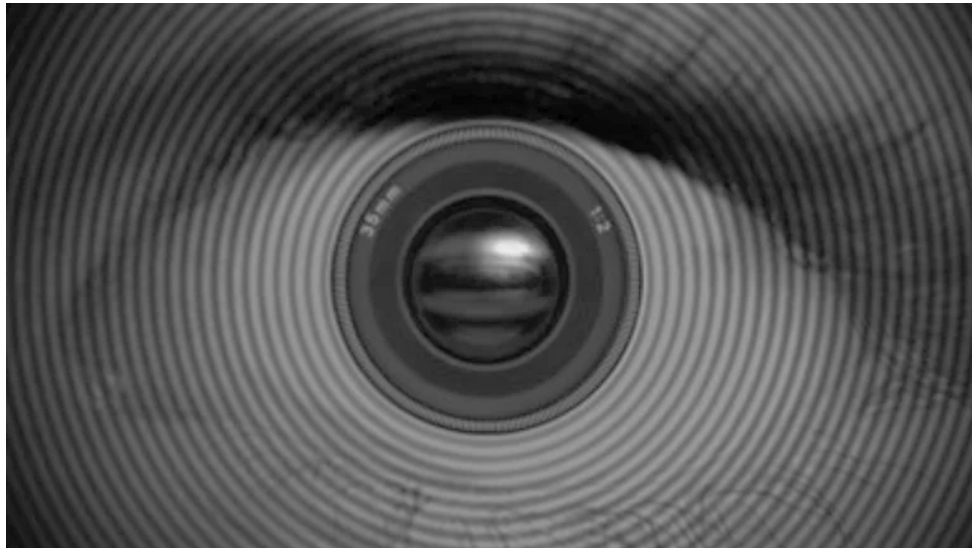


# Foto-infracción

*Para la construcción de cultura y seguridad ciudadana en torno a  
ciclovías*

Propuesta presentada por:

**Representantes ciclistas del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta (CMPUB)  
del Municipio de Cochabamba**



Cochabamba, 14 de octubre de 2022

## Contenido

1.	Antecedentes .....	3
2.	Ciudad inteligente e inseguridad.....	3
2.1.	Dispositivos ineficientes para continuar con la idiosincrasia y la insostenibilidad urbana .....	4
3.	La ciudadanía inteligente cochabambina .....	5
3.1.	La cultura ciudadana y la seguridad como una construcción social .....	5
3.2.	La movilidad sostenible en Cochabamba: la bicicleta.....	6
4.	Revisión de marco legal local y comparado .....	6
4.1.	La Ley de la Bicicleta N° 221/2017: su reglamento, recaudaciones y sanciones .....	6
4.2.	Otros marcos de referenciales de sanciones: foto-multa. ....	7
5.	La cultura ciudadana en torno al transporte sostenible y el ejercicio de ciudadanía .....	9
5.1.	Aproximaciones a una propuesta de registro ciudadano de foto infracción: Esquema de referencia ...	9
5.2.	Registro de las infracciones en plataforma virtual.....	10
6.	Efectos esperados en la calidad de vida y la cultura ciudadana de la movilidad y el transporte .....	11
	Conclusiones y recomendaciones .....	12
	Bibliografía .....	13

# Foto-infracción para la construcción de cultura y seguridad ciudadanas entorno a ciclovías

*Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta (CMPUB) - Representantes ciclistas*

La propuesta nace de una pregunta inicial para generar una alternativa de incidencia sobre la cultura y seguridad ciudadanas a través de la revisión de legislaciones locales y del ámbito latinoamericano en términos de movilidad, transporte y ciclovías, revisando la participación e incidencia ciudadana en la construcción de la cultura ciudadana con miras a una mejor calidad de vida.

*¿Es posible iniciar procesos de cambio en la cultura ciudadana de la movilidad y el transporte a través de la denuncia y la foto-infracción para activar el ejercicio de ciudadanía en el espacio público?*

**Beneficiarios directos:** Ciclistas, peatones, ciudadanos del municipio de Cochabamba.

## 1. Antecedentes

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). Estas situaciones son registradas continuamente a través de las cámaras de dispositivos móviles de ciclistas y transeúntes, siendo denunciados en la televisión, la prensa, las autoridades municipales y las redes sociales. Con escasas situaciones de éxito, todas las denuncias terminan siendo inefectivas ante la falta de mecanismos normados de denuncia y sanciones eficaces. Las sanciones sociales en las redes sociales y los medios de comunicación inciden muy poco en un cambio de actitud para la transformación de la cultura ciudadana del transporte en desmedro de los ciclistas, los peatones y la ciudadanía en general.

Si realizamos una revisión rápida a las denuncias realizadas de invasión de motocicletas y automóviles en ciclovías en las redes, así como el tiempo de toma del reporte, atención y pago de multas (no se conoce la llegada a esta instancia), entonces podremos encontrar un mecanismo tardado que evita un proceso transparente, eficaz e intuitivo que además deja de lado a la ciudadanía, delegando todo el proceso a las autoridades competentes del municipio (Guardia Municipal) y a la Policía Boliviana.

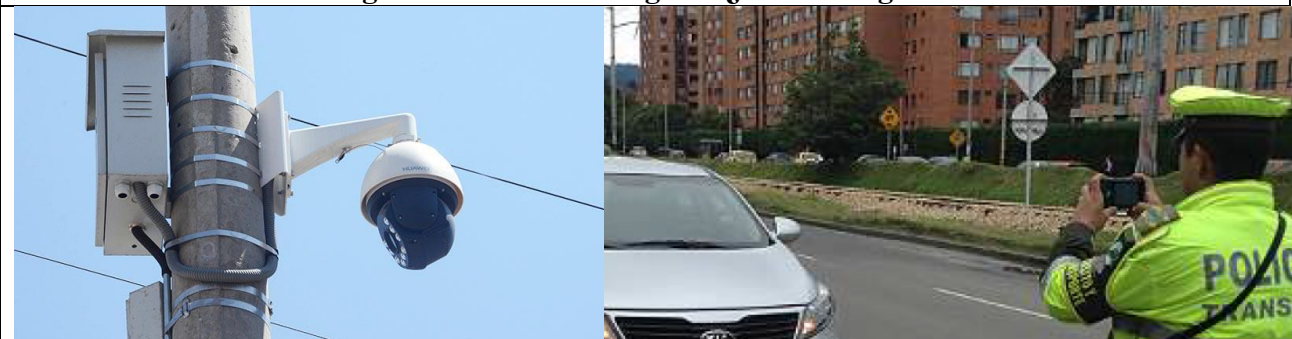
## 2. Ciudad inteligente e inseguridad

Mucho se comenta en instancias de planificación urbana acerca de la aspiración hacia un modelo de ciudad inteligente, junto a discursos de modernidad tecnológica como respuesta a los males de un ambiente urbano caótico en crisis climática con desigualdades acumuladas.

Estos modelos de ciudad apuestan por la tecnología, las redes celulares 5G, las cámaras inteligentes de última tecnología; la materialización del *Gran hermano* tecnológico vigilante, descrito por George Orwell, que lo ve y lo sanciona todo eficientemente a fin de reconducir hábitos, dejando de lado el accionar de la ciudadanía como agente de cambio.

Algunas réplicas de este modelo de ciudad en el ámbito latinoamericano se evidencian con la instalación de las cámaras de seguridad en el espacio público juntas a un complejo sistema de sanción, muchas veces refutadas por la ciudadanía y los candidatos políticos de turno, pese a que se ha demostrado la efectividad de persuasión para evitar incidentes y accidentes de tránsito. Sin embargo, la implementación, puesta en funcionamiento, actualización y mantenimiento de estas tecnologías representa una gran inversión para las arcas del Estado, situación muchas veces no considerada que deja en la obsolescencia a estos dispositivos dada la situación económica del mismo.

**Figura 1. Ciudad inteligente ¿Ciudad segura?**



**Fuente:** eju.tv, 2018,

[https://m.facebook.com/nt/screen/?params=%7B%22note\\_id%3A1321390054859329%7D&path=%2Fnotes%2Fnote%2F&refsrc=deprecated&rdr](https://m.facebook.com/nt/screen/?params=%7B%22note_id%3A1321390054859329%7D&path=%2Fnotes%2Fnote%2F&refsrc=deprecated&rdr), 2022.

La seguridad amalgamada con la tecnología aparentan ser la respuesta a los males en las carreteras, autopistas y en el espacio público y privado. Muchas viviendas y conjuntos habitacionales son concebidos como edificios inteligentes a manera de fortín y base militar, cuando todo lo demás ha fracasado, separando las zonas privilegiadas de las zonas linchadas de la ciudad (**Davis, 2001**).

Los ecos y las réplicas de este sismo tecnológico en nuestro medio se evidencia en la instalación de las llamadas “cámaras chinas”, las cuales cargan con denuncias de sobreprecio, junto a procesos legales todavía irresueltos en la ciudad de Cochabamba (**eju.tv, 2018**). El alto costo de mantenimiento y actualización de software y equipamiento anexo es una situación insostenible para la economía pública local que ha dejado estos dispositivos sin funcionamiento cuando se esperaba ayuden a esclarecer y evitar situaciones de inseguridad ciudadana (**Los tiempos, 2022**). Una situación similar se hace eco en los municipios del Área Metropolitana de Cochabamba: continuo anuncio de implementación y reparación de un infructuoso sistema para la seguridad ciudadana.

Queda también atrás la ley municipal N° 414 del sistema de detección electrónica de infracciones de tránsito –foto-multa del municipio de Santa Cruz estipulada durante la gestión municipal de Percy Fernández en 2016, la cual buscaba el control y sanción del transporte y tránsito urbano, y el desarrollo de políticas de educación vial. (**Concejo municipal de Santa Cruz de la Sierra, 2016**)

### **2.1. Dispositivos ineficientes para continuar con la idiosincrasia y la insostenibilidad urbana**

La gestión pública continúa invirtiendo en dispositivos que poco o nada aportan al cambio de comportamientos arraigados en la sociedad que contravienen a la norma atentando contra la seguridad, la salud y el medio ambiente. Variedad de dispositivos son emplazados e instalados para emular un falso progreso hacia la “modernidad” en la ciudad, sin haberse pensado los cambios conductuales necesarios de la sociedad para efectivizar estas inversiones en favor de una mejor cultura ciudadana:

- Recientemente en la ciudad de Cochabamba se procedió con la instalación de dispositivos automáticos de pago de estacionamiento de vehículos en vía pública con fines de recaudación (mayor por hora de estacionamiento) para facilitar este servicio y aminorar el flujo de automóviles hacia el centro de la ciudad. Hasta la fecha no se evidencia la reducción en la

demanda de este servicio en las calles de la ciudad, los vehículos privados continúan congestionando y contaminando el centro de la ciudad.

- La instalación de contenedores de basura soterrados tienen poca o ninguna incidencia en la cultura del cuidado del medio ambiente de la ciudad si estas no van acompañadas de un sistema de clasificación efectivo, un programa de educación de clasificación de la basura y una renovación del sistema de procesamiento de los residuos urbanos.

Estos atisbos nos indican que la política pública municipal deja para lo último de sus prioridades el desarrollo humano. Poco o nada se trabaja en términos de mejora de la cultura ciudadana, la participación y la gobernanza. La búsqueda de respuestas rápidas a nuestros problemas se materializa en dispositivos de rápida ejecución continuando una práctica obrista municipal.

*“Parquímetro Inteligentes: Cochabamba será la primera ciudad inteligente, primero se ha trabajado con recaudaciones y este es el primer sistema con sensores para que la persona pueda ver desde su celular dónde puede parquear. Le va a salir un color verde para parquear sin tener que ir a dar vueltas”, Es un sistema de tecnología de punta, vamos a seguir trabajando en proyectos de esta magnitud y avanzar en la digitalización de nuestro municipio” (Los tiempos, 2021).* Basureros soterrados: *“pensando en brindar mayor comodidad a los vecinos y mejorar el aspecto urbanístico de la zona y sumando un aporte al medioambiente”* estas las declaraciones del alcalde Manfred Reyes Villa (Opinión, 2022).

**Figura 2. Dispositivos “inteligentes” para una falsa modernidad**



## 2.2. La ciudadanía inteligente cochabambina

Una fuerte promoción e inversión pública en el *Gran hermano* electrónico trata de imitar los principios de las “ciudades inteligentes” de países desarrollados en la ciudad de Cochabamba pese a los limitados resultados, sin haber empoderado primero a la ciudadanía como agente de cambio de los problemas que nos atañen a todos.

## 2.3. La cultura ciudadana y la seguridad como una construcción social

Para cambiar esta mirada es necesario entender que las diversas temáticas en términos cultura ciudadana no son una tarea que se pueda terminar de una gestión municipal a otra, no es una tarea alcanzable atribuible a la promesa cumplida de un político de turno. Al ser la cultura ciudadana una

construcción social, esta se puede mejorar a corto, mediano y largo plazo si existe la voluntad política, los recursos, la planificación pertinente y el trabajo continuo en la educación ciudadana.

Los hábitos sociales se construyen en sociedad y no solamente desde lo individual. Las normas y las leyes, como también la aplicación de la tecnología, coadyuvan a esta tarea sin ser garantía de efectividad. Una mirada integral se apoya, promueve y confía en la inteligencia de los ciudadanos por sobre la de los dispositivos tecnológicos. La mirada debe volcarse hacia la inteligencia desplegada desde los activismos, la conciencia y el ejercicio político de la ciudadanía como opción posible y, muy importantemente, acorde a la realidad precaria tecnológica y económica del municipio: el municipio dispone escasos recursos públicos para lograr cambios necesarios en nuestra sociedad, de ahí que deban desembolsarse eficientemente.

#### **2.4. La movilidad sostenible en Cochabamba: la bicicleta**

Han pasado cinco años desde la promulgación y puesta en ejercicio de la Ley Municipal de la Bicicleta N° 221/2017 del municipio de Cochabamba, y cuatro desde la conformación del Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta (CMPUB), instancia establecida en el Reglamento de la Ley como nexo entre la gestión municipal y la ciudadanía. Es en este ámbito de participación ciudadana donde se puede gestar la transformación de la ciudad exigiendo y aportando medidas para el cumplimiento de la ley. Los representantes ciclistas del CMPUB son los agentes de cambio que realizan control social sobre los proyectos y los programas orientados al uso de la bicicleta desde 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.

### **3. Revisión de marco legal local y comparado**

#### **3.1. La Ley de la Bicicleta N° 221/2017: su reglamento, 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 en las vías de tránsito regulares y en las ciclovías.

El capítulo IV (Mecanismos de cumplimiento y presupuesto) hace mención a las sanciones económicas en caso de infracciones, llevadas adelante por el GAMC a cargo de la Guardia Municipal de tráfico en coordinación con la Policía Boliviana. Sobre las recaudaciones se indica en el artículo 22 que los recursos generados se constituirían en recursos propios de GAMC y que se destinarían a la inversión en infraestructura vial, mantenimiento, educación vial y equipamiento urbano para el uso de la bicicleta.

El Reglamento (D. M. N° 118/2018) de la Ley de la Bicicleta hace referencia a las sanciones para ciclistas, pero no para vehículos motorizados que invaden las ciclovías poniendo en riesgo a peatones y ciclistas. Este vacío legal excusa de sanciones a infractores que recurrentemente invaden estos espacios con motocicletas, automóviles u otros.

El Reglamento, 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, pero solamente 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 Bs30.

El destino de las multas se establece en el artículo 36: para la inversión en infraestructura, mantenimiento y equipamiento urbano para el uso de la bicicleta.

### 3.2. Otros marcos de referenciales de sanciones: foto-multa.

Los marcos de referencia legales de algunas ciudades latinoamericanas están enmarcados en sanciones dirigidas a los conductores de automóviles infractores a través de medios digitales como cámaras automáticas o por agentes de la policía que registran incidentes a través de tabletas digitales o teléfonos celulares. Sin embargo, una revisión de normativas relacionadas permitió encontrar una instancia de participación ciudadana activa en el registro y la denuncia a partir de una disposición legal en el caso de Perú.

<b>Tabla 1. Infracción, sanciones y recaudaciones en países latinoamericanos</b>		
<b>Infracción cometida</b>	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 cicloestaciones de bicicleta pública y biciestacionamientos 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 ciclo ruta o carril exclusivo para las bicicletas. Arrinconar, obstruir, o dificultar la libre movilidad del usuario de bicicleta.
<b>Sanciones impuestas</b>	Perú	Muy grave -multa, retención de vehículo, grave –multa, remoción de vehículo– y leve –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 ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.
<b>Recaudaciones</b>	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:** 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.

Todos los marcos de referencia legal van acompañados de una alta inversión tecnológica para tal fin, situación que, sin embargo, muestra un gran rechazo por parte de la población latinoamericana que ha logrado desmontar este aparato de sanción pese a los resultados positivos obtenidos.

### 3.3. La foto-multa y sus fines recaudatorios

El marco normativo de la ciudad de Lima y Callao en Perú indica que circular o detenerse sobre una ciclovía con cualquier tipo de automotor, ya sea impulsado por combustibles fósiles o electricidad, está estrictamente prohibido, incidente que está acompañado de una infracción de tránsito, puesto que pone en riesgo la integridad física de los ciclistas. Esta normativa establece montos económicos de sanción ante las faltas cometidas por los conductores de automóviles.

Descripción de la falta	Calificación	Monto / Soles	Con descuento	Sanción	Medida preventiva	Monto en Bs
Obstruir ciclovía	Muy grave	552	93.84 (83%)	Multa	Retención de vehículo	977
Circular por la ciclovía	Grave	368	62.56 (83%)	Multa	Remoción vehículo	651
Abrir o dejar abierta la puerta o capot del vehículo automotor dificultando la circulación de la bicicleta u otros ciclos	Grave	368	62.56 (83%)	Multa		651

**Fuente:** Elaborado en base sanciones por invasión de ciclovías con vehículo automotor en Lima y Callao, <https://www.autofact.pe/blog/mi-auto/infracciones/invadir-ciclovias>, 2022.

En una revisión de marco legal comparado se ha encontrado (Foto-multa – Perú y Colombia): Si el infractor procede con el pago de multa antes del tiempo indicado existe un descuento de entre el 50% y el 83% sobre la multa, acompañado de facilidades de pago como incentivos para hacerlo. Esto demuestra que la foto-multa no tiene como objetivo principal el fin de recaudar recursos económicos, pese a que el destino de los recursos es la inversión en infraestructura ciclista; siendo más bien el objetivo la educación y el desarrollo de la cultura ciudadana de la población a través de sanciones que la movilicen hacia un cambio en sus hábitos

Para tal efecto la normativa de la bicicleta de la República del Perú establece:



- En caso de que la infracción sea cometida por un menor de edad se recomienda levantar una “papeleta educativa” que no acarrea inicio de proceso administrativo sancionador, siendo necesaria la notificación de la papeleta al domicilio del menor para su información de padres o tutores.
- Cualquier persona, debidamente identificada, “con medio probatorio filmico, fotográfico u otro similar”, puede denunciar una infracción en un plazo máximo de 48 horas a partir de ocurridos los hechos ante el agente que se encuentre en ejercicio de sus funciones.
- La sanción puede ser pagada a través de la de prestación de servicios comunitarios. La duración de la prestación del servicio comunitario se establece en función de la calificación de la infracción, conforme al siguiente cuadro:

<b>Tabla 3. Sanciones equivalentes en servicio comunitario</b>	
Calificación de la infracción:	Servicio comunitario de:
Leve	3 horas
Muy grave	5 horas
<b>Fuente:</b> Decreto supremo Reglamento de Ley N° 30936, que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, <a href="https://busquedas.elperuano.pe/">https://busquedas.elperuano.pe/</a> , 2020.	

#### **4. La cultura ciudadana en torno al transporte sostenible y el ejercicio de ciudadanía**

La disyuntiva de confiar en el uso insostenible de la tecnología en una sociedad con recursos limitados o en la ciudadanía como agente de cambio, está relacionada a un cambio en la mirada del desarrollo de la cultura ciudadana, de la política pública y de la voluntad política para emprenderla.

En una revisión preliminar se puede observar que la multa a los infractores tiene una connotación peyorativa cuando se vincula a la infracción y a la sanción a fines netamente de recaudación, un argumento usado recurrentemente por políticos y sectores sociales para suspender este procedimiento. Por otro lado, si la aplicación de estas sanciones se realiza en pro de la mejora de la cultura ciudadana y del castigo exclusivo para infractores, las sanciones y su aplicación toman otras connotaciones que persuaden a la ciudadanía para la construcción de una cultura ciudadana en torno a la movilidad y el transporte. Es por ello que, 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”. Esto a fin de lograr una mayor aceptación por parte de la ciudadanía, dejando atrás las connotaciones impositivas del imaginario colectivo en cuanto a la multa.

##### **4.1. Aproximaciones a una propuesta de registro ciudadano de foto infracción: Esquema de referencia**

El registro de las infracciones deberá estar a cargo de tres instancias: la municipalidad, la Policía Boliviana y la ciudadanía. Es la ciudadanía la cual deberá registrar las evidencias de infracción para ponerlas a disposición de las autoridades competentes. Estas autoridades deberán sancionar la infracción correspondiente a partir de información validada que debe ser ingresada en una plataforma virtual de forma diaria y permanente. Esta plataforma debe considerar los siguientes aspectos:

<b>Tabla 4. Esquema de registro de denuncia en plataforma de foto infracción</b>
<i>Procedimiento de registro ciudadano de infracciones en plataforma:</i>

- Abrir una aplicación celular de denuncia de infracción.
- Validar la ubicación de la denuncia mediante GPS en la aplicación. Registrar la fecha y la hora de la denuncia.
- Requerir una descripción breve de la infracción cometida.
- Generar automáticamente un número de identificación para la papeleta de denuncia de la infracción registrada y el número de la resolución de la sanción.
- Requerir el registro del nombre del denunciante, su número de carné de identidad (también podría considerarse la opción del registro anónimo).
- Requerir la carga de una imagen o video de la infracción cometida.
- Requerir la descripción del accidente de tránsito ocurrido a consecuencia de la infracción sancionada, si es que se produjo, precisando si existió algún daño personal.
- Requerir el registro de la placa del vehículo que cometió la infracción (sólo para conductores/as de vehículos automotores).
- Requerir el registro del tipo y de la modalidad del vehículo.
- Requerir el registro de la fecha y del lugar donde se cometió la infracción.

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

- El nombre del conductor, del peatón o ciclista que cometió la infracción, según corresponda.
- El número de la licencia de conducir del conductor junto a su clase, o el número del documento nacional de identidad del peatón o ciclista, y en caso de no contar con este, el número de otro documento oficial que permita la identificación del mismo, según corresponda.
- Declarar si es reincidente o no. Mostrar el certificado de cumplimiento de 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.

#### **4.2. Registro de las infracciones en plataforma virtual**

La revisión general de la aplicación de la foto-infracción en otras ciudades permitió encontrar a la plataforma “VIPA”. Esta es una aplicación que permite a la ciudadanía peruana reportar todo tipo de infracciones en la vía pública, habilitando un proceso para 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 y notifican a la autoridad competente para la ejecución de la sanción. El objetivo de esta plataforma desarrollada a partir de una aplicación es promover la acción ciudadana para la transformación de los hábitos enfocados en una mejora de la educación ciudadana en torno a la movilidad y el transporte en la ciudad de Callao, Perú.

**Figura 3. Plataforma de registro aplicación VIPA, Callao Perú.**



Fuente: <https://vipa.io/>, <https://play.google.com>, 2022

## 5. Efectos esperados en la calidad de vida y la cultura ciudadana de la movilidad y el transporte

La propuesta de *registro ciudadano de foto-infracción* pretende establecer las bases legales para incorporar la denuncia ciudadana de infracciones respecto a la invasión de ciclovías por parte de vehículos eléctricos o motorizados que impiden una libre circulación y ponen en riesgo a ciclistas y peatones.

La modificación de las normas y del reglamento de la Ley Municipal de la Bicicleta de Cochabamba, con 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 concentrarán en la educación de la ciudadanía (peatones, ciclistas y conductores de automotores) estableciendo descuentos en el pago monetario o prestando opciones de cumplimiento de servicio comunitario como forma de pago.

Las dimensiones de calidad de vida abordadas en la propuesta de *registro ciudadano de foto-infracción* trasciende la dimensión personal hacia una dimensión social, convocan a un ejercicio de ciudadanía con la participación de los sujetos involucrados en el espacio público (Tonon, 2009). La propuesta moviliza estrategias para alcanzar la dimensión de calidad de vida de satisfacción de ser parte de una comunidad.

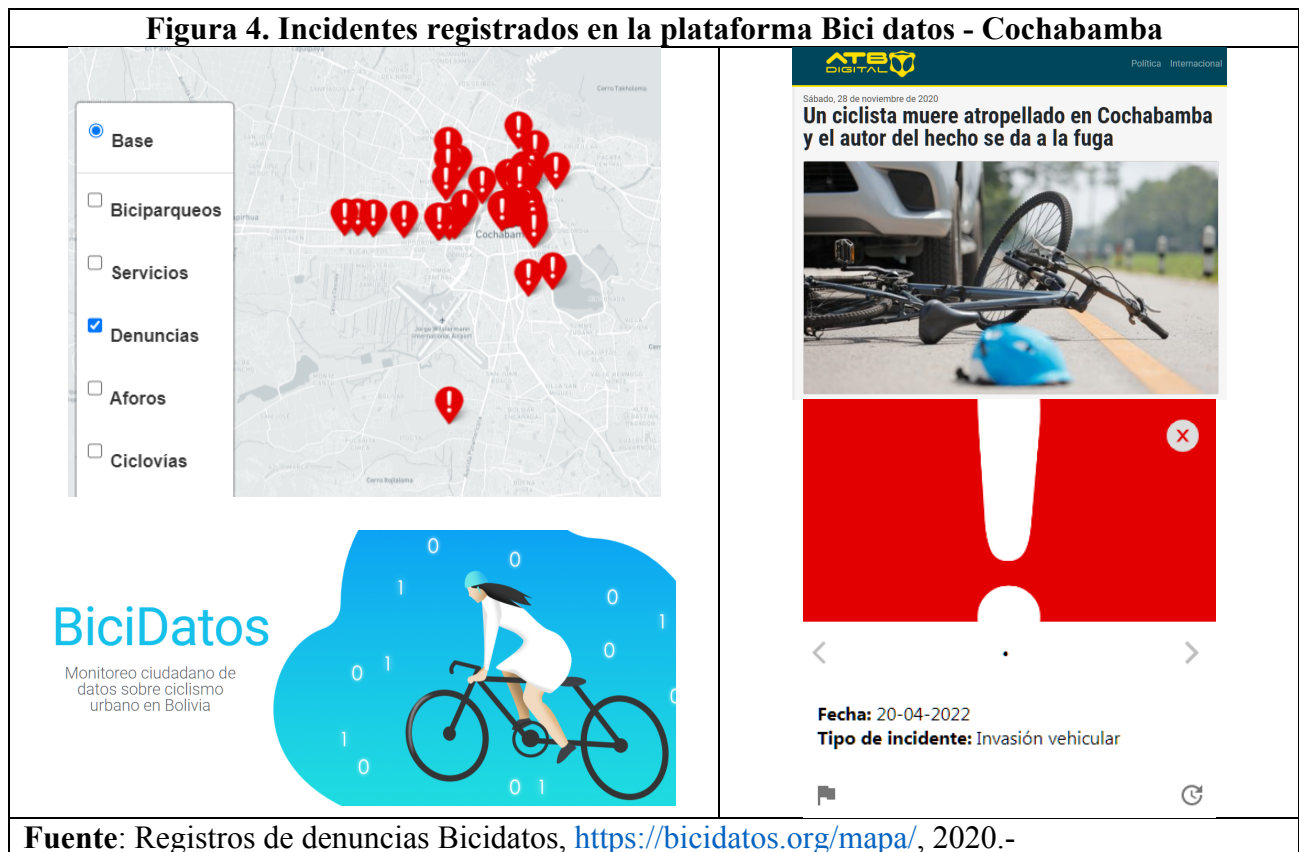
La dimensión “sentirse seguro” a nivel personal y comunitarios comprendida como la percepción de seguridad de las personas al desplazarse en la ciudad y el barrio que habitan puede alcanzarse a través de una estrategia participativa de protección para la búsqueda de seguridad en el espacio público.

La propuesta se enfoca en generar bienestar en la sociedad desde la *dimensión de satisfacción con la vida*, como un indicador válido para identificar la marcha de las políticas públicas, fuera de los objetivos netamente económicos:

- 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.*

Queda como antecedente para justificar la propuesta de registro ciudadano de *foto-infracción*, la consolidación de la plataforma *BiciDatos*. La cual es una plataforma nacida desde los representantes ciclistas del CMPUB, cuyo objetivo, entre otros, es el de documentar las denuncias de incidentes en torno al uso de la bicicleta promoviendo así la participación activa de la ciudadanía. Esta plataforma de construcción comunitaria es un avance para la concientización de la ciudadanía y de las autoridades competentes acerca de las situaciones continuas de exposición al riesgo y al peligro vial, producto de la infracción de las normas establecidas. 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 nacional (Policía Boliviana) ni municipal (Guardia Municipal) a pesar de su robustez.



### Conclusiones y recomendaciones

Es necesario enfatizar que el sistema de vigilancia basado netamente en la implementación de dispositivos tecnológicos, denominado “ojo vivo”, no ha logrado frenar el incumplimiento a las normas de tránsito por parte de los conductores de automotores ni reconducir la conducta ciudadana puesto que es un sistema de carácter pasivo-probatorio.

También es necesario indicar que la normativa municipal de la bicicleta posee grandes vacíos legales, de entre los cuales se apunta la falta de contemplación de tipos de infracciones y sanciones para los conductores de vehículos motorizados de todo tipo, poniendo gratuitamente en riesgo la vida de peatones y ciclistas.

El *registro ciudadano de foto-infracción* es una sanción cívica que tiene como objetivo la educación ciudadana, la mejora de la cultura ciudadana para una mejor calidad de vida de peatones y ciclistas, para evitar sucesos de inseguridad en las ciclovías y el espacio público de la ciudad de Cochabamba.

El registro de *foto infracción* a través de plataforma digital tiene como fin el ejercicio de ciudadanía en el espacio público y el ejercicio de derechos para una mejor convivencia. Está enfocada en la búsqueda de bienestar personal y comunitario con inclusión y participación sociales. La plataforma de registro de *foto-infracción* y otras plataformas de pago de multa permitirán ahorrar tiempo y dinero, además de evitar que la deuda aumente por intereses o que se apliquen otras sanciones y acciones de cobro coactivo que incrementan el rechazo de estas medidas por parte de la población.

La Ley de la Bicicleta del municipio de Cochabamba establece que el destino de las multas deben ser invertidas en infraestructura ciclista. El panorama puede y debería ser el mismo para el caso del registro ciudadano de *foto-infracción*. Puesto que este no debe tener fines recaudatorios en su concepción, las sanciones deberían poderse pagar con horas de servicio a la comunidad, aunque disponer de la posibilidad del pago en efectivo, además de contemplar medidas de llamadas de atención para menores de edad sin recaudación alguna.

El registro ciudadano de *foto-infracción* debe considerar a infractores de vehículos motorizados o eléctricos (motocicletas, carritos o furgones de venta de comida, monopatines, etc.) que obstruyan el paso fluido en las ciclovías.

La implementación de la modalidad de sanción por *foto-infracción* debe contemplar programas de educación y sensibilización del uso y del propósito de la misma, apoyándose en la exigencia y normativa establecidas en la Ley de la Bicicleta.

La propuesta de *foto-infracción* pretende incentivar el accionar de la ciudadanía para la mejora de la cultura ciudadana en torno a la movilidad y el transporte sostenible. Con este objetivo, y previendo una posible omisión y rechazo desde la población, los gestores públicos o los políticos, debe afianzarse asertivamente todas las acciones respecto a la sanción de los infractores ante las faltas cometidas a fin de evitar tragedias que afecten la vida de las personas.

## **Bibliografía**

Concejo municipal de Santa Cruz de la Sierra, 2016, Ley autonómica municipal GAMSCS N° 414 del sistema de detección electrónica de infracciones de tránsito – foto multa, recuperado de: <https://concejomunicipalscz.gob.bo/biblioteca-legislativa/ley-autonomica-municipal.php?mostrar=LY-000414>

Davis M. 2001 Control urbano: ecología del miedo, más allá de Blade Runner, Virus editorial, Barcelona.

Eju.tv 2018, Cochabamba: informe calcula sobrepeso de Bs 8 millones sólo en cámaras y radios, recuperado de: <https://eju.tv/2018/09/cochabamba-informe-calcula-sobrepeso-de-bs-8-millones-solo-en-camaras-y-radios/>

El peruano, 2020. Decreto supremo Reglamento de Ley N° 30936, que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, recuperado de: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-reglamento-de-la-ley-n-30936-decreto-supremo-no-012-2020-mtc-1867296-1/#:~:text=Descargar%20Contenido%20en-,Decreto%20Supremo%20que%20aprueba%20el%20Reglamento%20de%20la%20Ley%20N,Infraestructura%20Vial%2C%20aprobado%20por%20Decreto>

GAMC. Ley Municipal N° 221 de la bicicleta del municipio de Cochabamba, 2018.

GAMC. Reglamento de la bicicleta Decreto municipal N° 118, 2018

Los tiempos 2022, Al menos el 50% de las cámaras de vigilancia no funciona en el eje, recuperado de: <https://www.lostiempos.com/actualidad/cochabamba/20220506/al-menos-50-camaras-vigilancia-no-funciona-eje>

Los tiempos 2021, Alcaldía instala el primer parqueo inteligente en la plaza Colón, recuperado de: <https://www.lostiempos.com/actualidad/cochabamba/20211005/alcaldia-instala-primer-parqueo-inteligente-plaza-colon>

Opinión 2022, Alcaldía prevé instalar 50 basureros soterrados en el municipio hasta fin de año, recuperado de: <https://www.opinion.com.bo/articulo/cochabamba/alcaldia-preve-instalar-50-basureros-soterrados-municipio-fin-ano/20220415092129863041.html>

Orwell G 2022, 1984, alfaguara, Barcelona.

Tonon G. 2009, Calidad de vida, comunidad y sentimiento de seguridad barrial, recuperado de: <https://www.aacademica.org/000-058/83.pdf> , 2022.