en bicicleta y a los problemas relacionados a ella y al parque automotor de irrestricto crecimiento. Es en el Comité de la Bicicleta donde la sociedad civil puede constituir y registrar su opinión legalmente. Significa un primer esfuerzo y lugar para garantizar la participación ciudadana, hacer cumplir los derechos ciclistas y el derecho a una ciudad sustentable y saludable y para empezar a reformar las prioridades de las gestiones municipales. Es así, debido a la participación de la comunidad ciclista organizada, sin la cual no existiría ningún móvil de cambio contra la actual tendencia del así llamado «progreso» del motor y del concreto, los cuales contaminan y destruyen sin límites nuestro entorno urbano. De ahí que la protección y la mejora legislativa del Comité de la Bicicleta sea un principal objetivo del movimiento ciclista urbano, para lo cual no debe escatimar esfuerzos ni medios.





Figura 11: Reunión ordinaria del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta.

Algunos puntos que se trataron:

Establecimiento y Deficiencias del Comité:

- El Comité se establece según la Ley Municipal de la Bicicleta y su reglamento.
- Formado por representantes de diversos grupos, pero presenta deficiencias en su constitución.
- Observaciones incluyen discriminación en la acreditación y limitaciones en sesiones y toma de decisiones.

Rol y Funciones del Comité:

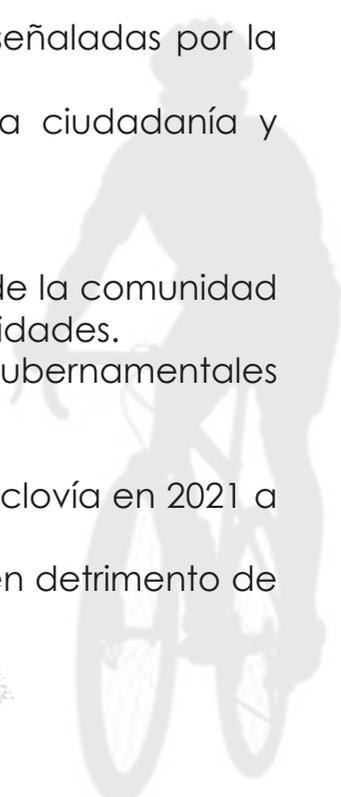
- Funciones principales: servir de enlace entre la población ciclista y las instituciones para promover el uso de la bicicleta.
- Enfrenta limitaciones formales que afectan su eficiencia, señaladas por la comunidad ciclista.
- Su papel es crucial para articular las necesidades de la ciudadanía y promover el uso de la bicicleta en Cochabamba.

Importancia de la Participación Ciudadana:

- La promoción de la bicicleta depende de representantes de la comunidad ciclista comprometidos y capaces de comunicar sus necesidades.
- La falta de participación puede llevar a decisiones gubernamentales sesgadas y proyectos ineficaces.

Desafíos y Decisiones Controvertidas:

- La aprobación de una pasarela costosa en lugar de una ciclovía en 2021 a pesar de la oposición de la sociedad civil.
- Las decisiones actuales favorecen a intereses particulares en detrimento de los derechos ciudadanos.



- La participación ciudadana es esencial para una movilidad urbana sostenible, pero el diálogo actual tiende a ser sesgado.

Desafíos del Comité en la Sociedad Actual:

- Los intereses individuales prevalecen sobre los comunes, reflejando una carencia política.
- El Comité lucha por promover su causa en una sociedad que valora el progreso del automóvil.
- Otros desafíos incluyen la falta de inversión en infraestructuras para bicicletas a pesar de los problemas de contaminación.

Desafíos del Comité en la Opinión General:

- La opinión general no cuestiona la reducción del uso de automóviles y concreto.
- Desafíos del Comité incluyen la falta de inclusión de todos los actores clave en el transporte urbano y la falta de autoridad para contrarrestar intereses contrarios.
- No aborda eficazmente las contribuciones de la comunidad ciclista.

Desafíos en la Política de Movilidad Urbana:

- Los intereses políticos y sectoriales, favoreciendo al automóvil, obstaculizan las acciones a favor de la bicicleta.
- La falta de cuestionamiento general al automóvil impide cambios significativos en la movilidad urbana.
- El Gobierno Municipal como mediador es clave, pero su política ha sido insignificante frente a los problemas comunes.

Disparidad y Falta de Cumplimiento:

- Evidentemente existe una disparidad en asignación de recursos entre automóvil y bicicleta, a pesar de menores costos de infraestructura para la bicicleta.
- La falta de cumplimiento de la ley municipal de la bicicleta contribuye al desequilibrio y falta de acción del gobierno.

Rol del Comité y Desafíos de Participación Ciudadana:

- Tanto el Comité de la Bicicleta como los gobiernos municipales han fallado en unir esfuerzos.
- La falta de voluntad política ha obstaculizado cambios significativos.
- La participación ciudadana, especialmente de ciclistas, es crucial y debe ser respetada en decisiones de transporte urbano.

Acciones de la Comunidad Ciclista:

- La comunidad ciclista ha fiscalizado la gestión a través de solicitudes, reuniones, inspecciones y presentación de propuestas.
- Han destacado deficiencias en la ley de la bicicleta, presentado propuestas para ciclovías y contra infracción.

- Creación de plataforma de monitoreo ciclista y movilización para comunicar la realidad del transporte en bicicleta.

Papel de los Ciclistas Urbanos:

- Los ciclistas urbanos son clave para impulsar el cambio, enfrentando riesgos diarios.
- Su conciencia y distancia de intereses económicos les permiten educar, fiscalizar y alertar sobre acciones gubernamentales.
- A pesar de coincidir con intereses comunes, enfrentan el desafío de superar la inacción social y movilizar la opinión pública.

Perspectiva Internacional y Desafíos de Concientización:

- El transporte internacional se enfoca en la salud y se destaca la necesidad de equilibrio y conciencia.
- Se busca motivar activamente a las personas a unirse a la causa sin depender de dinero o posición social.
- Desafío de concientizar a quienes no enfrentan problemas evidentes en su vida cotidiana con la movilidad urbana.



Figura 12: Reunión Comisión Segunda del Concejo Municipal de Cochabamba y representantes ciclistas del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta de Cochabamba.

1.5. Ley de bicitransporte: Propuestas y reformas necesarias desde una visión metropolitana

Carlos Bellot.

Presentaremos cómo se puede hacer una política pública del bicitransporte en la región metropolitana, explicando sobre el contexto institucional para hacer una política pública. Los gobiernos tienen 4 escalas de gobierno, entre ellos: municipal, en el caso de Cochabamba no tenemos un gobierno regional, a excepción del Consejo Metropolitano que es un espacio de coordinación intergubernamental de siete gobiernos municipales, los siete gobiernos municipales de Cochabamba, aclarando que la región metropolitana no tiene gobierno, sólo un espacio de planificación metropolitana.

Cuando se trabaje en una política pública, por ejemplo para el bicitransporte, es elemental tomar en cuenta que, si bien las autoridades políticas tienen el poder de decidir sobre las políticas públicas, en un proceso decisorio es complejo, en este proceso intervienen la sociedad política, es decir, los políticos quienes están en los gobiernos como la sociedad civil con sus diferentes intereses sobre esa política pública, por ejemplo, a los transportistas no les interesa un sistema de bicitransporte porque les perjudica en el negocio que tienen, en cambio, a los ciclistas les interesa, es así que se dan estas luchas de poder para incidir desde sus posturas en la política pública.

Gestión pública

La gestión pública es el proceso decisorio que hemos visto. Se tiene que empezar por un diagnóstico situacional, para identificar los problemas que hay basados en datos, esto nos ayudará a planificar las soluciones y luego evaluar en qué medida hemos resuelto los problemas. Esto está a cargo de los órganos ejecutivos, pero también hay la gestión pública que está a cargo de los órganos legislativos, ellos tienen que hacer un diagnóstico sobre los comportamientos, pues la ley tiene el propósito de regular el comportamiento tanto de la sociedad civil como de los gobernantes. En este sentido, es importante evaluar en qué medida está siendo útil y en qué medida está ayudando a modificar el comportamiento colectivo de la sociedad. Luego está el control social, donde se verifica el cumplimiento de las normativas.

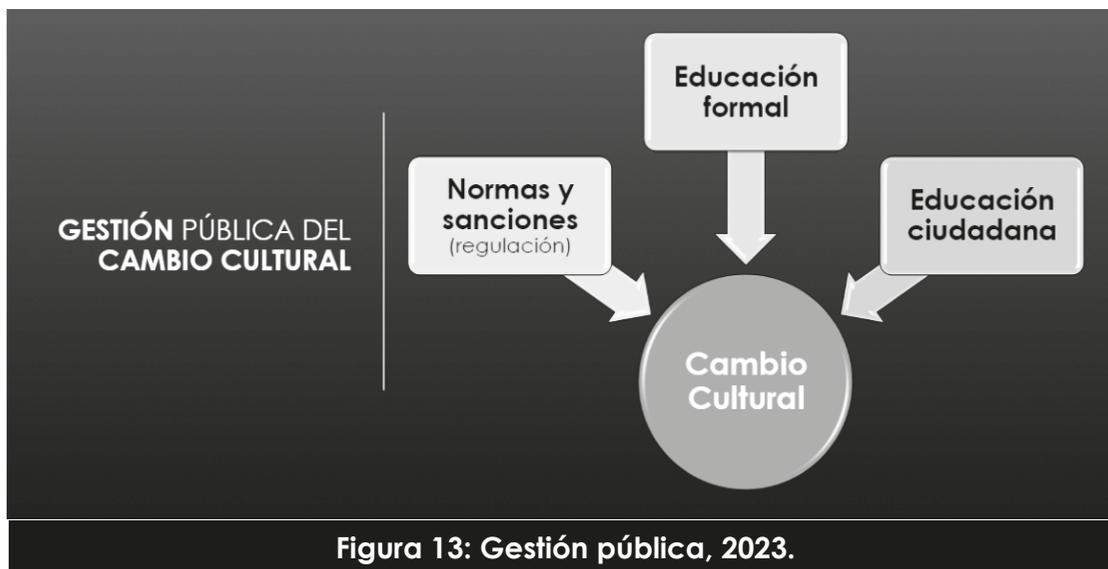


Figura 13: Gestión pública, 2023.

Mejorar la calidad de vida

Para mejorar la calidad de vida hay 3 estrategias fundamentales que se deberían aplicar:

1. Transformación del espacio físico, realización de obras
2. Transformación de los sistemas de intercambio económico y social (servicios y su control regulatorio)
3. Transformación del comportamiento de la gente (cambio cultural). Es el elemento al que no se le pone atención en la gestión pública. En el tema ambiental se habla mucho de la educación ambiental, que tiene el propósito de modificar comportamientos. Podemos tener infraestructura y servicios perfectos, pero si la gente no cambia, no pasa nada. Considero que el 50% de la inversión pública debería estar destinado a esto para generar un cambio cultural.

Servicios

Hay más biciparques, pero no hay gente que los usa, porque nadie dejaría su bicicleta si no ven que alguien está cuidando, para esto no se necesita inversión pública, se podría solucionar, hablando con la federación de las personas con discapacidad para generar empleos por el cuidado de bicicletas.

Cambio de comportamiento

Se divide en formas de ser (identidad) y formas de hacer (prácticas), actitudes y comportamientos. Cómo se hace la transformación cultural a través del comportamiento, estableciendo normas y sanciones, educación formal y educación ciudadana.

En la ley se tiene que poner todo para restringir, desde las prohibiciones como dispositivos de eficacia. En la reglamentación se ponen todos los procesos necesarios para efectivizar la ley. El control regulatorio permite el cumplimiento de la ley por parte de la sociedad civil, como por ejemplo las prohibiciones de la circulación de los automóviles, como pararse en un cruce de ciclo vía.

En el caso de Cochabamba, cuando se presentó el proyecto de ley se contemplaba todo esto, sin embargo, toda la parte de tránsito urbano ha sido eliminada y todo lo que tenía que ver con sanciones. Han incorporado un pequeño reglamento que se ha modificado; donde incorporan las sanciones, obligaciones y prohibiciones para el ciclista y no para los que vulneran esta norma, los conductores de automóviles.

Política Metropolitana Kanata para el bicitransporte

- Una política metropolitana para el bicitransporte no es posible, porque la Región Metropolitana Kanata es únicamente un espacio de planificación y gestión del gobierno departamental, algo así como una especie de distrito del gobierno departamental.
- No existe un Gobierno Regional Metropolitano y si hubiera no tendría la potestad de hacer leyes.
- El Gobierno Departamental debiera crear una Subgobernación de la Región Metropolitana para desconcentrar la ejecución de proyectos y prestación de servicios departamentales.
- La política metropolitana para el bicitransporte seguro, debe concebir y vincular a los siete gobiernos municipales de la Región Metropolitana.
- El Gobierno Departamental, mediante su Unidad de la Región Metropolitana, sólo puede coadyuvar en la coordinación y consolidación de acuerdos intergubernamentales mediante el Consejo Metropolitano.

Se denominó como ley del bicitransporte haciendo referencia a la bicicleta como modo de transporte, en este caso se pueden realizar reglamentos para el tema de la bicinfraestructura, biciparquesos y protección de los ciclistas.



COMPETENCIAS DEL GOBIERNO MUNICIPAL PARA UNA POLÍTICA LOCAL DEL BICITRANSPORTE



Las leyes requieren dispositivos de eficacia, la elaboración de leyes está principalmente dirigida por los órganos ejecutivos, es así que, si las autoridades diseñan, lo harán de manera tal que no exista ninguna obligatoriedad. Es por eso que no es recomendable que los órganos ejecutivos diseñen las leyes, los que deben encargarse de esto son los concejos municipales y los ejecutivos tratar de inmiscuirse lo menos posible.

LEY MUNICIPAL 221-2019 DE LA BICICLETA DE COCHABAMBA	VS	LEY MUNICIPAL DEL BICITRANSPORTE DE SACABA (INICIATIVA LEGISLATIVA CIUDADANA)
<p>TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES Capítulo I: Generalidades Capítulo II: Principios y Definiciones</p> <p>TÍTULO II: INFRAESTRUCTURA PARA EL USO DE LA BICICLETA Capítulo I: Infraestructura Vial para Bicicletas Capítulo II: Parques y Estacionamiento de Bicicletas Capítulo III: Infraestructura Pública para el Ciclismo Deportivo y Cicloturismo</p> <p>TÍTULO III: TRÁNSITO DE CICLISTAS Capítulo I: Promoción y Educación Vial sobre el Uso de la Bicicleta Capítulo II: Seguridad en el Uso de la Bicicleta Capítulo III: Ciclismo Deportivo Capítulo IV: Mecanismos de Cumplimiento y Presupuesto</p> <p>DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES</p>		<p>I. Disposiciones Generales i. Aspectos Generales ii. Principios, Derechos y Deberes</p> <p>II. Infraestructura para el Bicitransporte i. Parques y Estacionamientos para Bicicletas ii. Vialidad Pública para el Ciclista</p> <p>III. Tránsito Urbano y Protección del Ciclista i. Reglas de Circulación ii. Sanciones ante Infracciones e Incumplimiento de Obligaciones</p> <p>IV. Promoción de la Bicicultura i. Educación Vial para el Bicitransporte Seguro ii. Promoción del Uso de la Bicicleta iii. Bicicletas Públicas iv. Cicloturismo y Ciclismo Laboral v. Ciclismo Deportivo y Recreativo</p> <p>V. Gestión de la Movilidad Urbana Ciclista I. Gestión de la Movilidad Urbana para el Bicitransporte II. Control a la Gestión de la Movilidad Urbana para el Bicitransporte</p> <p>VI. Disposiciones Transitorias y Finales</p>

Figura 15: Comparación de la Ley Municipal de la Bicicleta y la Ley municipal de bicitransporte. Carlos Bellot, 2023.

Dentro del desarrollo se debe designar un responsable, debe haber un espacio de participación social, tiene que existir una asignación de fondos, toda ley tiene que establecer esto, además de dar plazo para el cumplimiento de los mandatos.

Para esto se debería considerar un diseño de leyes que se pueda replicar en los otros 6 municipios. En Cochabamba, existen dos experiencias sobre este tema, la ley municipal de la bicicleta en Cochabamba que quedó muy limitada, porque se eliminaron algunos acápite importantes; y la ley municipal del bicitransporte de Sacaba, que es una iniciativa legislativa ciudadana, que puede usarse de referente para los otros municipios. Para este tipo de iniciativas es necesario trabajar con los concejos municipales.

Espacio de debate

Público: ¿Puede existir un juicio por malversación de fondos?

Panelista: En la fiscalización se toma en cuenta el uso responsablemente de los recursos. Por lo tanto, la autoridad no puede construir una infraestructura sin utilidad, cuando hay otras necesidades. Para esto es necesaria una normativa para regular el uso de recursos, para evitar el despilfarro, siendo esto una falla en el sistema que tenemos; también hay que hacer un análisis e informe técnico de la ley para identificar los vacíos que tiene la ley. El mejor mecanismo para lograr incidencia es a través de los informes técnicos.

1.6. Propuesta de foto infracción

Richard Mamani Callisaya. Miembro del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta, voluntario TAU.

Todos los días se producen situaciones de agresión e inseguridad en los tramos de las ciclovías de la ciudad, invasión de motocicletas y automóviles que hacen caso omiso a la normativa municipal de la bicicleta e incluso situaciones de acoso a mujeres ciclistas, además de accidentes en contra de peatones.

Hace días atrás hacían esta denuncia en las redes de ciclistas: "La ciclovía de la calle Ecuador se vuelve un parqueo"- comentaba el panelista.



Figura 16: Denuncia ciudadana, invasión de ciclovia calle Ecuador, Coordinadora de Ciclistas de Cochabamba 2023.

Estas situaciones son registradas continuamente a través de las cámaras de dispositivos móviles de ciclistas y transeúntes, siendo denunciados ante la televisión, la prensa, las autoridades municipales y en las redes sociales. Sin embargo, casi todas las denuncias caen en saco roto ante la falta de medidas de denuncia y sanciones eficaces y efectivas, incidiendo muy poco en un cambio de cultura ciudadana del transporte en desmedro de los ciclistas y peatones.

“Los accidentes pasan al olvido luego de la conmoción de la noticia” - Richard Mamani.

Ciudad inteligente e inseguridad

La aplicación de tecnología por sí sola no garantiza un cambio cultural. Aunque la inversión en tecnologías, como cámaras de seguridad, puede ser alta, la precariedad económica de los municipios a menudo deja estos dispositivos obsoletos. Además, las leyes y la tecnología no aseguran la efectividad, ya que una perspectiva integral confía en la inteligencia de los ciudadanos sobre la de los dispositivos.

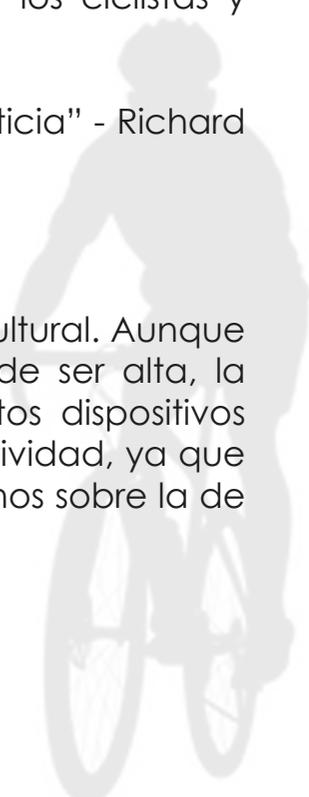




Figura 17: Propuestas de instalación de sensores en basureros soterrados y dispositivos de pago automatizado de parqueo vehicular en calles: “Juguetes inteligentes de una falsa modernidad urbana”, Comité de la bicicleta 2023.

Se mencionan ejemplos de réplicas en América Latina, como la instalación de cámaras de seguridad junto con sistemas de sanción en autopistas. A pesar de la efectividad comprobada para prevenir accidentes de tránsito, estas medidas a menudo son refutadas por la ciudadanía y políticos locales debido a su alto costo de implementación y mantenimiento. El texto destaca casos específicos en Cochabamba, Bolivia, donde la inversión en cámaras chinas resultó insostenible, dejando los dispositivos fuera de funcionamiento y afectando la seguridad ciudadana.

La implementación de leyes, como la ley municipal N.º 414 en Santa Cruz, emitida en 2016 para el control y sanción del tráfico urbano, la situación no ha mejorado. La falta de actualización y mantenimiento de los dispositivos tecnológicos compromete su utilidad, lo que ilustra que la aplicación de tecnología no es suficiente sin considerar factores económicos y sociales.

La cultura ciudadana y la seguridad como una construcción social

“La seguridad como una construcción social requiere de voluntad y una planificación apropiada que no sea olvidada en la próxima gestión de autoridades.”

“La tecnología es insostenible para nuestro municipio por los recursos, por eso el ciudadano debe participar.”

Los hábitos sociales se construyen en sociedad y no solo desde lo individual. Las normas y las leyes coadyuvan a esta tarea sin ser garantía de eficacia de las mismas. Una mirada alternativa confiaría en la inteligencia de los ciudadanos más que en los recursos programables de los dispositivos electrónicos. La mirada debe volcarse hacia la inteligencia desplegada desde los activismos, la conciencia y ejercicio de ciudadanía como opción posible y acorde a la realidad tecnológica y la disposición escasa de recursos públicos para lograr cambios en nuestra sociedad.

La movilidad sostenible en Cochabamba: la bicicleta

Han pasado cuatro años desde la promulgación y puesta en ejercicio de la Ley Municipal de la Bicicleta N.º 221/2018 del municipio de Cochabamba, y desde la conformación del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta (CMPUB), instancia establecida en el reglamento como nexo entre la gestión municipal y la ciudadanía. Es en este ámbito de participación ciudadana donde se puede transformar la ciudad exigiendo y aportando para el cumplimiento de la ley. Los representantes ciclistas en el CMPUB son los agentes de cambio que hacen de control social a los proyectos y programas orientados al uso de la bicicleta desde una mirada técnica, legal, social, económica y ambiental. Una instancia desde la que se puede solicitar la mejora o actualización de lo dispuesto en las leyes para el beneficio del común.

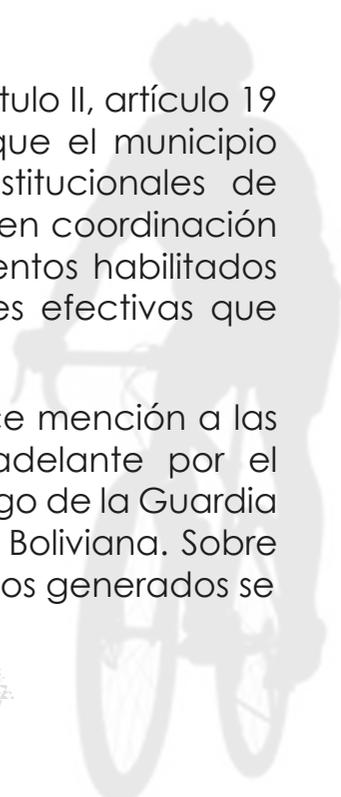
Revisión de marco legal local y comparado

Dentro del marco legal se tienen: la Ley de la Bicicleta en Cochabamba y similares normativas o marcos referenciales en otros países de Latinoamérica.

La ley de la bicicleta N.º 221 recaudaciones y sanciones

La ley de la bicicleta del municipio de Cochabamba en su Capítulo II, artículo 19 (seguridad ciudadana en el uso de la bicicleta), establece que el municipio gestionará ante la Policía Boliviana y las instancias interinstitucionales de seguridad ciudadana (Guardia Municipal de Tráfico y vialidad en coordinación con instancias público y privadas en parques y estacionamientos habilitados bajo reglamento), la implementación de sistemas de acciones efectivas que garanticen seguridad para el uso de la bicicleta y en ciclovías.

El capítulo IV, mecanismos de cumplimiento y presupuesto, hace mención a las sanciones económicas en caso de infracciones, llevadas adelante por el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba (GAMC) a cargo de la Guardia Municipal de Tráfico del GAMC en coordinación con la Policía Boliviana. Sobre las recaudaciones se indica en el artículo 22 que los recursos generados se



constituirán en recursos propios de GAMC, destinados a la inversión en infraestructura vial, mantenimiento, educación vial y equipamiento urbano para el uso de la bicicleta.

La Ley Municipal de la Bicicleta N.º 118/2018 hace referencia a las sanciones para ciclistas, no así para vehículos motorizados que invaden las ciclovías, colocando en riesgo a peatones y ciclistas. Este vacío legal evita sanciones a infractores que frecuentemente invaden estos espacios con motocicletas y automóviles.

El reglamento de la bicicleta en su artículo 9 (Obligaciones de los motorizados con los ciclistas), indica que ningún vehículo motorizado podrá circular por las ciclovías. El reglamento en su artículo 35 establece tres tipos de sanciones para los ciclistas: Sanciones leves – llamada de atención; graves - extensión de boleta para asistencia a curso de capacitación sobre la ley; y gravísimas – multa de 30 pesos bolivianos. Se establece el destino de las multas en el artículo 36, para la inversión en infraestructura, mantenimiento y equipamiento urbano para el uso de la bicicleta.

Otros marcos referenciales de sanciones: foto multa

Los marcos de referencia legales de algunas ciudades latinoamericanas como Perú, México y Colombia, están enmarcados en sanciones dirigidas a los conductores infractores de automóviles, desde medios digitales como cámaras automáticas o desde agentes de la policía que registran incidentes a través de tabletas digitales o teléfonos celulares.

Tabla 2: Comparación de Infracciones, sanciones y recaudaciones en otros países

Infracción, sanciones y recaudaciones		
Infracción cometida	Perú	Obstruir ciclovía, circular por la ciclovía, abrir o dejar abierta la puerta o capot del vehículo automotor dificultando la circulación de la bicicleta u otros ciclos
	México	Se prohíbe circular sobre vías ciclistas a excepción que se trate de vehículos no motorizados. En vías ciclistas, como ciclovías y ciclocarriles, con excepción de los vehículos no motorizados para los cuales están destinados estos espacios. Infracciones que conllevan depósito vehicular, cuando se invaden los carriles de circulación frente a ciclo estaciones de bicicleta pública y bici estacionamientos de corta estancia que se encuentren ubicados en la franja de estacionamiento, con excepción de los vehículos destinados para la operación del sistema de

		bicicleta pública, siempre y cuando se encuentren en servicio.
	Colombia	Obstruir por cualquier medio la cicloruta o carril exclusivo para las bicicletas. Arrinconar, obstruir, o dificultar la libre movilidad del usuario de bicicleta.
	Perú	Muy grave - multa, retención de vehículo; grave - multa, remoción de vehículo; y grave – multa.
	México	Sanciones impuestas a los infractores por agentes autorizados para infraccionar con apoyo de equipos electrónicos portátiles serán siempre de carácter monetario, en tanto que las infracciones captadas a través de sistemas tecnológicos de la ciudad consistirán en amonestaciones, cursos en línea, taller de sensibilización presencial y trabajo en favor de la comunidad, penalización de puntos de licencia.
	Colombia	Transgresión o violación de una norma de tránsito: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.
	Perú	Desde pagos en efectivo con descuentos de hasta un 83% y pago de infracción a través de servicios comunitarios
	México	Los que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir o en caso de infracciones captadas a través de sistemas tecnológicos se sancionarán con un punto a la matrícula vehicular. Pagos con descuentos de hasta un 50% si se cancela antes de la fecha de vencimiento.
	Colombia	Multa general tipo 1, la cual equivale a 4 salarios mínimos diarios (\$98.362). Con descuentos de hasta un 50% si se cancela antes de la fecha de vencimiento.

Fuente: Elaboración propia en base a revisión de marcos legales. Ley N° 30936/2019, que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en Perú, Reglamento de tránsito de la ciudad de México, Nuevo Código Nacional de Policía y Convivencia y Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia.

En cuanto a la propuesta de foto infracción, hemos revisado leyes de otros países como Perú y México donde se establecen multas, remoción del vehículo, cursos para sancionar aquellos que ocupan ciclovías.

La cultura ciudadana en torno al transporte sostenible y el ejercicio de ciudadanía

En la revisión preliminar se puede observar que la multa desde los infractores tiene una connotación peyorativa vinculando a la infracción y la sanción con fines recaudatorios, un argumento usado frecuentemente por los políticos para suspender este procedimiento. Por otro lado, si la referencia a estas sanciones se hace en torno a una mejora de cultura ciudadana y castigo exclusivo para infractores toma otras connotaciones que persuaden en una mejora de la cultura ciudadana.

Si se desea llevar adelante la mejora en términos de cultura ciudadana, la postura de “sanción” debe replantearse hacia el concepto de la foto-infracción, y no basarse en el de la “foto-multa” para lograr su aceptación ciudadana.

Una propuesta de registro ciudadano de foto infracción

Cuando hablamos de foto infracción queremos que el ciudadano se concientice y cambie de actitud, no solo como medio de recaudar multas. La idea no es de carácter recaudatorio sino concienciación social. Estamos dando poder al ciudadano para hacer las denuncias.

El registro de las infracciones deberá estar a cargo de tres instancias: la municipalidad, la Policía Boliviana y los ciudadanos, quienes registran las evidencias de infracción para ponerla a disposición de las autoridades competentes para la sanción correspondiente. A partir de la información validada ingresada en una plataforma virtual de forma diaria y permanente. Esta plataforma debe considerar los siguientes aspectos:

Tabla 3: Esquema de registro de denuncia en plataforma de foto infracción

Esquema de registro de denuncia en plataforma de foto infracción
Procedimiento de registro ciudadano de infracciones en plataforma: <ul style="list-style-type: none">● Abrir aplicación de denuncia de infracción.● Validar ubicación de denuncia GPS en la aplicación.● Descripción breve de la infracción cometida.● El número de la papeleta que denuncia la infracción y el número de la resolución de sanción (generada automáticamente según ingreso de registro).● El nombre del denunciante, su carnet de identidad.

- La imagen o video de la infracción cometida: Accidente de tránsito ocurrido a consecuencia de la infracción sancionada, si es que se produjo, precisando si existió daño personal.
- La placa del vehículo con el que se cometió la infracción (sólo para conductores/as de vehículos automotores).
- La fecha y el lugar donde se cometió la infracción sancionada.
- Tipo y modalidad del servicio de transporte.

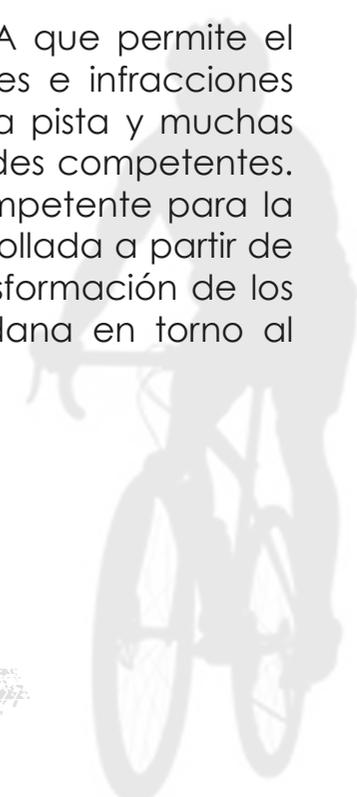
Si el infractor está presente y desea aminorar la sanción deberá proporcionar:

- El nombre del/de la conductor/a, del/de la peatón/a o del/de la ciclista que cometió la infracción, según corresponda.
- El número de la Licencia de Conducir del/de la conductor/a, indicando su Clase o el número del Documento Nacional de Identidad del/de la peatón/a o el/la ciclista, y en caso de no contar con este, el número de otro documento oficial que permita la identificación del mismo, según corresponda.
- Las reincidencias.
- El certificado de cumplimiento de los servicios comunitarios.
- Cualquier otro dato que resulte pertinente mostrar su colaboración para la reducción o descuento de la sanción correspondiente.

Fuente: Elaborado en base al Decreto Supremo Reglamento de Ley N° 30936, que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, <https://busquedas.elperuano.pe/>, 2020.

La idea no surge mágicamente, tenemos un ejemplo de una aplicación llamada VIPA que tiene la misma lógica.

En una revisión general se ha encontrado la plataforma VIPA que permite el registro de infracciones a través de filmaciones de incidentes e infracciones (reporte de malos conductores, contaminación, huecos en la pista y muchas otras situaciones) con el fin de ser enviadas ante las autoridades competentes. Los reportes son anónimos, estos notifican a la autoridad competente para la ejecución de la sanción. El objetivo de esta plataforma desarrollada a partir de una aplicación es detonar la acción ciudadana para la transformación de los hábitos enfocados en una mejora de la educación ciudadana en torno al transporte en la ciudad de Callao en el Perú.



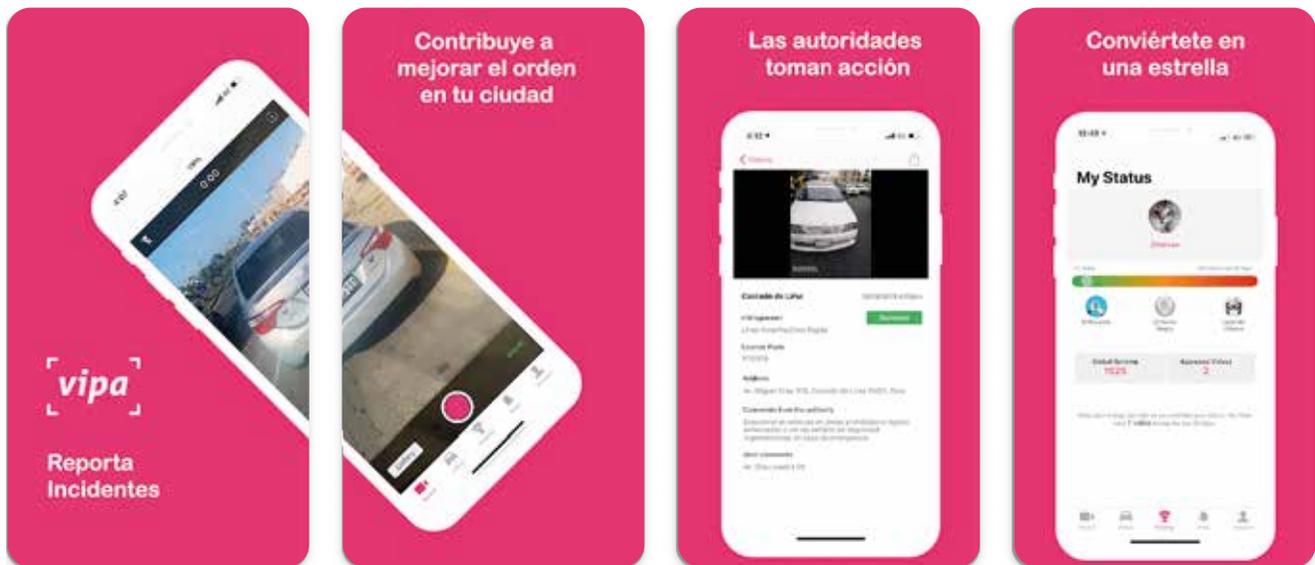


Figura 18: Aplicación VIPA - Callao - Perú, VIPA 2022.

Una propuesta de registro ciudadano de foto infracción BICIDATOS

La plataforma BiciDatos de construcción comunitaria permite reportar y almacenar todo tipo de infracciones en la vía pública relacionadas a la bicicleta mediante un registro fotográfico. Esta plataforma aún no ha logrado su objetivo y no es considerada como una base de datos probatoria de infracciones por las instancias de sanción (Policía Boliviana), ni municipal (Guardia Municipal), a pesar de su robustez.

Efectos esperados en la calidad de vida y la cultura ciudadana

La modificación de las normativas correspondientes para la incorporación del registro ciudadano de foto-infracción permitirá:

- Mejorar la cultura ciudadana a corto y mediano plazo en torno a la movilidad y el transporte sostenible a través de prácticas que involucren a los ciudadanos en el registro de infracciones para su correspondiente sanción.
- Promover el respeto de las leyes y la convivencia en sociedad a través de medios sin fines netamente recaudatorios que, en vez, se enfocarán en la educación de la ciudadanía.

La modificación de las normativas correspondientes para la incorporación del registro ciudadano de foto-infracción incidirá en la ciudadanía en:

- Bienestar emocional, para encontrar respuestas a sus demandas.
- Relaciones interpersonales, requiere un accionar comunitario ciudadano con la gestión pública local.
- Inclusión social, moviliza a varios actores para alcanzar un fin común: la seguridad ciudadana.
- Derechos, establecer pasos para accionar de ejercicio de derechos ante las autoridades competentes.

1.7. BiciDatos: Avances y desafíos

Abigail Roque Miranda. Coordinadora BiciDatos.

BiciDatos Monitoreo ciudadano de datos sobre ciclismo urbano en Bolivia, es una aplicación web y móvil para que los ciudadanos se informen y participen activamente en la construcción de la cultura ciclista y la generación de datos abiertos, para la mejora de la toma de decisiones y el desarrollo de políticas públicas en el ámbito de la movilidad ciclista basada en la evidencia.



Figura 19: Vista de la aplicación BiciDatos en versión web y móvil.

Cuenta con tres funciones de mapeo de movilidad ciclista para el monitoreo ciudadano:



Registrar bici parqueos en tu ciudad, su accesibilidad (pública/privada), si cuenta con señalización y la seguridad percibida.



Registrar servicios como talleres de repuestos, llanterías y tiendas de bicicleta, con sus datos de contacto y características del servicio.



Registrar denuncias de vulneración ciclista, como atropello y agresión a ciclistas, invasión de ciclovías y daños a la infraestructura ciclista.



Registrar aforos ciclistas, para conocer el flujo de ciclistas en un tiempo y lugar determinado de la ciudad.



Registrar tus recorridos en bicicleta, monitoreando tu progreso en el pedal en tiempo, distancia y velocidad.



Registrar tus bicicletas dentro del censo de bicicletas de la comunidad ciclista.

Es una iniciativa del Laboratorio de Tecnologías Sociales en colaboración con la Coordinadora de Ciclistas Cochabamba, Masa Crítica Kanata y el Taller de Acupuntura Urbana (TAU). Con apoyo de Ciudadanía, Comunidad de Estudios Sociales y Acción Pública, y Brot für die Welt (Pan para el Mundo).

Avances

BiciDatos surgió en el año 2020 como resultado de la co-creación entre colectivos ciudadanos y ciclistas comprometidos. Con el propósito de ser una valiosa herramienta para la generación de datos abiertos, para la mejora de la toma de decisiones y el desarrollo de políticas públicas en el ámbito de la movilidad ciclista basada en la evidencia

Diseño de boletas ciclistas



Figura 20: BiciDatos es co-creación y colaboración.

Desde 2021, BiciDatos en estrecha colaboración con voluntarios comprometidos, ha estado involucrado en la realización de investigaciones exploratorias centradas en la movilidad ciclista y la bici-logística. Durante este tiempo, también, ha llevado a cabo mapeos colaborativos y talleres focales, para recopilar datos y comprender mejor las necesidades de la comunidad ciclista y la ciudadanía para el desarrollo de nuevas funciones permiten un pedaleo más seguro en la ciudad. Conoce al equipo.



Figura 21: Equipo BiciDatos.

BiciDatos es parte de la transformación hacia una movilidad sostenible y una ciudad con mayor responsabilidad colectiva por el bien común. Por ello usa tu bici, pedalea y comienza a subir BiciDatos, accediendo desde la web a través de bicidatos.org o desde la aplicación móvil en su versión Android - Play Store.

BiciDatos es la única tecnología para la movilidad ciclista en Bolivia que promueve:

- **Participación Ciudadana:** Intervención activa de la ciudadanía en la construcción de datos de ciclismo urbano a través de su aplicación web y móvil.
- **Datos Abiertos:** Recolección y análisis de datos de ciclismo accesibles para su consulta en sus aplicaciones web y móvil, datos disponibles para su descarga en el Repositorio Ciudadatos Bolivia.
- **Incidencia:** En actividades de promoción del uso de la bicicleta, BiciDatos tiene el fin de incidir en políticas públicas sobre movilidad ciclista y ciudades sostenibles a nivel local, nacional e internacional.

El año 2022, en el Foro Urbano Mundial, ONU-Hábitat, presentó el 'Compendio de Ciudades Inteligentes Centradas en las Personas', donde BiciDatos fue reconocida como una solución innovadora que contribuye en la construcción de un mejor futuro urbano a través de la innovación y la tecnología.



Figura 22: Compendio de Ciudades Inteligentes Centradas en las Personas. Fuente: ONU-Hábitat, 2022.

El 2023 a nivel local obtuvo otro reconocimiento en el Startup.Grind Cochabamba, como emprendimiento de alto valor social para el desarrollo sostenible y la innovación

Desafíos

- BiciDatos no es solo una aplicación digital, es un proyecto colaborativo multidisciplinario que desarrolla programación e investigación en torno a la movilidad ciclista y bici-logística en Bolivia.
- Conectar con los distintos colectivos ciclistas y ciudadanos de las ciudades de Bolivia para lograr un alcance nacional en la generación de datos y proyectos colaborativos.
- Desarrollar proyectos vinculados a la cultura ciudadana de la movilidad ciclista y bici-logística en Bolivia.
- Consolidar el uso de BiciDatos. Para su consolidación se apoya en la participación activa no solo de los colectivos y emprendimientos ciclistas, sino de todo el ecosistema de actores de la bicicleta y la ciudadanía en general, por ello promovemos la bicicleta, para que la consigna no solo sea de la comunidad ciclista, sino de todos los ciudadanos, para que la bicicleta sea un medio de acción y transformación colectiva para el cuidado de la vida y el medio ambiente.

BiciDatos representa un ejemplo destacado de empoderamiento ciudadano y participación activa en la construcción de datos sobre ciclismo urbano en Bolivia. La aplicación fomenta la transparencia al ofrecer datos abiertos accesibles para su consulta, promoviendo así una cultura de información compartida.

BiciDatos no solo ha sido una herramienta valiosa para la generación de datos, sino que también ha influido en políticas públicas sobre movilidad ciclista a nivel local, nacional e internacional. El reconocimiento en el Foro Urbano Mundial y el Startup.Grind Cochabamba destaca su impacto significativo y su contribución a la innovación y el desarrollo sostenible.

A pesar de los logros, BiciDatos enfrenta desafíos, como consolidar su uso y conectar con colectivos ciclistas en todo el país. El proyecto se presenta como un esfuerzo multidisciplinario que va más allá de ser simplemente una aplicación digital, buscando desarrollar proyectos vinculados a la cultura ciudadana de la movilidad ciclista. Busca consolidarse como un medio de acción y transformación colectiva para el cuidado de la vida y el medio ambiente, promoviendo la bicicleta como una herramienta central en la movilidad sostenible.

BiciDatos presenta un modelo innovador al integrar herramientas digitales, investigación e incidencia en torno a la movilidad ciclista y bici-logística en Bolivia. Su éxito y reconocimiento subrayan la importancia de la participación activa no solo de los colectivos ciclistas, sino de toda la ciudadanía en la promoción de una movilidad más sostenible.

Espacio de debate

Público: ¿Cuánta información de incidentes de vulneración ciclista han documentado?

Panelista: 300 registros en el mapeo colectivo.

Público: ¿Tienen acceso a datos con tránsito?

Panelista: No pudimos lograr acceder a los datos oficiales de la policía y las alcaldías.

Público: Las fuentes, ¿de dónde vienen?

Panelista: Artículos de prensa y de medios digitales.

Público: ¿La aplicación permite hacer seguimientos por GPS?

Panelista: Si, la función de pedalea, para el registro de recorridos, permite marcar tu trayecto. La versión Beta estará disponible en Octubre Urbano.

1.8. Cicloturismo

Ronald Crespo. Consultor en Dirección de Turismo del GAMC.

El cicloturismo es turismo alternativo y recreativo, para descubrir lugares nuevos manejando bicicleta. No es necesario viajar grandes distancias para que se considere cicloturismo.



Figura 23: Ciclista realizando cicloturismo en Cochabamba.

Fuente: www.caxiatours.com/.

Características

- Se recomienda no usar audífonos en el recorrido, por cuestión de seguridad.
- Se deben planificar varios aspectos antes de hacer cicloturismo.
- Dentro de la planificación se toman en cuenta los elementos naturales como el clima, altura del lugar al que uno se dirige. Adicionalmente, se debe revisar el estado técnico de la bicicleta.
- Salir en grupos de mínimamente 3 personas.
- Tener conocimiento básico en soporte de vida.
- Mantener el carril derecho por seguridad.
- Alimentarse e hidratarse cada 20 minutos, antes de que el cuerpo sufra las consecuencias físicas por tener hambre y/o sed.
- Llevar botiquín.
- El objetivo principal del cicloturismo es la satisfacción y bienestar personal.

Cicloturismo en Cochabamba

Cochabamba, ubicada en el corazón de Bolivia, presenta un entorno diverso y atractivo para el cicloturismo, una forma única de explorar la región a través de la bicicleta.

Cochabamba cuenta con una geografía diversa que incluye valles, montañas y áreas rurales, ofreciendo a los cicloturistas una amplia variedad de paisajes para explorar.

El cicloturismo en Cochabamba proporciona oportunidades para sumergirse en la rica cultura y tradiciones locales, visitando pueblos pintorescos, mercados tradicionales y festivales. Los cicloturistas pueden disfrutar de la gastronomía local, probando platos típicos como la salteña, la llajwa y otros manjares bolivianos en pequeños restaurantes y puestos de comida a lo largo de su ruta.

Los destinos más comunes en Cochabamba son Liriuni, Parque Tunari, la ciclo vía de la ciudad, La Pía, Tirani, Escalerani, Tarata, Arani, entre otros.

Desde el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba y en cumplimiento a la ley de la bicicleta, se han desarrollado varias actividades de cicloturismo hasta la fecha:

- Primera versión de la Bici feria.
- Ciclo ruta turística cultural "Visita a museos".
- Ciclo ruta turística histórica y patrimonial.
- Ciclo ruta agro-turística.
- Ciclo ruta de la giba, ruta gastronómica.
- Segunda versión de la Bici feria.

La promoción del ciclismo en Bolivia no solo ofrece beneficios tangibles para la salud individual, sino que también aborda desafíos de salud pública y contribuye a una movilidad más sostenible y amigable con el medio ambiente. Su integración efectiva requiere un enfoque holístico que involucre a la comunidad, las autoridades y los actores relevantes en la promoción de estilos de vida activos y saludables.

Espacio de debate

Público: ¿Cómo podrían activar rutas para la bicicleta que no tienen asfalto?

Panelista: Habría que hacer un levantamiento de información, plantear rutas que ya son utilizadas. Deberíamos empezar aprovechando la experiencia de cicloturistas que tienen sus rutas. Creo que también hay ciclo sendas, entonces debemos hacer análisis del potencial y plantear ciclo sendas.

Público: ¿Hay tipos de bicicletas, que se requieren para hacer cicloturismo?

Panelista: Una bicicleta montañera, con caja de cambios es suficiente. Una bicicleta básica está a 2000 bs y una bici promedio de aluminio para hacer montaña 1 piñón 9 y 3 platos con 27 velocidades que ya es suficiente, cuesta entre 3000 a 3500 bs.

1.9. Bicicleta y salud

Brayan Sandoval, CEO Briz.

La Bicicleta es el modo de transporte sostenible por excelencia, al reducir los gases de efecto invernadero y la contaminación del aire en un 20%. En ese contexto es que nace Briz un emprendimiento que permite utilizar bicicletas en desuso. En Briz, se arman bicicletas a partir de partes de otras bicicletas, es decir, se hace la re-fabricación de las bicis. Además de vender, también se rentan bicicletas. Por ese sentido en Briz contribuimos en la promoción del uso de la bicicleta y la salud.

En Bolivia, la relación entre la bicicleta y la salud se presenta como una intersección crucial que impacta positivamente tanto a nivel individual como comunitario. Aquí se destacan algunos aspectos clave:

Beneficios para la Salud Individual

Actividad Física: El uso regular de la bicicleta fomenta la actividad física, contribuyendo a la salud cardiovascular, la resistencia y el control del peso.

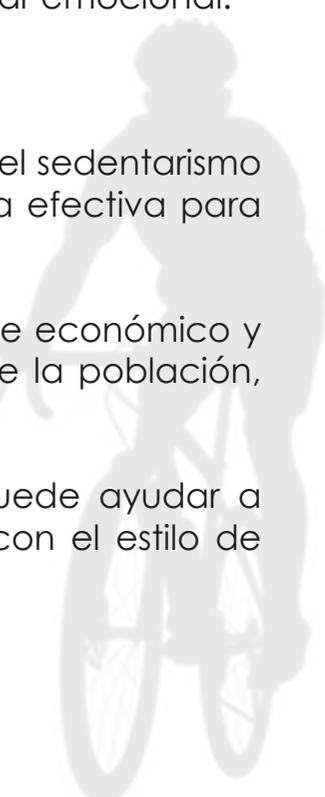
Salud Mental: El ciclismo también tiene beneficios para la salud mental, ayudando a reducir el estrés, la ansiedad y mejorando el bienestar emocional.

Enfrentando Problemas de Salud Pública

Sedentarismo y Obesidad: Dada la creciente preocupación por el sedentarismo y la obesidad, el fomento del ciclismo puede ser una estrategia efectiva para abordar estos problemas de salud pública.

Accesibilidad Económica: La bicicleta es un medio de transporte económico y accesible, lo que facilita su adopción por una amplia gama de la población, incluso en áreas con recursos limitados.

Reducción de Costos de Salud: La promoción del ciclismo puede ayudar a reducir los costos asociados con enfermedades relacionadas con el estilo de vida, al fomentar una población más activa y saludable.



Impacto Ambiental Positivo

Sostenibilidad Ambiental: El uso de la bicicleta como medio de transporte contribuye a la sostenibilidad ambiental, al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y disminuir la dependencia de combustibles fósiles.



Figura 24: Briz innovación, arte y emprendimiento.
<https://www.facebook.com/Briz.Bolivia/> Briz 2023.

Público: ¿Cuáles serían las principales limitaciones para la fabricación de bicicletas en Bolivia?

Panelista: Hay mucho por mejorar, nos falta más que todo el conocimiento. Por ejemplo, las personas se enfocan en bicicletas urbanas económicas desde 900 a 2500 Bs. La ventaja competitiva de Briz es la personalización con garantía.

Público: ¿Cómo consiguen esas partes en desuso? ¿Cuántas personas trabajan y dónde están?

Panelista: Las bicicletas en desuso son de importación, velamos por la calidad. Estamos viendo procesos de usar bicicletas de acá para ya no importar y reducir la chatarra. Toda empresa sostenible tiene que tener números, estadísticas. Hemos tratado de aprovechar esas oportunidades que tenemos como departamento y es por eso que hemos lanzado el servicio de alquiler.

1.10. Conversatorio de Movimientos Ciclistas

En el conversatorio participaron varios representantes de las organizaciones ciclistas que dialogaron sobre la movilidad ciclista en Cochabamba.

Opiniones sobre el fenómeno ciclista único en Cochabamba

Las intervenciones proporcionan diversas perspectivas sobre la bicicleta y su impacto en el entorno urbano y ambiental en Cochabamba:

Mujeres en Bici (Miriam Rodríguez):

- Enfoca en el apoyo a mujeres ciclistas y principiantes.
- Centrado en aspectos de género y habilidades de manejo urbano.

Masa Crítica Kanata (Javier Molina):

- Destaca la presencia de movimientos ambientales centrados en la bicicleta.
- Pone énfasis en la relevancia de la bicicleta en movimientos medioambientales.

Mujeres en bici (Ana Gonzales):

- Resalta la intelectualidad y la innovación en Cochabamba.
- Asocia la bicicleta como solución para combatir la crisis climática.

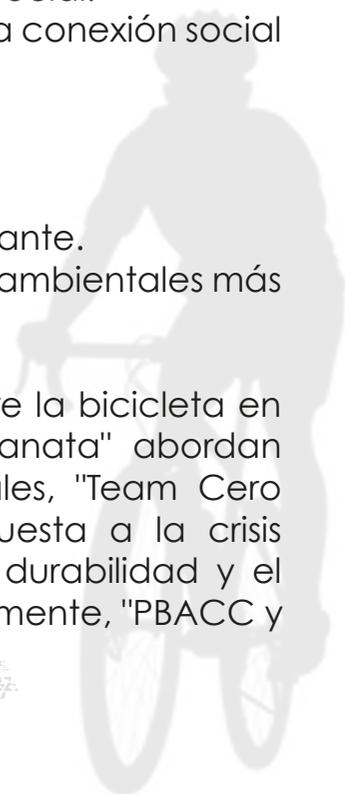
TAU-mARTadero (Josue Rojas):

- Elogia el diseño duradero de la bicicleta y su componente social.
- Contrastando con el automóvil, destaca la sostenibilidad y la conexión social de la bicicleta.

PBACC y BiciDatos (Jhoselin Luizaga):

- Señala la bicicleta como medio de transporte no contaminante.
- Enfocado en la bicicleta como solución frente a problemas ambientales más notorios.

Las intervenciones reflejan una diversidad de perspectivas sobre la bicicleta en Cochabamba. Mientras "Mujeres en Bici" y "Masa Crítica Kanata" abordan aspectos específicos como género y movimientos ambientales, "Team Cero Emisiones" destaca la innovación y la bicicleta como respuesta a la crisis climática. Por otro lado, Josue de TAU-mARTadero resalta la durabilidad y el componente social de la bicicleta frente al automóvil. Finalmente, "PBACC y



BiciDatos" enfatizan la contribución de la bicicleta como un medio de transporte no contaminante ante los problemas ambientales más evidentes.

Exigencias de transporte ¿Cuáles son las nuevas luchas que deben enfrentar los movimientos y agrupaciones de ciclistas en un contexto urbano del eje metropolitano?

Las intervenciones resaltan diversos desafíos y preocupaciones en relación con la concientización ciudadana, coordinación entre municipios, planificación urbana, equidad de género, asignación de recursos y participación ciudadana:

Masa Crítica Kanata (Javier Molina):

- Enfatiza el reto de superar la barrera del idioma, particularmente con el quechua, para lograr una concientización efectiva.

Mujeres en bici (Ana Gonzales):

- Critica la falta de coordinación entre alcaldes, abogando por la extensión de la ley de la bicicleta a otros municipios más allá del municipio de Cochabamba.

TAU - mARTadero (Josue Rojas):

- Señala la desconexión del planificador urbano del entorno, abogando por una remodelación de la estructura para trabajar y desarrollar ideas de manera más efectiva.

Mujeres en Bici (Miriam Rodríguez):

- Destaca el rol emergente de las mujeres y aborda el desafío de lograr reconocimiento sin ser catalogado como discriminatorio.
- Pide ciclovías más seguras debido al acoso y hostigamiento que enfrentan las mujeres en el entorno urbano.

PBACC y BiciDatos (Jhoselin Luizaga):

- Destaca la falta de transparencia en la asignación de recursos para proyectos de impacto ambiental y aboga por un mayor control social por parte de los ciudadanos.

Público:

- Sugiere que las OTB's y juntas de vecinos deben exigir recursos para proyectos relacionados con la movilidad urbana y las bicicletas.

Las intervenciones subrayan la diversidad de desafíos, desde la coordinación entre municipios y la planificación urbana hasta la equidad de género y la asignación transparente de recursos. También destacan la importancia de la participación ciudadana para abordar estos problemas y exigir recursos para proyectos relevantes en la comunidad.

¿Cuáles serían los roles a cumplir de la gobernación, alcaldías y ONGs que quieran colaborar a mejorar?

Javier Molina de Masa Crítica Kanata destaca la falta de atribuciones otorgadas a la gobernación en comparación con la alcaldía, abogando por una mayor coordinación y responsabilidad, especialmente en asuntos de carácter metropolitano. Señala la necesidad de colaboración y trabajo en equipo, expresando inquietud por la percepción de ser utilizados por ONGs en relación con la asignación de recursos para ciertos temas.

¿Cuáles podrían ser las estrategias para poder dar continuidad a los proyectos?

Las intervenciones reflejan diversas perspectivas sobre el empoderamiento ciudadano, la defensa de la propiedad pública y la necesidad de comunicación efectiva en el contexto de la bicicultura:

Masa Crítica Kanata (Javier Molina):

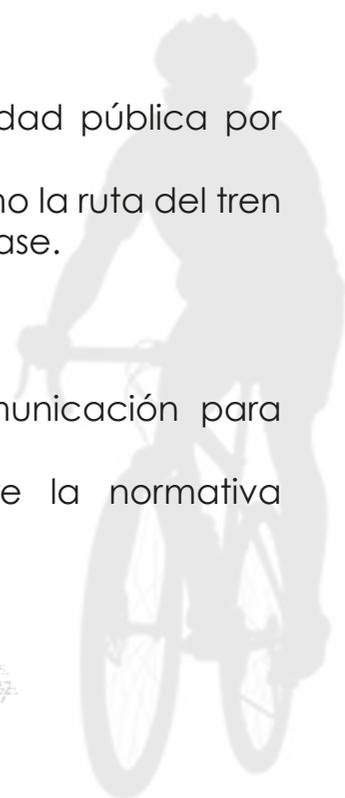
- Aboga por empoderar tanto al ciclista como al ciudadano mediante la difusión de información.
- Destaca la importancia de no permitir que los nuevos políticos engañen a la población y reconoce la acumulación de conocimiento existente.

Mujeres en bici (Ana Gonzales):

- Expresa decepción por la falta de defensa de la propiedad pública por parte de la gobernación.
- Sugiere la creación de ciclovías paralelas en proyectos como la ruta del tren y aboga por la regionalización de la educación desde la base.

BRIZ (Litzzy Gutiérrez):

- Hace hincapié en la necesidad de estrategias de comunicación para empoderar a los ciudadanos en relación con la bicicultura.
- Señala la falta de publicidad y concientización sobre la normativa relacionada con la bicicleta.



PBACC y BiciDatos (Jhoselin Luizaga):

- Destaca la importancia de la participación activa de los ciudadanos y su capacidad para solicitar información según la ley.
- Subraya la necesidad de unirse colectivamente para generar cambios y presionar por el cumplimiento de las normativas.

Público:

- Resalta el enfoque educativo de la ley de la bicicleta y reconoce que será un desafío lograr su pleno funcionamiento.

Mujeres en Bici (Miriam Rodríguez):

- Aboga por la continuidad de proyectos, destacando que las opiniones de quienes utilizan la bicicleta deben ser consideradas.

Las intervenciones resaltan la necesidad de empoderamiento ciudadano mediante la difusión de información y estrategias de comunicación efectivas. Se menciona la falta de defensa de la propiedad pública y se aboga por la participación activa de la comunidad para generar cambios y exigir el cumplimiento de normativas. Además, se destaca la importancia de considerar las opiniones de los usuarios de bicicletas en la planificación de proyectos relacionados con la movilidad urbana.

¿Qué demandas urgentes plantearían a los gestores públicos en el medio metropolitano?

Las intervenciones proporcionan diferentes perspectivas sobre el ordenamiento vehicular, la promoción de ciclovías y la construcción colectiva de la ciudad:

Masa Crítica Kanata (Javier Molina):

- Propone un plan de ordenamiento vehicular con enfoque en sacar vehículos viejos y promover transporte público más pequeño.
- Aboga por la implementación de una extensa red de ciclovías, citando ejemplos exitosos como el de Nueva York.
- Destaca la importancia de la comunicación y educación ciudadana para fomentar cambios.

Mujeres en bici (Ana Gonzales):

- Critica la falta de fondos y enfoque de la gobernación en la promoción de ciclovías.
- Subraya la necesidad de priorizar la educación como el corazón de las iniciativas de movilidad.
- Expresa preocupación por la limitada extensión de ciclovías y la falta de mantenimiento.

Público:

- Sugiere la expansión de ciclovías hacia la zona sur para prevenir la deforestación.

TAU - mARTadero (Josue Rojas):

- Aboga por soluciones a largo plazo y destaca la construcción gradual de la ciudad como un proceso colectivo.
- Propone la participación de laboratorios ciudadanos y la incorporación de todos los sectores en la toma de decisiones urbanas.

Javier de Masa Crítica Kanata, aboga por un enfoque integral que incluye ordenamiento vehicular, expansión de ciclovías y empoderamiento ciudadano. Ana Gonzales de Mujeres en Bici critica la falta de recursos y enfoque de las autoridades, poniendo énfasis en la educación. El público sugiere expandir las ciclovías para abordar la deforestación. Josue Rojas destaca la construcción colectiva de la ciudad a través de procesos graduales y participación ciudadana en la toma de decisiones urbanas. En conjunto, las intervenciones resaltan la complejidad de los desafíos urbanos y la importancia de la participación colectiva y la educación en las soluciones propuestas.



2. Segunda Jornada

2.1. Diagnóstico ambiental en las áreas metropolitanas de Bolivia. Percepciones, actitudes y prácticas de ciudadanía ambiental en las áreas metropolitanas de Bolivia

Ilze Monasterio Zabala. Investigadora en Ciudadanía, Comunidad de Estudios Sociales y Acción Pública.

La Encuesta de Conciencia Ambiental en las Áreas metropolitanas de Bolivia y el "Ecobarómetro", analiza las percepciones, actitudes y prácticas de la ciudadanía desde los siguientes ejes temáticos: cambio climático, calidad del aire, uso de la bicicleta, residuos sólidos. Finalmente, se reflexiona sobre el compromiso ambiental de las y los habitantes del eje metropolitano de Bolivia.

El Ecobarómetro es una línea de trabajo institucional de Ciudadanía dedicada al estudio de la cultura ambiental de las y los bolivianos. Se enfoca en conocer las percepciones, conocimientos, prácticas y comportamientos de la población en las áreas metropolitanas de Bolivia (de Cochabamba, La Paz y Santa Cruz).

Se han desarrollado dos versiones, los años 2017 y 2022, este estudio ha permitido analizar tendencias y cambios de la cultura ambiental de la población boliviana. Todo ello en el marco del proyecto "Ciudadanía Ambiental y Cambio Climático. Iniciativas para la Gobernanza Ambiental en la Región Kanata".

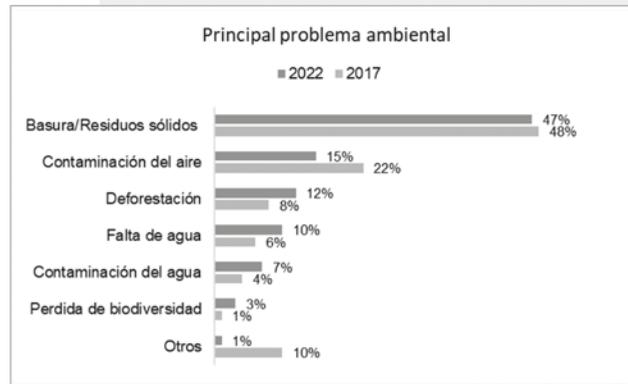
¿Cómo percibimos las causas del cambio climático? ¿Cómo se percibe en el área metropolitana?

De 10 personas: 1 persona afirma que el cambio climático es por causa natural, 4 personas creen que es la combinación de lo natural con las actividades humanas y 5 piensan que es por causas antropogénicas.

¿Cuáles son los principales problemas ambientales en el área metropolitana?

El principal problema ambiental que la ciudadanía percibe es el de los residuos sólidos, el segundo problema es la contaminación del aire y como tercer problema sería la deforestación.

Principal problema ambiental



Ciudadanía

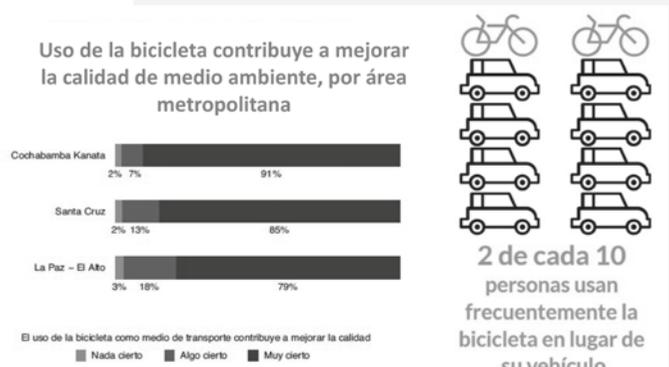
Figura 25: Principales problemas ambientales. CIUDADANIA, 2023.

En cuanto a la contaminación del aire según la percepción de la ciudadanía, la actividad que más contamina es el parque automotor, segundo factor son las industrias y por otro lado los chequeos.

¿El uso de la bicicleta mejora la calidad del medio ambiente?

En la región de Cochabamba la gente está convencida que la bicicleta contribuye a mejorar la calidad del medio ambiente, esto puede ayudar a los tomadores de decisiones a generar proyectos enfocados a promover el uso de bicicleta.

Uso de la bicicleta



Ciudadanía

Figura 26: Uso de la bicicleta. CIUDADANIA, 2023.



Como dato, 2 de cada 10 personas utilizan la bicicleta como medio de transporte en vez de un vehículo no motorizado. En Cochabamba existe mayor nivel de uso de la bicicleta como medio de transporte, uso que va disminuyendo llegando a la adultez o las personas adultas mayores.

En cuanto al tema de género, existe una diferencia en el uso de bicicleta, es un tema para reflexionar porque existen diferencias en el uso de bicicletas según el género, por ejemplo, por el tema de acoso hacia las mujeres.

Residuos sólidos como problema ambiental

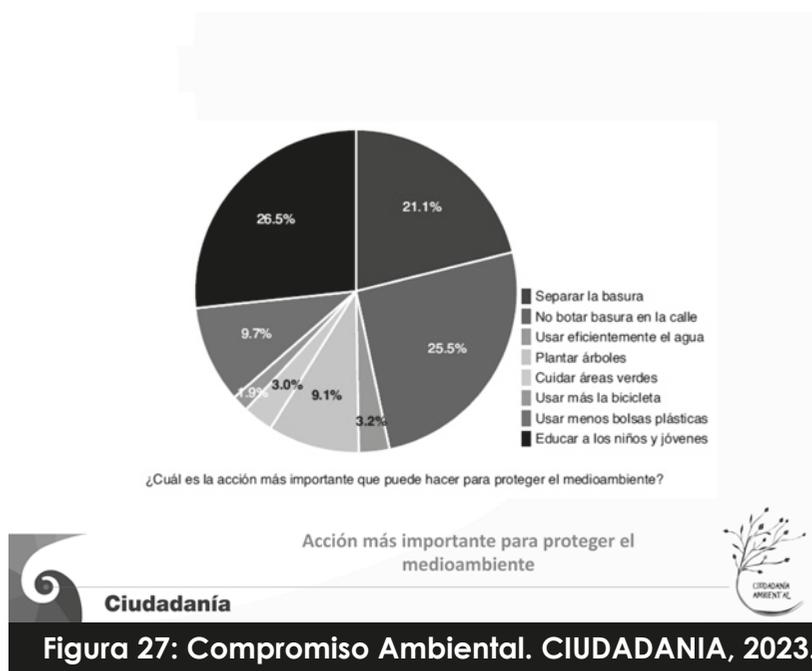
Respecto a los residuos sólidos, en general, en la región metropolitana es un problema fuerte en Cochabamba. El 90% indica que nunca se debería botar basura en la calle, pero el 14% si bota basura en la calle, esto muestra una discordancia entre lo que la gente dice que no se debe hacer y lo que se hace. En cuanto a la gente que bota basura por lo general es la gente más joven, a pesar de que existen bastantes campañas ambientales llama la atención que sean los que más dicen botar basura en la calle.

Si bien las personas están conscientes del daño de las bolsas plásticas, al momento de realizar compras la gente sigue usando bolsas plásticas y desechables.

En cuanto al compostaje hay una mayor predisposición en Cochabamba, en comparación a Santa Cruz y La Paz.

Compromiso ambiental

Para lograr un mayor compromiso ambiental, según la percepción de la ciudadanía, la acción más importante es la educación ambiental para generar mayor conciencia, entre otras acciones mencionaron el no botar basura en la calle, clasificar la basura. Usar más la bicicleta es uno de los aspectos que la ciudadanía ya está tomando en cuenta como una acción importante para el cuidado del medioambiente.



Síntesis de resultados

- Con la información recabada se puede interpelar a las autoridades para tomar conciencia.
- La población está convencida que la bicicleta es un instrumento para mejorar la calidad de aire principalmente en la Región Metropolitana Kanata.
- Hay una constante preocupación por los residuos sólidos y si bien ya estamos concientizados sobre el uso de bolsas, aún nos falta profundizar en el cambio de hábitos sobre el uso de los mismos.
- Existe un fuerte compromiso para el cuidado del medio ambiente, sin embargo, se resalta un mayor compromiso de las mujeres.

Espacio de debate

Público: Se recopilan datos de fundaciones y otras organizaciones, sin embargo, en el espacio de toma de decisiones, las autoridades no responden a estos. Las autoridades se basan en las ideas de los técnicos y no responden a las demandas de la ciudadanía. Es así que estos datos no se ven traducidos en la toma de decisiones, si bien los que recopilan estos datos no son los responsables, hay que tratar de llamar la atención de los tomadores de decisiones, ¿cómo tendríamos que actuar para una mejor planificación?

Panelista: Si bien los datos son de libre acceso, podemos ver que el interés de las autoridades es otro, por ejemplo, no vemos que las autoridades estén presentes en el evento de hoy, eso sería una muestra de interés. Las personas que más se

interesan sobre estos datos son activistas y en algunos casos académicos, más que las autoridades. Lo que debe ser una llamada de atención para la toma de decisión de las autoridades. Esto nos pone a analizar también sobre el grado de compromiso para las acciones ambientales.

Respecto a las muestras de las encuestas se tomaron 1200 casos.

2.2. Ciudadanía en Ruedas: Prácticas de Bicilogística en Bolivia

BiciDatos y Ciudadanía, Comunidad de Estudios Sociales y Acción Pública.

El ecosistema de actores entorno a la bicicleta en Bolivia revela que los ciclistas deportivos conllevan el 79% de la comunidad ciclista en el país. Mientras el ciclismo urbano está representado sólo por el 16%. Y el cicloturismo por el 5%.



Figura 28: Mapeo de actores ciclistas en Bolivia, 2023.

Este 16% está representado por colectivos ciclistas urbanos, que promueven los derechos de los ciclistas, la seguridad vial, y a menudo inciden en los gobiernos locales para mejorar la infraestructura ciclista. En Bolivia, han surgido varios emprendimientos que, a través de la bicicleta, cultivan habilidades en diversos oficios y desarrollan proyectos innovadores, donde no solo se ofrecen alternativas viables de sustento, sino varios contribuyen con la sostenibilidad.

El documental nace con el objetivo de visibilizar otra perspectiva de los actores ciclistas urbanos en Bolivia, al existir un desconocimiento sobre la logística en bicicleta en el país. Hay un legado sociocultural presente en el día a día en torno a la bicicleta, que ha sido invisibilizado, siendo éste la cultura del cuidado, servicio y comercio en bicicleta convencional o de carga.

El documental "Ciudadanía en ruedas: Prácticas de Bicilogística en Bolivia", es una iniciativa de BiciDatos y el Laboratorio de Tecnologías Sociales con apoyo de Ciudadanía, Comunidad de Estudios Sociales y Acción Pública y Pan para el Mundo, producida por JIWAKY.

Se visibilizaron algunos actores notables como ser, la Red de Recolectores Santa Cruz, la Asociación 15 de abril, Briz, Bike Art Cocha, Bicicletas Clásicas Cochabamba y ciclistas urbanos que compartieron un fragmento de su historia de logística en bicicleta.

Compartimos una exposición fotográfica de las prácticas de acuerdo al tipo de Bici-logística en Cochabamba, La Paz, Santa Cruz y Oruro.



Figura 29: Exposición fotográfica de Bici-logística en Bolivia, 2023.

Ciudadanía en ruedas

Este documental explora las prácticas de bicilogística, donde la bicicleta se convierte en mucho más que un modo de transporte, es una herramienta de logística en actividades cotidianas de cuidado, en el transporte de mercancías y en el desarrollo de diversos oficios, donde muchas personas han hecho de la bicicleta no solo una elección de movilidad, sino una forma de vida; también exploramos las barreras que enfrentan las mujeres que eligen la bicicleta como herramienta logística; y analizamos la informalidad laboral, que rodea a estas prácticas de bicilogística. A lo largo del documental seremos testigos de historias inspiradoras, desafíos superadores y un mundo de posibilidades que se abren gracias a la bicicleta.



Ciudadanía en ruedas: Prácticas de Bicilogística en Bolivia.



Figura 30: Ciudadanía en ruedas: Prácticas de Bicilogística en Bolivia, 2023.

Prácticas de Bicilogística en Bolivia

Una práctica de bicilogística se refiere a la implementación de estrategias y mecanismos que involucran el uso de bicicletas o triciclos de carga en actividades de logística de cuidado, servicio y comercio, transportando mercancías y/o personas.

- Bici-logística de cuidado: Hace referencia al uso de la bicicleta convencional o de carga como medio de transporte para ir al trabajo, el colegio o para realizar actividades cotidianas de manera que puedan llevar sus bienes, evitando el uso del automóvil.
- Bicilogística de servicio: Hace referencia a los viajes que tienen como propósito proveer un servicio en bicicleta convencional o de carga, en el cual se transportan personas y/o herramientas necesarias para llevar a cabo determinada labor.

- **Bicilogística de comercio:** Hace referencia al uso de la bicicleta convencional o de carga como medio para transportar mercancías al consumidor final.

En Bolivia identificamos los tres tipos de logística en bicicleta, predominando la bici-logística de comercio y de servicio con el 43% y 41% respectivamente. Por otra parte, sólo el 17% utiliza la bici como modo de transporte para actividades de cuidado.

Del 43% de las prácticas de bici-logística de comercio, el 40% corresponde a puntos de venta en bici de carga (helados, mate, somó, hielo, comestibles, etc.) y el restante 3% a recolectores de reciclaje independientes en triciclos.

Del 41% de las prácticas de bici-logística de servicio, el 17% corresponde a alquiler de bicicletas, el 9% a servicios de cicloturismo, 6% a servicios de bidelivery y restauración de bicicletas y el restante 3% a servicios de recolección municipal.

El 16% de las prácticas de bicilogística de cuidado, usan la bicicleta como modo de transporte para dirigirse a centros de abastecimiento y actividades de recreación. El 44% de las prácticas realiza sus actividades de logística en triciclos o bici cargo; y el 56% en bicicletas convencionales.

El panorama de la logística en bicicleta en Bolivia es diverso y refleja la adaptabilidad de este modo de transporte en diferentes contextos y para una variedad de propósitos. Se observa que predominan las bicilogísticas de comercio y servicio, lo que demuestra su importancia tanto como herramienta de trabajo en el comercio informal como en emprendimientos de sostenibilidad y movilidad.

Se muestra la versatilidad de la bicicleta en diferentes ámbitos y su capacidad para promover la sostenibilidad, la movilidad activa y la preservación de tradiciones culturales.

La bicicleta desempeña un papel relevante en la vida y la economía de diversas comunidades bolivianas, y su uso seguirá evolucionando en respuesta a las necesidades locales y las oportunidades emergentes.

2.3. Bici emprendimientos. Experiencias de electromovilidad de bajo costo en la logística de última milla

Miguel Fernández Vázquez. CEO Eco delivery.

El transporte motorizado de Cochabamba es la fuente principal de contaminación atmosférica en la ciudad, por lo cual la aplicación de la electromovilidad surge como respuesta de mitigación a mediano y largo plazo, minimizando el consumo de combustibles fósiles.



Como Eco delivery vemos que la electromovilidad puede ser una solución tecnológica a esta problemática.

Primeras experiencias de la electromovilidad en Bolivia

El año 2013 en la ciudad de Cochabamba, un equipo multidisciplinario de estudiantes denominado "Equipo Bolivia" empezó a desarrollar estudios relacionados a la electromovilidad; este equipo construyó el primer vehículo híbrido solar - mecánico en el país.

El año 2014, el equipo optimizó el diseño y con el auspicio de distintas instituciones privadas y ONG's pertenecientes a la Asociación Boliviana de Energías Renovables (ABER), se pudo construir una primera versión de un vehículo funcional adaptado a las necesidades básicas de transporte: él "Inti I", tomando en cuenta partes de bicicleta; dicho vehículo cumplía con todas las normas para circular en carreteras internacionales, así como los requisitos de seguridad para participar en certámenes internacionales como la "Carrera Solar Atacama", siendo el primer vehículo representando al país en esta competencia, obteniendo un resultado decoroso para una primera participación.

Posteriormente, el equipo crea una Startup llamada "Innovación Sostenible" donde se continuó con la investigación sobre el flujo vehicular y problemas de circulación en la ciudad de Cochabamba. En el año 2016, con el auspicio ABER, ENERGETICA y SIE SA, Innovación Sostenible se construye una segunda versión del vehículo solar llamado "Inti II"; este nuevo vehículo vuelve a participar en la "Carrera Solar Atacama" desplazándose 700 km en 5 días a lo largo del desierto de Atacama. El Equipo Bolivia obtuvo el primer lugar en este certamen, mostrando que la sencillez del vehículo y el desarrollo tecnológico local eran funcionales y sobre todo era posible replicarlos a precios accesibles para el público general.

De los autos solares a la logística de última milla

Lamentablemente, el mercado aún no estaba listo para implementar la electromovilidad en ciudades, el público en general no aceptó este tipo de productos, razón por la cual Innovación Sostenible el año 2017 desarrolla una unidad de negocio independiente llamada Eco Delivery. Eco Delivery es el primer servicio de logística de última milla en el país que utiliza únicamente bicis, ebikes, cargos convencionales y eléctricos diseñados y construidos localmente.

De manera paulatina, el público local comenzó a adaptarse, conocer más sobre la electromovilidad, la incidencia del transporte convencional en el medio ambiente y la conciencia ambiental ganó fuerza. Paralelamente, los servicios de

última milla fueron creciendo de manera exponencial a nivel global, producto de ecommerces como Amazon, EBay, Mercado libre y otros de gran relevancia; sin olvidar, ecomerce de alimentos como Glovo, Deliveroo, Pedidos Ya y otros que solamente alimentaron esta nueva tendencia de consumo.

El mayor punto de inflexión para la adopción de la electromovilidad, específicamente la micromovilidad eléctrica en nuestro país, se dio a raíz de la pandemia, donde los únicos vehículos aptos para la circulación eran las bicis; es a partir de este momento que pudo apreciarse una alta demanda de bicis, ebikes, etrikes, patinetes eléctricos y otros similares que podían desplazarse libremente en la ciudad de manera segura y eficiente.

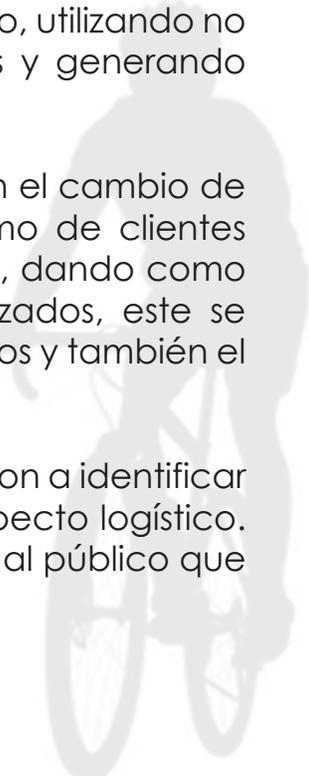
Durante esta época, ya no solo Innovación Sostenible trabaja con electromovilidad, sino también proveedores locales como Quantum incrementan su mercado, así como otros importadores, sobre todo de bicis eléctricas.

Otro fenómeno potenciado en esta época debido a los despidos masivos, cierre de empresas, sobre todo PYMEs, reducción de producción y ventas en general; es el desarrollo de emprendimientos, informales en su mayoría. La economía en Bolivia tiene como principal actor al mercado informal, representando aproximadamente el 60% del movimiento económico en el país.

Sin embargo, al no poder vender de manera tradicional, las ventas por redes sociales como Facebook y Whatsapp son potenciadas de sobremanera, vemos crecimientos de entre 300 a 400% año tras año desde la crisis provocada por el Covid-19. A pesar de no contar con grandes representantes del comercio electrónico, podemos ver cómo van apareciendo más y más iniciativas buscando llenar estos vacíos y apoyar al movimiento emprendedor. Vemos también como el "delivery" o servicio de reparto se va normalizando, utilizando no solo vehículos convencionales sino también vehículos eléctricos y generando opciones laborales.

Como iniciativa privada, Eco Delivery presencia una diferencia en el cambio de comportamiento de sus clientes, tanto de empresas (B2B), como de clientes finales (B2C); pudimos ver como se pudo apreciar más el servicio, dando como resultado un incremento en el ticket promedio de envíos realizados, este se incrementó de 5 a 9 Bs, básicamente debido a recorridos más largos y también el traslado de mayores volúmenes de paquetería.

Además, fue posible apreciar cómo los emprendimientos empezaron a identificar necesidades que previamente no percibían, sobre todo en el aspecto logístico. El emprendedor local es muy creativo y puede ofrecer soluciones al público que



son bien recibidas; sin embargo, al momento de estandarizar procesos, ventas, calcular las finanzas reales de sus servicios y sobre todo trabajar con precios justos se van creando problemas. Entonces, los emprendimientos crecen de manera abrupta hasta un determinado punto, posteriormente estos se ven abrumados por las necesidades o el público y se estancan o terminan desapareciendo.

Es en este punto, gracias al análisis realizado y a los años previos de servicio, que pudieron identificar uno de los problemas prioritarios, como es la asistencia logística; de esta manera, Eco Delivery amplía su cartera de servicios y ofrece una ayuda logística integral a los emprendimientos, dando servicio en la última milla, que justamente es la más contaminante, la entrega del producto al consumidor.

Según la investigación realizada en Cochabamba, existen más de 50.000 PYMEs formalmente establecidas y nuestra empresa después de 6 años de trabajo cubrió solamente el 0,3% del mercado local, sin tomar en cuenta al mercado informal.

Resultados y perspectivas de Eco delivery

Durante los últimos 6 años generamos más de 150 empleos locales temporales, hemos generado microcréditos para las personas que trabajan con nosotros, generamos programas de formación y crecimiento personal para nuestros empleados (principalmente estudiantes), realizamos más de 60.000 entregas, recorrimos 250.000 km, logramos evitar el consumo de más 20.000 L de gasolina, reducimos 45 Ton de CO₂, trabajamos con más de 150 PYME's y podemos ofrecer un servicio hasta un 30% más barato que el convencional. Todo esto como empresa constituida formalmente, cumpliendo con la normativa vigente, pagando impuestos y sobre todo cuidando del personal.

Si extrapolamos los datos obtenidos solamente al 50% de PYMEs en nuestra ciudad en servicios logísticos de última milla podríamos generar más de 30.000 empleos para jóvenes estudiantes y reducir más de 5.000 ton de CO₂ anualmente, reduciendo además los costos de equipos eléctricos vs. convencionales en un 75%.

Si hacemos énfasis en el costo energético y económico de combustibles fósiles vs. electricidad, podremos ser capaces de apreciar la reducción de huella de carbono de emprendimientos funcionales y el impacto generado gracias al uso de la micromovilidad convencional y eléctrica.



El impacto de este tipo de servicios y emprendimientos de última milla sería exponencial y además aplicable y replicable en todo el país.

Espacio de debate

Público: ¿Qué tipo de capacitaciones se dan a los empleados?

Panelista: Realizamos capacitaciones sobre atención al cliente, habilidades blandas, tratamos de promover en la gente, investigación sobre la temática en la parte técnica, ayudándoles en sus tesis o proyecto de grados. Parte de nuestros mensajeros empezaron de esta manera y ahora son parte del staff de Manejan, también hemos podido acomodar a estas personas en empresas con las que nosotros trabajamos para que puedan realizar su pasantía.

Público: ¿Cuáles son sus metas a corto, mediano y largo plazo?

Panelista: Hemos lanzado hace un mes y medio un hermanito de Manejan, que es un servicio de taxis eléctricos BeeZero. Tenemos esta realidad donde hay poca gente que tiene el interés de cambiar, lo que queremos es mostrar que la bicicleta es funcional y la electromovilidad es una realidad, y con lo que tenemos podemos dar servicios iguales o mejores. Sin embargo, hay una brecha entre los tomadores de decisiones, para nosotros es un reto, por ejemplo, llegar a que los bancos puedan cambiar el servicio de entrega a uno de bicicleta. La gente prefiere contratar a los courier, y los couriers nos contratan a nosotros porque les cobramos más barato.

Existe una brecha entre los tomadores de decisiones y la mentalidad de la gente que tenemos de alguna manera que romperla, para generar mayores espacios

de trabajo. A corto plazo queremos afianzar lo que ya tenemos con nuestras bicis, consolidar con alguna empresa más grande, y que esto sirva como punta de lanza para mostrar lo que sí se puede hacer, por ejemplo, trabajar con CBN, que es mucho más grande, pues ahora estamos solamente con PYMES. A mediano plazo enlazar con la logística de electromovilidad y la movilidad de personas, que no se asocie el tema del delivery solamente con la comida sino este trabajo con empresas, quisiéramos abrir todo este espacio de electromovilidad desde las bicis, scooters, autos y otros. Siempre tomando en cuenta a la bici como la base, porque sabemos que es la mejor herramienta para transportarse, sin embargo, sabemos que hay otras necesidades que hay que cubrir, lo que queremos es ampliar el abanico de posibilidades para las empresas y en unos pocos años lograr abarcar el eje troncal, adaptándonos al contexto de cada ciudad, dando no solamente trabajo sino contribuyendo a disminuir en la emisión de gases de efecto invernadero que genera el cambio climático.

2.4. Importancia del transporte activo en la sostenibilidad del ecosistema urbano

Marcos Luján. Investigador de la Universidad Católica Boliviana.

La población mundial no cesa de crecer, para el año 2100 se estima que rondará los 9.000 millones de habitantes y la mayor parte de esa población vivirá en entornos urbanos. Esto representa un enorme desafío para el desarrollo de ecosistemas urbanos sostenibles.

Para entender porque se exacerba la contaminación en un modelo más densificado, se muestra en la presentación un modelo de caja fija para inmisiones, donde se calculan las emisiones por superficie, mientras más personas haya en una superficie pequeña, hay más concentración de contaminantes. Por otro lado, mientras los edificios sean más grandes reduce la velocidad del viento y esto perjudica en la dispersión de GEI.

¿Cómo reducir los impactos negativos de la densificación?

Una manera muy eficiente y eficaz para reducir los impactos negativos de la densificación urbana es promover fuertemente el transporte activo en los ambientes urbanos, esto consiste en promover el caminar y el andar en bicicleta (e-bikes, patinetas, patines, incluidos). Si una mayor proporción de la población se transporta de este modo se logran beneficios muy significativos en cuanto a reducción de emisiones contaminantes y de GEI, reducción de ruido; mejora la salud física y mental de la población y se optimiza el uso del espacio y la movilidad en el ambiente urbano. En resumen, las ciudades tienen que estar diseñadas para caminar y andar en bicicleta. Además de incrementar las áreas verdes, generar espacios de encuentro entre ciudadanos.

El transporte en Bolivia es pésimo, muchas de las personas prefieren tener su movilidad propia para mejorar el transporte, sin embargo, en otras ciudades la gente se mueve en transporte público y bicicleta, es decir si el transporte público tuviera que parar en algunos de estos países de Europa no podrían trasladarse, ya han pasado por ciertas crisis que en nuestro caso recién las estamos viviendo.

¿Qué impacto tiene el transporte activo y cómo puede aportar a la sostenibilidad del ambiente urbano?

El auto privado ocupa gran espacio en las ciudades, la bicicleta y el caminar liberan espacios en la ciudad y requiere menos superficie. Donde se ha priorizado el transporte activo se ha logrado el descongestionamiento vehicular.

La bicicleta es un transporte competitivo porque puede recorrer grandes distancias a mayor velocidad, asimismo es resiliente y no tiene problemas con el tráfico o paros.

Beneficios ambientales para el ecosistema urbano

El transporte significa el 12% de la emisión de gases de efecto invernadero, es una parte importante que se debe reducir.

- El transporte activo no emite contaminantes atmosféricos y no hace ruido.
- La actividad física es muy importante. La OMS aconseja realizar 170 min/semana, esto se puede obtener a través del transporte activo con 70% de beneficios por la actividad física, evitando problemas de salud gracias a los beneficios del transporte activo que se puede incentivar mediante el uso de bicicletas.

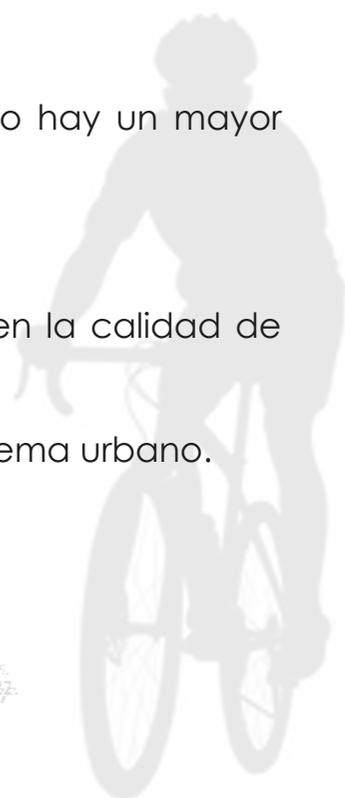
Riesgos en el transporte activo

Cuando las ciudades no están adaptadas al transporte activo hay un mayor número de accidentes.

Contaminación atmosférica

Pensar cómo se diseñan las ciudades, debería ser pensando en la calidad de vida de sus habitantes.

El transporte activo es esencial para la sostenibilidad del ecosistema urbano.

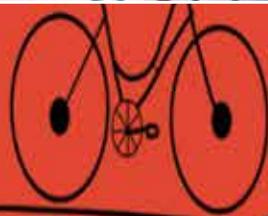


- Permite reducir los efectos negativos de la densificación urbana sobre la salud, el medio ambiente y la movilidad.
- Es necesario desarrollar infraestructuras y planificar las ciudades para caminar y andar en bicicleta como una prioridad.

El transporte activo (consiste en promover el caminar y el andar en bicicleta) es un medio efectivo para reducir la contaminación atmosférica porque reduce la emisión de gases de efecto invernadero y ruido en la ciudad. Si una mayor proporción de la población se transportará de este modo se lograrían beneficios muy significativos en cuanto a reducción de emisiones contaminantes y de GEI, reducción de ruido; mejora de la salud física y mental de la población y optimización del uso del espacio y la movilidad en el ambiente urbano. En resumen, las ciudades tienen que estar diseñadas para caminar y andar en bicicleta.



caravana ciclista



3. Caravana Bici Foro Cochabamba 2023

Una vez concluida la lectura del manifiesto, se llevó a cabo una caravana de bicicletas por la ciudad de Cochabamba. La caravana partió de la Plaza Sucre y culminó en la Plaza Cobija, tal como se aprecia en la siguiente gráfica:



Figura 32: Mapa de la caravana ciclista del 2do Bici Foro

4. Conclusiones

Conclusiones eje temático 1: Infraestructura

- **Privatización del Espacio Público por el Transporte Motorizado:**

- Se reconoce que el transporte motorizado ha tenido un impacto negativo al privatizar el espacio público. Esto destaca la necesidad de medidas correctivas para reducir su presencia a nivel municipal y metropolitano.

- **Consideración de Impacto a Futuro de Proyectos:**

- Se enfatiza la importancia de considerar el impacto a largo plazo de proyectos actuales, como el Tren Metropolitano, en la infraestructura urbana. La falta de anticipación de las consecuencias podría resultar perjudicial para la implementación efectiva de ciclorutas.

- **Complementar Proyectos con Educación Vial:**

- Se destaca la necesidad de complementar los proyectos de infraestructura con programas de educación vial. Esta medida busca reducir accidentes y fomentar el uso adecuado de las ciclovías, promoviendo la seguridad de los usuarios.

- **Conectividad de Ciclorutas en el Eje Metropolitano:**

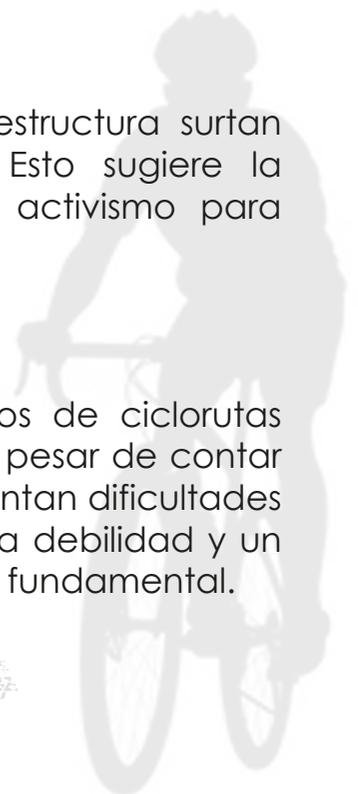
- Se subraya la importancia de implementar ciclorutas conectadas en todo el eje urbano del Área Metropolitana Kanata. La asignación de recursos se presenta como crucial para garantizar la implementación exitosa de este tipo de infraestructura.

- **Necesidad de Presión Social para Efectuar Cambios:**

- Se resalta que, para que los cambios en la infraestructura surtan efecto, resulta necesario ejercer presión social. Esto sugiere la importancia de la participación ciudadana y el activismo para impulsar cambios significativos.

- **Agenda Metropolitana y Búsqueda de Inversión Externa:**

- Se reconoce que, la implementación de proyectos de ciclorutas enfrenta obstáculos debido a la falta de recursos. A pesar de contar con proyectos a diseño final, las autoridades argumentan dificultades financieras para llevarlos a cabo. Esto constituye una debilidad y un desafío para el desarrollo de la infraestructura ciclista fundamental.



- o Por su parte, la Gobernación de Cochabamba afirma que busca inversión de organizaciones internacionales y entidades privadas, destacando la necesidad de recursos externos para avanzar en estos proyectos.

Las conclusiones reflejan la importancia de abordar la privatización del espacio público, anticipar y evaluar los impactos de los proyectos, combinar infraestructura con educación vial, garantizar conectividad en ciclorutas, movilizar la presión social, superar desafíos financieros y buscar inversiones externas para lograr avances efectivos en la movilidad sostenible.

Conclusiones eje temático 2: Gobernanza

• Falta de Incorporación de Datos en Decisiones:

- o Existe una brecha significativa entre la recopilación de datos y su consideración en las decisiones de las autoridades. Esta desconexión destaca la necesidad de mejorar la comunicación entre investigadores y tomadores de decisiones para que los datos influyan de manera más directa en las políticas y acciones.

• Vacíos en la Ley de la Bicicleta:

- o Se identifican vacíos y carencias en la Ley Municipal de la Bicicleta y su Reglamento, especialmente en la falta de contemplación de infracciones y sanciones específicas para conductores de vehículos motorizados. Esto sugiere la necesidad de revisar y fortalecer la legislación existente.

• Educación y Sensibilización en la Implementación de Sanciones:

- o Se resalta la importancia de incorporar programas de educación y sensibilización al implementar modalidades de sanción por fotoinfracción. Este enfoque busca informar a la comunidad sobre el propósito y el uso de dichas sanciones.
- o Se propone que los recursos recaudados por sanciones relacionadas con la bicicleta se destinen específicamente al beneficio de este medio de transporte. Esto subraya la importancia de reinvertir en la infraestructura y promoción de la bicicleta.
- o Se aboga por fortalecer de manera asertiva las acciones de sensibilización, educación y sanción cuando corresponda, incluso ante posibles resistencias de la población o sectores sociales y políticos; con el objetivo de prevenir tragedias y garantizar la seguridad ciudadana.

- **Responsabilidad Colectiva y Comunización de la Bicicleta:**

- o Se enfatiza que la responsabilidad de promover la bicicleta como modo de transporte es colectiva, no solo de los ciclistas. Esto sugiere la necesidad de involucrar a toda la comunidad en la promoción de la bicicleta.
- o Se destaca la importancia de la activación ciudadana y se menciona que propuestas como la foto infracción están paralizadas debido a cambios de gestión. La ciudadanía busca respaldar estas propuestas mediante plataformas de apoyo y firmas.

- **Política Metropolitana del Bici-Transporte:**

- o Se propone la implementación de una política metropolitana del bici-transporte mediante la colaboración de los siete gobiernos municipales de la Región Metropolitana Kanata. Esto sugiere la necesidad de acuerdos intermunicipales para abordar de manera integral la movilidad en bicicleta.

- **Generación de una Política sobre Uso Responsable de Recursos:**

- o Se plantea la necesidad de generar una política que promueva el uso responsable de recursos, lo que destaca la importancia de la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos disponibles en el contexto de la movilidad urbana.

- **Regulación Legislativa en Problemas Ambientales:**

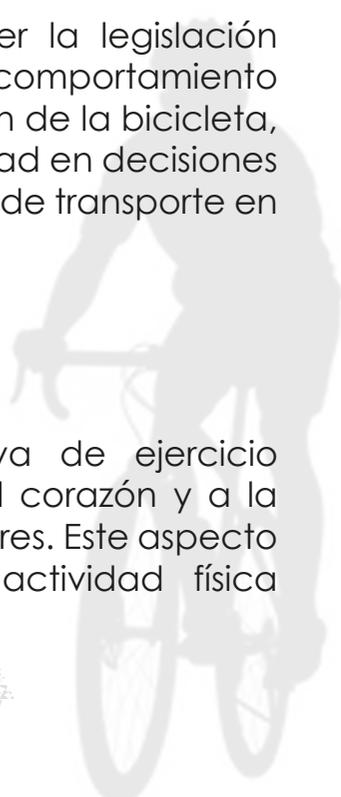
- Se destaca la importancia de enfoques normativos para abordar problemas ambientales y fomentar prácticas más sostenibles.

Las conclusiones reflejan la necesidad de revisar y fortalecer la legislación existente, implementar enfoques activos para influir en el comportamiento ciudadano, garantizar la reinversión de recursos en la promoción de la bicicleta, fomentar la educación y sensibilización, involucrar a la comunidad en decisiones y acciones, y buscar equilibrio y armonía entre diferentes modos de transporte en el espacio urbano.

Conclusiones eje temático 3: Medio Ambiente y Salud

- **Beneficios para la Salud Física:**

- o El ciclismo se destaca como una forma efectiva de ejercicio cardiovascular, contribuyendo al fortalecimiento del corazón y a la reducción del riesgo de enfermedades cardiovasculares. Este aspecto resalta la importancia del ciclismo como una actividad física beneficiosa para la salud.



- **Impacto Positivo en la Salud Mental:**

- Se menciona que el ciclismo regular puede tener un impacto positivo en la salud mental, reduciendo los síntomas de la depresión y la ansiedad. Este aspecto resalta la conexión entre el ciclismo y el bienestar emocional, promoviendo una salud mental mejorada.

- **Contribución a la Sostenibilidad y Reducción de la Huella Ecológica:**

- Se destaca el uso de la bicicleta como medio de transporte, señalando su contribución a la reducción de la huella ecológica y la promoción de una forma de vida más sostenible.

- **Relevancia en la Toma de Decisiones en Infraestructura:**

- Se enfatiza que la actividad física a través del transporte debe ser considerada en la toma de decisiones en la planificación de infraestructura. Esto sugiere la importancia de incorporar el transporte activo en las políticas urbanas para mejorar la calidad de vida. Se debe incorporar un diseño urbano orientado al ciclismo.

- **Transporte Activo para Reducir Contaminación Atmosférica:**

- Se subraya la efectividad del transporte activo (caminar y andar en bicicleta) para reducir la contaminación atmosférica al disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y ruido en la ciudad. Esta conclusión destaca la relevancia del ciclismo como alternativa para solucionar problemas ambientales urbanos.

Las conclusiones resaltan la importancia del ciclismo no solo como medio de transporte sostenible, sino también como una actividad que contribuye significativamente a la salud física y mental, así como a la reducción de impactos ambientales negativos en entornos urbanos. Asimismo, se destaca la multidimensionalidad de los beneficios asociados al ciclismo.

Conclusiones eje temático 4: Cultura y Participación Social

- **Diversidad de Perspectivas**

- Las intervenciones revelan una rica diversidad de perspectivas sobre el ciclismo en Cochabamba, abordando desde la equidad de género hasta la conexión social y la respuesta a la crisis climática.

- **Desafíos y Preocupaciones:**

- Se identifican varios desafíos, como la coordinación entre municipios, la falta de recursos y la necesidad de educación ciudadana.

- **Empoderamiento Ciudadano:**

- Existe un consenso en la necesidad de empoderar a la ciudadanía mediante la difusión de información, estrategias de comunicación y participación activa para lograr cambios sostenibles.

- **Coordinación Interinstitucional:**

- Se subraya la importancia de la coordinación efectiva entre gobernación, alcaldías y ONGs, destacando la necesidad de trabajar en equipo para abordar los problemas urbanos y de movilidad.

- **Continuidad de Proyectos:**

- La continuidad de proyectos es fundamental; se enfatiza la importancia de considerar las opiniones de quienes utilizan la bicicleta en la planificación y ejecución.

Demandas Urgentes a Gestores Públicos:

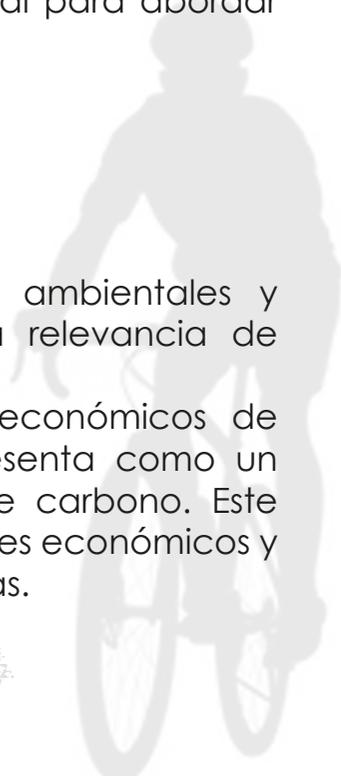
- Las demandas urgentes incluyen: ordenamiento vehicular integral, expansión de ciclovías, priorización de la educación y construcción gradual de la ciudad con participación ciudadana.

Las intervenciones apuntan hacia la necesidad de enfoques integrales, participación ciudadana activa y coordinación interinstitucional para abordar los desafíos y lograr una movilidad sostenible en Cochabamba.

Conclusiones eje temático 5: Desarrollo Sostenible

- **Sostenibilidad Ambiental:**

- Se enfatiza la necesidad de evaluar los costos ambientales y económicos de diversas prácticas, subrayando la relevancia de opciones sostenibles.
- La comparación entre los costos energéticos y económicos de combustibles fósiles frente a la electricidad se presenta como un medio para apreciar la reducción de la huella de carbono. Este enfoque destaca la importancia de considerar factores económicos y ambientales al evaluar emprendimientos y tecnologías.



• Sostenibilidad Económica:

- o Se sugiere que el uso de la bicicleta puede tener un impacto positivo en la economía, particularmente en el ámbito de la logística y el comercio.
- o Se subraya la adaptabilidad de la bicicleta en diferentes contextos económicos y su capacidad para promover prácticas comerciales sostenibles.

En conjunto, estos aspectos revelan la complejidad de la sostenibilidad, destacando que no solo se trata de prácticas ecológicas, sino también de promover la equidad social y fomentar una economía más sostenible. La intersección de estos tres elementos resalta la necesidad de enfoques holísticos para lograr un desarrollo sostenible y equitativo en Bolivia.

Se concluye que el uso de la bicicleta seguirá evolucionando en respuesta a las necesidades locales y las oportunidades emergentes. Esto destaca la dinámica y la adaptabilidad de la bicicleta como modo de transporte, indicando que su relevancia perdurará y se transformará con el tiempo.

5. Situación actual de la movilidad ciclista en Cochabamba desde el 1er BICIFORUM Bolivia 2018

En el ámbito municipal de Cochabamba, no se evidencian avances significativos en tema de infraestructura ciclista. Los últimos kilómetros de ciclovías implementados desde la Pandemia del COVID-19 hasta la actualidad son transitados en medio de la precariedad, falta de mantenimiento y señalización. Se prioriza la inversión pública en función del cálculo político partidario antes que la seguridad de los ciclistas.

- La retórica ecologista de la gestión pública continuamente promueve proyectos de vialidad priorizando el gasto en favor del vehículo automotor más contaminante, usando a la bicicleta como argumento dentro del discurso greenwashing (lavado verde) municipal.
- Es necesario resaltar la implementación de la ciclovía de la calle Ecuador, construida en tiempos de pandemia, como la única cicloruta que atraviesa al centro de la ciudad, pese a su precariedad y abandono, en comparación a las implementadas en actual gestión municipal que superan escasamente los dos kilómetros y que en la actualidad no tienen fecha de inauguración. Un atisbo de las promesas del Plan Maestro de Ciclovías: pretencioso y fuera de la urgente reconexión de las ciclovías fragmentadas implementadas.

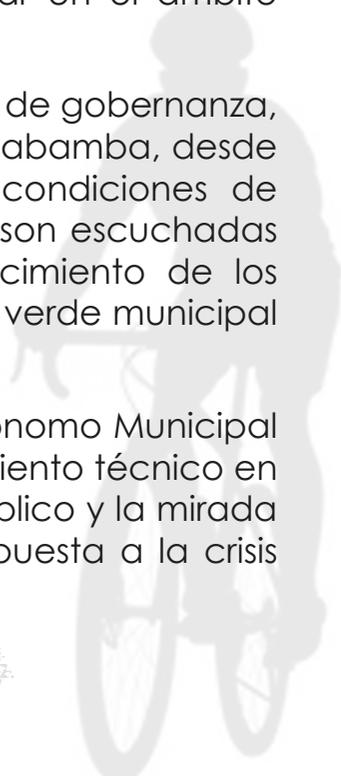
- También es importante reflexionar sobre la apatía ciudadana (excusa y argumento municipal) frente a la consolidación de nuevos proyectos de ciclovías, desde la oposición vecinal NIMBY - Not In My BackYard (No En Mi Patio Trasero), el cual alude a la resistencia de la población local para la instalación de infraestructura y equipamiento urbano a falta de socialización y gestión de conflictos desde la municipalidad.

A escala metropolitana, la denominada Ruta Maestra para Ciclovías es otra promesa, sin presupuesto ni base legal que sustente su implementación desde los entes municipales autónomos, mientras se van implementando vías nuevas junto a la expansión de la mancha urbana.

- Los bici-parqueos implementados por la Gobernación de Cochabamba, cuya finalidad consiste en otorgar seguridad y resguardo a los ciclistas del área metropolitana, todavía son demasiado escasos y poco visibles para poder ser ampliamente apropiados.
- La promesa de transporte público mediante un tranvía metropolitano, mal llamado “Tren Metropolitano”, prometía la implementación de bici-parqueos en sus paradas desde la intermodalidad. Sin embargo, hoy en día, este megaproyecto incipiente en pasajeros dejó de lado esta promesa pendiente.
- Es necesario reflexionar sobre el hecho que todos los municipios de la conurbación urbana festejan el “Día del Peatón y el Ciclista”, aunque no hayan implementado ni un solo kilómetro de ciclovía en el Área Metropolitana de Cochabamba y menos aún haber puesto en marcha propuestas de Leyes municipales en favor de la bicicleta desde su autonomía municipal.
- La propuesta de Ley de la Bicicleta a nivel metropolitano quedó en el archivo de la Agenda de Acciones Resilientes de la Región Metropolitana “Kanata”, igual que otras intenciones de legislación similar en el ámbito municipal.

En términos de acción y representación ciudadana en espacios de gobernanza, el Comité Municipal de Fomento al Uso de la Bicicleta en Cochabamba, desde sus aportes y accionar ciudadano, evidencia la falta de condiciones de cogobierno ante las recurrentes llamadas a reuniones que no son escuchadas por las autoridades quienes asumen el camino de entorpecimiento de los espacios de diálogo, prefiriendo la promoción de un marketing verde municipal ajeno a la realidad.

- El desatinado “Master Plan de Ciclovías” del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba (GAMC) nos muestra la falta de conocimiento técnico en torno a posibilidades reales de inversiones para el gasto público y la mirada de la bicicleta como medio de transporte acorde en respuesta a la crisis climática actual.



- La experiencia en estos ámbitos de gobernanza nos ha demostrado que la publicación de pronunciamientos y posicionamientos no son el camino más efectivo para generar acuerdos con los entes públicos. Las promesas, acuerdos y proyectos consensuados se rompen y olvidan tras el reinicio constante de los tiempos políticos y la amnesia voluntaria de técnicos condicionados por los cálculos políticos diseñados para cuidar el interés particular privado por encima del bien común.
- La sociedad cochabambina es un referente nacional en tema de activismos ciudadanos en favor de la bicicleta y el cuidado del medio ambiente, sus representaciones: Comité de la Bicicleta, Coordinadora de Ciclistas de Cochabamba y las innumerables agrupaciones aunadas en colectivos de ciclistas deportistas, cicloturistas y otros ciclistas denominados como libres.
- Bici Datos, la plataforma libre de registro y generación de datos de la bicicleta, sin duda es un gran aporte para la construcción de información libre y confiable desde la ciudadanía, hoy ampliado al ámbito del territorio boliviano.
- Los proyectos para la implementación de ciclovías son innumerables desde la gestión pública, la cooperación internacional y la ciudadanía ciclista activa. Todos ellos continúan vigentes en las mesas de debate y toma de decisiones. Sin embargo, falta la voluntad política necesaria para dejar la práctica de reinvencción quinquenal continua desde los técnicos y gestores públicos de turno faltos de conocimiento especializado.

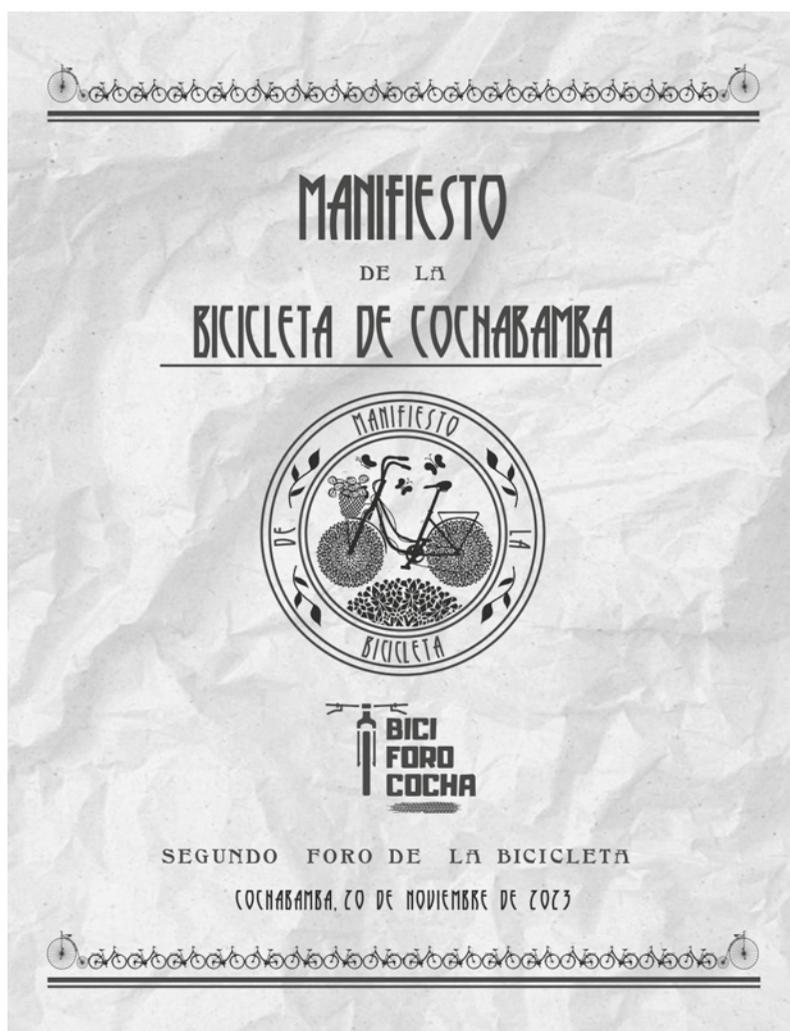
6. Desafíos a corto, mediano y largo plazo en torno a la movilidad ciclista

- Urge una legislación de la bicicleta a escala intermunicipal metropolitana que garantice la incorporación de nuevos proyectos de ciclorrutas metropolitanas y la continuidad de ejecución de proyectos con recursos públicos en toda la conurbación y municipios aledaños.
- Se debe promover la Gobernanza Municipal y Metropolitana desde la continuidad de las acciones con proyectos con presupuesto anual y creciente orientado a la extensión de ciclovías.
- Se debe cumplir con las leyes vigentes de la bicicleta desde las instancias de participación para una continuidad de compromisos y proyectos más allá de los tiempos políticos.
- Se debe promover y garantizar la gobernanza desde el accionar de ciudadanos: Comités municipales de la bicicleta, Bici Datos plataformas de gestión y recopilación de datos, seguridad ciudadana y acción colectiva de las diferentes agrupaciones de ciclistas.

- Las diferentes agrupaciones han demostrado ser agentes de cambio en lo que respecta al cuidado del medio ambiente y la cultura ciudadana. Se debe reconocer a estos como los espacios para generar los cambios de actitud urgente en tiempos de crisis climática.
- Se debe promover el desarrollo de nuevos liderazgos ciudadanos, formando nuevas generaciones de ciudadanos conscientes capaces de continuar la construcción de cultura ciudadana en torno a la bicicleta. Se trata de una tarea permanente y continua que requiere dejar las mezquindades de los liderazgos y protagonismos individuales para velar por el bien común; junto a una necesaria reinención del accionar y del ejercicio político ciudadano, hoy denominado como activismo ciudadano.

7. Manifiesto de la bicicleta de Cochabamba

El Manifiesto de la Bicicleta de Cochabamba es un documento que registró el estado actual, las posturas, aspiraciones y demandas acumuladas con proyección a futuro de los ciclistas cochabambinos en torno a la movilidad sostenible.



Un preámbulo necesario: BICI FORO COCHABAMBA 2023

El 8 y 9 de septiembre de 2023 se llevó a cabo el Foro de Bicicleta de Cochabamba / comunicemos la bicicleta, fue un espacio organizado y promovido por diferentes representaciones de la colectividad de ciclistas, cicloturistas, ciclo deportistas, ciclistas libres y otras organizaciones e instituciones afines en la promoción del uso de la bicicleta como un medio de transporte preferencial, movilidad sostenible y usos de carácter práctico, recreativo, turístico y deportivo. La Universidad Mayor de San Simón UMSS y la Facultad de Arquitectura y Ciencias del Hábitat (FAyCH) fueron anfitriones de este importante evento.

Acerca de la consigna del foro: #Comunicemoslabicicleta

- Comunicar, la bicicleta implica apropiarse de la bicicleta como medio de acción colectiva de transformación del movimiento ciclista hacia una movilidad sostenible para el cuidado de la vida y del medio ambiente ante la crisis climática y económica.
- Comunicar, los activismos del movimiento ciclista para posicionar a la bicicleta como un medio de transporte preferencial en medio de la crisis del cambio climático y el calentamiento global. Para trascender la lucha de los activistas a los ciudadanos comunes en beneficio del cuidado del medio ambiente para la vida.
- Comunicar, la bicicleta no es un medio de desplazamiento más. Es un vehículo que, a diferencia de los demás, cumple una función ecológico-social en cuanto que favorece a la construcción de la ciudad sostenible en todos los aspectos: sanitarios, medioambientales, económicos y de sociabilidad.

Las actividades programadas en el foro permitieron hacer un diagnóstico de las variadas temáticas relacionadas al estado actual de la bicicleta en Cochabamba, coleccionar las miradas desde las agrupaciones ciudadanas, las instancias de la gestión pública, instituciones aliadas, ciudadanos y otros emprendimientos afines. Las diferentes disertaciones, posiciones, aportes y opiniones vertidas en este evento son sintetizados en el **Manifiesto de la Bicicleta de Cochabamba**, y conforman la visión de futuro, la línea base de las demandas y las acciones urgentes dirigidas a las instancias de la gestión pública y la ciudadanía en general a corto, mediano y largo plazo en las ciudades, área metropolitana y el departamento de Cochabamba.

MANIFIESTO DE LA BICICLETA DE COCHABAMBA

La Ciudad de Cochabamba, hoy área metropolitana, no es ajena a los desequilibrios ecológicos, injusticias sociales, cambios y transformaciones irreversibles producidas por el propio ser humano. Los ecosistemas naturales y urbanos han sufrido y siguen sufriendo continuas y sostenidas agresiones, influenciadas principalmente por el paradigma económico consumista-extractivista, enmarcado en la falacia del crecimiento sin límites y el modelo de desarrollo “automóvil-centrista”. Todo esto ocasiona el deterioro del ecosistema urbano, las condiciones de vida, las capacidades de socialización y la apropiación del espacio público, principalmente en aquellos sectores más vulnerables de la población.

Vanas son las advertencias de los científicos, la identificación de límites planetarios, los encuentros y acuerdos resonantes plagados de buenas intenciones, ratificados o firmados en escenarios locales, nacionales y mundiales que buscan soluciones ante la actual crisis ambiental. La retórica ambientalista de la política pública estatal, departamental y municipal, que no convergen en acciones concretas, ni sostenidas.

Ante esta crítica situación, los ciclistas cochabambinos, reunidos en el Bici Foro Departamental, DECLARAMOS ante la opinión pública, las autoridades y el mundo entero, lo siguiente:

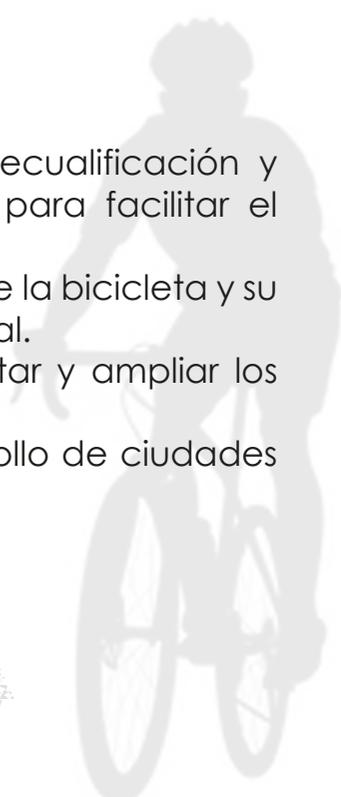
- A. La BICICLETA es un MEDIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PREFERENCIAL, ECOLÓGICO y SALUDABLE** en el Departamento de Cochabamba, con usos turísticos, recreativos, deportivos, culturales y principalmente prácticos.
- B. La BICICLETA es un MEDIO DE TRANSPORTE DEMOCRÁTICO;** una herramienta de lucha contra las desigualdades sociales, ambientales, económicas y de género aún existentes en nuestra sociedad.
- C. La BICICLETA ES UN MODO DE TRANSPORTE INCLUSIVO Y EFICIENTE,** para movilizarse al trabajo, la escuela, universidad o el mercado, mejora las relaciones sociales, la productividad y la cultura ciudadana.
- D. La BICICLETA es el VEHÍCULO IDÓNEO PARA DISMINUIR NUESTRA HUELLA ECOLÓGICA** y luchar contra la contaminación ambiental que provocan los vehículos impulsados por combustibles fósiles en la ciudad.
- E. La ACTUAL CRISIS AMBIENTAL EXIGE EL FOMENTO Y LA PROMOCIÓN DEL USO MASIVO DE LA BICICLETA** como medio de transporte urbano, desde el accionar ciudadano político, la gestión pública y la responsabilidad del sector privado con la ejecución de proyectos desde la inversión pública y privada.
- F. La BICICLETA FORMA PARTE DE LAS SOLUCIONES INMEDIATAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO,** contaminación ambiental atmosférica, exclusión social y crisis económica.

- G. MOVERSE EN BICICLETA NO CONTAMINA, NO EMPOBRECE, NO EXCLUYE Y NO GENERA VIOLENCIA VIAL.** Se debe potenciar este modo de transporte sustentable regenerativo para disminuir el tráfico motorizado y recuperar el espacio público en favor de las personas y mejorar las condiciones de salud y seguridad.
- H. La BICICLETA ES UN VEHÍCULO PARA LA EMANCIPACIÓN Y EL EMPODERAMIENTO DE LA MUJER,** le permite desplazarse con libertad, independencia y rapidez en el mundo de la subordinación, invisibilización y dominio institucionalizado.
- I. La BICICLETA ES UN VEHÍCULO QUE FAVORECE EL AUTOCUIDADO, CO-CUIDADO, SOCIOCUIDADO** y el ECO-CUIDADO de la vida.
- J. La BICICLETA FAVORECE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ECONOMÍA CIRCULAR** para la reducción, reutilización, reciclaje y recuperación de materiales en los procesos de producción, distribución y consumo, es motor de empleo con una notable incidencia local.
- K. MOVERSE EN BICICLETA ES MUCHO MÁS QUE SÓLO DESPLAZARSE, ES UNA FORMA DE HACER CIUDAD,** construyendo vida en colectividad en el espacio público, contribuyendo a su vitalidad, vigilancia y cuidado a cada pedal dado.
- L. ES URGENTE LA TRANSICIÓN HACIA LAS CIUDADES VERDES CON MOVILIDAD Y SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO NO CONTAMINANTE IMPULSADOS POR ENERGÍAS RENOVABLES enlazados al USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE FUNDAMENTAL,** enlazado a la infraestructura verde, ciclovías, espacios comunes para las personas como entramado urbano.
- M. ES NECESARIO REPENSAR LAS CIUDADES DESDE LAS CENTRALIDADES URBANAS PARA PONER A LAS PERSONAS EN EL CENTRO DESDE DESPLAZAMIENTOS CORTOS A PIE Y EN BICICLETA.** Esto implica rediseñar el espacio público y dotar de una nueva jerarquía a las vías existentes para mermar la hegemonía del automóvil.
- N. LA BICICLETA DESDE LA INTERMODALIDAD, PROPICIA LA DEMOCRATIZACIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES,** aporta a la mejora del entorno urbano, favorece un verdadero desarrollo sostenible e incrementa la cultura ciudadana.
- O. LA BICICLETA CONSTITUYE EL MEDIO DE TRANSPORTE URBANO IDÓNEO PARA EL PRESENTE Y FUTURO DEL ÁREA METROPOLITANA DE COCHABAMBA,** un espacio urbano en crecimiento, que enfrenta varios desafíos sociales, ambientales, económicos y de movilidad urbana.
- P. SE DEBE PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA DESDE LA INVERSIÓN PÚBLICA CONSTANTE Y CRECIENTE,** si se desea reducir las emisiones de gases contaminantes del parque automotor, junto a la implementación de un sistema de transporte público intermodal.

- Q. LOS CICLISTAS todavía CREEMOS EN LA UTOPIA DE UNA CIUDAD RESPETUOSA CON EL MEDIO AMBIENTE**, conformada por ciudadanos conscientes del cuidado de los bienes comunes. Por eso, luchamos para convertir la bicicleta en un medio de transporte respetado y promovido en la ciudad y fuera de ella.
- R.** Los ciclistas somos conscientes que todo cambio es gradual pero **LA ACTUAL CRISIS AMBIENTAL REQUIERE DE CAMBIOS DE ACTITUDES URGENTES**, en la priorización de inversión pública, voluntad política, renovación de la participación y ejercicio de ciudadanía.
- S. TODOS LOS CIUDADANOS DE TODAS LAS EDADES, SITUACIÓN ECONÓMICA SOCIAL Y GÉNEROS DE COCHABAMBA TIENEN DERECHO A CIRCULAR POR CALLES, AVENIDAS Y CICLOVÍAS CON SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD.** La gestión pública de todas las escalas tiene la tarea permanente de garantizar la construcción y mantenimiento de infraestructura verde, ciclovías e impulsar programas para la cultura, educación y participación ciudadana.
- T.** Los ciclistas somos testigos de las deficiencias de los espacios de participación y diálogo constituidos bajo ley. **ES NECESARIO LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS DE GOBERNANZA PARA DECIDIR, EJECUTAR Y EVALUAR ASUNTOS DE INTERÉS PÚBLICO referidos a LA BICICLETA**, para una mejor comunicación entre ciudadanos y autoridades con voluntad político ciudadano.
- U. LOS CICLISTAS NO CONOCEMOS JERARQUÍAS**, somos conscientes del poder pasajero de representantes y autoridades públicas. **CREEMOS QUE LOS CAMBIOS PUEDEN PROVENIR DESDE ABAJO, DESDE ORGANIZACIONES HORIZONTALES SOLIDARIAS, DESDE EL EJERCICIO POLÍTICO CIUDADANO Y EL TRABAJO COLABORATIVO**, desde la protesta con propuestas y acciones ciudadanas.

Por lo tanto, **EXIGIMOS** a las autoridades competentes:

- La construcción de ciclovías seguras y accesibles.
- El mejoramiento y señalización de la infraestructura, la recualificación y revalorización del espacio público en todas sus escalas para facilitar el desplazamiento en bicicleta.
- La educación de la población sobre los beneficios del uso de la bicicleta y su efecto en el medio ambiente, espacio ciudadano y personal.
- Una renovada gobernanza ambiental para ejercer, respetar y ampliar los espacios de gobernanza y participación ciudadana.
- Dejar de invertir los limitados recursos públicos en el desarrollo de ciudades para el automóvil contaminante.



Para alcanzar estos propósitos comunes **CONVOCAMOS: A comunizar los activismos de los movimientos ciclistas para posicionar a la bicicleta como un medio de transporte preferencial en medio de la crisis ambiental, climática, económica y social, logrando trascender esta lucha hacia los ciudadanos comunes, solidaridades y gestión pública para el cuidado de la VIDA en todas sus formas.** Conscientes de la ineficacia, incapacidad, incompetencia y estéril Para alcanzar estos propósitos comunes CONVOCAMOS: A comunizar los activismos de los movimientos ciclistas para posicionar a la bicicleta como un medio de transporte preferencial en medio de la crisis ambiental, climática, económica y social, logrando trascender esta lucha hacia los ciudadanos comunes, solidaridades y gestión pública para el cuidado de la VIDA en todas sus formas. Conscientes de la ineficacia, incapacidad, incompetencia y estéril gestión pública estatal, departamental y municipal. La deficiente planificación urbano territorial. Cansados de la indiferencia, las presiones e intereses privatizadores especulativos de sectores sindicales, libres y privados para la priorización de políticas y obras irrelevantes que delinean un futuro común nefasto, **ASEVERAMOS:**

- Las grandes transformaciones necesarias y urgentes para el cuidado del medio ambiente y la humanización de las ciudades, no llegarán en automóvil de la mano de agencias externas, políticos retrógrados, tecnócratas y planificadores urbanos anticuados. **LOS CAMBIOS REALES LLEGARÁN EN BICICLETA, EN UN MEDIO DEMOCRATIZADO Y EQUITATIVO, DESDE LAS PERSONAS CONSCIENTES Y COMPROMETIDAS,** con la transformación de una sociedad extractivista, consumista, contaminante, segregadora e injusta, **HACIA UNA SOCIEDAD BASADA EN FUENTES ENERGÉTICAS RENOVABLES, MODOS DE TRANSPORTE SUSTENTABLES E INTERVENCIONES REGENERATIVAS, PARA EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA PRESERVACIÓN DE LA VIDA.**
- **LOS** ciudadanos **CICLISTAS** de Cochabamba, **ESTUVIMOS ANTES DE LA LLEGADA DE LAS AUTORIDADES ESTATALES Y EDILES DE TURNO, Y ESTAREMOS DESPUÉS DE QUE CULMINEN SU GESTIÓN. FIELES DEFENSORES DE LA VIDA Y EL CUIDADO DE LOS INTERESES Y BIENES COMUNES.**

¡POR UNA MOVILIDAD ECOLÓGICA, SEGURA, SALUDABLE Y SOSTENIBLE, ¡PARA EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA VIDA! PROCLAMAMOS, ANTE LA TIRANÍA DEL AUTOMÓVIL, LAS DESIGUALDADES, LAS INJUSTICIAS AMBIENTALES, ESPACIALES, Y SOCIOTERRITORIALES.

Cochabamba, 20 de noviembre de 2023.

Adherentes al presente manifiesto:



CIAC

Colegio de Ingenieros Ambientales Cochabamba



PBACC
COCHABAMBA



BiciDatos
Membres Ciudadanía de Cochabamba



Convocatoria Abierta
para la recolección de firmas

COMUNAL

para la promoción del:
MANIFIESTO de la BICICLETA de COCHABAMBA

Si deseas apoyar el MANIFIESTO DE LA BICICLETA de manera individual, puedes hacerlo ingresando a COMUNAL (la plataforma para visibilizar propuestas ciudadanas)

<https://comunal.com.bo/petition/adhesion-y-difusion-del-manifiesto-de-la-bicicleta-de-cochabamba/>

Los cambios necesarios llegarán en bicicleta, en un medio democratizado y equitativo, desde las personas conscientes y comprometidas, hacia una sociedad basada en fuentes energéticas renovables, para el cuidado del medio ambiente y la preservación de la vida.

LEE, DIFUNDE, APOYA Y ACTÚA ¡POR UNA MOVILIDAD ECOLÓGICA, SEGURA, SALUDABLE Y SOSTENIBLE!

www.comunicemoslabicicleta.com

Se INVITA a TODA la CIUDADANÍA activa, instituciones, ciclistas libres, cicloturistas, ciclo deportistas, asociaciones, colectivos de ciclistas, MEDIOS de COMUNICACIÓN del departamento de Cochabamba a participar de la sesión del CONSEJO METROPOLITANO KANATA donde se llevara a cabo la:

SOCIALIZACIÓN del
MANIFIESTO
DE LA
BICICLETA DE COCHABAMBA

En la audiencia solicitada ante esta instancia de gobierno, este **JUEVES 07 de diciembre** a horas **16:00** en la **Casa de cultura - Ex goberación, Plaza 14 de septiembre**, acera norte (Salón Rojo - planta alta)

Este año 2023 no fuimos escuchados, no tuvimos obras de impacto para la bicicleta y los ciclistas de la metrópoli y los municipios. Pero este año Cochabamba funda su "Manifiesto de la bicicleta", emergido desde el SEGUNDO BICIFORO, el sentir de los ciclistas y la ciudadanía cochala.

¡SÚMATE AL PEDALEO Y PARTICIPA!
¡Hagámosles conocer nuestro manifiesto a las autoridades!

#comunicemoslabicicleta

Figura 33: Material de difusión del Manifiesto de la bicicleta, Bici foro 2023.



Figura 34: Socialización del Manifiesto ante el Consejo Metropolitano Kanata, Bici Foro Cochabamba, 2023.



Figura 35: Ciclistas y ciudadanos asistentes a la socialización del Manifiesto de la bicicleta, Bici Foro Cochabamba, 2023.



8. Resultados y logros

El Bici Foro destacó la relevancia del uso de la bicicleta mediante ponencias especializadas en cinco ejes temáticos clave (Infraestructura, Gobernanza, Medio Ambiente y Salud, Desarrollo Sostenible, Cultura y Participación Social). Un total de 100 participantes se involucraron en el evento, contribuyendo al "Manifiesto de la Bicicleta de Cochabamba" con sus inquietudes, problemas y demandas relacionadas con el uso sostenible de la bicicleta.

El proceso incluyó un diagnóstico efectivo de las problemáticas actuales asociadas al transporte en bicicleta en Cochabamba. Se logró la creación del mencionado manifiesto, donde colectivos ciclistas, activistas y otros definieron demandas específicas para las autoridades.

A pesar de las eventualidades comunes en organizaciones voluntarias, no afectaron el funcionamiento integral del Bici Foro, que pudo proponer, organizar y escuchar todas las presentaciones de invitados.

El alcance del evento abarcó a 101 participantes, incluyendo activistas, estudiantes, ciclistas y la población en general, con una representación equitativa de género (40 % hombres, 60 % mujeres). En resumen, el Bici Foro logró un análisis integral, contribuciones significativas y una representación diversa, reafirmando su impacto positivo en la promoción del uso de la bicicleta en Cochabamba.

9. Lecciones Aprendidas

Luego de que finalizara el Bici Foro Cochabamba 2023, el evento dejó muchas enseñanzas para tomar en cuenta a futuro y que ellas sirvan de guía al aprendizaje tanto a nivel personal como colectivo.

Además, teniendo en cuenta que la visión de los participantes, organizadores y otros actores del evento, es que nuevos bici foros se organicen en otras ciudades y/o se hagan más versiones del Bici Foro Cochabamba; se consideró importante resaltar todas las lecciones aprendidas del Bici Foro Cochabamba.

A continuación, se describen las diferentes lecciones aprendidas que fueron identificadas desde diversas perspectivas.

- Gracias a que la planificación del Bici Foro Cochabamba inició con meses de anticipación a la fecha del evento, se conformó un comité organizador con organizaciones y sus respectivos representantes que terminaron siendo constantes y coadyuvaron a completar todas las actividades necesarias para que se lleve a cabo el evento.

- Participación de la población: A pesar de que el evento contó con un equipo de comunicación que elaboró un plan de comunicación del Bici Foro Cochabamba 2023 a través de redes sociales y canales de televisión de Cochabamba, el evento no tuvo una presencia masiva de la población en general. Si bien eso puede deberse a múltiples factores, presumimos que la principal razón para haber tenido un limitado aforo de participantes fue por el poco involucramiento de la población cochabambina en la temática. De ser así queda cuestionarse cómo fomentar el interés de los cochabambinos en hablar sobre la importancia de la bicicleta como medio de transporte, relevancia de asistir a eventos, debates, talleres y cualquier espacio que les permita alzar la voz, visibilizar sus demandas y ser partícipes en la gobernanza y bienestar colectivo como eje metropolitano de Cochabamba.
- Involucramiento de las autoridades: El Bici Foro Cochabamba logró contar con la participación de autoridades tanto del gobierno autónomo municipal y departamental de Cochabamba en calidad de disertantes. Sin embargo, este tipo de participación de las autoridades, especialmente si son eventos de iniciativa ciudadana, no genera un impacto significativo a largo plazo. Idealmente se esperaría que las autoridades aprovechen estos espacios para recabar las problemáticas de los ciclistas, hacer una evaluación situacional y tomar acciones que se vean reflejadas en resultados posteriores para subsanar todas esas problemáticas.

Luego del evento quedó evidente que aún existe una brecha sustancial entre los tomadores de decisión y la información disponible que genera la misma población en relación a diferentes problemas que aquejan a Cochabamba, como es en este caso, el fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte.

- Carga de trabajo: Si bien el evento inició su planificación con meses de anticipación, la cantidad de voluntarios y/o personas que fueron ejecutando todas las actividades de logística, comunicación, etc. Tuvo dificultades para cubrir todas las actividades planificadas. Aproximadamente 10 personas estuvieron apoyando la realización del Bici Foro. Sin embargo, haber contado con más colaboradores pudo haber tenido un impacto positivo directo en llegar a más de 100 personas.
- El envío y compilación de las diapositivas y/o presentaciones de los disertantes debe realizarse con suficiente tiempo de anticipación. De esta manera, se podrán prevenir problemas e inconvenientes derivados de entregas a último momento.
- No se logró realizar la promoción de los expositores y sus temáticas con suficiente antelación en medios de comunicación y redes sociales, este aspecto constituye un medio para difundir y publicitar el evento, a fin de convocar a un mayor público asistente, por tanto, es necesario llevarse a cabo.

- El armado y desarmado del evento requiere una coordinación con responsables definidos con tareas definidas, para una mejor organización del Bici Foro.
- La definición del lugar requiere antelación para una mejor difusión del evento.
- Las temáticas desarrolladas durante el Bici Foro Cochabamba 2023 abarcaron una escala y contenidos interesantes para la sociedad en conjunto.
- La sistematización del Bici Foro Cochabamba requiere la participación de todos, el apoyo del equipo es fundamental desde el inicio de elaboración del documento, hasta su publicación.
- La gestión y control de los tiempos otorgados a cada presentación resulta fundamental para poder cumplir con los horarios programados en el cronograma del evento y así evitar retrasos.
- Es necesario considerar la duración de un Bici Foro: el público puede mostrar menor interés a actividades cuya duración supera los 2 a 3 días.
- La apertura de un canal de participación virtual durante el evento puede ampliar la participación de más personas en el mismo.
- Un punto fuerte del Bici Foro Cochabamba fue haber contado con la promoción del evento por redes sociales. Se contó con una página oficial en Facebook del evento. También se logró conseguir financiamiento para elaborar afiches que promocionan el Bici Foro.

10. Recomendaciones

El desafío primordial radica en ampliar la participación ciudadana para respaldar de manera sólida las demandas dirigidas a las autoridades. Se enfatiza la necesidad de explorar nuevas estrategias y crear espacios adicionales que involucren a un público más extenso en futuros foros, ya que el uso de la bicicleta es un tema de interés colectivo, permitiendo democratizar el transporte urbano.

Se destaca la importancia de vincular a las autoridades como tomadores de decisiones para asegurar que las demandas y necesidades ciudadanas sean escuchadas y consideradas en la planificación de proyectos y asignación de recursos. La coordinación efectiva entre los proyectos gubernamentales y las necesidades expresadas por los ciudadanos es esencial.

Además, se sugiere adoptar metodologías innovadoras, como mesas de trabajo, para fomentar una participación más activa del público en futuros Bici Foros. Esto enriquecerá los debates, análisis y conclusiones sobre los diversos temas tratados en el evento.

Por último, se plantea la recomendación de reevaluar la duración de los futuros Bici Foros, considerando que una duración extensa puede limitar la participación, especialmente del público joven. Ajustar la duración podría mejorar la accesibilidad y el interés general en estos eventos.

Enlaces

En los siguientes enlaces puedes acceder a los videos del Bici Foro Cochabamba 2023:

Viernes 8 de septiembre, 2023

Sesión mañana



Sesión tarde 1ra parte



Sesión tarde 2da parte



Sábado 9 de septiembre, 2023

Sesión mañana



MANIFIESTO DE LA BICICLETA DE COCHABAMBA

LA ACTUAL CRISIS AMBIENTAL EXIGE EL FOMENTO Y LA PROMOCIÓN DEL USO MASIVO DE LA BICICLETA.

LA ACTUAL CRISIS AMBIENTAL REQUIERE CAMBIOS DE ACTITUDES URGENTES.

SE DEBE PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA DESDE LA INVERSIÓN PÚBLICA CONSTANTE Y CRECIENTE.

ES URGENTE LA TRANSICIÓN HACIA LAS CIUDADES VERDES CON MOVILIDAD Y SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO NO CONTAMINANTES, IMPULSADOS POR ENERGÍAS RENOVABLES, ENLAZADOS AL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE FUNDAMENTAL.

ES NECESARIO REPENSAR LAS CIUDADES DESDE LAS CENTRALIDADES URBANAS PARA PONER A LAS PERSONAS EN EL CENTRO DESDE DESPLAZAMIENTOS CORTOS A PIE Y EN BICICLETA.

ES NECESARIO LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS DE GOBERNANZA PARA DECIDIR, EJECUTAR Y EVALUAR ASUNTOS DE INTERÉS PÚBLICO REFERIDOS A LA BICICLETA.

LOS CAMBIOS REALES LLEGARÁN EN BICICLETA, EN UN MEDIO DEMOCRATIZADO Y EQUITATIVO, DESDE LAS PERSONAS CONSCIENTES Y COMPROMETIDAS, HACIA UNA SOCIEDAD BASADA EN FUENTES ENERGÉTICAS RENOVABLES, MODOS DE TRANSPORTE SUSTENTABLES E INTERVENCIONES REGENERATIVAS, PARA EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA PRESERVACIÓN DE LA VIDA.

LA CIUDADANÍA CICLISTA DE COCHABAMBA ESTUVO ANTES DE LA LLEGADA DE LAS AUTORIDADES ESTATALES Y EDILES DE TURNO Y ESTARÁ DESPUÉS DE QUE CULMINEN SU GESTIÓN, FIEL DEFENSORA DE LA VIDA, EL CUIDADO DE LOS INTERESES Y BIENES COMUNES.

La BICICLETA CONSTITUYE EL MEDIO DE TRANSPORTE URBANO IDÓNEO PARA EL PRESENTE Y FUTURO DEL ÁREA METROPOLITANA DE COCHABAMBA. ES UN MEDIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PREFERENCIAL, ECOLÓGICO Y SALUDABLE PARA LAS CIUDADES. ES UN VEHÍCULO QUE FAVORECE EL AUTO-CUIDADO, SOCIO-CUIDADO Y EL CUIDADO. NO EXCLUYE Y NO GENERA VIOLENCIA VIAL. ES UN VEHÍCULO PARA LA EMANCIPACIÓN Y EL EMPoderAMIENTO DE LA MUJER. FORMA PARTE DE LAS SOLUCIONES INMEDIATAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO. ES UN MODO DE TRANSPORTE INCLUSIVO Y EFICIENTE. DESDE LA INTERMODALIDAD, PROPICIA LA DEMOCRATIZACIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES. ES UN VEHÍCULO QUE FAVORECE EL CUIDADO RESPECTUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE. ES UN VEHÍCULO QUE FAVORECE EL CUIDADO RESPECTUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE. ES UN VEHÍCULO QUE FAVORECE EL CUIDADO RESPECTUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE.

TODA LA CIUDADANÍA, DE TODAS LAS EDADES, SITUACIÓN ECONÓMICA, SOCIAL Y GÉNERO DE COCHABAMBA, TIENEN DERECHO A CIRCULAR POR CALLES, AVENIDAS Y CICLOVIAS CON SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD.

LOS CICLISTAS NO CONOCEMOS JERARQUÍAS. CREEMOS QUE LOS CAMBIOS PUEDEN PROVENIR DESDE ABAJO, DESDE ORGANIZACIONES HORIZONTALES SOLIDARIAS, DESDE EL EJERCICIO POLÍTICO CIUDADANO Y EL TRABAJO COLABORATIVO.

MOVERSE EN BICICLETA ES MUCHO MÁS QUE SÓLO DESPLAZARSE, ES UNA FORMA DE HACER CIUDAD.

POR UNA MOVILIDAD ECOLÓGICA, SEGURA, SALUDABLE Y SOSTENIBLE, ¡PARA EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA VIDA! proclamamos, ante la tiranía del automóvil, las desigualdades, las injusticias ambientales, espaciales, y socioterritoriales.

Cochabamba, 20 de noviembre de 2023
#comunicemoslabicicleta



Adherentes:



COMUNIDAD CICLISTA COCHABAMBA



Colegio de Ingenieros Ambientales Cochabamba



BiciDatos
Monitoreo ciudadano de datos sobre ciclismo urbano en Bolivia

