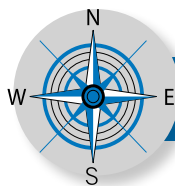


Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala



Contrapunto

## Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

Gerardo Lemus\* y Engel Tally\*\*

### Resumen

La movilidad en bicicleta se está transformando en una alternativa de transporte en todas las ciudades del mundo. En la ciudad de Guatemala los problemas del transporte acontecidos durante la pandemia Covid-19 impulsaron el uso de la bicicleta como medio de transporte, por lo que se consideró necesario explorar distintas variables de este fenómeno, relacionadas con la educación vial y la infraestructura de la ciudad. Este artículo se centra específicamente en las necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala. Los datos que se presentan fueron recuperados con base en un cuestionario en línea publicado en Internet y redes sociales (Facebook y WhatsApp) del 17 de noviembre al 1 de diciembre, 2020

### Palabras clave

Bicicleta, transporte, espacio urbano, infraestructura, educación vial.

\* Gerardo Lemus, antropólogo egresado de la Escuela de Historia, USAC. Autor de la tesis de licenciatura, titulada: *La bicicleta en la ciudad de Guatemala (2005-2019); movilidad, imaginarios, gestión municipal y participación ciudadana: Una antropología en la ciudad.*

\*\*Engel Tally, coordinador del Programa de Metodología en investigación social de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Flacso Guatemala.

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

### Abstract

Bicycle mobility is becoming a transportation alternative in all cities around the world. In Guatemala City, mass public transportation difficulties due to the Covid-19 pandemic led to the use of bicycles as a means of transportation. This phenomenon shed light on the need to explore and understand underlying variables related to road safety education and the city's infrastructure. This article focuses on the needs and vulnerabilities of cyclists in Guatemala City. The data presented is based on an online questionnaire shared on Internet and social networks (Facebook and WhatsApp) from November 17 to December 1, 2020.

### Keywords

Bicycle, transport, urban space, infrastructure, vial education.

El uso de la bicicleta ha incrementado los últimos años debido a los problemas de transporte que viven cotidianamente los habitantes de la ciudad de Guatemala y los nuevos intereses que han surgido en torno a la recreación y deporte. Lo anterior implica una serie de retos para quienes administran la ciudad y para quienes utilizan el espacio urbano en bicicleta, sea con fines funcionales o recreativos.

El uso del espacio urbano en la ciudad supone una serie de necesidades, a menudo particulares según el modo de transporte. Para un ciudadano, convencional o no, no es lo mismo movilizarse en automóvil, transporte público, a pie o en bicicleta. Cada modo de transporte supone distintos tipos de necesidades y sugiere diferentes vulnerabilidades para sus usuarios.

Particularmente, interesó explorar los problemas y vulnerabilidades de los ciclistas de la ciudad de Guatemala debido a los problemas de movilidad que afrontaron las personas durante el período de la cuarentena, el sensible incremento de ciclistas en las calles a consecuencia de esto y la instalación de ciclovías emergentes. Lo anterior condujo a impulsar una iniciativa que

---

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

---

tendría como propósito contribuir a la comprensión del fenómeno de la movilidad en bicicleta de la ciudad de Guatemala. Se elaboró y compartió un cuestionario en línea, el cual obtuvo un total de 1,540 respuestas de ciclistas, de los cuales 885 (57 %) utilizan tres o más veces a la semana la bicicleta como medio de transporte.<sup>1</sup>

Los resultados permitieron obtener un número importante de variables que podrían contribuir a la toma de decisiones sobre movilidad en bicicleta en la ciudad de Guatemala. No obstante, los procedimientos metodológicos actuales de implementación de encuestas virtuales aún no permiten realizar generalizaciones, pero sí hacen posible una aproximación a la realidad empírica, particularmente sobre el uso de la bicicleta: motivaciones, viajes, necesidades, vulnerabilidades y ética de los ciclistas de la ciudad de Guatemala.

En este artículo, se presentan principalmente las necesidades y vul-

nerabilidades de ciclistas de la ciudad de Guatemala, así como la percepción de los servicios que ha implementado la Municipalidad de Guatemala para fomentar la movilidad en bicicleta. Se trazó como objetivos para este artículo identificar los principales problemas y necesidades de ciclistas para movilizarse en la ciudad; conocer los factores de riesgo más frecuentes a los que están expuestos los ciclistas, y explorar, a través de la opinión de ciclistas, la infraestructura y servicios implementados por la Municipalidad de Guatemala para la movilidad en bicicleta.

Para ello se han formulado las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son las principales necesidades de los ciclistas? ¿Cuáles son los factores de riesgo más frecuentes para quienes utilizan la bicicleta? ¿Cómo perciben los ciclistas la infraestructura y servicios implementados por la Municipalidad de Guatemala para la movilidad en bicicleta?

---

1. La aplicación del cuestionario en línea se gestó a partir de un esfuerzo de colaboración entre la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Flacso -Guatemala y la Municipalidad de Guatemala. El cuestionario fue publicado en la página web y redes sociales de la Municipalidad de Guatemala, y permaneció abierto desde el 17 de noviembre al 1 de diciembre del 2020.

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

## Necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas

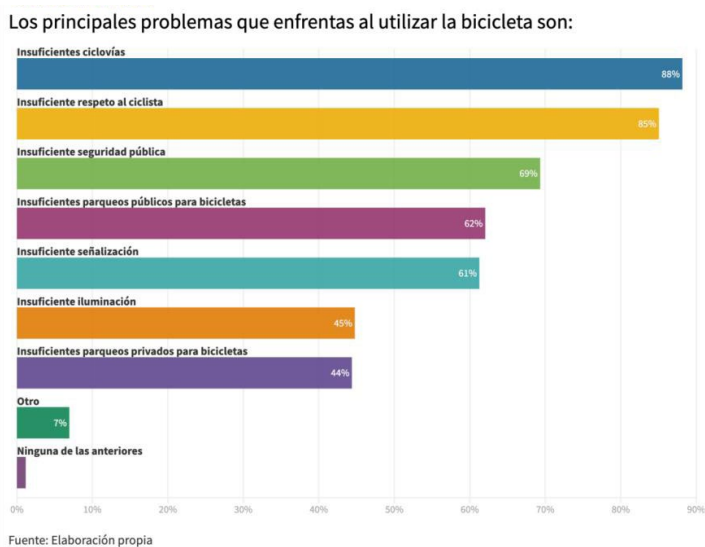
Para administrar una ciudad, es importante conocer los problemas que afrontan sus habitantes, y con ello, identificar las necesidades que podrían contribuir a resolver estos problemas.

### Infraestructura

Para los ciclistas de la ciudad de Guatemala la infraestructura y la educación vial son el

problema y las necesidades más importantes identificadas a través del cuestionario en línea. Al menos el 88 % del total de personas encuestadas identificó que el número de ciclovías en la ciudad es insuficiente. Aunada a la infraestructura, es notorio que el 62 % de personas encuestadas indicó que existen insuficientes parqueos públicos para bicicletas, el 45 % indicó que existe insuficiente iluminación, y el 44% indicó que existen insuficientes parqueos privados para bicicletas (ver Gráfica 1).

Gráfica 1



---

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

---

La movilidad y el transporte posibilitan el desplazamiento de las personas, información y bienes (Ascher, 2007, p. 20; Augé, 2007, p. 36). De la misma manera, hace posible el acceso de las personas a distintos tipos de servicios. En relación a la movilidad en bicicleta, se ha documentado que las ciudades latinoamericanas con un mayor número de kilómetros de ciclovías, reportan que entre el 1% y 5 % del total de los viajes que se realizan en la ciudad, se hacen en bicicleta. Algunas de estas ciudades son: en Argentina, Buenos Aires (3 %) y Rosario (5.3 %); en Brasil: Sao Paulo (1 %) y Rio de Janeiro (3.2 %); en Colombia: Bogotá (5 %); y en México: Guadalajara (2,5 %) y México DF (2 %) (Flores, Alberto, Taddia, Pardo, & Lleras, 2015, p. 4).

Servicios complementarios como el parqueo para bicicletas es importante, porque garantizan a los ciclistas la posibilidad de llegar a sus destinos, y así tener un lugar adecuado y seguro en el cual dejar sus bicicletas. Las empresas privadas han hecho un importante esfuerzo para crear estos espacios en el interior de sus locales comerciales. Sin embargo, en muchos de estos locales es necesario realizar algún tipo de consumo para poder parquear la

bicicleta. Esto alude a la necesidad de incrementar el número de parqueos públicos, porque, como se puede apreciar en la Gráfica 1, los ciclistas están más inclinados por los parqueos públicos para bicicletas.

La iluminación es también un servicio complementario en la infraestructura para la movilidad en bicicleta. Los viajes nocturnos que se realizan en bicicleta, sea por movilidad laboral o recreación, se hacen entre la penumbra y la obscuridad. Los índices de violencia e inseguridad de la ciudad de Guatemala han provocado que las calles permanezcan escasamente transitadas o vacías.

La percepción de este fenómeno ha alcanzado a los ciclistas, considerando que el 69 % de encuestados señaló que existe insuficiente iluminación. Por lo pronto, las ciclovías construidas en la ciudad carecen de un sistema de iluminación amplio que haga más seguros los viajes durante la noche, condición que disminuiría la vulnerabilidad de ciclistas y peatones con relación a accidentes y asaltos. En la Gráfica 2, se puede apreciar que en los últimos seis meses el 19 % de los ciclistas encuestados han sufrido robos o asaltos.

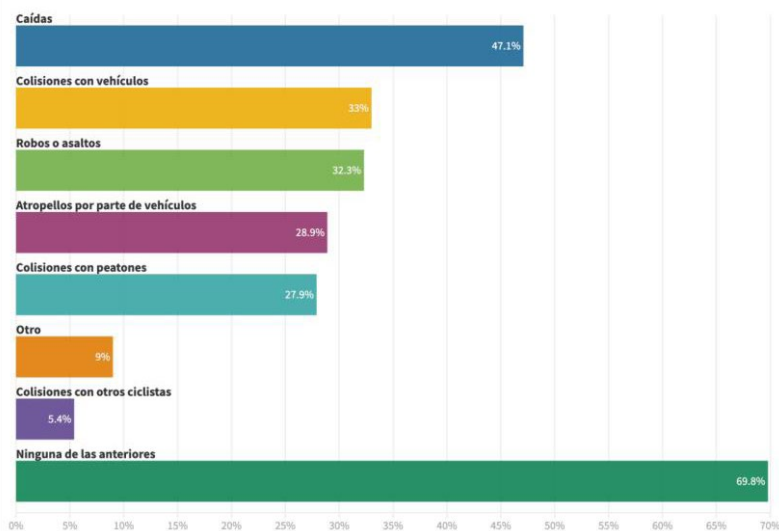
Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

La Universidad de San Carlos de Guatemala abordó el problema de la iluminación en la ciclovías interna del campus central, instalando a lo largo de esta, postes de iluminación eléctrica que son alimentados por energía solar.

Esto permitió iluminar sectores que anteriormente permanecían oscuros durante la noche, lo que colateralmente favoreció a la movilidad peatonal del lugar .

**Gráfica 2**

En los últimos 6 meses has sufrido:



Fuente: Elaboración propia

## Educación vial

Con relación a la educación vial, el tema es relevante en virtud de que el 85 % de ciclistas encuestados indicó que existe insuficiente respeto al ciclista (ver

Gráfica 1). En números reales, se puede apreciar en la Gráfica 2, que en los últimos seis meses ha habido al menos 256 atropellos a ciclistas por parte de vehículos, lo cual es equivalente al 17 % de los ciclistas encuestados. Este aspecto es relevante porque un

---

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ **Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala**

---

evento de esta índole supone un grave riesgo a la vida e integridad de los ciclistas, con consecuencias potencialmente fatales.

A pesar de esto la educación vial no puede restringirse a los medios de transporte motorizados. Orientar y educar a los ciclistas es igual de importante, considerando que en la encuesta virtual se documentó al menos 417 caídas de ciclistas (27 %); 292 colisiones con vehículos (19 %), 247 colisiones con peatones (16 %), y 48 colisiones con otros ciclistas (3 %) en los últimos seis meses. Si bien no se registró el contexto en el que cada uno de estos percances tuvo lugar, este tipo de sucesos a menudo están relacionados con inexperiencia de los ciclistas, falta de pericia al manejar bicicleta, exceso de velocidad, insuficiente atención en el camino, irrespeto a las normas de tránsito, etc. En otras palabras, los eventos parecen estar directamente relacionados con la manera en que conduce cada ciclista.

Estos resultados presuponen la necesidad de realizar campañas que promuevan el respeto al ciclista, favorezcan su incorporación al parque vehicular y su aceptación por parte de pilotos de vehículos privados predomina-

tes, automóviles y motocicletas. Sin dudas, las campañas también deben estar orientadas a ciclistas, enfatizando el respeto a las normas de tránsito, a peatones y los demás modos de transporte para la seguridad vial de la ciudad.

Percepción sobre la infraestructura y servicios municipales para fomentar la movilidad en bicicleta

La encuesta virtual incluyó una sección dedicada a conocer la manera en que los ciclistas perciben la infraestructura y servicios implementados por la Municipalidad de Guatemala para fomentar la movilidad en bicicleta.

La valoración en torno a las ciclovías es de 27 % regular, el 26% bueno y el 19 % muy bueno (ver Gráfica 3). Esto sugiere que existe una valoración y reconocimiento importante hacia la gestión municipal realizada para ampliar la infraestructura que posibilite la movilidad en bicicleta. No obstante, cabe indicar que más de la cuarta parte de los ciclistas encuestados aún considera que se debe mejorar las ciclovías.

En otras palabras, se reconocen los esfuerzos municipales por ampliar la infraestructura para ciclistas, particularmente ciclovías,

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

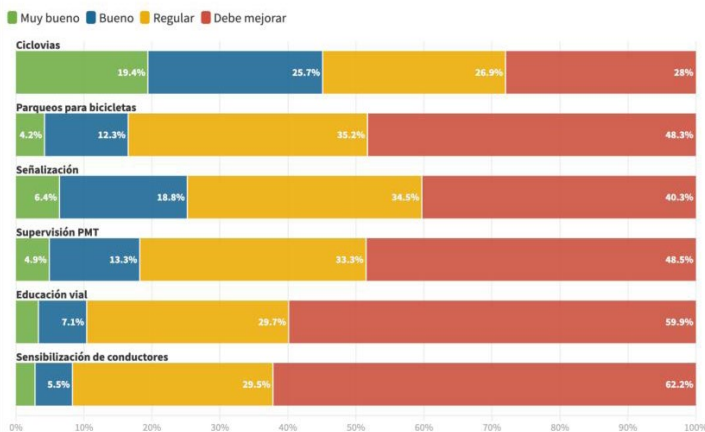
y a su vez, se demandan mayores intervenciones por parte de la municipalidad. Esto puede aludir a la necesidad de ampliar el número de kilómetros de ciclovías y posibilitar que se interconecten las zonas residenciales con las áreas de trabajo y comerciales.

Los parqueos para bicicletas, un servicio complementario para la movilidad en bicicleta, requieren una atención especial. Cerca de la mitad de los encuestados (48 %) indicó que la disponibilidad de parqueos debe mejorar. Ciertamente, la ampliación de la red de parqueos para bicicletas es necesaria, idealmente, siguiendo las recomendaciones y estándares internacionales.

La municipalidad de Guatemala ha instalado algunos parqueos cercanos a áreas comerciales como en Cuatro grados norte, zona cuatro, frente a la alcaldía auxiliar y en la sexta avenida de la zona uno, sobre la esquina de la novena calle. Sin embargo, estos estacionamientos no cumplen con las recomendaciones y estándares internacionales, como el diseño del anclaje de estacionamiento en forma de “U” invertida. Este diseño permite que la bicicleta sea anclada desde distintos puntos de contacto con candados robustos que evitan el robo (Ríos & Taddia, 2015, p. 8).

**Gráfica 3**

¿Cómo calificas la infraestructura y servicios implementados por la Municipalidad de Guatemala para fomentar la movilidad en bicicleta?



Fuente: Elaboración propia

---

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ **Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala**

---

En torno a la señalización, el 48 % de ciclistas encuestados indicó que es un aspecto que debe mejorar. La inversión en señalización favorecería la organización de los viajes de todos los modos de transporte, disminuyendo la vulnerabilidad de los ciudadanos.

Por último, se exploraron aspectos sobre el servicio de educación vial promovido por la municipalidad de Guatemala. El 49 % de ciclistas encuestados considera que la supervisión de la policía municipal de tránsito debe mejorar, mientras que el 62 % enfatiza en que la sensibilización hacia los conductores también debe mejorar. Este último tema es importante, particularmente al considerar que hasta el momento son pocas las campañas de educación vial difundidas por la municipalidad de Guatemala.

## Conclusiones y recomendaciones

A partir de la información recuperada a través de la encuesta virtual de movilidad en bicicleta, fue posible establecer que los principales problemas que afrontan los ciclistas para movilizarse en la ciudad de Guatemala están relacionados con la infraestructura

y la educación vial. Sobre la infraestructura, fue posible apreciar que existe un marcado interés en ampliar la red de ciclovías y parqueos para bicicleta, esto es, más allá de los que actualmente ofrece la ciudad de Guatemala.

En cuanto a la educación vial, fue posible establecer que los accidentes o eventos de tránsito son generados por pilotos de vehículos privados, así como por los mismos ciclistas. La información recuperada a través de la encuesta permitió identificar que los factores de riesgo más frecuentes son producidos como consecuencia de una deficiente educación vial.

Se identificó que los eventos o accidentes más frecuentes son generados por imprudencia de ciclistas, siendo notorias las caídas y las colisiones con vehículos. Por otra parte, se identifica la insuficiente educación vial de pilotos de vehículos automotores privados para con los ciclistas, aspecto que puede llegar a comprometer la integridad de estos últimos. En este sentido, resulta esencial lanzar campañas de educación vial que posibiliten la sensibilización de ambos tipos de usuarios: conductores de vehículos y ciclistas.

---

Gerardo Lemus y Engel Tally ◀ Movilidad en bicicleta: necesidades y vulnerabilidades de los ciclistas en la ciudad de Guatemala

---

De igual forma, se identificó la existencia de factores sociales asociados a la inseguridad a las que los ciclistas están expuestos y les vulneran; entre ellos, los robos y asaltos. Este tipo de hechos pueden disminuir si se mejoran las condiciones de iluminación, así como los sistemas de vigilancia en la infraestructura para la movilidad en bicicleta.

Las apreciaciones de los ciclistas indican que la infraestructura y los servicios implementados por la Municipalidad de Guatemala a la fecha son significativos, pero a su vez es importante que continúe su ampliación. Esto remite específicamente al aumento de la red de ciclovías, parqueos para bicicletas y la señalización que actualmente ofrece la ciudad.

Por último, los servicios de educación vial que actualmente ofrece la Municipalidad de Guatemala, deben mejorar, es-

pecíficamente la supervisión de la Policía Municipal de Tránsito y las estrategias de sensibilización de conductores. Esfuerzos más decididos y contundentes sobre estos temas posibilitarían una cultura vial de respeto y convivencia, tan necesarias entre habitantes de la ciudad.

### Referencias bibliográficas

- Ascher, F. (2007) *Los nuevos principios del urbanismo: El fin de las ciudades no está a la orden del día* (M. Hernández Díaz, Trad.). Madrid: Alianza Editorial.
- Augé, M. (2007) *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A.
- Flores, R., Alberto, R., Taddia, A. P., Pardo, C., & Lleras, N. (2015) *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Recuperado de <http://publications.iadb.org/handle/11319/6808>