



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de
Chiclayo

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestra en Gestión Pública**

AUTORA:

Vasquez Matta, Miriam Mayaribe (orcid.org/0000-0003-1102-5978)

ASESORES:

Dra. Salazar Cabrejos, Rosa Eliana (orcid.org/0000-0002-1144-2037)

Dr. Gomez Fuertes, Alberto (orcid.org/0000-0003-0908-5138)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

CHICLAYO – PERÚ

2024

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi ángel Víctor, que siempre ha sido mi razón para seguir adelante. A mi madre, fuente inagotable de amor y apoyo. Su sacrificio y guía han sido mi faro a lo largo de este viaje académico. También dedico este logro a mis amigos y seres queridos, cuyo aliento constante ha sido mi motivación. A todos aquellos que, de una forma u otra, han dejado una huella positiva en mi vida, gracias por ser mi inspiración constante. Este logro es el resultado del esfuerzo colectivo de aquellos que han estado a mi lado, y les agradezco sinceramente por ser parte fundamental de este camino hacia la maestría.

Miriam Mayaribe.

AGRADECIMIENTO

Agradezco profundamente a todas las personas que contribuyeron de manera significativa a la realización de este trabajo de investigación y a la culminación de mi maestría.

A mis docentes de la universidad Cesar Vallejo, por compartir sus conocimientos y ayudar a alcanzar mis objetivos profesionales.

La autora.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
RESUMEN	v
ABSTRACT	vi
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	14
3.1. Tipo y diseño de investigación:	14
3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de categorización:	14
3.3. Escenario de estudio:	15
3.4. Participantes:.....	16
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:	16
3.6. Procedimientos:.....	16
3.7. Rigor científico:.....	17
3.8. Aspectos éticos:	17
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	18
V. CONCLUSIONES	26
VI. RECOMENDACIONES.....	27
REFERENCIAS.....	28
ANEXOS	41

RESUMEN

Esta tesis se enfoca en evaluar la implementación y eficacia de las ciclovías en Chiclayo como una estrategia para fomentar la movilidad sostenible en el contexto urbano. Se examina detalladamente la planificación y diseño de estas vías, considerando factores como la conectividad, la accesibilidad y la seguridad. Además, se investiga la percepción y aceptación de las ciclovías por parte de la comunidad, explorando la respuesta ciudadana y su impacto en la adopción de hábitos de transporte más sostenibles. El análisis de datos abarca aspectos cualitativos, como las experiencias y opiniones de los ciclistas y otros actores urbanos. La investigación también aborda la relación entre las ciclovías y la seguridad vial, evaluando la incidencia de accidentes y proponiendo medidas para mejorar la seguridad de los ciclistas. Los resultados obtenidos proporcionan una visión integral de la efectividad de las ciclovías en Chiclayo, ofreciendo recomendaciones prácticas para mejorar la planificación y gestión de estas infraestructuras. Se espera que este estudio contribuya al desarrollo de políticas urbanas más sostenibles, promoviendo una movilidad más eficiente y respetuosa con el medio ambiente en la ciudad de Chiclayo.

Palabras clave: Ciclovías, Movilidad sostenible, Planificación urbana, Percepción ciudadana, Impacto ambiental.

ABSTRACT

This thesis focuses on evaluating the implementation and effectiveness of bicycle lanes in Chiclayo as a strategy to promote sustainable mobility in the urban context. The planning and design of these roads is examined in detail, considering factors such as connectivity, accessibility and safety. In addition, the perception and acceptance of the bikeways by the community is investigated, exploring the citizen response and its impact on the adoption of more sustainable transportation habits. The data analysis covers qualitative aspects, such as the experiences and opinions of cyclists and other urban stakeholders. The research also addresses the relationship between bicycle lanes and road safety, assessing the incidence of accidents and proposing measures to improve cyclists' safety. The results obtained provide a comprehensive view of the effectiveness of bicycle lanes in Chiclayo, offering practical recommendations to improve the planning and management of these infrastructures. It is hoped that this study will contribute to the development of more sustainable urban policies, promoting more efficient and environmentally friendly mobility in the city of Chiclayo.

Keywords: Cycle paths, Sustainable mobility, Urban planning, Citizen perception, Environmental impact.

I. INTRODUCCIÓN

Una de las realidades en las ciudades del Perú es el caos vehicular existente, el mismo que ha reflejado una coexistencia de un parque automotor obsoleto, en convivencia con otro que aumenta sin control, ni regulación alguna; donde la congestión vehicular se ha convertido en un hecho cotidiano, con horas punta, con calles abarrotadas de vehículos grandes y pequeños, de transporte masivo y personal, nuevos y viejos, en los que desplazan lentamente para sus actividades laborales, educativa y económicas sus habitantes. Realidad que ha evidenciado la deficiente planificación urbana del transporte. En esa perspectiva, desde la Asociación Automotriz del Perú (2023), se ha cuestionado la paralización de los procesos de modernización del transporte público, la proliferación de la informalidad y la antigüedad de las unidades de transporte, ya que esta realidad habría traído como consecuencias el aumento de la contaminación, los altos índices de accidentes vehiculares y pérdidas económicas (horas/hombre) cada retrasos cada vez más significativos a causa de la congestión vehicular. Que, en la práctica, según el Programa 100 % Carbón Neutral (2018) impactan en la baja calidad de vida para los ciudadanos.

Esta realidad planteó la urgencia de avanzar hacia una gestión de movilidad urbana sostenible. Así, la crisis climática hizo que muchas urbes se pusieran esta meta para atender esta problemática. Es decir, avanzar hacia una movilidad urbana sostenible como una alternativa que coadyuve a la mejora de la salud, el medio ambiente y en conjunto contribuya a una mejor calidad de vida. En ese contexto, muchas ciudades comenzaron a trabajar con sus ciudadanos en procesos de planificación hacia la movilidad urbana sostenible, por lo que recuperaron a la bicicleta como un medio de transporte sostenible. Sin embargo, priorizar este medio de transporte demandó una reorganización del tránsito y la infraestructura vial para dar las facilidades y la seguridad de desplazamiento. Así, fueron naciendo en las ciudades redes viales exclusivamente para desplazarse en bicicletas.

En el Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) implementó el proyecto denominado Transporte urbano sostenible en ciudades intermedias, con el respaldo financiero de la Cooperación Técnica Alemana en

2020 ya que en la región Lambayeque, la ciudad de Chiclayo, con una población estimada de 346,347 habitantes según RENIEC (2023), compartía con otras grandes urbes peruanas la situación caótica de su transporte. En el marco de este proyecto, se logró la implementación de redes de ciclovías en Chiclayo durante el contexto de la pandemia. Sin embargo, desde la perspectiva de los ciclistas, peatones, conductores de vehículos y la población en general, se observaron mayores complicaciones que beneficios en esta obra.

Así, a contracorriente de los avances globales para constituir ciudades sostenibles, ciudades como Chiclayo han comenzado a dejar el uso las ciclovías e incluso también han comenzado a desinstalarlas. Esto no implica que ya desde estas ciudades no se consideren útiles las ciclovías, sino que es muy probable que estas se hayan implementado sin aplicar las políticas públicas rectoras para la gestión de ciclovías en un enfoque de movilidad urbana sostenible.

El problema central que orientó la investigación se enfoca en: ¿De qué manera las políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo? Además, se plantearon las siguientes interrogantes específicas: (i) ¿Cómo influyeron las políticas que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible en las ciclovías existentes en una zona urbana de Chiclayo? (ii) ¿Cuál fue el grado de aplicación de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible en las ciclovías implementadas en una zona urbana de Chiclayo? (iii) ¿Cómo sería el rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana en una zona urbana de Chiclayo?

La justificación teórica de la investigación se basó en informes globales que demandan una acción climática desde las ciudades para su reordenamiento con enfoques más sostenibles, recogiendo experiencias iniciadas en distintas urbes, así como estudios relacionados a las categorías de estudio para la contratación de las mismas. En cuanto a la justificación metodológica, se sustentó en el uso de diversos métodos y paradigmas metodológicos, debido a la naturaleza de la investigación, que demandan una acción proactiva de los sujetos de la muestra, no solo con el rol de informante, sino con capacidad de propuesta, negociación y consensos. En cuanto a la justificación práctica, la investigación se constituyó en un aporte

relevante para el impulso de nuevos procesos de planificación urbana, que están incluyendo alternativas eco-sostenibles de transporte, redundando en una mejor calidad de vida en las ciudades, en un contexto de cambio climático.

El objetivo general planteado fue el siguiente: Analizar de qué manera las políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo. Entre los objetivos específicos se incluyeron: (i) Registrar cómo influyeron las políticas que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible en las ciclovías existentes en una zona urbana de Chiclayo, (ii) Evaluar el uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible en las ciclovías implementadas en una zona urbana de Chiclayo, y (iii) analizar los aportes de un rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana en una zona urbana de Chiclayo.

La hipótesis de investigación fue la siguiente: Las políticas públicas, en un enfoque de movilidad urbana sostenible, mejoran la gestión de las ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

II. MARCO TEÓRICO

La investigación realizada por López (2019) tuvo como objetivo indagar sobre los procesos para el desarrollo de políticas públicas para la implementación de ciclovías y su impacto en las situaciones en las que se desplazan sus usuarios en Santiago de Chile. La metodología aplicada fue un estudio de caso, que incluyó entrevistas semiestructuradas dirigidas a actores relacionados con los procesos de implementación de ciclovías, tales como funcionarios ministeriales, municipales, asociaciones de la sociedad civil de ciclistas y expertos temáticos. Además, se llevó a cabo un análisis documental.

Los resultados obtenidos permitieron identificar que las ciclovías implementadas carecían de coherencia. Asimismo, se registró una modernización progresiva de los estándares de construcción, lo que mejoró las situaciones de seguridad y desplazamiento, impactando en los resultados de las políticas. La conclusión a la que se llegó fue que para lograr estas modernizaciones se ha pasado por un proceso largo de aprendizaje, marcado por la participación ciudadana.

(Quintero, 2018), la investigación se centró en los Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) articulados a los mecanismos de transporte público urbano en Colombia. El objetivo principal fue hacer una valoración de las leyes y normas que aplican a los SBP como parte del transporte urbano en Colombia. La metodología utilizada incluyó una matriz de cotejo para contrastar las leyes y normas con respecto a la protección del medioambiente, las condiciones sociales de equidad y su correlato en su valoración económica, considerados como principios rectores del transporte sostenible.

Entre los resultados obtenidos, se destacó la carencia de principios en las leyes y normas para la regulación de la operación, las condiciones para la prestación del servicio, así como para los procesos de planificación, gestión, propuestas de diseño y las formas de financiamiento. La conclusión a la que se llegó fue que es urgente dotar de leyes y normas, desde lo nacional hasta lo local,

que aborden los vacíos identificados para mejorar las ciclovías a implementar en las ciudades de Colombia.

El trabajo realizado por Chávez (2019), se centró en las políticas públicas y el derecho de la movilidad en las ciclovías de Querétaro, con el objetivo de revisar el Plan de Movilidad Municipal, su proceso de ejecución y las estrategias implementadas en las ciclovías. Como resultado, se identificó que el riesgo principal residía en el hecho de que las ciclovías no se interconectan al centro histórico, lo cual colocaría al ciclista en una situación de vulnerabilidad.

La metodología utilizada fue de naturaleza inductiva y deductiva, involucrando técnicas como observación de campo con registro fotográfico de zonas de riesgo, análisis documental de estadísticas sobre accidentes, así como encuestas a ciclistas y a la población en general. La conclusión a la que se llegó fue que se logró identificar zonas de alta vulnerabilidad para los ciclistas, lo que proporcionará información valiosa para que las futuras administraciones municipales tomen acciones con el fin de disminuir los riesgos para los ciclistas.

(Silveira et al. 2021), en su publicación sobre Tools for urban mobility planning, se propusieron levantar y representar algunas emociones de la gente en un contexto relacionado con la movilidad urbana en Curitiba, Brasil. La metodología utilizada fue novedosa, combinando entrevistas con el uso de emojis para graficar las emociones relacionadas con la movilidad urbana sostenible.

Los resultados obtenidos revelaron que esta innovación metodológica facilita la representación de condicionantes ambientales, así como de características propias de la urbe que generan emociones positivas, negativas y neutras. La conclusión alcanzada fue que esta propuesta es valiosa para potenciar el conocimiento de las ciudades. El mapeo de emociones puede ayudar a los responsables de la planificación urbana a identificar los espacios que generan emociones positivas y negativas en la ciudad.

La investigación exploratoria llevada a cabo por Montiel (2020), tuvo como objetivo principal impulsar a la ciudad de Comodoro Rivadavia, Argentina, hacia un enfoque de movilidad urbana sostenible, con una planificación de ciclovías

adecuadas e inclusivas. La estrategia metodológica adoptada fue cualitativa, haciendo uso de técnicas como entrevistas semi-estructuradas, observación directa y mapeos, complementadas con un detallado análisis de la información recolectada respaldado por fuentes secundarias.

La conclusión a la que se llegó fue que este enfoque de movilidad urbana sostenible generaría diversos beneficios para la ciudad, tales como la democratización de espacios públicos, eficiencia en el tiempo de transporte para rutas cortas, ahorro energético y, fundamentalmente, una menor contaminación. Estos resultados respaldan la importancia de implementar medidas sostenibles en el ámbito de la movilidad urbana.

(Rodríguez, 2019), llevó a cabo una investigación con el objetivo de evaluar la red de ciclovías implementadas en la ciudad de Loja, Ecuador. Los resultados obtenidos revelaron que las ciclovías, inicialmente diseñadas para abordar el congestionamiento vehicular y contribuir a la mejora de la calidad de vida de las personas, tuvieron impactos negativos en términos de seguridad y conectividad debido a un deficiente análisis y planificación.

La conclusión de la investigación incluyó una propuesta de plan para abordar los problemas identificados. El objetivo principal de esa propuesta era lograr que el circuito de ciclovías fuera verdaderamente eficiente, seguro y sostenible. Esto sugiere la importancia de una planificación cuidadosa y una evaluación continua en la implementación de infraestructuras de movilidad urbana sostenible para garantizar que cumplan con los objetivos previstos y contribuyan positivamente al entorno urbano.

En su estudio, Fortes (2023), planteó como objetivo revisar los procesos de legislación y normatividad actuales con el fin de coadyuvar a la descarbonización y emisiones cero en la movilización urbana, con el propósito de resaltar las opciones para la aprobación de una ley de movilidad urbana sostenible. La metodología utilizada fue una revisión documental.

Los resultados obtenidos indicaron que, frente al panorama actual, los gobiernos locales enfrentan un desafío apremiante para reforzar y expandir las

competencias en el ámbito de la movilidad. Esto se plantea con el propósito de fomentar un desarrollo urbano arraigado en principios de sostenibilidad, descarbonización y equidad social en lo que respecta a los desplazamientos urbanos.

(Chinchón et al, 2020), llevaron a cabo una investigación centrada en una propuesta de plan para la movilidad urbana sostenible con el objetivo de contribuir a la mejora de la calidad de vida en el distrito de Santa Anita, Lima. La metodología utilizada fue mixta, incorporando técnicas como la observación de campo y la realización de una encuesta.

Los resultados obtenidos revelaron que, al identificar la realidad problemática, se observaron diversas deficiencias en las ciclovías del distrito. Estas deficiencias incluyen la falta de estacionamientos para ciclistas, una deficiente interconexión entre la red de ciclovías existentes, la mala calidad y deterioro de la infraestructura. Estos hallazgos proporcionan información valiosa para la formulación de propuestas y mejoras en el sistema de movilidad urbana sostenible en Santa Anita.

(Guzmán, 2022), en su tesis se planteó el objetivo de desarrollar una propuesta de movilidad urbana sostenible para la regeneración de espacios peatonales en Chimbote. Se utilizó una metodología cualitativa, con el empleo de técnicas como la observación, encuestas y entrevistas. El proceso de análisis contrastó los resultados con teorías relacionadas con la movilidad urbana sostenible.

Los resultados indicaron propuestas de estrategias desde la perspectiva de los ciudadanos para mejorar la circulación y contribuir a su calidad de vida. Estas propuestas incluyeron iniciativas de nuevas formas de transporte más responsables con el medio ambiente, la peatonalización de algunas calles, entre otras. Se concluyó que el estudio aporta en la identificación de potenciales soluciones para la movilidad urbana en el centro de Chimbote.

La investigación llevada a cabo por Tantaleán (2021), tuvo como objetivo identificar los principios para la implementación de políticas públicas para la

movilidad urbana sostenible en el contexto del Covid-19 para ciudades como Trujillo (Perú). Este estudio, de corte transversal y carácter descriptivo, utilizó un proceso de complementariedad metodológica, incluyendo encuestas y entrevistas a especialistas.

Los resultados obtenidos revelaron que el 83.3% de los encuestados manifestaron su disposición para usar la bicicleta, el 87.2% reconocieron la urgente necesidad de contar con ciclovías, y el 91.1% resaltaron que movilizarse en bicicleta sería una buena medida de prevención de contagio ante la pandemia. La conclusión principal fue que existe una demanda urgente de desarrollar políticas públicas para promover el uso de las bicicletas como uno de los medios de transporte para la urbe, considerándolo también como una estrategia de protección de la salud.

(Noriega y Bautista, 2023), llevaron a cabo una investigación con el objetivo de desarrollar una plataforma digital orientada a la gestión estatal, con el propósito de promover la articulación de las redes de ciclovías implementadas en los distritos de la ciudad de Lima Metropolitana. En su metodología, realizaron un diagnóstico de la situación actual de las ciclovías y propusieron un plan de rutas que contribuya a una adecuada gestión de estas redes. Este esfuerzo se basó en la articulación de voluntades políticas y percepciones técnicas y ciudadanas.

La investigación, de corte cualitativo, combinó diversas técnicas e instrumentos, como mesas de trabajo, entrevistas estructuradas, encuestas y revisión de información existente. Como conclusión, se destacó que entre 2019 y 2021, el uso de la bicicleta para el transporte en la ciudad de Lima aumentó del 1.5% al 6.2%, siendo la pandemia de la COVID-19 un factor causal. A pesar de este aumento, las redes de ciclovías existentes no cumplieron con condiciones generales como: seguridad, conectividad y confort demandadas por los usuarios. La investigación se posicionó como referente en la dimensión diagnóstica histórica de las ciclovías, así como en el enfoque cualitativo y los métodos y técnicas utilizadas.

(Chinchayán, 2020), llevó a cabo una investigación con el objetivo de analizar las políticas nacionales de transporte urbano en relación con el uso de la bicicleta en Chiclayo, considerándola como un medio de transporte alternativo. Su propuesta metodológica se basó en un enfoque mixto, que incluyó aspectos cuantitativos de carácter correlacional y, desde lo cualitativo, un diseño orientado hacia lo fenomenológico, utilizando instrumentos como cuestionarios y entrevistas.

Las conclusiones obtenidas indicaron una respuesta positiva hacia la transición al uso de la bicicleta como medio de transporte urbano alternativo, siempre y cuando se contara con una adecuada infraestructura que incluya redes de ciclovías conectadas a los puntos principales de la urbe. Asimismo, se registró una valoración positiva de las políticas nacionales de transporte, ya que se percibió que tendrían un impacto positivo en el aumento del uso del transporte alternativo, específicamente, la bicicleta.

(Vigil, 2021), llevó a cabo una investigación con el objetivo de proyectar la implementación de una ciclovía turística de varios kilómetros para Chiclayo, articulando sus principales sitios turísticos. La propuesta metodológica empleada fue el sistema de *invierte.pe* (IOARR), y los resultados obtenidos reflejaron una propuesta que abordaba la necesidad de mejorar los accesos para ciclistas con un enfoque en la sostenibilidad, generando impactos positivos al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además, la investigación proyectó la instalación de una señalización adecuada y estacas para mejorar la seguridad en la ciclovía y reducir los riesgos en la ruta. Como conclusión, se destacó que la propuesta contribuiría a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, así como para la realización de actividades turísticas, al tiempo que reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero.

(Damián, 2019), llevó a cabo una investigación con el objetivo de analizar los problemas relacionados con la adecuación de las políticas públicas vinculadas a la infraestructura vial para la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Chiclayo. La metodología empleada prioriza métodos y técnicas

cualitativas, como el desarrollo de entrevistas semi-estructuradas y la revisión de documentos existentes.

Las conclusiones de la investigación indicaron que los problemas en la adecuación del diseño de las ciclovías se originaron en la escasa información entre los gestores, así como en la falta de coordinación y la limitada participación de la sociedad civil en la propuesta. Estos factores afectaron la construcción de una política pública local para la implementación efectiva de las ciclovías.

Las bases conceptuales sobre las que se asentó la presente investigación son las siguientes:

El principio del derecho a una ciudad sostenible, según la perspectiva de Zamorano (2021), fue asumido como un derecho emergente de los ciudadanos que aboga por que estos sean protagonistas en la gobernanza de la ciudad, adaptándola a sus intereses dentro del marco de los intereses generales. Esta base jurídica se articuló con los principios del desarrollo urbano sostenible, lo que concretamente implicó la urgencia de abandonar el urbanismo expansionista propio de los siglos XIX y XX. Se promovió la recreación o adaptación de las ciudades, revalorizando el papel del ciudadano en su derecho de planificar sus espacios públicos colectivos para garantizar el pleno goce de los derechos políticos, económicos, sociales, culturales y medioambientales.

En referencia a la categoría de estudio de políticas públicas, Pedroza (2018), las definió como aquellas que, en un contexto de un Estado debidamente organizado y planificado, representaban las estrategias fundamentales para abordar los desafíos y problemáticas de su sociedad con el propósito de buscar soluciones eficaces. Estas políticas se originan a partir de motivaciones políticas, sociales o económicas que incitaban o requerían la acción de las autoridades públicas, y se les denominaban problemas públicos. La formulación y ejecución de una política pública se basaban en esta motivación primaria. Se ha destacado, para el propósito de la investigación analizada por Roth Deubel (2020), sobre los postulados de Stone, que teorizan a las políticas públicas, más allá de la esfera

estatal o gubernamental, se ha reconocido como principio original las aspiraciones que una comunidad desea realizar para su propia comunidad.

Desde esas definiciones, la presente investigación fundamentó su enfoque en el postulado de que las políticas públicas se construyen desde los gobiernos para resolver problemas o atender demandas de los gobernados, con una participación activa de estos últimos. El estudio se centró en las políticas urbanas, que han cobrado relevancia para abordar situaciones problemáticas complejas mediante un trabajo articulado entre los actores públicos y privados, desde un enfoque de gobernanza que destaca lo relacional en los procesos en los que distintos actores participan en la formulación de políticas relativas a la urbe.

En esta perspectiva, la categoría de políticas públicas que regulan el uso de la bicicleta, según Riobo (2021), se refiere a aquellas que favorecen su uso y desempeñan un papel fundamental en la promoción de la democracia participativa y el empoderamiento de las personas. Estas políticas incluyen aspectos como mayor infraestructura de estacionamiento y medidas de seguridad, generando impactos positivos en la sociedad al hacer que la ciudad sea más eficiente y conectada. Esto permite a los ciudadanos incorporar la bicicleta en nuevas actividades de su rutina diaria.

La presente investigación ha implicado un análisis documental, tanto a nivel nacional como local, de leyes, reglamentos y normas emitidas para favorecer y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

En cuanto a su categoría movilidad urbana sostenible, el Gobierno de Cataluña (2003), la definió como una nueva conceptualización de movilidad que buscaba satisfacer, en un tiempo y con un costo asequible, el desplazamiento urbano, minimizando los impactos negativos sobre el ambiente y la calidad de vida de las personas. Además, por su parte, la United Nations Human Settlements Programme (2013), detalló que la movilidad dentro de las ciudades se encontraba intrincadamente entrelazada con los tejidos espaciales, sociales, económicos, políticos y ambientales de las mismas. Y para que se lograrán avances significativos en la construcción de un modelo de movilidad sostenible a futuro, era

esencial reconocer la naturaleza sistémica de los desafíos, entre ellos, la mala regulación de precios originaba congestión en horas punta; la dispersión de las áreas urbanas disminuye la eficiencia de los sistemas de transporte público; el diseño urbano centrado en vehículos motorizados; que daba como resultado ciudades para autos en lugar de ciudades para personas.

Y desde la perspectiva de García (2023), se asumió a la movilidad urbana sostenible como una vía para avanzar hacia el desarrollo sostenible, especialmente en los espacios de planificación para los contextos urbanos. Se destacó la necesidad de que los gobiernos locales prioricen el trabajo en estrategias para una planeación urbana que recogiera las demandas de sus ciudadanos. Según la Comisión Europea (2023), un plan de movilidad urbana sostenible fue definido como un plan estratégico que tenía como principal fin satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas de las ciudades y su entorno para lograr una mejor calidad de vida. Y en esa perspectiva, se hizo relevante desarrollar formas de movilidad que contribuyan a una vida digna y a la calidad de vida para sus ciudadanos. Además, se justificó esta urgencia por la movilidad urbana sostenible para atender las demandas de la Agenda 2030, es decir, el cumplimiento de los objetivos para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

Desde esta investigación, se planteó el enfoque de movilidad urbana sostenible como el referente hacia ciudades sostenibles, que incluyó sistemas eficientes de transporte alternativo, de bajas o nulas emisiones de gases efecto invernadero, como la bicicleta, con impactos positivos para la salud de los ciudadanos y de la urbe en general.

En cuanto a la categoría de estudio de las ciclovías, Noriega y Bautista (2023), definieron a la red de ciclovías como el conjunto de infraestructuras cicloviales desplegadas por una ciudad, a manera de malla, la cual estratégicamente se interconecta a la red vial urbana. En este contexto, las ciclovías se constituyeron en una de las iniciativas para avanzar en los planes de implementación de una movilidad urbana sostenible. Una ciclovía, según la definición normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020), fue considerada como el espacio de la vía pública segregada físicamente para el uso

de los ciclistas en condiciones de seguridad y mínima vulnerabilidad para las personas usuarias de la vía.

Finalmente, Montoya (2023), manifestó que para tener un buen y viable diseño para una ciclo vía se debían cumplir cinco requisitos fundamentales: (a) Debía ser coherente: La ciclo vía debía conectar de manera lógica los puntos de inicio y destino de los ciclistas en una red integral. (b) Debía ser directa: Debía minimizar el tiempo de viaje en comparación con otros modos de transporte, fomentando así el uso de la bicicleta. (c) Debía ser segura: Debía evitar conflictos entre bicicletas y automóviles, separar diferentes tipos de vehículos y reducir velocidades en intersecciones. (d) Debía ser cómoda: Debía ofrecer rutas que minimizarán las molestias del tráfico, fueran fáciles de seguir y comprender para los ciclistas. (e) Atractiva: Debía ubicarse en zonas urbanas y paisajes atractivos para hacer que su uso fuera más agradable y atractivo para los usuarios.

Sobre esta base conceptual, la presente investigación se formuló con el propósito de generar alternativas viables, con perspectivas de avanzar a su articulación a planes de movilidad urbana sostenible, así como el rediseño de la ciudad de Chiclayo con condiciones que construyen calidad de vida y sostenibilidad frente a los desafíos globales que plantea el cambio climático.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación:

Enfoque

La presente propuesta se enmarcó dentro de las investigaciones básicas o sustantivas, que según Nieto (2018), son el germen de la ciencia ya que su motivación básica reposa en la curiosidad. La nomenclatura como básica se constituye en las bases para las investigaciones aplicadas. Además, la investigación se clasifica como cualitativa, entendida, según Cueto (2020), como aquella que se enfoca en la producción de información descriptiva, recogiendo palabras y discursos de los actores sociales que las expresan. Además, puede registrar sus conductas observables, si estas permiten comprender la profundidad de un fenómeno social determinado.

Diseño o método de investigación

En la presente investigación, el diseño de investigación se basó en los principios de la hermenéutica y la fenomenología, definidas por Pérez et al. (2019), como orientadas a la investigación en las ciencias sociales. La hermenéutica permite la interpretación de la realidad a partir de los textos, mientras que la fenomenología destaca el sentido de la comunidad, así como las vivencias que definen un fenómeno social.

3.2. Categorías, Subcategorías y Matriz de categorización:

La primera categoría de estudio es la de las políticas públicas para la gestión de ciclovías.

Definición conceptual: Culebro et al. (2022), como aquellas políticas públicas que involucran en la toma de decisiones a los actores interesados en abordar problemas específicos relacionados con la movilidad urbana, priorizando aquellas que se orientan al uso de la bicicleta y la gestión de ciclovías.

Además, otra subcategoría de la primera categoría de estudio es la planificación para la Movilidad Urbana Sostenible, conceptualizada por Vega (2017); Se refiere a los procesos de implementación de acciones que fomentan formas de movilidad sostenible en entornos urbanos, como caminar, andar en bicicleta o usar el transporte público, con el objetivo de disminuir el consumo de energía y emisiones dañinas.

La segunda categoría de estudio comprende las ciclovías o redes de ciclovías.

Definición conceptual: Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2020), como áreas de la infraestructura vial que han sido físicamente separadas, conforme a las especificaciones estipuladas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, destinando un espacio distinto para el tránsito de ciclistas.

Dentro de esta categoría, se encuentran las Ciclovías existentes, como una primera subcategoría, que hace referencia a las redes de ciclovías instaladas o implementadas en la ciudad, que es el ámbito de la investigación. Asimismo, se incluyen las Ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana, como una segunda subcategoría. Estas son aquellas que, según Vega (2017), se planifican para implementar alternativas de desplazamiento ecológicamente más sostenibles en el contexto de un espacio urbano determinado, con el objetivo de reducir el consumo de energía, las emisiones de gases de efecto invernadero y contribuir a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, sin perder de perspectiva el fortalecimiento de la cohesión y el desarrollo económico.

3.3. Escenario de estudio:

El ámbito en el que se circunscribió la investigación fue una zona urbana de Chiclayo, la cual cumple con las condiciones planteadas en la realidad problemática abordada.

3.4. Participantes:

Según Gómez (2022), los participantes en la investigación serán los actores que tengan una vinculación próxima a los procesos de movilidad, así como aquellos con intereses cercanos a la movilidad en una urbe. Por lo tanto, los participantes serán representantes de asociaciones de ciclistas, colectivos ambientalistas, representantes de colegios profesionales (ingenieros y arquitectos), representantes de gremios de transportistas, así como funcionarios de la Municipalidad.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

Se emplearon entrevistas, una técnica de investigación cualitativa según Useche et al. (2019), útil para registrar datos mediante una conversación estructurada con un propósito determinado. Se utilizó un guión de entrevista con preguntas articuladas en torno a las categorías de estudio. Este enfoque permitió obtener información detallada y contextualizada a partir de la experiencia y el punto de vista de los entrevistados.

Entre los instrumentos utilizados se encuentra el guión de entrevista, que proporcionó una estructura para la conversación con los participantes y la recolección de datos cualitativos.

3.6. Procedimientos:

La información recolectada, generada mediante las entrevistas, se procesó con un enfoque descriptivo con el objetivo de organizarla de manera sistemática. Además, desde una perspectiva analítica, se llevará a cabo un contraste de la información para generar conclusiones y desarrollar conceptos de mayor alcance. Este enfoque descriptivo y analítico permitirá una comprensión detallada de los datos recopilados y facilitará la identificación de patrones, tendencias o relaciones relevantes en el contexto de la investigación.

3.7. Rigor científico:

En las investigaciones en ciencias humanas y sociales, se adoptó un enfoque exigido por la fenomenología y la hermenéutica, caracterizado por su rigurosidad en la comprensión de los fenómenos sociales.

3.8. Aspectos éticos:

Los principios rectores que guiarán esta investigación fueron la autonomía, el cuidado del medioambiente y el principio de integridad humana. Estos principios se seleccionaron debido a que la colaboración de los participantes será voluntaria e informada, garantizando así la autonomía en su participación. Además, se eligieron por su alcance orientado a mitigar, desde los contextos urbanos, los efectos del cambio climático. Por último, se consideraron fundamentales para el fortalecimiento de la ciudadanía, en un contexto de democratizar la planificación urbana sostenible.

Así también se tomaron en cuenta principios éticos como la beneficencia la cual se sustenta en que la investigación no afectará a sus participantes, por el contrario, busca que estos sean beneficiados, es por ello que se ha considerado, también, el principio de no maleficencia el cual consiste en realizar un análisis de las implicancias de la investigación para respetar la integridad de los involucrados. (Vicerrectorado de Investigación, 2022).

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Influencia de las políticas que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible en las ciclovías existentes en una zona urbana de Chiclayo.

Para lograr obtener los resultados se entrevistaron a (03) autoridades de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, así mismo a (07) pobladores locales involucrados en el ciclismo tales como, ciclistas, transportistas, empresarios, etc. de los cuales se obtuvieron y analizaron lo siguiente:

En relación al primer objetivo se registró información acerca de la influencia de las políticas públicas que regulan el uso de la bicicleta. Estas políticas que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible derivan de la Normatividad rectora. En este sentido los informantes (funcionarios públicos) precisaron que no recuerdan exactamente el número de la Ley, pero ya hay una Ley del Gobierno Nacional emitida respecto al uso de la de la bicicleta... Ley que genera las condiciones para que los gobiernos locales puedan emitir sus normativas en base a esta Ley, y generar de una manera el mejor desplazamiento seguro de los ciclistas y para ello también el MTC a través de Provias, digamos, ha generado los reglamentos técnicos para que los gobiernos locales en base a ellos también diseñen el uso de ciclovías en las diferentes infraestructura pública vial que tiene la comuna.

En relación a los expertos entrevistados señalaron que en Chiclayo no se tiene políticas, ni planes que giren en torno a la movilidad urbana y, tampoco el transporte, y menos en torno a la promoción del uso de la bicicleta. Sin embargo, existe sí una política nacional de transporte urbano que considera el uso de la bicicleta y que, por ende, esta como un medio eficiente para generar un transporte urbano en la ciudad...sin embargo, en la ciudad de Chiclayo no hay ni ordenanza, ni un plan, ni una política en torno a la bicicleta

Con relación a los usuarios entrevistados indicaron que hay una Ley que fue emitida a través del Ministerio de transportes respecto a la promoción que se tiene que hacer para el uso de la bicicleta, donde se incluye que las municipalidades

locales, distritales e incluso provinciales deben de promover el uso de la bicicleta y la construcción de espacios para movilizarse en bicicleta por la ciudad.

Con relación a los transportistas indicaron que en lo que es el medio de transporte de la bicicleta se tiene que hay una iniciativa que el Gobierno estaba impulsando a través del transporte urbano sostenible o transporte limpio. Esta iniciativa viene ya implantándose en nuestro país del inicio del año 2016 en donde, a través de pro-movilidad, a través de las distintas ONG y figuras eh que están adscritas a este sistema de la bicicleta, están promoviendo en diferentes puntos del país, pero lamentablemente hasta la fecha no se tiene el impacto que se necesitaría para poder regularlo y que, por ejemplo, el tema de las ciclovías son elefantes blancos que no funcionan en las diferentes partes del país.

Después de analizar las fuentes testimoniales obtenidas a través de las diversas entrevistas realizadas se pudo obtener que:

Casi todos los informantes tienen un conocimiento de la existencia de un marco normativo nacional sobre las políticas que regulan el uso de la bicicleta, incluso detallan la existencia de una Ley. A nivel local, solo los funcionarios reconocían la presencia de un Plan Metropolitano de Transporte con enfoque en movilidad urbana, el cual incluía la consideración de infraestructura ciclovial. Sin embargo, la percepción general era que había escasos avances en las políticas locales que regulaban el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, a pesar de que fuentes documentales registraban la declaración de la Municipalidad de Chiclayo sobre la bicicleta como un medio alternativo, ecológico y económico en julio de 2020. Los expertos enfatizaron que este estancamiento se debió a compromisos globales asumidos por el Estado peruano para avanzar hacia políticas de movilidad urbana sostenible. No obstante, tanto funcionarios, expertos, usuarios y transportistas coincidían en que el progreso había sido principalmente normativo, y las ciclovías eran consideradas *elefantes blancos* que no funcionaban efectivamente en diversas partes del país.

En cuanto a la finalidad percibida por los informantes sobre las políticas y regulaciones de uso de la bicicleta con ciclovías, los funcionarios y transportistas

coincidían en la importancia de una política local centrada en la infraestructura, sugiriendo que estas deberían ubicarse en áreas periféricas al centro de la ciudad. Esta coincidencia era relevante, ya que se planteaba que la retirada de las ciclovías en Chiclayo fue resultado de la presión de los transportistas, más que de una planificación original como provisionales.

Expertos y ciclistas compartían la opinión de que las ciclovías deberían implementarse dentro de una visión consensuada, considerando a todas las partes involucradas y destacando la centralidad de la movilidad en bicicleta en un contexto de cambio climático, además de exigir ciclovías para garantizar su seguridad.

En relación con los objetivos, las percepciones de los informantes no eran coincidentes, planteando el desafío de construir consensos. Sin embargo, a pesar de las diferencias, los objetivos eran complementarios, abogando por la alineación con políticas globales y nacionales, la normativa a nivel local en un Plan de Movilidad Urbano Sostenible, la resolución del transporte masivo integrando diferentes modos de movilidad, el ensanchamiento de calles y peatonalización, la construcción participativa y con protagonismo de los ciclistas, y las ciclovías con enfoque ambiental y de seguridad.

Respecto a los plazos, los informantes coincidían en que las ciclovías fueron diseñadas como provisionales por la municipalidad para abordar la situación de movilidad segura durante la emergencia sanitaria de la pandemia del COVID-19. Muchos desconocían inicialmente su carácter temporal y solo asumieron esta realidad cuando, un año después de su inauguración, comenzaron a ser desinstaladas. La demanda unánime era la necesidad de ciclovías permanentes para avanzar hacia una ciudad con un transporte ordenado y saludable, donde la bicicleta pudiera marcar la diferencia.

Los resultados obtenidos tendrían semejanzas con las investigaciones de Chávez (2019), quien aborda la movilidad urbana en la ciudad de Querétaro analizando el Plan Estratégico de Movilidad de esta municipalidad y su proceso de implementación de ciclovías, registrando que se mantiene la vulnerabilidad de los ciclistas por fallas como desconexión tanto en la normativa, así como, con los nodos

importantes prioritarios para el desplazamiento, como el centro histórico de esta ciudad.

Respecto al objetivo Especifico 2: se evaluó el uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible en las ciclovías implementadas en una zona urbana de Chiclayo donde se tomó en cuenta las ciclovías ya implementadas, en ese sentido los funcionarios públicos señalaron que las ciclovías que se implementaron en Chiclayo fueron temporales y fueron hechas con diseños técnicos que no pudieron ser sostenibles, tal es así que en este caso contraloría emitió informes haciendo saber ello, que se habían diseñado ciclovías que no tenían continuidad. Una burla, no se hizo de manera técnica es por eso que esta gestión lo retiró.

En relación a los usuarios indicaron que las ciclovías nacieron mal y terminaron peor. Se hizo de espaldas a los potenciales beneficiarios (ciudadanos-ciclistas) y afectados (transportistas). No fue como mandan los enfoques de movilidad urbana sostenible, procesos de construcción participativa... Las ciclovías que se implementaron no articulaban espacios policéntricos, los carriles de ciclovías se hicieron con materiales frágiles y pronto se deterioraron y con ello la seguridad del ciclista, no se articularon a corredores verdes, ni tampoco promovieron procesos de peatonalización de las calles. Es decir, se implementaron ciclovías desconociendo los principios globales, que las hacen demandables para ciudades que apuestan por reducir su huella de carbono.

Respecto a los transportistas indicaron que lamentablemente son elefantes blancos que nunca han funcionado y que como bien los hemos descrito y se alertó hace mucho tiempo eran ciclovías totalmente inadecuadas que no van a cumplir su función y finalmente no ha cumplido su función. Hoy están allí auto destruyéndose las vías de la ciudad y que, finalmente, ni siquiera los mismos que utilizan las ciclovías la pueden utilizar, porque son un grave riesgo a su transpirabilidad y a su seguridad de ellos, porque son ciclovías que no tienen conectividad, no tienen razón de ser.

Después de analizar las fuentes testimoniales obtenidas a través de la entrevista se obtuvo que, desde diversos puntos de vista analíticos, los informantes coinciden en su reconocimiento de que las ciclovías implementadas en Chiclayo no lograron cumplir con los principios fundamentales de la movilidad urbana sostenible. Las críticas principales se centran en que estas infraestructuras exhiben diseños técnicos insostenibles, tanto en términos de durabilidad como de temporalidad, revelándose como estructuras efímeras. Su carácter desarticulado, al encontrarse fuera del enfoque policéntrico, se tradujo en la ausencia de continuidad y en la falta de conexión con nodos o centros prioritarios identificados por la ciudadanía, ya fuera para acceder a servicios, promover el desarrollo laboral o disfrutar de espacios recreativos.

La falta de integración con cualquier tipo de sistema de transporte y la ausencia de conexión con corredores verdes fueron aspectos particularmente notorios. Las ciclovías tampoco desempeñaron un papel significativo en la promoción de procesos de peatonalización de calles, dejando al descubierto una planificación deficiente en términos de movilidad sostenible.

Adicionalmente, se observó una serie de problemáticas que agravaron la situación, como la improvisación en su implementación, la elección de ubicaciones inapropiadas, el uso de materiales de baja calidad y la carencia de un diseño participativo. La combinación de estos elementos contribuyó a la percepción general de que las ciclovías no solo carecían de utilidad, sino que también representaban una desviación significativa de los principios básicos de la planificación para la movilidad urbana sostenible.

Este resultado tendría semejanzas con las investigaciones de López (2019), que estudió las ciclovías implementadas en Santiago de Chile y partiendo de un registro histórico del proceso de implementación y su evaluación identificó que las mismas carecían de coherencia. Destacando que, si bien con posterioridad se registró una modernización progresiva de los estándares de construcción, lo que mejoró las situaciones de seguridad y desplazamiento, impactando en los resultados de las políticas; esto se logró después de un proceso largo de aprendizaje, marcado por la participación ciudadana.

En cuanto al objetivo específico 3 se analizó plantear un rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana sostenible en una zona urbana de Chiclayo, los funcionarios públicos entrevistados manifestaron que tienen que ser integradas al sistema de movilidad urbana total, que tienen que formar parte de un análisis que analice el origen y destino, que tiene que ver el rango de edad y el usuario principal y tiene que sensibilizar a las instituciones a las cuales van a llegar o salir para que se genere una ciclo infraestructura que va acompañar el proceso no solo la línea por la cual va a transitar el vehículo, si no los lugares en los que tiene que parquear o tiene que acceder a una institución, no tiene que ser enfocadas como rutas que son temporales si no que tienen que diseñarse de forma definitiva por lo cual la materialidad no tiene que ser de condiciones plásticas sino tal vez metálicas.

En relación a los usuarios señalaron que debe haber ciclovías para que se mejore la calidad de vida en el centro de la ciudad. En realidad, se está atrasado a nivel a nivel ciudad. Se está atrasado porque ya hay una tendencia muy marcada en muchas ciudades del mundo donde se están haciendo cada vez más ciclovías y en la ciudad de Chiclayo, en particular, no se ve eso por lo que se está perjudicando la economía local.

En relación a los expertos manifestaron que las ciclovías deben ser socializadas con los principales actores que son los ciclistas, que sé que no han tenido conocimiento. En segundo lugar, que sean socializados también con el actor secundario, que en este caso es el transportista; para que puedan ver los lugares adecuados para estas ciclovías, que sean vías adecuadas para las ciclovías.

Esto tendría semejanzas con las investigaciones de Montiel (2020) para la ciudad de Comodoro Rivadavia (Argentina) que tiene realidades, respecto a la movilidad urbana, similares a la de Chiclayo, con tránsito intenso y caótico, donde la prioridad es el sistema de transporte particular, donde tanto los ciudadanos de a pie, como los que optan por la bicicleta enfrentan una vulneración su derecho a la movilidad. En esa perspectiva, se planteó un estudio cualitativo, que recogiendo las percepciones de *informantes clave* y la observación directa levantaron una

propuesta prospectiva de lo que debería ser las ciclovías para esta ciudad, en el marco de los principios de la movilidad urbana sostenible

En el análisis retrospectivo de la aplicación de los principios fundamentales, tales como la creación de espacios policéntricos, la accesibilidad al transporte público, la implementación efectiva de carriles para ciclovías, el establecimiento de corredores verdes y la promoción de la peatonalización de calles, los informantes expresaron sus observaciones de manera contundente.

Las ciclovías, según sus testimonios, no solo carecían de contribuciones tangibles, sino que, en muchos casos, fueron retiradas parcialmente o simplemente carecían de dirección y propósito. Su falta de eficiencia en términos de tiempo y seguridad, entre otros aspectos, resaltó aún más la brecha entre la planificación teórica y la implementación práctica en el contexto específico de Chiclayo. Desde la categoría vinculada a un rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana sostenible, los informantes sugirieron una serie de condiciones y características esenciales para la posible creación de nuevas ciclovías en la ciudad. En síntesis, proponían:

Se enfatizó la necesidad de alinearse con políticas globales y nacionales existentes, situando la implementación dentro de un proceso consensuado de movilidad urbana sostenible. Este proceso debía reflejar la visión colectiva de los chiclayanos sobre cómo aspiraban movilizarse, abogando por una ciudad responsable con su huella de carbono.

La participación ciudadana se destacó como un elemento clave, abogando por la integración activa de la población en el diseño y la toma de decisiones. Se abogó por un cambio cultural, incluyendo una nueva cultura vial y ambiental, así como un compromiso ciudadano hacia la sostenibilidad. La finalidad última de las ciclovías propuestas era mejorar la calidad de vida en la ciudad, integrándose a un sistema de movilidad urbana sostenible. Se abogó por un cambio en la visión de movilidad, con la redefinición de la ciudad en términos de nodos o poli centros, priorizando el transporte público sobre el individual, y la implementación de corredores verdes y peatonalización.

La conectividad fue resaltada como prioritaria, instando a los tres municipios que conforman la ciudad (Chiclayo, José Leonardo Ortiz y La Victoria) a trabajar en conjunto para lograr una red eficiente de ciclovías. Se propuso la socialización de los planes y proyectos con los actores principales, como ciclistas y transportistas, una vez logrados. Se insistió en la promoción de la seguridad de los usuarios, abogando por la asesoría de expertos y la utilización de materiales de alta calidad para garantizar la durabilidad de las infraestructuras. Se expresó la necesidad de reponer las ciclovías de manera permanente como parte integral del entramado urbano.

Se insistió en la promoción de la seguridad de los usuarios, abogando por la asesoría de expertos y la utilización de materiales de alta calidad para garantizar la durabilidad de las infraestructuras. Se expresó la necesidad de reponer las ciclovías de manera permanente como parte integral del entramado urbano.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que, ante los débiles avances en las políticas públicas locales, articuladas a los enfoques de movilidad urbana sostenible, estas no se habrían traducido en mejoras de la gestión de ciclovías que se implementaron en una zona urbana de Chiclayo. Sin claridad en las políticas públicas locales que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible habría sido determinante para que lo avanzado en la implementación de ciclovías en la ciudad sea efímero y poco eficiente.
2. Sin claridad en las políticas públicas locales que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible habría sido determinante para que lo avanzado en la implementación de ciclovías en la ciudad sea efímero y poco eficiente
3. Una evaluación del uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible en las ciclovías implementadas en una zona urbana de Chiclayo, hace tangible que no se habrían cumplido con sus principios reguladores, lo que habría redundado en ciclovías con diseños técnicos no sostenibles, temporales, desconectados a nodos de acceso a servicios, desarrollo laboral, espacios de recreación, entre otros. Y que, finalmente, no aportaron en la mejora de la eficiencia del transporte urbano, ni en la reducción de tiempos de desplazamiento, ni en la seguridad de los ciclistas, ni en la reducción de la huella ecológica de la ciudad.
4. Se concluye que, la facilitación y consenso para un rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana en Chiclayo demanda una colaboración integral entre funcionarios, expertos, usuarios y transportistas. La alineación con compromisos globales, la estructuración de una visión consensuada y la inclusión activa de la comunidad emergen como elementos esenciales. La demanda unánime de ciclovías permanentes refleja la aspiración compartida de una movilidad sostenible y una mejora continua en la calidad de vida en la ciudad.

VI. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Chiclayo que, para superar los desafíos identificados en los débiles avances de las políticas públicas locales en relación con la movilidad urbana sostenible y la gestión de ciclovías en Chiclayo, se lleve a cabo un proceso integral de revisión y fortalecimiento de las políticas existentes. Este proceso debería involucrar una consulta extensa con la comunidad, funcionarios, expertos y actores clave, con el objetivo de desarrollar políticas locales claras y sólidas que regulen el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano sostenible.
2. Se recomienda ahondar en las investigaciones relacionadas a las ciclovías en el marco de movilidad urbana sostenible, ya que hay una demanda ciudadana insatisfecha. Y en estas investigaciones se debe priorizar la actoría de los ciudadanos como base para los procesos de diseño de políticas públicas locales, planes y proyectos.
3. Se recomienda llevar a cabo una revisión exhaustiva y participativa de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible en Chiclayo, con el fin de rediseñar y mejorar las ciclovías existentes. Además, se insta a priorizar la conectividad efectiva con nodos clave, como centros de servicios, áreas laborales y espacios recreativos, garantizando así su utilidad y accesibilidad. Este proceso de rediseño debe ser guiado por un enfoque integral que aborde la eficiencia del transporte urbano, la seguridad de los ciclistas y la reducción de la huella ecológica de la ciudad. La implementación de ciclovías permanentes, basadas en una cuidadosa planificación participativa, debería ser el objetivo para transformar efectivamente la movilidad urbana en Chiclayo.
4. Se recomienda establecer y fortalecer plataformas de diálogo y colaboración entre funcionarios, expertos, usuarios y transportistas para impulsar un rediseño integral y sostenible de las ciclovías en Chiclayo. Así también fomentar la movilidad urbana sostenible mediante programas de educación vial en la ciudadanía de Chiclayo que promuevan el uso responsable de transporte público, la movilidad activa, el respeto a normas de seguridad y la conciencia ambiental.

VII. REFERENCIAS

- Abreu, J. (2014). El método de la investigación. *Daena: international journal of good conscience.*, 195-204. Obtenido de <http://www.spentamexico.org/v9-n3/a17.9%283%29195-204.pdf>
- Adsule, P., & Kadali, B. (2024). Analysis of contributing factors in decision to bicycle in developing countries context. *Transport Policy*, 147, 50–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.12.015>
- Agarwal, A., Ziemke, D., & Nagel, K. (2020). Bicycle superhighway: An environmentally sustainable policy for urban transport. *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 137, 519–540. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.06.015>
- Aryana Soliz. (2021). Creating Sustainable Cities through Cycling Infrastructure? Learning from Insurgent Mobilities. *Sustainability* 13, no. 16: 8680. <https://doi.org/10.3390/su13168680>
- Asociación alemana de ciudades (2021). *Movilidad urbana sostenible y covid-19. Connective cities.* https://learning.uclg.org/wp-content/uploads/2022/01/29_movilidad_urbana_sostenible.pdf
- Asociación para las naciones unidas en españa - ANUE. (12 de agosto de 2021). *Informe ipcc: “código rojo” para el calentamiento global.*
- Campos, G & Ortiz, G. (2023). *Ineficiencia del uso de la renta de los recursos naturales a nivel regional en el Perú (2009-2022)*. Tesis para optar el título profesional de economista, universidad de lima, lima. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/18536>

- Cannock, S (2020). Infraestructura ciclovial en lima, Perú: estudio de caso distrito de miraflores/bicycle path infrastructure in lima, peru: miraflores district case study.
- Carrosok. (2023). *Aap exige inmediata solución a crisis del transporte urbano en lima y callao.* <https://carrosok.com/https://carrosok.com/pe/noticias/index.php/2023/04/27/aap-exige-inmediata-solucion-a-crisis-del-transporte-urbano-en-lima-y-callao/>
- Casas, J., Repullo, J & Donado, J. (2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (i). *Elsevier*, vol. 31(núm. 8), 527-538. <https://www.elsevier.es/es-revista-atencion-primaria-27-articulo-la-encuesta-como-tecnica-investigacion--13047738>
- Casasempere, A. & Vercher, L. (2020). Bibliographic documentary analysis. Getting the most out of the literature review in qualitative research. *New trends in qualitative research*, 4, 247–257. Doi:<https://doi.org/10.36367/ntqr.4.2020.247-257>
- Chávez, J. (2019). *El derecho de la movilidad en la política pública de las ciclovías en la ciudad de Querétaro.* Universidad autónoma de Querétaro, facultad de derecho. Querétaro: facultad de derecho. <https://ri-ng.uaq.mx/handle/123456789/8257>
- Chinchayán, M. (2020). *Política nacional de transporte urbano y su impacto en el uso de la bicicleta como transporte alternativo en Chiclayo.* Tesis para obtener el grado académico de: maestro en gestión pública, universidad César Vallejo, Chiclayo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/47375>

- Chinchon-etal. (2020). *Propuesta de plan de movilidad urbana sostenible para mejorar la calidad de vida de los pobladores del distrito de santa anita*. Trabajo de investigación, universidad san ignacio de loyola , facultad de ingeniería, lima. <https://repositorio.usil.edu.pe/items/b1558012-28e6-4242-91ae-9be1013a95be#:~:text=resumen,inseguridad%20en%20los%20transe%c3%bantes%20etc>.
- Comunidad autónoma de cataluña. (2003). *Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad*. Cataluña. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/boe-a-2003-14191-consolidado.pdf>
- Cueto, E. (2020). Investigación cualitativa. *Appli. Sci. Dent*, 1(3). <https://ieya.uv.cl/index.php/asid/article/download/2574/2500>
- Culebro, k., et.al. (2022). Toma de decisión de política pública sobre la continuidad de la ciclovía de la ciudad de xalapa, veracruz. *Revista geon*, 9(1), 1-19. Doi:<https://doi.org/10.22579/23463910.782>
- Damián, M. (2019). *Los problemas de diseño de la política de infraestructura vial del transporte alternativo de bicicleta en la ciudad de chiclayo, 2014–2017*. Tesis para optar el grado de magíster en ciencia política y gobierno con mención en políticas públicas y gestión pública, pontificia universidad católica del Perú, escuela de posgrado, lima. <https://www.proquest.com/openview/ba51b61f61bf15eac51c07a222276bf3/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>
- Deutsche, G. (2020). *Movilidad urbana sostenible y amigable con el medio ambiente en ciudades del Perú*. <https://www.giz.de/en/worldwide/67446.html>

- Deutscher, S. (2021). *Movilidad urbana sostenible y covid-19*. Connective cities. https://learning.uclg.org/wp-content/uploads/2022/01/29_movilidad_urbana_sostenible.pdf
- Díaz-etal. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*, vol.2 (no.7). https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s2007-50572013000300009#:~:text=la%20entrevista%20es%20una%20t%c3%a9cnica,al%20simple%20hecho%20de%20conversar.&text=es%20un%20instrumento%20t%c3%a9cnico%20que%20adopta%20la%20forma%20de%20un%20d
- Dimus. (2022). Movilidad urbana sostenible en el salvador. Una perspectiva energética y de reducción de emisiones hacia la formulación de medidas de asistencia. En r. Parada, *diplomado de movilidad urbana sostenible* (págs. 21-25). El salvador. http://repositorio.uca.edu.sv/jspui/bitstream/11674/5965/1/libro_dimus_final_final.pdf#page=21
- Dimter, S., Stober, D., & Zagvozda, M. (2019). Strategic planning of cycling infrastructure towards sustainable city mobility - case study Osijek, Croatia. *IOP Conference Series. Materials Science and Engineering*, 471, 092022. <https://doi.org/10.1088/1757-899x/471/9/092022>
- Dulzaides, M. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *Acimed*, vol 12(nº 2). <http://eprints.rclis.org/5013/1/analisis.pdf>

- Escalante, C. (2023). *Estrategias de intervención urbana para la habitabilidad de los espacios públicos del área central de Chiclayo*. Tesis doctoral en territorio y urbanismo sostenible, universidad nacional Pedro Ruiz Gallo, Lambayeque. <https://hdl.handle.net/20.500.12893/11165>
- Fontoura, I, et al. (2022). Aspectos sociodemográficos, barreiras e motivações de ciclistas de uma cidade sul-brasileira: um estudo de métodos mistos. *Temas Livres*, 27(3), 1249-1462. <https://www.scielo.br/j/csc/a/5rh4dtpcfwblyzx9hbgknzq/?lang=pt#>
- Fortes, A. (2023). Los gobiernos locales ante el proceso de descarbonización de la movilidad urbana. *Cuadernos de derecho local*. http://repositorio.gobiernolocal.es/xmlui/bitstream/handle/10873/2423/03_fortes_p14_p54_qdl_61.pdf?sequence=1
- García, I. (2019). *Guión de entrevista*. Unadmigh: <http://unadmigh.blogspot.com/2019/05/guion-de-entrevista.html>
- García, S. (2023). Movilidad urbana como vía para el desarrollo sostenible: caso nuevo León. *Revista política, globalidad y ciudadanía*, vol. 9(núm. 17). <https://revpoliticas.uanl.mx/index.php/rpgyc/article/view/245>
- Gómez, B., Sandoval, C. & Sierra, D. (2022). *Metodología de prospectiva para la movilidad sostenible*. Cepal. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48036-metodologia-prospectiva-la-movilidad-sostenible>
- González, R. (2022). *Países bajos, un ejemplo en la senda hacia la movilidad sostenible en Europa*. Efeverde: <https://efeverde.com/paises-bajos-un-ejemplo-en-la-senda-hacia-la-movilidad-sostenible-en-europa/>

- Gorobets, A. (2016). Development of bicycle infrastructure for health and sustainability. *Lancet*, 388(10051), 1278. [https://doi.org/10.1016/s0140-6736\(16\)31671-3](https://doi.org/10.1016/s0140-6736(16)31671-3)
- Guzman, R. (2022). *Movilidad urbano sostenible como regenerador de las áreas peatonales en el casco urbano de chimbote, 2022*. Tesis para obtener el título profesional de arquitecto, universidad César Vallejo, escuela profesional de arquitectura, Chimbote. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/94776>
- Hernández, et al. (2014). *Metodología de la investigación - sexta edición*. México: mcgraw-hill. https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf
- Jalda, P. (2004). *Manual de técnicas participativas*. IIRSA. https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/ease_taller08_m6_anexo2.pdf
- Kilani, M., & Bennaya, S. (2023). Environmental impacts of bicycling in urban areas: A micro-simulation approach. *Transportation Research. Part D, Transport and Environment*, 125(103967), 103967. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103967>
- Legacy, C., Curtis, C., & Sturup, S. (2012). Is there a good governance model for the delivery of contemporary transport policy and practice? An examination of Melbourne and Perth. *Transport Policy*, 19(1), 8–16. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.07.004>

- Lopera-et al. (2010). El método analítico como método natural. *Nómadas. Revista crítica de ciencias sociales y jurídicas*, vol. 25, (núm. 1).
<https://www.redalyc.org/pdf/181/18112179017.pdf>
- López, I. (2019). Las políticas públicas para la implementación de ciclovías en la ciudad de Santiago de Chile, estudio de caso para las comunas de Maipú, Estación Central y Santiago. *Estado, gobierno y gestión pública*, 17, 63-102.
<https://estudiosdeadministracion.uchile.cl/index.php/regp/article/view/65407>
- López, L. (2014). Población, muestra y muestreo. *Punto Cero*, 9(8), 121-125.
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s1815-02762004000100012
- Liu, X., Dijk, M., & Colombo, C. (2024). Improving multilevel policy mixes for sustainable urban mobility transition. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 50(100808), 100808. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2023.100808>
- Marín, C. (2022). *Estrategias de institucionalización de la participación juvenil en la generación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en Ambato*. Quito, Ecuador: Flacso Ecuador. <http://hdl.handle.net/10469/18432>
- Márquez, J & Alarcón, J. (2019). El derecho urbanístico y la ciudad sostenible. Un análisis propedéutico del caso de la República del Ecuador. *Revista de Direito da Cidade*, 11(2), 457-490. Doi:doi: 10.12957/rdc.2019.38399
- Marquart, H., Schlink, U., & Ueberham, M. (2020). The planned and the perceived city: A comparison of cyclists' and decision-makers' views on cycling quality. *Journal of Transport Geography*, 82(102602), 102602.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102602>

- Mendizabal-etal. (2023). Investigación cualitativa y mixta en derecho. Tipología y la aplicación del metaanálisis cualitativo. *Revista de climatología*, vol. 23, 256-269. <https://rclimatol.eu/wp-content/uploads/2023/05/articulocs23walterr.pdf>
- Mesa, I. (2021). *3 tipos de análisis de datos para mejorar la toma de decisiones*. Academia pragma: <https://www.pragma.com.co/blog/3-tipos-de-analisis-de-datos-para-mejorar-la-toma-de-decisiones>
- Ministerio de transportes y comunicaciones. (2020). *Manual para ciclistas del Perú*. Lima: ministerio de transportes y comunicaciones del Perú.
- Montiel, F. (2020). Hacia una movilidad urbana sostenible. Ciclovías inclusivas en avenidas de la zona sur de comodoro rivadavia. En m. E. Chanampa, *transformaciones territoriales en patagonia: destinos y prácticas de los espacios* (págs. 109-132). Comodoro rivadavia, argentina: universidad de la patagonia. https://www.researchgate.net/profile/alberto-vazquez-8/publication/349120848_territorialidades_y_fragmentacion_rural_en_la_meseta_central_santacruzana/links/602194e34585158939900fc6/territorialidades-y-fragmentacion-rural-en-la-meseta-central-santacruzana
- Montoya, H. (2023). *Importancia, usos y características de la ciclovía de la avenida salaverry: entre la avenida del ejército y la avenida faustino sánchez carrión*. Tesis para obtener el título profesional de ingeniero civil, pontificia universidad católica del Perú, lima. [Http://hdl.handle.net/20.500.12404/26059](http://hdl.handle.net/20.500.12404/26059)
- Motos, G. (2019). *Análisis de indicadores de movilidad urbana sostenible*. Trabajo fin de máster, universidad politécnica de cartagena, escuela técnica superior de ingeniería de caminos, canales y puertos y de ingeniería de minas,

- cartagena. <https://repositorio.upct.es/bitstream/handle/10317/7784/tfm-mot-ana.pdf?sequence=1&isallowed=y>
- Narvaez, O. (s.f.). *Introducción a la investigación*. <https://www.uv.mx/apps/bdh/investigacion/unidad1/investigacion-tipos.html>
- (N.d.). Orfonline.org. Retrieved January 16, 2024, from <https://www.orfonline.org/expert-speak/sustainable-urban-transport-a-case-for-bicycle-friendly-cities>
- Nieto, E. (2018). *Tipos de investigación*. Jicamarca: universidad santo domingo de guzmán.
- Noriega, C., Bautista, M. (2023). *Mesa de trabajo de articulación interinstitucional digital para la gestión de la red de ciclovías en la ciudad de lima*. Trabajo de investigación para obtener el grado de magíster en gobierno y políticas públicas, pontificia universidad católica del Perú, escuela de posgrado, lima. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/25248>
- Onu. (2022). *Objetivos de desarrollo sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>
- Parada, R. (2022). Movilidad urbana sostenible en el salvador. Una perspectiva energética y de reducción de emisiones hacia la formulación de medidas de asistencia. En d. D. Sostenible, *herramientas para comprender la movilidad cotidiana y potenciarla de manera sostenible en ciudades intermedias* (págs. 21-25). El salvador. http://repositorio.uca.edu.sv/jspui/bitstream/11674/5965/1/libro_dimus_final_final.pdf#page=21

- Pedroza, A. (2018). Los problemas públicos como factor estructural de las políticas públicas. *Revista de la facultad de ciencias económicas*, 20, 123-143.
Doi:<http://dx.doi.org/10.30972/rfce.0203258>
- Pérez, J., Nieto, A., & Santamaría, E. (2019). La hermenéutica y la fenomenología en la investigación en ciencias humanas y sociales. *Civilizar ciencias sociales y humanas*, 21-30. [Http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=s1657-89532019000200021&script=sci_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=s1657-89532019000200021&script=sci_arttext)
- Programa 100 % carbon neutral. (2018). *Movilidad urbana sostenible: el camino del futuro*. https://100carbonneutral.com/resources/ai/art_18.pdf
- Proyecto jalda. (2004). *Manueal de técnicas participativas*. IIRSA.
[Https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/ease_taller08_m6_anexo2.pdf](https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/ease_taller08_m6_anexo2.pdf)
- Quintero, J. (2018). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). *Revista ciudades, estados y política*, vol. 4(núm. 3), 17-35. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/66296>
- Quispe, K. (2022). *Conflictos de uso y rivalidad entre peatones y ciclistas en la ciclovia de la avenida Salaverry*. Tesis para optar el título de ingeniero civil, Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencia e Ingeniería, Lima.
[Http://hdl.handle.net/20.500.12404/24475](http://hdl.handle.net/20.500.12404/24475)
- Registro Nacional De Identificación Y Estado Civil - RENIEC. (2023). *Población de mayores y menores de edad por sexo, según lugar de residencia*.
[Https://portales.reniec.gob.pe/web/estadistica/identificada](https://portales.reniec.gob.pe/web/estadistica/identificada)
- Riobo, J. (2021). *Análisis discursivo de política pública de la bicicleta 2021-2039*. Bogotá: universidad de la salle.

https://ciencia.lasalle.edu.co/economia/1674/?utm_source=ciencia.lasalle.edu.co%2feconomia%2f1674&utm_medium=pdf&utm_campaign=pdfcoverpages

Rodríguez, M. (2019). *Movilidad urbana sostenible, estudio de la red de ciclovías de la ciudad de Loja*. Tesis de titulación de arquitecto, universidad de Loja, Loja. <http://dspace.utpl.edu.ec/jspui/handle/20.500.11962/24856>

Roth, D. (2020). *Enfoque para el análisis de las políticas públicas* (2da edición ed.). Bogotá: universidad nacional de Colombia. <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=y3wceaaaqbaj&oi=fnd&pg=pt6&dq=pol%c3%adticas+p%c3%ablicas+definiciones&ots=go9qpftxaq&sig=6beutxvt--yfgfrgydshgmagsva#v=onepage&q&f=false>

Silveira, G.; Philippi S. & Meza, J. (2021). Collaborative emotional mapping as a tool for urban mobility planning. (u. F. Paraná, ed.) *Boletim de ciências geodésicas*, 27, 1-18. Doi:<https://doi.org/10.1590/s1982-21702021000s00011>

Sinia. (2019). *Sistema nacional de información ambiental*. (minam Perú) sinia.minam.gob.pe: <https://sinia.minam.gob.pe/indicadores/conflictos-socioambientales-activos>

Sustainable urban mobility planning and monitoring. (n.d.). Mobility and transport. Retrieved december 14, 2023, from https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en

Tantaleán, G. (2021). *Políticas públicas en movilidad urbana sostenible para prevenir contagios por covid-19, trujillo 2021*. Tesis para obtener el grado académico de: maestra en gestión y políticas públicas, universidad César

- vallejo, trujillo. Obtenido de
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/64903>
- Thornton, G. (2022). La movilidad sostenible del futuro y el impacto sobre los ods. *iii observatorio de la movilidad sostenible*. Madrid: grant thornton españa.
- Triana, S. (2019). Active streets for children: the case of the bogotá ciclovía. Pág. 18.
- Ullmann, D., Kreimeier, J., & Kipke, H. (2022). Pedaling through a virtually redesigned city: Evaluation of traffic planning and urban design factors influencing bicycle traffic. *Journal of Urban Mobility*, 2(100032), 100032. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100032>
- UNAM. (s.f.). *Unam en línea*. <https://www.unamenlinea.unam.mx/recurso/83050-el-metodo-estadistico#:~:text=el%20m%c3%a9todo%20estad%c3%adstico%20consiste%20en,espa%c3%b1ol>.
- United Nations Human Settlements Programme. (2013). *Planning and design for sustainable urban mobility: global report on human settlements 2013*. New York. <https://unhabitat.org/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global-report-on-human-settlements-2013>
- Useche, C.,etal. (2019). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos cuali-cuantitativos*. Universidad de la guajira. <https://repositoryinst.uniguajira.edu.co/handle/uniguajira/467>
- Vega, P. (2017). *Los planes de movilidad urbana sostenible (pmus). Balance desde la perspectiva ecologista*. Madrid: ecologistas en acción.

- Vigil, V. (2021). *Propuesta de un cicloturismo en alrededores del centro de la ciudad de Chiclayo – Lambayeque*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, escuela de administración hotelera y de servicios turísticos. <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/4384>
- Zamorano, J. (2021). El derecho a la ciudad sostenible. *Revista de estudios de la administración local y autonómica*(15), 86-106. Doi:<https://doi.org/10.24965/reala.i15.10883>
- Zare, et al. (2024). A simple agent-based model for planning for bicycling: Simulation of bicyclists' movements in urban environments. *Computers, Environment and Urban Systems*, 108(102059), 102059. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2023.102059>
- Haixiao, P. (2012), "Chapter 7 Evolution of Urban Bicycle Transport Policy in China", Parkin, J. (Ed.) *Cycling and Sustainability (Transport and Sustainability, Vol. 1)*, Emerald Group Publishing Limited, Leeds, pp. 161-180. [https://doi.org/10.1108/S2044-9941\(2012\)0000001009](https://doi.org/10.1108/S2044-9941(2012)0000001009)

ANEXOS

TABLA DE CATEGORIZACIÓN
Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	CÓDIGOS
Políticas públicas para la gestión de ciclovías	Para Culebro et al (2022) las políticas públicas se originan como programas de acción que involucran la toma de decisiones por parte de actores interesados en abordar problemas específicos, mediante la planificación y ejecución de estrategias destinadas a alcanzar objetivos predefinidos. Desde la investigación se centrará en políticas públicas para la gestión de ciclovías.	Políticas que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible	Normatividad rectora	<ul style="list-style-type: none"> Lineamientos globales. Leyes emitidas Reglamentos y normas emitidos
		Planificación para la Movilidad Urbana Sostenible	Finalidad	<ul style="list-style-type: none"> ¿Qué visión persigue?
			Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> ¿Qué acciones planifica para su escenario apuesta?
			Plazos	<ul style="list-style-type: none"> ¿En qué plazos se ha propuesto para su escenario apuesta?
Ciclovías	Para el Ministerio de Transportes y comunicaciones del Perú (MTC, 2020) es un área de la infraestructura vial que ha sido físicamente separada, conforme a las especificaciones estipuladas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la que se destina un espacio distinto para el tránsito de ciclistas. Desde la investigación significa generar desde la ciudadanía una alternativa de mejora de la red de ciclovías con un enfoque de Movilidad Urbana Sostenible	Ciclovías existentes	Histórica: Registro de ciclovías implementadas	<ul style="list-style-type: none"> Espacios policéntricos Accesibilidad al transporte público Implementación de carriles de ciclovías Implementación de corredores verdes Peatonalización de calles
			Valoración: Evaluación de las ciclovías implementadas	
		Ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana sostenible	Prospectiva: Aportes a un rediseño de las ciclovías	<ul style="list-style-type: none"> Espacios policéntricos Accesibilidad al transporte público Implementación de carriles de ciclovías Implementación de corredores verdes Peatonalización de calles

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a:

Representa a:

Profesión y/o cargo:

Lugar:

Fecha:

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS QUE REGULAN EL USO DE LA BICICLETA COMO TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

SUB CATEGORIA: NORMATIVIDAD RECTORA

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?
2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.
3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

CATEGORÍA: PLANIFICACIÓN PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

SUBCATEGORÍA: FINALIDAD

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

SUBCATEGORÍA: OBJETIVOS

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?
6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?
7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

SUBCATEGORÍA: VALORACIÓN: EVALUACIÓN DE LAS CICLOVÍAS IMPLEMENTADAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?
9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

SUBCATEGORÍA: HISTÓRICA: REGISTRO DE CICLOVÍAS IMPLEMENTADAS

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?
11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales contribuyen a tener una ciudad más sostenible? Explique.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS CON ENFOQUE DE SOSTENIBILIDAD URBANA SOSTENIBLE

SUBCATEGORÍA: PROSPECTIVA: APORTES A UN REDISEÑO DE LAS CICLOVÍAS

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: WILSON ALARCÓN CAMPOS

Representa a: Ciclista / Promotor del uso de la bicicleta

Profesión y/o cargo: Periodista

Lugar: Ciudad de Chiclayo

Fecha: 24/11/2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS QUE REGULAN EL USO DE LA BICICLETA COMO TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

SUB CATEGORIA: NORMATIVIDAD RECTORA

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

En la ciudad en general bueno aquí el tema de la pandemia hubo bastante apoyo para poner ciclovías, el problema es que cuando se pusieron estas ciclovías no se hicieron las consultas, por ejemplo, a los grupos de ciclista, porque hicieron ciclovías donde no debieron haberse hecho y justamente eso trajo de que muchas personas se quejaran. Ya después de que pasó el tema este de promoción, por el tema de la pandemia en el uso de la bicicleta, implementación de ciclovías aquí en la región, ya después de que pasó la pandemia ya con nuevo gobierno municipal se perdieron todo lo que se avanzó en ciclovías ya ha quedado completamente... ya ha desaparecido aquí en Chiclayo. Sólo queda una ciclovía, que era una ciclovía permanente, que es la que estaba en la Avenida Grau, por ejemplo, ahora se han recuperado espacios indican, que supuestamente deberían ser para que haya mejor circulación de la movilidad de autos, pero lo que vemos es de que se está usando todo dónde había ciclovías como estacionamientos. O sea, todo lo que se avanzó en el tema de ciclovías, en fomentar el uso, en el luchar para haya menos contaminación se ha perdido.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

Aquí existía la Mesa de Trabajo Pro Bici que reunía clubes, personas pues que se preocupan por tener esta movilidad sostenible y de las ciclovías, pero como te indico, ya con esta nueva gestión ya se ha perdido; como podrás observar en Chiclayo todas las ciclovías existían ya han ido desapareciendo, ya se han destruido, las ha sacado la municipalidad y otras ya por que los carros pasan por encima desaparecido. O sea, las políticas que existían, o sea, ya no hay reuniones, o sea, no vemos por parte de la municipalidad de Chiclayo, por ejemplo, que quieran incentivar el uso de la bicicleta, no. Porque todo lo que había en ciclovías ya no existe.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

Claro, por ejemplo, cuando se sacó "El Día Sin Auto", era un día, por ejemplo, familiar. Un día donde podían estar los talleres de las tiendas que tienen producto de bicicletas. Era un día, por ejemplo, en "un día sin auto" y podían venir y usar la bicicleta y hacer un recorrido sano y en familia. O sea, se ha perdido todo eso de lo que es motivación, porque la idea es no solamente andar en bicicleta, sino es andar en familia donde los niños puedan circular, conocer su ciudad, sentirse seguros y no veo que estén haciendo eso. Ya no veo, por ejemplo, esa motivación eso que la municipalidad se preocupe porque las calles sean seguras para todos, no solamente para los niños, pero vemos que ya no existe; pues como ya no existe. Como ya no hay ciclovías, por ejemplo, yo tengo mi hijo 12 años y de La Victoria venimos a Chiclayo yo quisiera dejarlo venir solo, pero él ya sabe cómo venir, pero me da el temor de que yo no veo de la ciudad me da la seguridad de que mi hijo pueda llegar seguro, por más que él tiene experiencia que maneja los cuatro años.

CATEGORÍA: PLANIFICACIÓN PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
SUBCATEGORÍA: FINALIDAD

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

Mira después de la lluvia que tuvimos aquí en Chiclayo las calles son un desastre, un caos; o sea, aparte de que no arreglan las pistas el circular, por ejemplo, a las 12:00 del mediodía o 13:00 de la tarde está terrible. O sea, ya no puedes movilizarte, los únicos que pueden avanzar son los que están en bicicleta, ellos pueden avanzar, pero los autos el colapso es terrible y aparte no se terminen las obras de provisión y las pistas que deberían haberse arreglado no se pueden arreglar porque EPSEL, una empresa que debería arreglar el desagüe, las conexiones no lo hacen y la municipalidad no puede hacer pistas y estamos a la deriva... El congestionamiento aquí en el Chiclayo es terrible.

SUBCATEGORÍA: OBJETIVOS

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

La idea es trabajar en un plan. O sea, había una Mesa Pro Bici, había personas que conocen se plantearon rutas donde podría existir una ciclovía, pero a veces las municipalidades no lo toman en cuenta y después se generan los problemas porque supuestamente las ciclovías es una forma de hacer respirar la ciudad, una forma de interconectamos los distritos José Leonardo Ortiz, Chiclayo, La Victoria y la gente pueda trasladarse de manera segura. Llegar a su trabajo, dejar su bicicleta; de qué vale de que pongan estacionamientos para bicicletas cuando ya no existen las ciclovías. Donde ya hay unas leyes, por ejemplo, que indican de que el trabajador que llega todo el mes en bicicleta tiene días libres, o sea, si yo no existen las facilidades, no hay el compromiso que hubo en un inicio, como te digo, no vemos que la municipalidad de Chiclayo, en estos momentos, esté haciendo algo por darle un respiro a la ciudad. El caos vehicular es terrible.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Es importante volver a las campañas, tanto de la municipalidad, como de los clubes que hay en Chiclayo. Hay empresas que apuestan también por apoyar este tipo de iniciativas, pero no hay alguien, por ejemplo, que esté allí fomentándolas. Se necesita que la municipalidad, por ejemplo, vuelva a instaurar lo que se llamaba el día sin auto. Promover el uso del ciclismo, de salir en familia, de volver a Chiclayo en una ciudad segura. Y eso es lo que falta. No vemos que haya, por ejemplo, alguien que encabece y pueda promover ese tipo de actividades que debería ser la municipalidad.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

En este momento en la ciudad lo que veo es caos, hay un desorden, gente que hace lo que quiere y que se estacionan en zonas rígidas. Si allá, por ejemplo, tú vas con tu bicicleta y como han tomado (la ciclo vía). O sea, donde había ciclo vías se han vuelto estacionamiento. O sea, no hay por dónde pueda pasar mi bicicleta, porque ya tomaron la calle, que supuestamente era para descongestionar; lo único que están logrando es que se vuelva congestionar. Es terrible la gente no puede movilizarse de una manera segura cuando va en su bicicleta, ha habido accidentes, ha habido gente que ha perdido la vida y están con el temor. Nosotros como tenemos experiencia lo hacemos, pero la gente, por ejemplo, que queremos que use la bicicleta, sale un día y que se accidente le pase algo, porque la ciudad no te da la seguridad.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

SUBCATEGORÍA: VALORACIÓN: EVALUACIÓN DE LAS CICLOVÍAS IMPLEMENTADAS

8. ¿Qué opina de las ciclo vías implementadas en su ciudad?

Bueno opinar que ya no existen ahora. Estas ciclo vías se implementaron por el tema de la pandemia. Yo, por ejemplo, en la pandemia pude observar que más que usaban las bicicletas de sus hijos para hacer las compras al mercado; se movilizaban, la gente hacía el deporte para poder salir del encierro, para mejorar su salud, pero todo eso se ha perdido porque la municipalidad decidió que van a retomar las pistas, por qué tenían un compromiso al parecer

con los transportistas acá en Chiclayo y se anularon las ciclovías. Y eso está provocando que en lugar de que haya orden, haya un desorden. Chiclayo se ha vuelto, en el centro, sobre todo, en un estacionamiento donde la gente estaciona su auto en zonas donde no debe y no hay espacio para poder circular.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

No. Cuando se llamó, por ejemplo, a la Mesa Pro Bici para dar su opinión de cómo deberían hacerse o plantearlo no los tomaron en cuenta. Ellos planificaron donde iba la ciclovía y las pusieron a veces donde no deberían haber estado. Y ese es el problema, deberían escuchar a las personas, sobre todo a las que usan la bicicleta; para poder poner una ruta, que sea lo más viable, que conecte tanto JLO, La Victoria y Chiclayo. La idea sería que todas las municipales trabajaran en conjunto por una ciclovía que una.

SUBCATEGORIA: HISTÓRICA: REGISTRO DE CICLOVÍAS IMPLEMENTADAS

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

El gran problema de las ciclovías de Chiclayo que había era que algunas, por ejemplo, eran excelentes, por ejemplo, la ciclovía del Paseo Yortuque para mí era una ciclovía turística, podían ir los padres, las familias, ir en sus bicicletas. Había otras ciclovías que no tenían razón de ser porque estaban ubicadas en una zona que no eran indicada, pero el problema es que ahora ese tipo de ciclovías que veíamos que si eran buenas han desaparecido, por ejemplo, había ciclovías que iban al colegio San José. En el colegio San José hay estudiantes que llegan en bicicleta al colegio y ahora ya no existe la seguridad que ellos puedan ir de manera segura por esa ciclovía porque ya desapareció.

Lo ideal sería que se implementen ciclovías con rutas que sean en coordinación con la mesa Pro Bici, con personas que usan la bicicleta para que no estemos después este pagándole a consecuencias de que no se pueden poner las ciclovías en tal sitio porque ellos no piensan las ruta que deberían tener los ciclistas para poder recorrer toda la ciudad.

Aparte hay un problema en que las municipalidades mucho (priorizan al conductor). El conductor se queja, que quieren más espacio, ellos hablan que las ciclovías provocan la congestión, pero lo que vemos ahora que la congestión la provocaban ellos porque al final en Chiclayo el centro se volvió un

estacionamiento y el quitar las ciclovías no beneficiaron nada, porque ves que las calles angostas son más angostas porque se estacionan carros en los dos extremos y eso cualquier persona en Chiclayo te lo va a decir.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible?

Explique.

Acá en Chiclayo no podemos hablar que aportan porque ya no existen. Solo existe una ciclovía, que es la ciclovía que está en la avenida Grau, porque las demás ciclovías han sido “supuestamente” recuperadas para que los autos pueden circular de una forma más segura, pero el problema es que no es como ellos dicen, porque donde había ciclovías ellos lo han vuelto un estacionamiento.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS CON ENFOQUE DE SOSTENIBILIDAD

URBANA SOSTENIBLE

SUBCATEGORÍA: PROSPECTIVA: APORTES A UN REDISEÑO DE LAS CICLOVÍAS

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Yo creo que debería el trabajo de las ciclovías, si queremos que funcionen, aquí en Lambayeque debería trabajarse con las 3 municipalidades José Leonardo Ortiz, Chiclayo y La Victoria que se interconecten en una ruta segura para poder conectarse. Creo que ese sería lo importante trabajar en una conectividad, porque es cierto que los de La Victoria se llegan a trabajar a Chiclayo, los de Chiclayo se van a trabajar a JLO y viceversa y están en completa interacción. O sea, no es que los de La Victoria se quedan a trabajar en La Victoria se necesita, creo que sería importante, que se trabaje en conjunto con estos 3 distritos para que se interconecten las ciclovías y puedan llegar familias, puedan ir y venir de manera segura.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: ORLANDO PUELL VARAS

Representa a: Regidor Municipalidad Distrital de Chiclayo

Profesión y/o cargo: Integrante de la Comisión de Desarrollo Vial y Transportes

Lugar: Ciudad de Chiclayo

Fecha: 26/11/2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

Conocimiento, bueno, no. No recuerdo exactamente el número de la Ley, pero ya hay una Ley del Gobierno Nacional emitida respecto al uso de la de la bicicleta. Bueno en la ciudad como tal, digamos, se regula a través de la Ley Nacional, que es una Ley que genera las condiciones para que los gobiernos locales puedan emitir sus normativas en base a esta Ley, y generar de una manera el mejor desplazamiento seguro de los ciclistas y para ello también el MTC a través de Provias, digamos, ha generado los reglamentos técnicos para que los gobiernos locales en base a ellos también diseñen el uso de ciclovías en las diferentes infraestructura pública vial que tiene la comuna.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

En la gestión anterior en el gobierno anterior en el periodo 2019 2022 donde fui regidor también, recuerdo muy bien que propusimos en su momento que se

genere un acuerdo para una política de mirada respecto a la municipalidad de efecto a implementar el uso de ciclovías en la ciudad y esto tomó cuerpo y ese acuerdo sirvió para impulsar, para que el alcalde anterior aproveche las condiciones en el tiempo de pandemia, debido a que le MTC estaba dando los recursos para generar diseños de ciclovías en las ciudades y así fue.

Lo que pasa es que un poco tarde la comuna chiclayana, pero obtuvo el presupuesto y en la última recta final del del tiempo de COVID, período en el que se necesitaba un transporte en un vehículo individual no motorizado se generó las condiciones y se diseñó. Y Chiclayo de manera rápida (instaló) casi 25 km de ciclovías. Eso permitió que en la etapa de pandemia los ciudadanos que tenían bicicletas podían hacer uso de las ciclovías y poder desplazarse a su trabajo e, incluso, podían hacer desplazamientos también de otro tipo, de índole deportivo, pero eran estas ciclovías provisionales.

Eran ciclovías temporales, seguramente propio de la situación, es que se hicieron con algunas deficiencias técnicas, que luego la propia contraloría de la propia comuna chiclayana las hizo saber a través de los informes de que, por ejemplo, en un primer momento se aprobó el diseño de un de las ciclovías y que estas no tenían continuidad en algunos sectores no y no conectaban. Y, además, se les hizo modificaciones que tampoco terminaban por conectar. Entonces eso ocurrió, pero por lo menos lo que hubo de infraestructura vial para las ciclovías sí se utilizó y sí tuvo su efecto en su momento indicado (el tiempo de pandemia).

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

Mira en una de las reuniones que he tenido con la Comisión de Desarrollo Vial y Transportes integrantes por 3 comisiones por el colega César, por el colega Custodio, emitimos un informe en el cual recomendamos a la alcaldesa llevar adelante un trabajo para un diseño e instalación de ciclovías permanentes. Y de preferencia en la parte externa de Chiclayo, vale decir, no en el centro. De preferencia en la parte externa de Chiclayo, porque digamos, en vías que no van a ser intervenidas en lo que viene de esta gestión, tal es así que en estas

vías externas se podrían iniciar con la señalización, con el diseño, con la preparación caso no exista de una ciclovía segura, para que, mirando a un uso recreativo, deportivo.

Y es más si tú miras los diseños de las ciclovías externas también se pueden utilizar las propias Panamericanas, pero no en la propia Panamericana, sino en el costado en la berma que se le llama, lo que está al costado, allí se podría diseñar ciclovías y estas, digamos, son necesarias porque toda ciudad necesita de algún espacio libre para cualquier ciudadano pueda hacer ejercicio saludable, que mejor que hacerlo en bicicletas y hacerlo de uso deportivo.

Yo me refiero en el sentido de más usos y recreativo y deportivo, porque, digamos le podrías dar un mayor uso; el transportarse tu trabajo es irte en la mañana y regresar en la tarde o en la noche, pero ese espacio del lapso que hay entre la mañana y la noche la mayor cantidad de ciudadanos podríamos usarlo para circular en horario libre que tengan y digamos de manera deportiva y recreativa y eso también va a incentivar al resto de los ciudadanos a caminar incluso, o sea hacer unas largas caminatas por estas zonas.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

En un desorden. En un desorden, propio de la falta de trabajo de los gobiernos anteriores que hace muchos años no han implementado políticas, ni mucho menos han generado las normativas para que apunten a ordenar y a generar seguridad en el en el usuario de todo el sistema de transporte; tal es así que, por ejemplo, el transporte que realizan en el uso de la vía, el uso peatonal, por ejemplo, de las veredas y el transporte en silla ruedas de las personas con discapacidad tienen sus limitaciones, hay que escuchar constantemente las quejas de las diferentes asociaciones que hay de personas que se desplazan un silla de ruedas de que no es una ciudad amigable. Entonces, luego pasamos a la bicicleta que también tiene sus impedimentos propios igual que el que hace uso de un vehículo motorizado que también cree que la ciudad no está lo suficientemente ordenada y en realidad, todos ellos, los que hacen uso de la vía sienten que la ciudad no es amigable con ellos.

Eso forma parte ya del principio de autoridad que tiene que tener todo conductor de una ciudad en realidad todo representante de una ciudad, que en este caso es la alcaldesa, que a través de sus funcionarios de las áreas de transportes deberían de realizar la fiscalización para que estas vías que han sido liberadas de las ciclovías temporales no le den un diferente uso al que se le necesita.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

Una de las condiciones básicas es que la infraestructura vial esté buena y que sea segura, de lo contrario no va a dar resultado, no va a ser amigable para cualquiera que utilice la vía pública

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Mira las condiciones se podrían mejorar recuperando la transitabilidad, haciendo una fiscalización para que lo que está diseñado en el uso se determina así y así sea; pero también se necesita, por ejemplo, una semaforización inteligente, esto contribuye a que tanto los peatones, como los vehículos motorizados, no motorizados que hacen uso de la vía estén más seguros. Permite una rapidez el uso de la vía y, además, va a permitir la mayor seguridad en el uso de la misma.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Mira mientras menos estés en un vehículo transportando, sea motorizado o no motorizado, menos expuesto vas a estar al medio ambiente y si éste está contaminado, digamos, mientras menos tiempo estés expuesto en la vía pública, menos contaminación vas a recibir y por lo tanto tu calidad de vida va a ser mejor. Y si a esto se implementa con políticas públicas del uso, por ejemplo, del combustible en los vehículos sea el gas, esto va a hacer que el ambiente

esté menos contaminado y como tal repercuta en una vida más saludable para el ciudadano.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Las ciclovías que se implementaron en Chiclayo fueron temporales y fueron hechas con diseños técnicos que no pudieron ser sostenibles, tal es así que en este caso contraloría emitió informes haciendo saber ello, que se habían diseñado ciclovías que no tenían continuidad. Y en el momento que se instalaron, estas ciclovías temporales no se sintió el impacto porque todos estaban reclusos, por una vez que comenzaron a salir el resto de vehículos motorizados fue cuando se sintió más la imperfección técnica en la instalación de las ciclovías en algunas calles.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

Bueno no, sólo participo la el área técnica de la de la propia municipalidad, dígame la Subgerencia de Seguridad Vial, fueron los que diseñaron el proyecto y lo enviaron a Provías MTC para que este sea probado. Y luego le emitieron el presupuesto y luego se hizo. Entiendo que hubo incluso propuestas de asociaciones de ciclistas y no las tomaron en cuenta. Distendía mucho de la propuesta que finalmente realizaron y creo que fue fundamental porque a las finales algunas propuestas, mejor dicho, algunos de los diseños fueron hechos en contra de lo que la propia realidad como ciudad te lo exigía, tal es así, que finalmente no tuvieron mucho sustento técnico en la realidad del diseño geográfico y del diseño de las vías angostas que son en Chiclayo.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Hoy a estas alturas no hemos encontrado un informe en el que determine ello (si hubo calidad o utilidad) pero digamos que por experiencia valoro el hecho de que fue útil en el momento “temporal” en el que estuvo instalada, que es necesario mejorarla, sí; que es necesario que existan ciclovías, sí; pero eso digamos no está íntimamente relacionado a decir que se haga aquí o que se

haga allá, eso va a depender de un estudio y, además, de propuestas que se realicen y que, finalmente, como dije en un inicio la ciudad tiene que ser amigables para todos. O sea, para los vehículos motorizados y para los vehículos no motorizados y para los peatones. No se puede imponer algo en perjuicio de otros. Siempre tiene que ser un sustento técnico. En la instalación de algo tiene que ser siempre en armonía con la ciudad y en armonía para todos.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible?

Explique.

Bueno hoy actualmente no hay ciclovías, se retiraron por disposición municipal. Mira cuando me referí que ciclovías no hay, es porque, ya se han desaparecido gran cantidad, pero fíjate que las que siguen hoy son las que podrían servir o las que deberían servir como ciclovías permanentes; y, cuáles son, justamente las que están en medio de la parte central de una avenida y que está justamente rodeado de áreas verdes. Entonces que es como un plus a la existencia de una ciclovía en medio de áreas verdes, porque el que va a hacer uso de ellas va a respirar allí va a respirar aire puro. Entonces tenemos muy pocas avenidas que están diseñadas para que en el centro pueda existir ciclovía, solamente tenemos una que es la Miguel Grau, que comienza desde la calle Elías Aguirre y termina la avenida, pero el diseño propiamente, comienza desde Torres Paz y llega hasta el otro distrito de La Victoria. Allí es donde muy bien se apunta al respecto a que debería tener continuidad.

Entonces yo creo que cuando alguien hace un trabajo debe mirar siempre en el futuro, fíjate en La Victoria han hecho una gran parte central con áreas verdes, pero no han dejado libre en la parte de en medio, vale decir, que hoy hay plantados árboles en las partes centrales, entonces allí se va a tener que hacer un trabajo de poner a los costados los árboles y dejar libre ese diseño para que sirva de ciclovía; y mira que eso podría llegar hasta dónde hasta la vía de evitamiento, cruza y sigues a Ciudad Eten. Entonces, por ejemplo, ese es un muy buen proyecto para que se haga de uso para llegar a tu trabajo y también de uso recreativo y deportivo y turístico; por lo que esta ruta también te conecta con lo que es Chinchaysuyo que es una recta turística.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Ya lo dijimos que deberían ser instaladas al lado de acequias, porque, al lado de acequias vas a tener menos preocupación del regado de lo que siembres al costado de la acequia; e inmediatamente ahí puedes diseñar ciclovías, porque son más saludables, por ejemplo, allí tenemos la Yortuque que tiene acequia, tienes verde y tiene ciclovía. Ese es un muy buen diseño que deberían tener las ciclovías. En realidad, deberían hacerse en todas las acequias que hay en Chiclayo, hablamos de la Cois y distritos ojo Chiclayo, Pimentel, Santa Rosa, Monsefú, Puerto Eten. (Sobre ciclovía a Pimentel) Hay una parte donde como que se angosta por el lado de las urbanas por lado de las urbanizaciones, por donde están las universidades, porque si tú te das cuenta el diseño para allá más amplio, sin embargo, acá como que lo han angostado y eso digamos no permite hacer un buen diseño, es cierto porque hay cosas que pasan que (por ejemplo), hay muchos digamos funcionarios, que en el momento de autorizar algo no toman en cuenta y permiten autorizaciones de construcciones y angostan las vías, cuando en realidad deberían tener una mirada tal y conforme dicen las normativas que deberían tener pues 20 metros al costado de la pista y eso te permite trabajar en ello alternativas como ciclovías.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: WILSON SIMÓN MÍÑOPE CARBAJAL

Representa a: presidente de la Coordinadora Regional de Transporte Público de la Región Lambayeque

Profesión y/o cargo: Transportista

Lugar: Ciudad de Chiclayo

Fecha: 08/12/2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

En lo que es el medio de transporte de la bicicleta tenemos que hay una iniciativa que el Gobierno estaba impulsando a través del transporte urbano sostenible o transporte limpio. Está esta iniciativa viene ya implantándose en nuestro país del inicio del año 2016 en donde, a través de Promovilidad, a través de las distintas ONG y figuras eh que están adscritas a este sistema de la bicicleta, están promoviendo en diferentes puntos del país, pero lamentablemente hasta la fecha no que tiene impacto que se necesitaría para poder regularlo y que, por ejemplo, el tema de la ciclovía son elefantes blancos que no funcionan en las diferentes partes del país.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

Aquí en la ciudad exactamente no. Participaremos de un taller que el mismo ministerio de transportes impulsó en la ciudad de Piura en el año 2018, en donde

participamos en un taller de transporte sostenible, donde hablaba del de la importancia del uso de la bicicleta y de la importancia de reducir el tema de la utilización de vehículos, de la micro-transportación. Es el único taller de que hemos participado que estuvimos invitados como transportistas de la región Lambayeque, porque aquí en la ciudad hasta la fecha no hemos sido invitados algún tipo de evento de esos.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

En primer lugar, tendría que emitirse desde ya, del interior de la Municipalidad, no solo una oficina de implementación de ciclovías, sino también una ordenanza municipal la cual promueva intensamente la utilización de la bicicleta en espacios accesibles para ello, porque no es lógico que circulen parte de la ciudad que es de alto tránsito y sería un peligro para la bicicleta. Entonces hay espacios en la ciudad de Chiclayo, donde puedan practicar el deporte y haber ciclovías que interconecten y pueda haber una facilidad de llegada para estos transportistas. Por ejemplo, la Av. Grau es perfecta para interconectar La Victoria y Chiclayo e incluso continuando circunstancialmente la Av. Leonardo Ortiz hasta llegar a JLO por el lado de Raymondi que sería la única salida, o en todo caso Angamos. Pero tendría que haber un verdadero estudio de impacto vial para que pueda por allí articularse el tema de ciclovías.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

En nuestra ciudad es un caos. Esa es la definición exacta, porque no hay regulación, no hay orden y el desorden y el impacto vial que tenemos es tremendo, lo cual causa grandes pérdidas de tiempo, que es lo más importante en este momento, (pérdidas) económicas para el transportista y de salud; porque al haber mayor o esta convulsión vehicular generamos mayores emisiones tóxicas que genera un grave daño a la salud de los de los de los usuarios.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

Primero tenía que ver un estudio de impacto vial en el cual se promuevan medidas o se promuevan lineamientos para la infraestructura vial de nuestra ciudad, en donde en vías, como explicaba con anterioridad, que sean anchas y sean cómodas, puedan implementarse las ciclovías y podamos promover la utilización de este tipo de transporte limpio, que le llaman, que es la bicicleta y **podamos tener verdaderamente una ciudad como todos merecemos, con un transporte ordenado, un transporte que sea saludable que en este caso es la bicicleta** y se pueda ver una diferencia en esta ciudad.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

En primer lugar, es la información y la socialización de este tipo de iniciativas que el gobierno tiene, porque muy poco se habla tanto en medios, tanto de parte de los gobiernos locales de la de la importancia de la utilización de la bicicleta; solamente se habló en la pandemia cuando no había mucha circulación de vehículos, pero terminó la pandemia y se olvidaron muchos de la bicicleta. Entonces creemos que tiene que haber un mayor impulso una mayor masificación de la comunicación de la importancia de la utilización de la bicicleta y crear también la conciencia, tanto en los transportistas públicos, como también en los privados de por qué pues es saludable. En todo caso que se establezcan ciertos límites de velocidad que ya están establecidos en el Reglamento Nacional, tanto para el vehículo este mayor, como para la bicicleta y pueda haber esas famosas ciclovías que, finalmente, como lo digo podamos convivir juntos en la ciudad.

Ninguna (ciclovía) conectaba. Entonces a eso nos referíamos la conectividad de la bicicleta, como decíamos, como un claro ejemplo, tenemos la Av. Grau, que es perfecta para implementar, incluso desde la Vía Evitamiento, a raíz del anuncio del alcalde de La Victoria que todo lo que es el centro de la Av. Grau, la Vía de Evitamiento hasta Chinchaysuyo lo va a volver un paseo. Entonces,

ese paseo sabemos que hay una proyección de una pequeña ciclovía, lo cual generará un buen impacto para la ciudad.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Si nosotros hacemos un estudio, no soy un experto en el tema, pero en el tema de calidad vida del ciudadano en cuanto al transporte es realmente preocupante, porque si bien es cierto hemos ido migrando a tipos de combustible más limpios, pero aún hemos llegado a la meta propuesta por estas iniciativas de cambiar combustible. Y, eso qué genera, que hayan vehículos que sean altamente contaminantes y por lo tanto generan un mayor impacto de riesgo a la vida y la salud de los de los ciudadanos; y esto es algo que hasta ahora no se puede regular, a pesar de que el gobierno dice tener iniciativas, pero no las muestra porque no se siente el apoyo del Estado hacia los transportistas, especialmente, para que puedan cambiar las matices de energéticas, que sean energías limpias, como se le dice, que finalmente causan un impacto de menor contaminación ambiental y que finalmente redundan en la vida y la salud de los ciudadanos.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Lamentablemente son elefantes blancos que nunca han funcionado y que como bien los hemos descrito y lo alertamos hace mucho tiempo eran ciclovías totalmente inadecuadas que no van a cumplir su función y finalmente no ha cumplido su función. Hoy están allí autodestruyéndose las vías de la ciudad y que, finalmente, ni siquiera los mismos que utilizan las ciclovías la pueden utilizar, porque son un grave riesgo a su transitabilidad y a su seguridad de ellos, porque son ciclovías que no tienen conectividad, no tienen razón de ser y sobre todo ya muchos conductores no respetan estas ciclovías que hemos descubierto recién en este año que un gran porcentaje de ellas eran provisionales. Entonces, esto generó pues un grave problema y que finalmente se pierda esta iniciativa de la bicicleta al tener ciclovías que son, prácticamente, inocuas o totalmente inutilizables en la ciudad

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

No. Bajo ningún contexto hemos participado, ni como institución de transportistas, ni como ciudadanos en el diseño de estas ciclovías, como lo dije con anterioridad, la gran mayoría de estas son ciclovías provisionales que fueron creadas y que lamentablemente por un presupuesto que el gobierno implementó, hicieron ciclovías donde se les antojó dentro de la ciudad, lo cual generó un grave problema de orden y de congestión vehicular. Las únicas ciclovías que hasta ahora son utilizables, son las que están en Paseo Yortuque que es el único lugar donde todavía pueden utilizarse, porque después, ya no vemos ninguna que cumpla ya su función a la fecha.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Lo real es que en este momento no cumplen las funciones que deben ser. Y lo ideal sería que estas ciclovías permitan que los ciudadanos utilicen transportes limpios, transportes saludables como es la ciclovía y cumplan su visión de que la persona que utiliza (que opta por una bicicleta) llegue en un tiempo límite a su lugar; porque esa es la función de la ciclovía. Aparte de dar un mayor tiempo de salud al usuario y a la vez que esas ciclovías tengan conectividad y no sean trampas mortales para los ciclistas

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible? Explique.

Básicamente no están aportando en nada porque lo que han quedado son solamente ciclovías de recreación, es decir, las pocas ciclovías que se implementaron en la pandemia no han cumplido con el objetivo que era reducir el tiempo y mejorar de contaminación en la ciudad. No ha sido su función. No ha cumplido su función. Entonces, creemos que no aportan en nada en estos momentos en la ciudad.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

En primer lugar, tiene que ser socializadas con los principales actores que son los ciclistas, que sé que no han tenido conocimiento. En segundo lugar, que sean socializados también con el actor secundario, que en este caso es el transportista; para que puedan ver los lugares adecuados para estas ciclovías, que sean vías adecuadas para las ciclovías. Porque no existe esto no va haber una función de ciclovías en la ciudad.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: FRANCISCO IRIGOYEN TENORIO

Representa a: CICLISTA

Profesión y/o cargo: PRESIDENTE DEL CLUB DE CICLISMO CHAKRA BIKE

Lugar: Chiclayo

Fecha: 12 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

En la ciudad de Chiclayo la única norma que nos rige es el reglamento nacional de tránsito, donde hay algunos apartados que hacen referencia sobre el respeto a las vías para el ciclista como son las ciclovías. Así también hace mención a la vestimenta del ciclista para diversas situaciones.

No existe otra norma, por lo que está pendiente de regulación.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

En la ciudad de Chiclayo, hace ya bastante tiempo vino el Ministerio de transporte con su oficina de promovilidad para ver sobre la participación ciudadana en el reglamento nacional de tránsito.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

Lo primero es tener en cuenta el punto de vista del ciclista, desde su experiencia en las vías y tomar en cuenta su relación con estas para así saber por dónde plantear algunos temas de ciclismo bimodal o ciclismo propiamente en bicicleta.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

Desordenada y caótica, no hay orden en lo que es la movilidad urbana tanto de combis como de ómnibus, no hay paraderos; respecto a la movilidad urbana a pie o en bicicleta la situación es la misma, no hay orden, nadie respeta las normas.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

Lo primero es el tema de las ciclovías, ya que nadie va a salir a la calle a pedalear si no está seguro. Luego se podría plantear otros temas como bici escuelas para atraer más gente hacia el ciclismo.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Una opción es la movilidad sostenible, que las personas puedan darse cuenta que no solo el carro, sino que también existe otro tipo de movilidad que podrían ser igual de rápidas, económicas y seguras.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

La movilidad en la ciudad de Chiclayo es caótica y el efecto invernadero de las moviidades antiguas profieren son dañinas en la calidad de vida.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Bueno, hubo una implementación, pero luego se des implementaron, por lo que se debería implementar, pero de manera permanente, si bien es cierto han quedado algunas ciclovías, pero nadie la respeta, falta fiscalización en esas ciclovías.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

No han sido nada participativos, simplemente se ha tomado en cuenta el manual que se hizo sobre ciclorutas durante la pandemia mas no se ha considerado las ideas planteadas por los ciclistas en la ciudad.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Calidad ninguna, están desaseadas, están colocadas en puntos donde son inundables, luego el tema de la señalización de ciclovías también ha desaparecido por lo que se debe trabajar más en ello.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible? Explique.

Bueno las pocas ciclovías que quedan aportan bastante, por ejemplo, la ciclovía de la Av. Grau por la cual se trasladan varios ciclistas, no solo deportistas sino también personas que van a trabajar en bicicleta.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Las ciclovías deberían tener un elemento que pueda disuadir a los automovilistas y mototaxistas a no entrar en ellas, podría ser un pequeño muro que vaya paralelo a la ciclovía. Ya que la ciclovía sirve como una red urbana de transporte que permita interconectar diferentes distritos como Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La victoria, etc y con la seguridad debida

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: ALFONSO MENDOCILLA RODRÍGUEZ

Representa a: CICLISTA

Profesión y/o cargo: EMPRESARIO

Lugar: Chiclayo

Fecha: 12 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

Hay una Ley que fue emitida a través del Ministerio de transportes respecto a la promoción que se tiene que hacer para el uso de la bicicleta, donde se incluye que las municipalidades locales, distritales e incluso provinciales deben de promover el uso de la bicicleta y la construcción de espacios para movilizarse en bicicleta por la ciudad.

Eso, según el reglamento de la ley que se ha dado para el uso de la bicicleta en el país; pero es una ley que, por ejemplo, aquí en Chiclayo se hizo, se construyeron ciclovías y el gobierno actual de la alcalde Janet Cubas decidieron retirar las ciclovías, cosa que me parece una exageración, puesto que todos deberíamos de tener un espacio para para movilizarnos en la ciudad, todos merecemos tener un espacio para movilizarnos en la ciudad, porque así como los taxistas tienen su espacio, así como los colectivos tienen su espacio, los ambulantes, los vendedores en el mercado, todos tienen su espacio en la ciudad, pero los que no tenemos espacio somos los que vamos en bicicleta. Se nos ha dejado de lado y la gente que anda en bicicleta también son personas que necesitan moverse de manera segura.

- 2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.**

En la ciudad de Chiclayo, en la región Lambayeque está el grupo la Mesa de Trabajo Probici, la cual se ha reunido en algunas veces con el gobierno local, la municipalidad, para hacerle saber la predisposición que deberían de tener ellos para promover y construir ciclovías en la ciudad. O sea, hay una participación de la gente, de grupos de ciclistas aquí en Chiclayo.

- 3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?**

Hay una ley ya que promueve el uso de la bicicleta reglamentada, existe ya digamos una ley, lo único que sería necesario es que el gobierno local, a través del alcalde, sea más consciente que necesitamos que haya ciclovías en la ciudad; aunque mucha gente cree que son un estorbo, que no funcionan, pero sí han de funcionar, funcionan, por varias razones. La construcción de las ciclovías debería ser un tema, incluso, de salud para la gente que vive en la ciudad, porque si uno sale caminando se encuentra con un desorden total, a tal punto que ese desorden no incentiva a que la gente salga a pasear por la ciudad. Y de pronto la economía local se va deteriorando, porque la gente no quiere hacer turismo dentro de su propia ciudad, hay mucho desorden.

Bueno, que ideas (de políticas públicas), lo único que queda es copiar algunas experiencias en el país como en el caso de Lima, Miraflores, Magdalena donde hay toda una red ya de ciclovías. De pronto copiar algo de lo que se ha hecho también en Arequipa, y así, o sea, no es nada del otro mundo construir ciclovías, ni crear espacios para para la salud de la gente. Porque no tenemos espacios para la salud de la gente dentro de la ciudad, porque está lleno de carros.

- 4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?**

Hay un desorden. La definiría desordenada. De mala Calidad. Sucia. Cuando uno se sube a una combi o a un colectivo, se siente la mala calidad del servicio que ofrece. Y creo que los transportistas se están equivocando al prestar su servicio, porque ellos prestan un servicio de transporte y lo están prestando de mala calidad. Y creo que eso también les está perjudicando a ellos también a su propio trabajo y no se dan cuenta, porque cada vez que alguien recibe un mal servicio ya no quiere subirse. Yo las veces que me subo a una Combi, por ejemplo, no me siento seguro, porque el de la combi va corriendo, se mueve mucho, corre, corre que la verdad el viaje te lo hace muy estresante. Y, además, es caro. El transporte el local es caro en la ciudad.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

La condición básica es que todas las personas que estamos en la ciudad necesitamos tener una ciudad de mejor calidad. O sea, yo creo que no es nada difícil pensar que el centro de la ciudad a donde todos vienen, tiene que ser una ciudad más limpia, que debe tener más aire limpio, que debe tener más espacio para caminar. O sea, eso es lo que deberíamos de buscar, que la ciudad sea más amigable con las personas, nuestras ciudades en realidad ahora son amigables para los carros y no para las personas; la gente a veces no puede ni caminar en el centro porque está atiborrado de carros.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Yo le cuento que recientemente hace dos semanas estuve en Arequipa y creo que Arequipa, el centro de Arequipa, es la mejor muestra en nuestro país de que, donde se puede conseguir tener una mejor calidad de ciudad. En Arequipa se han peatonalizado como cinco calles diferentes. No hablo de cuadras, hablo de diferentes calles, entonces, esas calles peatonalizadas están llenas de gente. A la gente le gusta caminar por las calles peatonalizadas.

Entonces, yo creo que copiar el trabajo que hay hecho Arequipa en su centro histórico sería muy destacable hacerlo en Chiclayo o en cualquier ciudad del

país, porque la calidad de la salud de las personas que están en el centro se ve deteriorada por la mala calidad del aire que hay y de eso se han olvidado mucho. Nos hemos olvidado, incluso, de la calidad del aire que debe haber en el centro de la ciudad.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Yo creo que el desorden el desorden que hay en una ciudad como, por ejemplo, Chiclayo, que es una ciudad con atractivos turísticos del primer nivel como el Museo Tumbas Reales, las Pirámides de Túcume; que atrae visitantes extranjeros y yo creo que al no haber una ciudad donde ese visitante pueda disfrutarla, caminar tranquilo. Si no le damos una ciudad de ese tipo a esos visitantes, entonces yo creo que la economía local de la ciudad se va a ver deteriorada. O sea, allí hay un impacto que hay que destacar del turismo. Del turismo extranjero, del turismo nacional, incluso, del turismo local. Yo me doy cuenta que el Chiclayano no quiere hacer turismo dentro de su centro histórico, porque la ciudad está muy desordenada

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Bueno, hubo una implementación, pero se retiraron. Pienso que deberían de volverse a poner, puesto que, en las ciclovías, además, de generarnos una ciudad con mejor calidad de aire, una ciudad más ordenada, también, nos va a generar, de alguna manera, trabajo para quienes trabajan en actividades recreativas como restaurantes, hoteles, de repente algunos bares pequeños, cafés. Es importante que la ciudad esté ordenada para que haya una economía que se pueda desarrollar. Y deberían ponerse las ciclovías, reevaluarse y colocarlas donde la gente pueda movilizarse. Se debería comenzar por el centro histórico a donde todos vienen. Todos vienen al centro histórico. Todos. Los visitantes, los extranjeros, los chiclayanos, los que trabajan en el centro. Todos vienen. Entonces necesitamos que el centro esté ordenado. Y luego ya debería ir expandiéndose la red de ciclovías.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

No estoy seguro, creo que no, creo que no fue participativo creo que usaron su propio criterio de ellos y no evaluaron; o sea, no pidieron opiniones de los grupos de ciclistas que hay en la ciudad.

Lo que pasa es que “supongo” que ocurrió eso porque es una infraestructura nueva que colocaron y como es una infraestructura nueva, no hay especialistas en el tema o de alguna manera no hay un presupuesto que se maneje de una manera correcta para evitar que las ciclovías sean mal hechas.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Mire y yo tengo trabajando en turismo 17 años y es lamentable, yo veo, de como el desorden de la ciudad está haciendo que muchos pequeños emprendimientos del centro histórico quiebren. Sí están quebrando muchos pequeños emprendimientos relacionados con la recreación, porque la ciudad está deteriorada, porque está llena de carros, de humo, de claxon. Y la gente no quiere estar en un lugar con bulla, ni con desorden; Entonces yo creo que lo mejor lo ideal sería copiar experiencias como las hay en Arequipa, como las hay en la Costa Verde de Miraflores, Magdalena. Copiar, incluso, lo que hacen en otros países. Acá muy cerca en Bogotá. Yo creo que nos hace falta mejorar este la calidad de ciudad, para que de esa manera se avizore un mejor futuro para quienes vivimos aquí, porque el futuro se está oscureciendo, se está viendo deteriorado por el desorden, o sea, el desorden está destruyendo la economía local.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible? Explique.

Bueno ahora se han retirado las ciclovías, o sea, no hay ciclovías. La única que ha quedado es la de la avenida Grau. En realidad, aportan muy poco, pero deberían de aportar más, o sea, se han retirado las ciclovías, o sea, no hay ciclovías, o sea si las hubiera aportarían calidad de vida para la gente que vive en la ciudad. Calidad de vida como salud, como recreación porque las ciclovías

también son una recreación para para los que quieren hacer alguna actividad física, pasear con sus niños salir.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

La idea es que las hagan. Debe haber ciclovías para que se mejore la calidad de vida en el centro de la ciudad. Debería de haber. Nosotros en realidad estamos atrasados a nivel a nivel ciudad. Estamos atrasados porque ya hay una tendencia muy marcada en muchas ciudades del mundo donde se están haciendo cada vez más ciclovías y aquí en la ciudad de Chiclayo, en particular, nos estamos viendo más atrasados y eso está perjudicando la economía local. Hay un problema de educación pues a veces claro lo que pasa es que cuando algo viene como tendencia nueva, la gente se va incomodar le va a parecer mal, le va a estorbar; pero yo creo que al final la gente se va a tener que acostumbrar a que un espacio en la pista ya no les pertenece a los a los carros sino les pertenece a las personas que van en bicicleta. Es cuestión de cultura, es cuestión de que al final la gente se tiene que acostumbrar. O sea, mucho trabajo por situación fastidiado, por el hecho de la construcción de la ciclovía, pero es cuestión de haber continuado y de continuar y al final se van a acostumbrar al final a la ciclovía; incluso ellos también la van a usar para movilizarse, la van a usar todos, incluso como un espacio recreativo, porque en la ciudad no hay espacios recreativos y eso es perjudicial para la salud mental de la gente. O sea, no hay donde una persona vaya se siente tranquilamente, la Plaza de Armas es un lugar lleno de bulla, lleno de humo o sea la ciudad está totalmente fea. Entonces, en otros lugares como en Arequipa, por ejemplo donde, ya han cerrado la plaza principal, no entran vehículos, entonces, la gente se va se sienta allí donde hay tranquilidad y disfruta de la plaza; lo mismo ha sucedido con Lima donde la plaza principal la han cerrado y la gente camina tranquilamente y disfruta de la plaza sin bulla; pero en nuestra ciudad no hay eso, no tenemos donde distraernos, por eso es que creo que este hay tantos casinos, por ejemplo, y la gente se mete a un casino porque es el lugar más

tranquilo más silencioso, sin bulla; donde se está recreando y no quiere estar recreándose en la plaza principal porque está llena de bulla y de humo.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: FERNANDO FERNANDEZ GIL

Representa a: AUTORIDAD

Profesión y/o cargo: REGIDOR DE LA M.P.CH.

Lugar: Chiclayo

Fecha: 13 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

El Ministerio del ambiente y el Ministerio de transportes tienen directivas nacionales que permiten y le dan beneficios a los ciclistas, Chiclayo y un grupo importante de ciudades no tienen sus pistas acondicionadas para el respeto de los ciclistas, por tal en Chiclayo se hizo una ciclovía durante la cuarentena que costo dos millones de soles que no tuvo ningún efecto, sino que por el contrario congestiono más la ciudad y durante esta gestión se tuvo que retirar porque no cumplía las condiciones técnicas, entonces hay normas que respaldan que las ciudades se hagan pensando en las ciclovías, pero no se hace eso todavía en Chiclayo ni en ninguna otra ciudad del país.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

Durante este año que estoy de regidor no, sin embargo, recibimos a un grupo de ciclistas que tenían algunas propuestas, las reuniones quedaron en nada, pero no se participó propiamente en la formulación.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

En primer lugar en Chiclayo no se le puede dar primacía a las bicicletas porque Chiclayo es un caos ya que tiene calles angostas, por lo que lo primero es un ensanchamiento de calles, peatonalización de calles, luego tapar los huecos para luego poder pensar en una ciclovía porque sino tendremos los mismos resultados de hace unos años, una ciclovía que no sirvió sino para que las mototaxis las utilizaran como medio para salir de inmediato de las pistas, así también las usaban personas que no transitaban con bicicleta sino caminando, aquí en Chiclayo y en el Perú en general no existe no hay una educación ciclista.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

Caótica, Chiclayo es una ciudad en caos, no tiene una planificación urbana ni de transportes, no hay respeto hacia las ordenanzas, los mototaxis transitan por vías restringidas, las combis hacen lo que quieren en la ciudad, es por eso que se requiere un ordenamiento urgente de la ciudad y pensar en una ciudad metrópoli, como en Alemania u Holanda que se le da bastante uso a la bicicleta.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

Lo primero en Chiclayo se debe realizar un ensanchamiento de calles, debe haber óvalos, así también peatonalización de la ciudad, por ejemplo, en la avenida Santa Victoria se debe hacer en medio de las jardineras para que las bicicletas vayan por la vereda (tiene su nombre técnico, pero no recuerdo) además de la educación vial.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Definitivamente la educación vial porque al ciclista con ciclovías en Chiclayo no se respetaba, los taxistas, mototaxistas, las combis no lo respetaban, todo debe partir de la educación vial urgente para que luego se pueda pensar en un acondicionamiento de la ciudad para ciclovías.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Actualmente negativos porque hay carros que ya tienen un número de años mayor que emiten dióxido de carbono que entra a los pulmones y afecta la salud del ser humano, también la contaminación sonora producto de que las calles son muy angostas y a la falta de señalización, entonces la situación del transporte es un caos que afecta de manera negativa al ciudadano chiclayano.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Una burla, no se hizo de manera técnica es por eso que esta gestión lo retiro

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

Definitivamente no han sido participativos porque el colegio de ingenieros no participo ni tampoco el colegio de arquitectos en el diseño de las ciclovías que se realizaron durante la pandemia, es por eso que se tuvieron que retirar.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Las ciclovías deberían ser de uso alternativo, yo creo que el uso de bicicletas es fundamental para la salud, no solo física sino también para la salud mental del ciudadano y tendría un impacto muy positivo en la ciudad.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible? Explique.

En Chiclayo no hay ciclovías por lo tanto no se podría saber que impacto podría haber, pero si lo hacemos desde la teoría tendría un impacto muy positivo.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Primero las autoridades deben poner los pies en la tierra y luego llamar a los técnicos responsables, al colegio de ingenieros, al colegio de arquitectos, incluso al colegio médico para que se haga un diseño de ciclovías en la ciudad de Chiclayo, mientras tanto no se podrá hacer nada porque tenemos una ciudad congestionada, donde el parque automotor ya congestiona, las calles angostas, hay huecos, baches, los buzones están abiertos, si ponemos una ciclovía en vez de darle un mejoramiento la empeoramos, por lo que Chiclayo debe rediseñarse de manera responsable.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: JOSE ALEXANDER DELGADO JUAREZ

Representa a: PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN REGIONAL DE TRANSPORTISTAS DE LAMBAYEQUE

Profesión y/o cargo: TRANSPORTISTAS

Lugar: Chiclayo

Fecha: 13 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

En la gestión anterior se instalaron ciclovías, no es que estemos en contra del deporte, pero consideramos que fue una mala aplicación en el cercado de Chiclayo, si bien es un deporte sano, pero se debe hacer una consulta a la población para ver donde se puede implementar.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

He escuchado a organizaciones de ciclistas que están constituidos, al cual nosotros saludamos y que ellos estén constituidos es un gesto de que este transporte tiene que trascender y buscar ser parte de una cultura como peatón y como usuario porque no todo es el transporte sino también el tema de la bicicleta que es un tema saludable. He escuchado asociaciones de

organizaciones que están asumiendo este reto de consolidar el tema de las ciclovías en la región Lambayeque.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

Como transportistas nosotros plantearíamos que las ciclovías se puedan dar a las afueras de Chiclayo, por ejemplo, la ruta Chiclayo-Pimentel, Chiclayo-reque, Chiclayo la victoria, así interconectar distritos para que sea parte de una realidad porque como hemos visto no dio resultado las ciclovías en el cercado de Chiclayo por el tema vehicular, pero también podríamos plantear nosotros interconectar Chiclayo con sus distritos de alrededor para que los ciclistas puedan realizar su deporte de manera responsable y así tenga una vida saludable.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

En principio Chiclayo y sus distritos existe una sobrepoblación en el parque automotor y ha crecido de manera desproporcionada, y eso ha generado que la informalidad crezca en la región y la provincia, hace falta también ver el tema de formalización eso ya lo tendrá que ver la municipalidad, esperamos eso también se tome en cuenta por que en Chiclayo existe un caos vehicular y el tema del parque automotor no es de ahora sino de antaño, sin embargo, se ve un aumento mayor.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

En tema de condiciones básicas lo primero seria la infraestructura, en Chiclayo y sus distritos, coordinar con las organizaciones que se dedican al tema del ciclismo para realizar actividades y fomentar con mayor frecuencia el ciclismo.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Tiene que haber un desprendimiento del ciudadano, del empresario transportista porque el tema del parque automotor ha aumentado. Es tarea de las municipalidades fomentar que haya una condición de una movilidad proporcionada a raíz de que el usuario el transportista tenga una mejor transitabilidad, porque esto está afectando al transportista y al ciudadano.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Los impactos se esta dando de manera desproporcionada, que ahorita todo el mundo quiere ser transportista comprando su vehículo, sin embargo, también se debe formalizar, la formalización debe ser un eje fundamental para poder tener estos impactos positivos y se vean reflejados en la población y en la ciudad de Chiclayo.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

En la gestión anterior se implementó las ciclovías, pero ya es una realidad no dio frutos, es por eso que nosotros solicitamos que se implementen en la interconectividad de los distritos para que se vea un mayor reflejo.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

Definitivamente no han sido participativos porque si hubiesen sido participativos no se hubiese llegado al retiro de las ciclovías y sobre todo que la gestión anterior las instalo incorrectamente, si hubiese sido un tema participativo para poder aplicar las ciclovías tomando en cuenta las opiniones del ciudadano del transportista del gremio de los ciclistas, esa inversión hubiese sido una inversión a largo plazo y no a corto plazo como termino siéndolo.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Como transportistas vemos que hay personas que utilizan la bicicleta para su trabajo y lo hacen de manera muy responsable, pero no tienen esas condiciones que a ellos también les hace falta para poder transitar con su vehículo, a mi como ciudadano me gustaría que si se aplique porque es un deporte saludable

pero lamentablemente es algo que se está perdiendo y si esto no lo podemos recuperar se va a perder en su totalidad, por eso es importante que la población y los transportistas tengamos el respeto mutuo cuando veamos a un ciclista porque también es un transeúnte que está practicando un deporte o se está trasladando a su trabajo

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible?

Explique.

Si realmente aportaran al cien por ciento sería excelente pero que es lo que paso es que han sido aplicadas sin hacer un estudio previo, es por ellos que algunas se han retirado o solo están por tramos porque no hay ese respeto, no tienen ni rumbo ni sentido, lo ideal sería que interconecte los distritos con Chiclayo.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Me gustaría ver ciclovías que estén interconectadas entre los distritos y que los ciclistas también se sientan seguros, que las autoridades de turno fomenten el deporte con mayor frecuencia, para que el ciclista se sienta valorado.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: CARLOS GERMAN PAREDES GARCIA

Representa a: JEFE DEL INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTIÓN CATASTRAL

Profesión y/o cargo: ARQUITECTO

Lugar: Chiclayo

Fecha: 13 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

Tenemos un plan metropolitano que considera dentro de sus componentes de movilidad urbana el componente de la infraestructura ciclo vial y dentro de esa infraestructura se encuentra las rutas de ciclovías, los componentes de estacionamiento de ciclovías, los elementos de seguridad asociados con las ciclovías.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

En la ciudad he dictado varias conferencias de ese tipo como jefe del instituto me toca promover los diferentes elementos de la movilidad urbana asociados con os planes de movilidad urbana sostenible PEMUS donde uno de los elementos de movilidad no mecanizada es la bicicleta entre otros. Hemos recibido vistas de promovilidad, componente del ministerio de vivienda que

promueve este tipo de movilidad, así como formulación de los planes de movilidad urbana sostenible y la instalación de los comités municipales de movilidad urbana sostenible, hemos estado en eventos interuniversitarios que tienen que ver con ciudades sostenibles y sus tipos de movilidad urbana.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

El concepto de las ciclovías se introduce apoyado en que los usos urbanos se dan como resultado de que la infraestructura existe, entonces tiene que haber una infraestructura primero para que se genere una utilización de esa infraestructura, si la infraestructura está hacia el vehículo cada vez habrá más vehículos, si la infraestructura está orientada al peatón, cada vez habrá más personas caminando en las vías peatonales. En el caso de las ciclovías tiene que haber primero una política de estructuración de redes de ciclovías para que exista las condiciones para quien tiene bicicleta pueda usar ese transporte de movilidad urbana y para quienes no tengan una bicicleta pueda pensar en adquirir una porque existe una ruta por la cual transportarse en la ciudad. Una política tendrá que analizar las rutas, el origen y destino de las mismas ver cuáles serían las condiciones de seguridad, se tendrá que sensibilizar a las instituciones que se encontraran en el origen o destino para que puedan complementar con estructura ciclo vial y poner zonas de parqueo, etc. Reunir a los actores de las organizaciones vinculadas a los ciclistas para que ellos también puedan participar en la formulación de las políticas producto de sus experiencias.

4. Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

Caótica, desorganizada

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesarias considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

Una mirada integral de la movilidad urbana considerando esta y otras opciones de movilidad que resuelvan el transporte masivo y que integren a los diversos modos de movilizarse en la ciudad.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Una planificación asociada con la movilidad urbana sostenible de manera integral y observar la forma como se articulan los diferentes modos de movilidad urbana en la ciudad pensando siempre en las facilidades a la persona.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Podría ser una pregunta cuasi redundante porque es evidente que la movilidad urbana es un componente de la calidad de vida principal, vista desde esa perspectiva es evidente que impacta fuertemente, primero por el tiempo que utiliza en transportarse que le resta parte a su vida si uno pasa horas moviéndose de un lado para otro porque el sistema de movilidad urbana es negativo, son horas que uno podría pasar momentos de calidad con su familia, entonces aquí hay un impacto personal con el tiempo; también hay un impacto en el estrés urbano personal porque el estar movilizándose en una ciudad caótica, conflictiva, complicada, influya de manera determinante en el estado en la actitud en el proceder inclusive en la salud psicológica de las personas, y una movilidad urbana caótica como la nuestra que tiene vehículos obsoletos, que tiene vías en mal estado, personal de transporte público que no reúne las condiciones para ejercer como tales impacta en la salud física por emisiones inorgánicas, contaminantes que afecta individual y colectivamente.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Ya no existe ninguna ciclovía de esas, las que se pusieron eran temporales, era como el resultado de hacer una intervención en tiempos de pandemia pero la inversión urbana llego tarde cuando la etapa de aislamiento estaba finalizando, entonces cuando la ciudad comenzó a funcionar se noto los problemas que las ciclovías tienen cuando no son pensadas, es decir, desarticulación con el sistema vial, falta de análisis de origen y destino, condiciones inadecuadas de

seguridad y siendo temporales de diseño, porque así venía previsto el enfoque entonces eran relativamente frágiles convirtiéndose más en un problema que en una solución

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

Definitivamente no han sido participativos.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Ya he indicado la valoración en las preguntas anteriores señalando que, por supuesto la considero un elemento importante en la movilidad urbana y por supuesto que no solo es teórico, sino también práctico eso ocurre en ambas circunstancias. Le podrá servir a la ciudad cuando esta se convierte en un elemento utilitario del sistema urbano sostenible. El enfoque de la movilidad urbana integral vista desde las ciclovías no es diferente de la teoría de la movilidad urbana de las ciclovías vistas desde un componente, son lo mismo, pero seguramente se diferencian cuando son aplicadas sin mayor estudio

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible? Explique.

No tenemos ciclovías en la ciudad actualmente así que no aportarían nada.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Tienen que ser integradas al sistema de movilidad urbana total, que tienen que formar parte de un análisis que analice el origen y destino, que tiene que ver el rango de edad y el usuario principal y tiene que sensibilizar a las instituciones a las cuales van a llegar o salir para que se genere una ciclo infraestructura que va acompañar el proceso no solo la línea por la cual va a transitar el vehículo, si no los lugares en los que tiene que parquear o tiene que accederse a una institución, no tiene que ser enfocadas como rutas que son temporales si no que tienen que diseñarse de forma definitiva por lo cual la materialidad no tiene que ser de condiciones plásticas sino tal vez metálicas.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: ISABELA FLOR TORRES VALENCIA

Representa a: CICLISTA

Profesión y/o cargo: ASISTENTE EN CONSTRUCTORA

Lugar: Chiclayo

Fecha: 14 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

Las básicas, de que tenemos, que igual que los transportes motorizados, respetar en donde vamos, a las pistas, por ejemplo, los semáforos, no subirse a las aceras, darle paso siempre al peatón; si vamos a frenar siempre tiene que ser antes de las líneas blancas para darle siempre el primer lugar al peatón. Lo básico que se debería de cumplir.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

Básicamente las que han autogestionado algunos clubes de ciclismo, porque por el lado del municipio no, no tengo experiencia; han habido actividades pero no necesariamente educación vial, sino actividades de ciclo paseos o de ese tipo. Y luego el Ministerio de Transporte, bueno aquí Transportes aquí en Lambayeque sí hizo hace un par de años un evento junto con la gerencia de Transportes que estuvo a cargo el señor Edwin Vázquez en ese entonces; pero

ya hace dos años aproximadamente y se hizo una campaña de educación vial y bastante masiva digamos.

Se ampliaron las ciclovías que fue una orden del estado nacional y aquí se optó porque se entregaron casi un millón o doscientos millones de soles para que se hagan las ciclovías, que se hicieron los 25 km que finalmente el problema es que ahora ya no están.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

Ahorita lo yo siempre veo de urgencia, es básico, es la educación vial. Es muy básico, porque las personas que no se movilizan en bicicleta creen que, número uno, creen que no hay ciclistas, creen que nosotros (los ciclistas) estamos en última instancia, que no tenemos los mismos derechos que el transporte motorizado. La educación vial es importante. Y luego en las ciclovías, que se vea el tema las ciclovías, que se evalúe; porque lo están viendo como un punto bastante, no sé fuera de foco, ahorita no es la prioridad, porque nos ven de pronto minoría y básicamente no somos tan minoría que digamos. Yo creo que hay otras cosas en que la alcaldesa, por ejemplo, está enfocada, pero nos ha dejado en última instancia porque no tenemos ninguna respuesta de cuánto se devuelven estas ciclovías o cuándo se vuelven a instalar.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

Es un caos. Es un caos, aquí el tráfico mismo, ahorita mismo estaba yendo al colegio y hay un tráfico enorme, no se respeta muchísimas veces las vías y es un caos. Falta bastante educación vial, vuelvo a insistir en ese tema, en educación vial, no solamente en el tema no motorizado sino también en el tema motorizada.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

La evaluación de las vías justamente, que cuando se hagan nuevas pistas que se deje espacio para bicicletas, que se hagan ciclovías que unan el centro con algunos distritos aledaños, que haya ese orden.

Ahora, si nos dicen que una ciclovía, ejemplo, como la que estaba en la Av. Balta no funcionaba porque hacía un caos; eso no ha cambiado nada, sigue habiendo un caos. Eso (la ciclovía) se ha cogido de estacionamiento. Entonces, eso sería una medida, que saquen esos carros de allí y que vuelva una ciclovía. O que, en todo caso, saquen esos carros porque no se ha hecho esas aceras para estacionamiento. Eso es más caos yo creo que se debería evaluar bastante, pero personas no solamente expertas, sino también acompañadas de personas que usen la bicicleta que son los que verdaderamente son los protagonistas.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Que se unan fuerzas, el Estado nacional, el Ministerio de transportes, en este caso el Gobierno regional, los municipios, que finalmente son los líderes que deberían de evaluar, porque si de pronto pone punche por ahí algún municipio, algún distrito y si el municipio provincial no se aúna esa fuerza, no pide apoyo, de pronto, de transporte, entonces creo que van a estar cada quien por su lado. Que hay una sola fuerza, que es que se reúnen los expertos y que finalmente se puede evaluar para tomar las mejores decisiones.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Lo que mencionaba hace rato, por ejemplo, el caos; la demora que producen en nosotros en movilizarnos de un lugar a otro, en interrumpirnos la tranquilidad cuando tengamos que usar o una bicicleta o un carro y no se tenga las condiciones adecuadas; las mismas pistas para el transporte motorizados no están adecuadas, ya se sabe cómo están las pistas de Chiclayo, el caos; y nuevamente respetando siempre a los ciclistas y a los peatones, la educación vial es importante voy a insistir siempre en eso.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Ya no están ahorita. Las extrañamos. Yo soy mamá, tengo dos hijos en el colegio que se movilizan en bicicleta hasta ahora y ahora estoy con un poco de temo, porque no están las ciclovías. Entonces, ellos (sus hijos) están metidos con los carros y sabemos la imprudencia que hay de transporte motorizado. Entonces opino que estaba muy bien (las ciclovías), yo me sentía bastante segura con la ciclovía de Balta, con la ciclovía de Yortuque, con la de Grau, con la que estaba en Salaverry; pero ahora esa tranquilidad ya no la tengo, ya no la tengo porque ahora tengo que manejar bicicleta en un lugar que no es inclusivo para mí, que tengo que compartirlo y encima no me puedo compartir en paz, porque no hay ese respeto que se necesita.

Un ejemplo clarísimo es ese que está aquí en la Elvira García, en la Avenida Balta, incluso en Yortuque, que ahora mismo también ya se están estacionando carros.

La ciclovía de Grau debería conectarse con La Victoria, ya le faltaba poco y todo lo contrario más bien han retrocedido y más bien, nos gustaría mucho que se interconecte el distrito de Monsefú, que es una pista muy peligrosa y que allí más bien compañeros ciclistas han perdido la vida. Entonces, esa es la conciencia que necesitamos. Esperamos que los alcaldes tomen conciencia y se suban a una bicicleta. El alcalde de La Victoria, por ejemplo, ya lo hizo y ya pueden por allí conocer las deficiencias que hay. Ojalá que más alcaldes se sumen a esto y puedan trabajar en conjunto.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

Yo creo que no. Porque en primera instancia, somos nosotros la comunidad ciclista la que ha abogado siempre para que se crearan estas ciclovías. Siempre nos posponía, nos posponían y nos posponían, hasta cuando ya el estado nacional dio la orden de que se pudieran implementar estas ciclovías, lo hicieron y de un momento a otro ya estaban, las hicieron de porrazo y no tomaron en cuenta nuestra sugerencias, pese a que se llevó documentación y pese a que siempre insistimos que somos nosotros los que tenemos la experiencia y los

que podemos, por allí, si no tenemos el expertis necesario, pero sí tenemos la experiencia que cuenta muchísimo, que finalmente es la práctica.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Ahora no hay ciclovías. En cuanto han estado siempre menciono que las personas han estado en dos grupos, las que no está de acuerdo con las ciclovías, con las que sí. Yo lo valoro mucho (las ciclovías), porque yo soy la persona que va en bicicleta, yo he visto como ha sido el incremento, sabes desde pandemia, de más personas subiéndose a una bicicleta y yendo más seguros dentro de una ciclovía. Entonces, obviamente lo valoro. Obviamente ahora necesito que se repongan esas ciclovías. Sí es de mucha importancia para mí, para el orden y para mejorar el caos de la ciudad.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible?

Explique.

Una ciudad sostenible quiere decir una ciudad que cada quien puede elegir cómo movilizarse, puede ser multimodal, en este caso personas que elijan libremente ir en transporte o ir caminando o ir en bicicleta. Entonces, habiendo ciclovías que, vuelvo a repetir, ya un paréntesis grande, no están ya ahora. Les digo habiendo estas ciclovías, sí, sí pudiera haber esta ciudad democrática, esta ciudad más ordenada. Entonces, claro que deberían estar y que son bastante importante que se vuelvan a implementar estas ciclovías.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Ciclovías permanentes. Que ya si se van a implementar que no sea solamente un poco de pintura, que los bolardos sean bastante seguros de mejor material, que haya seguridad, que se ponga, si es posible tengan que ponerle una infraestructura, no solamente la pintura, porque esas eran ciclovías que han sido provisionales, pero ahora en las que necesitamos que se valúen y que se reponga, deberían ser permanentes y del material que los expertos junto con la opinión que pueda recibir de nosotros ciclistas puedan tener en cuenta.

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo

Instrucciones: Se agradece el tiempo brindado para la realización de esta entrevista, la misma que tiene como por objetivo analizar de qué manera las Políticas públicas mejoran la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo.

Entrevistado/a: JAVIER NOE RUIZ GUTIÉRREZ

Representa a: FRENTE DE DEFENSA SALVEMOS CHAPARRÍ

Profesión y/o cargo: DOCENTE INVESTIGADOR Y ACTIVISTA AMBIENTAL

Lugar: Chiclayo

Fecha: 20 de diciembre de 2023

CATEGORÍA DE ESTUDIO: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA GESTIÓN DE CICLOVÍAS

1. ¿Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?

A nivel global se han generado políticas, que el Estado Peruano ha firmado y, por ende, se ha comprometido a implementar. Entre ellos avanzar hacia la movilidad urbana sostenible, pero salvo leyes marco, no hay avances que hablen de una voluntad real de cumplimiento. Es por ello que existe Política Nacional de Transporte Urbano, que hace explícito en su objetivo general avanzar hacia ciudades con sistemas de transporte inclusivos y ambientalmente sostenibles.

En el contexto local, en los últimos años el movimiento de ciclistas ha venido impulsando que nuestros municipios avancen hacia una movilidad urbana que, de un espacio seguro a los ciclistas, destacando las grandes ventajas económicas y ambientales que esto significaría.

Pero se conoce muy poco en lo normativo avanzado en el contexto local a favor de que Chiclayo sea una ciudad de ciclistas, una ciudad sostenible.

2. ¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la

bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad? Detalle su experiencia.

Muy poca información. Lo más relevante es a través de la prensa que informar sobre algún proyecto como lo fue el de las ciclovías, pero desconozco, que se haya convocado a la ciudadanía a soñar y diseñar la forma de transportarnos en los siguientes años por la ciudad.

3. ¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?

En primer lugar, se debe gestar un plan de movilidad urbana sostenible, que parta de una visión o imagen objetivo de cómo queremos transportarnos, no solo de manera segura y rápida, sino también responsable con la salud personal y la del planeta, que hoy lo tenemos enfermo. No la bicicleta por la bicicleta, sino porque con ella coadyuvaremos a reducir nuestros impactos ambientales negativos como civilización, lo cual, en un contexto de cambio climático, ya no es una opción más, sino la única vía si queremos tener futuro.

4. ¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?

La movilidad actual en la ciudad es caótica y ecológicamente crítica que en nada contribuyen a condiciones de calidad de vida para los habitantes de la ciudad.

5. ¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?

Aquí no hay que inventar la pólvora. Hay que articularse a los procesos de planificación global y aterrizarlos a lo local, con visiones claras y consensuadas. Estas que definan claramente la necesidad de una movilidad urbana, que, si se reclama sostenible, debe incluir a la bicicleta como principal medio de transporte como objetivo central.

6. ¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?

Urgente definir nuestro plan de movilidad urbana sostenible. Solo así podríamos hablar de impactos positivos en la calidad de vida.

7. ¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?

Deterioran la salud, generan altos índices de contaminación, inseguridad permanente de los que se movilizan, altas pérdidas de horas/hombre por el transporte. En fin, se limita las condiciones de calidad de vida para los habitantes de la ciudad.

CATEGORÍA DE ESTUDIO: CICLOVÍAS

8. ¿Qué opina de las ciclovías implementadas en su ciudad?

Las ciclovías, se hicieron como parte de las medidas de emergencia sanitaria en el contexto de la pandemia. En esa perspectiva, se asumieron como provisionales en cuanto a sus plazos de vigencia. Aunque, como se estila a decir, aquí en el Perú lo provisional se hace permanente y esa era la esperanza de los ciclistas y ambientalistas, pero en este caso no fue así. Ya había otras presiones, sobre todo de los transportistas y fueron retiradas en su mayoría. Las ciclovías, en cuanto a sus plazos, nacieron tarde (ya cuando la pandemia terminaba), sin orden, consenso, ni planificación, se deterioraron pronto y murieron prematuramente.

9. ¿Considera que los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad han sido participativos? Explique desde su experiencia.

Las ciclovías nacieron mal y terminaron peor. Se hizo de espaldas a los potenciales beneficiarios (ciudadanos-ciclistas) y afectados (transportistas). No fue como mandan los enfoques de movilidad urbana sostenible, procesos de construcción participativa. Es por ello que se puede decir que no cumplieron con el objetivo, ni si quiera temporal en el marco de la pandemia, ya que se terminaron ya se contaban con las vacunas y las medidas de seguridad y confinamiento ya no estaban vigentes y el parque automotor comenzaba masivamente a regresar a su tránsito rutinario.

Las ciclovías que se implementaron no articulaban espacios policéntricos, los carriles de ciclovías se hicieron con materiales frágiles y pronto se deterioraron y con ello la seguridad del ciclista, no se articularon a corredores verdes, ni tampoco promovieron procesos de peatonalización de las calles. Es decir, se implementaron ciclovías desconociendo los principios globales, que las hacen demandables para ciudades que apuestan por reducir su huella de carbono.

10. ¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?

Las calidad y utilidad de las ciclovías implementadas en nuestra ciudad no responden a las políticas globales, ni a los grandes objetivos que persiguen, es decir, que las ciudades reduzcan sus emisiones y con ello coadyuven a mitigar el cambio climático. Y en este proceso, donde las formas de moverse deben variar a formas menos contaminantes y más saludables los ciudadanos asumen un rol protagónico. Lo hecho en la ciudad no ha transitado por esta ruta, no se integra a otras iniciativas como seguir peatonalizando calles, generar corredores verdes en la ciudad y desarrollar espacios policéntricos (para reducir los desplazamientos en áreas que se pueden cubrir caminando o en bicicleta). Es decir, solo se ha gastado dinero y se ha dado una pésima imagen de lo que es una ciclovía, ya que muchos lo consideran un obstáculo y no un beneficio para la ciudad, los ciudadanos y el planeta.

11. ¿Cuánto aportan las ciclovías actuales a tener una ciudad más sostenible?

Explique.

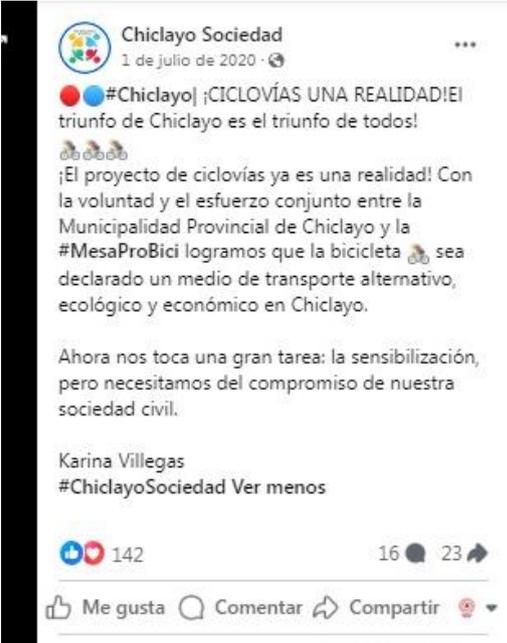
No aportan en nada, en la medida que nacieron fuera de un proceso de transformación de la ciudad en un enfoque de responsabilidad con la salud planetaria. Además, se implementaron como provisionales y ya casi en su totalidad han sido abandonadas y en algunos casos desinstaladas por la propia autoridad edil.

12. ¿Qué aportes daría a un rediseño de las ciclovías de las ciclovías para que sean más seguras, sostenibles, eficientes como medio de transporte y contribuyan a la calidad de vida en su ciudad?

Las ciclovías deben implementarse en el marco de un proceso consensuado de movilidad urbana sostenible, que recoja una visión común de cómo los chiclayanos aspiramos movilizarnos, en un nuevo concepto de ciudad responsable con su huella de carbono.

Y esta visión convertirla en cultura vial, cultura ambiental y compromiso ciudadano.

Además, se debe entender que las ciclovías, son parte de un paquete mayor, que incluye una redefinición de la ciudad con nodos o policentros, con priorización del transporte público al individual, con corredores verdes y con peatonalización. Una ciclovía sin este marco, tarde o temprano será identificada como una complicación más que un acierto.

CATEGORÍA 1.1.	Políticas que regulan el uso de la bicicleta como transporte urbano sostenible
SUB CATEGORÍA 1.1.1.	Normatividad rectora
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES
  <p data-bbox="204 1541 743 1794">Mesa ProBici celebra que la Municipalidad de Chiclayo declaró a la bicicleta como medio de transporte alternativo, ecológico y económico. (01-07-2020)</p>	<p data-bbox="770 510 1318 555">1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS</p> <p data-bbox="770 566 1318 1592">En el ámbito legislativo nacional, una ley, cuyo número específico no es recordado por completo, ha sido promulgada para regular el uso de la bicicleta. Esta legislación crea un marco que permite a los gobiernos locales establecer normativas complementarias, facilitando así la implementación de condiciones propicias para el desplazamiento seguro de los ciclistas. En consecuencia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de Provias, ha elaborado reglamentos técnicos que sirven como referencia para que los gobiernos locales diseñen ciclovías en las diversas infraestructuras viales públicas dentro de sus jurisdicciones.</p> <p data-bbox="770 1608 1318 1977">1. Funcionario público. se tiene un plan metropolitano que abarca, entre sus componentes de movilidad urbana, la infraestructura ciclo vial. Dentro de esta infraestructura se contemplan las rutas de ciclovías, los</p>

	<p>estacionamientos destinados a bicicletas y los elementos de seguridad asociados a estas vías. Este enfoque integral busca promover un desplazamiento seguro y eficiente para los ciclistas, contribuyendo así a una movilidad urbana más sostenible y amigable con el medio ambiente.2. Funcionario público.</p>
	<p>2. EXPERTOS</p>
	<p>En la ciudad de Chiclayo, la ausencia de políticas, planes y regulaciones enfocadas en la movilidad urbana y, en particular, en el transporte, se manifiesta de manera evidente. La falta de iniciativas específicas para promover el uso de la bicicleta es notoria, a pesar de que a nivel nacional existe una política de transporte urbano que reconoce la eficacia de la bicicleta como medio de transporte en el ámbito ciudadano.</p> <p>Paradójicamente, en Chiclayo no se ha implementado ni una ordenanza local, ni un plan estratégico, ni una política concreta que respalde y fomente el uso de la bicicleta en la ciudad. Aunque a nivel nacional se reconoce su potencial como un medio eficiente para el transporte urbano, en el ámbito local no se reflejan esfuerzos o medidas concretas para incorporar la bicicleta como parte</p>

integral de la movilidad urbana. Esta carencia deja a la ciudad sin un marco normativo y estratégico que podría contribuir significativamente a mejorar la sostenibilidad y la calidad del transporte en el área urbana de Chiclayo. 4: Expertos

A nivel global, se han formulado políticas que el Estado Peruano ha suscrito, comprometiéndose así a su implementación. A pesar de que existen acuerdos internacionales orientados hacia la consecución de la movilidad urbana sostenible, los avances concretos en este sentido son limitados en el ámbito nacional. Aunque se han establecido leyes marco, la percepción es que la voluntad real de cumplimiento no se refleja de manera sustancial.

En este contexto, destaca la existencia de una Política Nacional de Transporte Urbano, que explicita en su objetivo general el propósito de avanzar hacia ciudades con sistemas de transporte inclusivos y ambientalmente sostenibles. Sin embargo, la falta de avances palpables sugiere una brecha entre la declaración de intenciones y la implementación efectiva de medidas concretas. A pesar de contar con un marco normativo, la necesidad de

traducir la voluntad política en acciones tangibles se presenta como un desafío pendiente para lograr avances significativos hacia la movilidad urbana sostenible en el contexto peruano.

5: Expertos

3. USUARIOS

Existe una ley, promulgada por el Ministerio de Transportes, que aborda la promoción del uso de la bicicleta. Esta legislación establece que las municipalidades locales, distritales e incluso provinciales tienen la responsabilidad de fomentar activamente el uso de la bicicleta, así como de facilitar la construcción de espacios destinados a la movilidad en bicicleta dentro de la ciudad.

En virtud de esta normativa, se impulsa la creación de infraestructuras adecuadas que respalden el desplazamiento en bicicleta, promoviendo así un medio de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente. La obligación asignada a las autoridades locales refleja el compromiso gubernamental de fomentar la movilidad en bicicleta como parte integral de una estrategia más amplia para mejorar la calidad del transporte y promover prácticas de movilidad urbana más sostenibles.

7. Ciclista.

En la ciudad de Chiclayo, la única normativa que ejerce autoridad es el Reglamento Nacional de Tránsito. Dentro de este marco legal, se encuentran disposiciones que abordan aspectos relacionados con el respeto a las vías destinadas a los ciclistas, como las ciclovías. Además, se abordan pautas específicas referentes a la vestimenta del ciclista en diversas situaciones.

Sin embargo, es notable la carencia de otras normativas locales específicas que regulen de manera más detallada y adecuada la circulación de bicicletas en la ciudad. La ausencia de regulaciones locales especializadas deja una brecha pendiente en cuanto a la normatividad necesaria para abordar de manera más integral y específica las necesidades y retos particulares vinculados al uso de la bicicleta en Chiclayo. 9. Ciclista.

4. TRANSPORTISTAS

En el ámbito del transporte en bicicleta, una iniciativa respaldada por el Gobierno ha estado impulsando el uso de transporte urbano sostenible o limpio. Esta propuesta se implementa en el país desde principios de 2016 a través de Promovilidad, así como

	<p>diversas ONG y figuras asociadas a este sistema de movilidad en bicicleta. A pesar de los esfuerzos desplegados en distintos puntos del país, lamentablemente, hasta la fecha, no ha logrado el impacto deseado para regular y optimizar su funcionamiento. El informante destaca que las ciclovías, en muchos casos, se han convertido en "elefantes blancos", infraestructuras aparentemente útiles pero que no cumplen su propósito en diversas partes del país. Este hecho resalta la necesidad de revisar y mejorar la implementación de estas medidas, a fin de lograr un impacto efectivo y fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte viable y sostenible en el país. 11. Transportista.</p>
--	--

ANÁLISIS / INTERPRETACIÓN:

La conciencia sobre un marco normativo nacional que regula las políticas relacionadas con el uso de la bicicleta es una realidad compartida por la mayoría de los informantes. En sus relatos, se destaca la existencia de una ley que aborda este tema. Sin embargo, a nivel local, solo los funcionarios reconocen la presencia de un Plan Metropolitano de Transporte con un enfoque en movilidad urbana, incluyendo consideraciones para la infraestructura ciclo vial.

A pesar de este conocimiento normativo, la percepción general entre los informantes es que ha habido escasos avances en las políticas locales que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano sostenible. Esta opinión persiste a pesar de registros documentales que señalan la celebración de la Mesa ProBici ante la declaración de la Municipalidad de Chiclayo, el 1 de

julio de 2020, reconociendo a la bicicleta como un medio alternativo, ecológico y económico.

Los expertos, al abordar este tema, subrayan que esta falta de avance se vincula con compromisos globales de adoptar políticas de movilidad urbana sostenible por parte del Estado peruano. Sin embargo, tanto funcionarios, expertos, usuarios y transportistas coinciden en destacar que, a pesar de los avances normativos, la implementación práctica ha sido limitada. Se resalta, de manera compartida, la ineficacia de las ciclovías, percibiéndolas como "elefantes blancos" que no cumplen su función en diversas partes del país.

CATEGORÍA 1.2.	Planificación para la Movilidad Urbana Sostenible
SUB CATEGORÍA 1.2.1.	Finalidad
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES
 <p>1 de julio de 2020 - 12:00 a. m.</p> <p>*Desarrollo Vial y Transportes presento informe técnico en sesión de Concejo Municipal.</p> <p>El distrito Chiclayo contará con 11,300 metros de ciclovías, correctamente implementadas, que lo unirán con los distritos de La Victoria y José Leonardo Ortiz (J.L.O.), tras la aprobación en sesión de</p>	<p>1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS</p> <p>En lo que respecta a las ciclovías, se plantea la necesidad primordial de establecer una política integral para la estructuración de redes que propicien condiciones idóneas para el uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana. En este sentido, aquellos que posean bicicletas podrían emplearlas de manera efectiva, y quienes aún no cuenten con este medio podrían contemplar su adquisición al existir rutas definidas en la ciudad.</p> <p>La formulación de esta política conlleva un análisis detallado de las rutas, evaluando su origen y destino para determinar las condiciones de</p>

Concejo, de la declaración de interés municipal el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la provincia.

Siempre hemos estado a favor del uso de la bicicleta, pero debemos hacerlo de manera técnica y responsable, no solo con pintura y señalización, como creen algunas personas. Debemos proteger a nuestros ciclistas, para esto, las ciclovías contarán con bollardos, rampas de acceso y salida, ojos de gato y todas las medidas de seguridad para mantener su integridad, comentó el alcalde Marcos Gasco.

Refirió que, no hemos querido hacer una declaración netamente política, sino, presentar un proyecto concreto, por lo que, con nuestra Subgerencia de Tránsito y Seguridad Vial, hemos asumido el compromiso de construir, para este 28 de julio, un primer tramo en la Av. Balta Sur, desde Elías Aguirre, hasta la Av. Garcilaso.

Manifestó que la Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes ya venía trabajando el proyecto de ciclovías, pero se esperaba la aprobación del reglamento de la Ley N° 30936 que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, que recién se aprobó el 3 de junio con DS N° 012-2020-MTC. A partir de la aprobación de este reglamento, estamos trabajando con mayor celeridad, para ponerlas a disposición lo antes posible, comentó el jefe del ejecutivo provincial.

Explicó que esta declaratoria, busca fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, sobre todo, en la crisis que vivimos, promoviendo la actividad física, respetando todos los protocolos de seguridad, para conectar diferentes puntos de la ciudad como centros de salud, mercados y bancos.

Asimismo, señaló que se viene trabajando de manera conjunta con el Ministerio de Transportes, que a través de ProMóvilidad está dando asesoría técnica y podrá otorgar parte del presupuesto para la ejecución. Además, se coordinará con diferentes distritos para considerar la implementación de ciclovías en sus zonas y conectarlas con las ciclovías que se crearán en Chiclayo.

***RUTAS**

- Ruta 01 (1,906 m): Toda la Av. Balta-San José y Colón - Elías Aguirre y Balta-Av. Garcilaso de la Vega.
- Ruta 02 (653 m): Balta - Av. Garcilaso de la Vega - Av. Miguel Grau.
- Ruta 03 (2,023 m): Toda la Av. Miguel Grau - desde Av. Chinchaysuyo - Calle Elías Aguirre.

A pesar de la dificultad de no haber tenido acceso a la información municipal sobre iniciativas, proyectos y/o ordenanzas a relacionados con el uso de la bicicleta, se tomó como fuente complementaria las publicaciones de la prensa donde se publicita la finalidad de la comuna de implementar ciclovías que una Chiclayo, José Leonardo Ortiz y La Victoria. (01-07-2020)

seguridad pertinentes. Asimismo, se plantea la necesidad de sensibilizar a las instituciones ubicadas en los puntos de origen o destino de dichas rutas. La idea es fomentar la colaboración para complementar la infraestructura ciclo vial, incluyendo aspectos como la instalación de zonas de estacionamiento, entre otras consideraciones relevantes. Este enfoque integral busca no solo establecer las rutas, sino también crear un entorno propicio que incentive el uso de la bicicleta como una opción viable y segura en la movilidad urbana.

Informante 2. Funcionario público.

Se emitió un informe que contiene recomendaciones dirigidas a la alcaldesa, instándola a llevar a cabo una labor enfocada en el diseño e implementación de ciclovías permanentes. La sugerencia principal apunta hacia la ubicación preferencial de estas ciclovías en la periferia de Chiclayo, específicamente en áreas que no se verán afectadas por intervenciones durante la presente gestión.

Se propone iniciar la implementación en estas vías externas mediante la realización de tareas como la

	<p>señalización, diseño y, en caso de ser necesario, la preparación de una ciclovía segura. Esta iniciativa se plantea con la perspectiva de fomentar un uso recreativo y deportivo de las ciclovías, aprovechando espacios que no solo promuevan la movilidad sostenible, sino también brinden oportunidades para actividades saludables y recreativas en la comunidad..</p> <p>Informante 2. Funcionario público.</p>
	2. EXPERTOS
	<p>El informante sostiene la idea de que los responsables de la toma de decisiones, tanto las autoridades como la ciudadanía, deberían tener una visión clara de lo que desean para Chiclayo. En esta línea, se plantea la necesidad de establecer cómo se desea llevar a cabo la movilidad en la ciudad. Se propone iniciar un proyecto integral de movilidad para Chiclayo, concebido como un ambicioso plan que refleje las aspiraciones colectivas en cuanto a desplazamientos urbanos.</p> <p>En este contexto, se destaca la importancia de comenzar con la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, un componente contemplado en la Ley de Transporte Urbano. Este plan, en palabras del</p>

informante, serviría como punto de partida fundamental para trazar las líneas directrices que guiarán el desarrollo y la mejora de la movilidad en Chiclayo. La intención es que este enfoque planificado contribuya a la construcción de una visión compartida y a la realización de proyectos concretos que respondan a las necesidades y deseos de la comunidad.

Informante 4: Expertos

Se propone la gestación de un plan de movilidad urbana sostenible como punto inicial. Este plan se fundamenta en la creación de una visión o imagen objetivo que delinearé la forma en que se desea llevar a cabo el transporte. No se trata únicamente de garantizar la seguridad y rapidez en los desplazamientos, sino también de asumir una responsabilidad tanto hacia la salud personal como la del planeta, que actualmente enfrenta desafíos significativos.

En este enfoque, la elección de la bicicleta como medio de transporte no se plantea como una opción aislada, sino como un elemento clave para coadyuvar en la reducción de los impactos ambientales negativos generados por la civilización. Este enfoque cobra especial relevancia en

un contexto marcado por el cambio climático, donde se subraya que optar por prácticas más sostenibles ya no constituye simplemente una elección, sino más bien la única vía viable si se aspira a un futuro sostenible. Informante 5: Expertos

3. USUARIOS

El informante expresa la percepción de que la alcaldesa, por ejemplo, tiene su enfoque dirigido hacia otras cuestiones, dejando en un segundo plano la falta de respuestas con respecto a la devolución o reinstalación de las ciclovías. Hasta el momento, no se ha obtenido información acerca de cuándo se restablecerán o cuál será el plan para su devolución, generando incertidumbre en este aspecto.

Informante 8. Ciclista.

El informante expresa su deseo de permitir que su hijo de 12 años viaje solo desde La Victoria a Chiclayo. Aunque el hijo ya tiene experiencia en viajes y ha manejado durante cuatro años, el informante siente temor debido a la falta de familiaridad con la ciudad y la incertidumbre sobre la seguridad del trayecto. La inquietud se centra en la necesidad de confiar en que la ciudad proporcionará un

	<p>entorno seguro para que su hijo llegue sin contratiempos.</p> <p>Informante 10. Ciclista.</p> <hr/> <p>4. TRANSPORTISTAS</p> <hr/> <p>Se plantea la necesidad de emitir, de inmediato desde el interior de la Municipalidad, no solo la creación de una oficina dedicada a la implementación de ciclovías, sino también la formulación de una ordenanza municipal que fomente de manera activa el uso de la bicicleta en áreas específicas y accesibles. La argumentación se basa en la falta de lógica al permitir la circulación de bicicletas en sectores de la ciudad con alto tránsito, lo cual podría representar un riesgo para los ciclistas.</p> <p>La propuesta incluye la identificación de espacios en Chiclayo donde se pueda promover el uso de la bicicleta de manera segura, proponiendo la creación de ciclovías que conecten estos lugares y faciliten el acceso a los usuarios de este medio de transporte. Este enfoque busca no solo impulsar la movilidad sostenible, sino también garantizar la seguridad de quienes eligen la bicicleta como opción de transporte en la ciudad.</p> <p>Informante 11. Transportista.</p>
--	--

	<p>Desde la perspectiva de los transportistas, se plantea la sugerencia de ubicar las ciclovías en las periferias de Chiclayo, como por ejemplo, en rutas como Chiclayo-Pimentel, Chiclayo-Reque, Chiclayo-La Victoria, con el objetivo de interconectar distintos distritos. Esta propuesta busca integrar las ciclovías como parte de la realidad local, ya que, según su experiencia, las ciclovías en el centro de Chiclayo no han tenido el resultado esperado debido a problemas de tráfico vehicular.</p> <p>El planteamiento incluye la idea de conectar Chiclayo con sus distritos circundantes, proporcionando a los ciclistas la posibilidad de disfrutar de su actividad deportiva de manera responsable. La intención subyacente es promover un estilo de vida saludable al facilitar la práctica del ciclismo en entornos más seguros y propicios, evitando así las complicaciones asociadas con la congestión vehicular en el centro de la ciudad.</p> <p>Informante 12. Transportista.</p>
<p>ANALISIS / INTERPRETACIÓN:</p>	
<p>En relación con la percepción de los informantes sobre las políticas públicas y la regulación del uso de la bicicleta mediante ciclovías, se observa una</p>	

coincidencia entre los funcionarios públicos y los transportistas. Ambos destacan la importancia de una política local que comience con la infraestructura, enfocándose en la estructuración de redes de ciclovías. Existe consenso en que estas deberían desarrollarse fuera o en áreas periféricas al centro de la ciudad, adoptando así una visión de infraestructura distante del centro para la implementación de ciclovías permanentes.

Esta convergencia inicial adquiere relevancia, ya que algunos comentarios informales de ciclistas sugieren que la eliminación de las ciclovías en Chiclayo fue resultado de la presión ejercida por los transportistas, más que de una planificación previa como medidas provisionales.

En contraste, expertos y ciclistas comparten la opinión de que la implementación de ciclovías es urgente y necesaria, siempre y cuando se realice en el marco de una visión consensuada sobre cómo se desearía movilizarse en la ciudad. Destacan que, en el contexto actual de cambio climático, la movilidad en bicicleta es fundamental para el futuro sostenible de la ciudad. Además, expresan la necesidad de ciclovías como medida de seguridad para los ciclistas.

CATEGORÍA 1.2.	Planificación para la Movilidad Urbana Sostenible
SUB CATEGORÍA 1.2.2.	Objetivos
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES
	<p>1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS</p> <p>Se aboga por una perspectiva integral de la movilidad urbana que contemple no solo la opción de la bicicleta, sino también otras alternativas que aborden el transporte masivo y promuevan la integración de diversos modos de desplazamiento en la ciudad. La propuesta busca una visión</p>



Ciclistas aún demandan ciclovías con objetivos claros, articulados a políticas y planes de movilidad urbana sostenible.

global que considere en conjunto las distintas formas de movilidad, permitiendo así el diseño de soluciones que aborden de manera efectiva las necesidades de transporte en la urbe.

Informante 2. Funcionario público.

En Chiclayo, la propuesta inicial sugiere la necesidad de llevar a cabo un ensanchamiento de las calles, la creación de óvalos y la peatonalización de la ciudad. Se plantea, por ejemplo, la idea de implementar zonas peatonales en la avenida Santa Victoria, utilizando el espacio entre las jardineras para permitir que las bicicletas circulen por la vereda, haciendo referencia al término técnico correspondiente. Además, se destaca la importancia de la educación vial como parte integral de estas iniciativas, con el objetivo de promover una convivencia segura y ordenada entre los distintos modos de transporte en la ciudad.

Informante 3. Funcionario público.

2. EXPERTOS

Se propone la adopción de políticas y normativas a nivel nacional como punto de partida, haciendo referencia a la política nacional de transporte urbano y la Ley de la Bici. Se destaca la conveniencia de complementar

estas medidas con la elaboración de un Plan de Movilidad Urbano Sostenible específico para Chiclayo. No obstante, se subraya la necesidad de no considerar que estos instrumentos de gestión se diseñarán, aprobarán y ejecutarán de manera automática. Se reconoce la importancia de un esfuerzo coordinado y activo para garantizar la efectiva implementación de estas políticas y normativas en el contexto local.

Informante 4: Expertos

Se plantea la idea de no inventar nuevas soluciones, sino más bien articularse a los procesos de planificación a nivel global y adaptarlos al ámbito local. Se aboga por visiones locales claras y consensuadas que definan la necesidad imperante de una movilidad urbana sostenible. En este contexto, se destaca la importancia de incluir a la bicicleta como el principal medio de transporte, estableciéndola como el objetivo central de dichas visiones. La propuesta busca integrar de manera efectiva los principios de movilidad sostenible en la planificación urbana, aprovechando

	<p>enfoques globales y adaptándolos a la realidad local.</p> <p>Informante 5: Expertos</p>
	<p>3. USUARIOS</p>
	<p>Se expresa la opinión de que la implementación de medidas no debería generar caos, y se sugiere una evaluación exhaustiva. Se destaca la necesidad de contar con la participación no solo de expertos, sino también de individuos que utilizan la bicicleta, considerándolos como los protagonistas reales. La propuesta enfatiza la importancia de incluir las experiencias y perspectivas de quienes son usuarios activos de la bicicleta, asegurando así que las medidas adoptadas sean prácticas y beneficiosas, teniendo en cuenta la realidad y necesidades de la comunidad ciclista.</p> <p>Informante 8. Ciclista.</p> <p>Se argumenta que la implementación de ciclovías se considera una manera de proporcionar un respiro a la ciudad, estableciendo conexiones entre los distritos de José Leonardo Ortiz, Chiclayo y La Victoria. La intención es permitir que las personas se trasladen de forma segura por estos espacios designados para bicicletas.</p> <p>Informante 10. Ciclista.</p>
	<p>4. TRANSPORTISTAS</p>

	<p>Se propone la implementación de ciclovías en vías, como se explicó anteriormente, que sean amplias y cómodas. El objetivo es promover el uso de este medio de transporte limpio, la bicicleta, con la aspiración de lograr una ciudad que cumpla con las expectativas de todos. Se busca un sistema de transporte ordenado y saludable, destacando la bicicleta como una alternativa beneficiosa. La intención subyacente es generar un cambio perceptible en la ciudad, mejorando la calidad de vida y fomentando prácticas de movilidad más sostenibles.</p> <p>Informante 11. Transportista.</p>
--	--

ANÁLISIS / INTERPRETACIÓN:

Desde la perspectiva de los informantes en cuanto a las políticas públicas y regulaciones relacionadas con el uso de la bicicleta y las ciclovías, se observa una falta de coincidencia en los objetivos planteados. Este desacuerdo plantea el desafío de construir consensos para lograr una dirección más unificada. Sin embargo, existe una mayor similitud de percepciones entre los expertos, quienes enfatizan la necesidad de alinear los cambios propuestos con las políticas globales y nacionales de movilidad urbana sostenible.

A pesar de las diferencias en los objetivos específicos, se identifican elementos complementarios que resumen las ideas fuerza compartidas:

- Articularse a las políticas globales y nacionales para establecer normativas locales a través de un Plan de Movilidad Urbano Sostenible.

- Resolver el transporte masivo mediante la integración de diversos modos de movilidad en la ciudad.
- Abogar por el ensanchamiento de calles y la peatonalización de la ciudad.
- Promover objetivos contruidos de manera participativa, con un protagonismo destacado de los ciclistas.
- Diseñar ciclovías con enfoque ambiental (considerándolas como una forma de hacer respirar la ciudad) y priorizando la seguridad.
- Avanzar hacia una ciudad con un transporte ordenado y saludable, destacando el papel diferenciador de la bicicleta en la configuración de una ciudad que merece la comunidad.

CATEGORÍA 1.2.	Planificación para la Movilidad Urbana Sostenible
SUB CATEGORÍA 1.2.3.	Plazos.
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES
<p>Las ciclovías implementadas en Chiclayo fueron temporales.</p>  <p>Proceso de retiro de las ciclovías en Chiclayo. Abril 2023. Foto. Archivo Wilson Alarcón Campos</p>	<p>1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS</p> <p>Se menciona que las ciclovías implementadas en Chiclayo fueron de carácter temporal y se diseñaron con especificaciones técnicas que resultaron insostenibles. Informante 1. Funcionario público.</p> <p>2. EXPERTOS</p> <p>Se señala que, en la actualidad, se tiene conocimiento de la eliminación de muchas de las ciclovías que fueron instaladas en Chiclayo durante el año 2020, en respuesta a la pandemia. Informante 4: Expertos Las ciclovías, se hicieron como parte</p>

Inicio > Lambayeque > Chiclayo > Chiclayo: retiran ciclovías por mal estado de calles

LAMBAYEQUE | CHICLAYO | NOTICIAS

Chiclayo: retiran ciclovías por mal estado de calles

abril 18, 2023



La **Municipalidad Provincial de Chiclayo** retiró los elementos de las ciclovías de manera temporal debido al mal estado de las calles. En tanto, los ciclistas esperan una obra integral para fomentar el transporte alternativo.

En el contexto de la pandemia, se adoptaron medidas de emergencia sanitaria que incluyeron la implementación de ciclovías. Desde esa perspectiva, estas se consideraron como medidas provisionales con plazos de vigencia definidos. Aunque, como es común mencionar en el Perú, lo provisional tiende a volverse permanente, y esa era la esperanza de ciclistas y ambientalistas; sin embargo, en este caso, dichas ciclovías no perduraron. A pesar de las expectativas, influyeron presiones, principalmente de parte de los transportistas, lo que llevó a su retirada en su mayoría. Las ciclovías, en términos de sus plazos, surgieron tarde, ya hacia el final de la pandemia, sin un proceso ordenado, consensuado ni planificado, lo que resultó en su deterioro prematuro y en su retirada temprana.

Informante 4: Expertos

3. USUARIOS

Se realizó una implementación inicial, pero posteriormente se desmantelaron las ciclovías. Se sugiere que la reinstalación debería llevarse a cabo de manera permanente.

Informante 09. Ciclista.

	<p>Las ciclovías que fueron implementadas durante la pandemia ya no existen. Durante ese periodo, se observó que algunas personas, como madres que utilizaban las bicicletas de sus hijos para realizar compras en el mercado, aprovecharon estas vías para movilizarse. La gente también optaba por realizar ejercicio como una forma de salir del confinamiento y mejorar su salud. Sin embargo, se indica que todas esas oportunidades se perdieron porque la municipalidad tomó la decisión de retomar las pistas, aparentemente debido a compromisos con los transportistas locales en Chiclayo, resultando en la eliminación de las ciclovías.</p> <p>Informante 10. Ciclista.</p>
	<p>4. TRANSPORTISTAS</p>
	<p>Se observa que numerosos conductores no respetan las ciclovías, descubriéndose recién en este año que un gran porcentaje de ellas eran de carácter provisional.</p> <p>Transportista.</p>
<p>ANALISIS / INTERPRETACIÓN:</p>	
<p>Respecto a los plazos, la percepción compartida por los informantes respecto a las políticas públicas y la regulación del uso de la bicicleta con ciclovías es que fueron concebidas como provisionales por la municipalidad, con el propósito de abordar la necesidad de una movilidad segura durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del COVID-19. Muchos de</p>	

ellos desconocían inicialmente la naturaleza temporal de estas ciclovías y solo tomaron conciencia de esta realidad cuando, un año después de su implementación, comenzaron a ser desinstaladas.

Otro punto de coincidencia entre los informantes es la demanda unánime de ciclovías permanentes, subrayando la necesidad de establecer infraestructuras duraderas que fomenten la movilidad sostenible en la ciudad.

Objetivo Especifico 2: Evaluar el uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible en las ciclovías implementadas en una zona urbana de Chiclayo.

CATEGORÍA 2.1.	Ciclovías existentes
SUB CATEGORÍA 2.1.1.	Histórica: Registro de ciclovías implementadas
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES
 <p>Ciclovía Av. Federico Villarreal.</p>	<p>1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS</p> <p>Se señala que las ciclovías implementadas en Chiclayo fueron de carácter temporal y construidas con diseños técnicos que resultaron insostenibles. En este contexto, la Contraloría emitió informes que indicaban la falta de continuidad en el diseño de algunas de estas ciclovías.</p> <p>Informante 1. Funcionario público.</p> <p>Se califica la situación como una burla, indicando que no se llevó a cabo de manera técnica, razón por la cual la administración actual procedió a retirarlo.</p> <p>Informante 3. Funcionario público.</p>
	2. EXPERTOS



Ciclovia Av. Mariscal Nieto.



Ciclovia Av. Grau.



Además, se argumenta que muchas de las ciclovías se han desmontado, eliminando elementos que proporcionaban cierta seguridad a los ciclistas. En este sentido, se plantea la incapacidad de considerarlas como ciclovías funcionales, mucho menos integradas a algún sistema de transporte.

4: Expertos

Las ciclovías nacieron mal y terminaron peor. Se hizo de espaldas a los potenciales beneficiarios (ciudadanos-ciclistas) y afectados (transportistas). No fue como mandan los enfoques de movilidad urbana sostenible, procesos de construcción participativa... Las ciclovías que se implementaron no articulaban espacios policéntricos, los carriles de ciclovías se hicieron con materiales frágiles y pronto se deterioraron y con ello la seguridad del ciclista, no se articularon a corredores verdes, ni tampoco promovieron procesos de peatonalización de las calles. Es decir, se implementaron ciclovías desconociendo los principios globales, que las hacen demandables para ciudades que apuestan por reducir su huella de carbono.

Informante 5: Expertos

3. USUARIOS



Ciclovía Av. Balta.



Ciclovía Av. Del Deporte.

En el trasfondo de la creación de las ciclovías, se percibe la voz persistente de la comunidad ciclista, quienes durante mucho tiempo abogaron por su implementación. Las postergaciones parecían interminables, y fue únicamente cuando el estado nacional emitió la orden que finalmente se concretaron. Sin embargo, la rapidez con la que se llevaron a cabo dejó de lado las valiosas sugerencias de la propia comunidad, quienes, a pesar de haber presentado documentación y reiterado su experiencia práctica, fueron pasados por alto.

La insistencia previa de la comunidad ciclista, siempre postergada, finalmente encontró respuesta en la orden gubernamental. Sin embargo, la ejecución de las ciclovías, de manera abrupta, careció de la consideración necesaria hacia las experiencias y sugerencias aportadas por aquellos que realmente conocen la realidad sobre dos ruedas. Aunque tal vez falte el expertis técnico, la experiencia práctica, que cuenta tanto, fue relegada a un segundo plano en la toma de decisiones.

Informante 8. Ciclista.

En el proceso de planificación de las ciclovías, se trazaron rutas que, en

ocasiones, resultaron ubicadas en lugares impropios. Esta situación plantea un problema evidente: la falta de escucha hacia las personas, en particular, aquellas que utilizan la bicicleta. Hubo una omisión en considerar sus perspectivas, esenciales para trazar rutas viables que conecten de manera efectiva a JLO, La Victoria y Chiclayo.

La propuesta inicial contemplaba la colaboración conjunta de todas las municipalidades, trabajando en armonía para crear una ciclovía que uniera a estas localidades. Sin embargo, la ejecución pasada no reflejó esta visión integral, y la falta de coordinación resultó en ubicaciones inadecuadas para las ciclovías, dejando de lado la oportunidad de establecer una red coherente y eficiente.

Informante 10. Ciclista.

4. TRANSPORTISTAS

Lamentablemente, las ciclovías se han convertido en elefantes blancos que, desde su implementación, no cumplieron con su función. Desde hace mucho tiempo, la comunidad advirtió sobre la inadecuación de estas rutas, describiéndolas como infraestructuras inapropiadas que no

	<p>lograrían su propósito, una premonición que lamentablemente se ha cumplido. En la actualidad, estas vías se encuentran en un estado autodestructivo, contribuyendo al deterioro de las carreteras urbanas.</p> <p>Lo que una vez se describió como ciclovías impracticables ahora se erige como una amenaza seria para la transitabilidad y seguridad de aquellos que inicialmente se suponía que debían beneficiarse de ellas. La falta de conectividad y razón de ser de estas ciclovías ha dejado a los usuarios sin la posibilidad de utilizarlas de manera segura, convirtiéndolas en una adición problemática al entorno urbano.</p> <p>Informante 11. Transportista.</p> <p>En la gestión anterior, se llevó a cabo la implementación de las ciclovías, pero con el tiempo, se constató que esta iniciativa no generó los resultados esperados. Por esta razón, la solicitud actual es orientada hacia la implementación de ciclovías que se enfoquen en la interconectividad de los distritos, con la esperanza de que esta nueva perspectiva pueda generar un reflejo más significativo y positivo en la movilidad urbana.</p> <p>Informante 12. Transportista.</p>
ANALISIS / INTERPRETACIÓN:	

En la perspectiva de evaluar el uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible, es decir, que generen espacios policéntricos que se articulan, que garantizan condiciones de accesibilidad al transporte público, además, promueven los procesos de peatonalización de calles; incluyendo la implementación de carriles de ciclovías que se articulan a corredores verdes, esto en el contexto de las ciclovías implementadas en una zona urbana de Chiclayo, haciendo un registro del proceso histórico de su implementación desde las percepciones de los informantes.

Así se tiene que todos los informantes reconocen, desde diferentes ángulos de análisis, que las ciclovías implementadas no respondieron a los enfoques de movilidad urbana sostenible. En detalle, sus principales observaciones a las ciclovías implementadas son las siguientes:

- Diseñadas e implementadas diseños técnicos no sostenibles, ni siquiera en el tiempo (temporales).
- Su diseño fue desarticulado, es decir, fuera del enfoque policéntrico, sin continuidad. No conectan nodos o centros priorizados por los ciudadanos, ya sea para acceso a servicios, desarrollo laboral, espacios de recreación, etc.
- No estuvieron integradas a ningún tipo de sistema de transporte.
- No se articularon a corredores verdes.
- No promovieron procesos de peatonalización de las calles.
- A esto se sumaría, la improvisación, su ubicación en zonas no adecuadas, uso de materiales de mala calidad y que su diseño no fue participativo.

CATEGORÍA 2.1.	Ciclovías existentes	
SUB CATEGORÍA 2.2.1.	Valoración: Evaluación de las ciclovías implementadas	
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES	
	1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS	



No existe ciclovías



Se han convertido en estacionamientos

No se tiene ciclovías en la ciudad actualmente así que no aportarían nada.

Informante 2. Funcionario público.

En Chiclayo no hay ciclovías por lo tanto no se podría saber que impacto podría haber, pero si se hace desde la teoría tendría un impacto muy positivo.

Informante 3. Funcionario público.

2. EXPERTOS

Actualmente, no están aportando a la ciudad. Las ciclovías que aún permanecen en la ciudad no están integradas a ningún tipo de red o sistema de ciclovías, y menos de sistema de transporte urbano. O sea, no se podría hablar de integralidad, ni de intermodalidad, por ejemplo, donde quizás gente que viene de otros distritos a Chiclayo pueda parar y dejar su bici y luego tomar el transporte público digamos. Entonces, no, al menos a la actualidad, no aportan ni eficiencia, ni en tiempo, ni en seguridad, ni en ningún aspecto las ciclovías que tenemos hasta ahora.

Informante 4: Expertos

Las calidad y utilidad de las ciclovías implementadas en nuestra ciudad no responden a las políticas globales, ni a los grandes objetivos que persiguen,



Se desplazan vehículos no autorizados



Se han convertido en basurales en diversos tramos



Ciclovía Paseo Yortuque. No planificadas para interconectar.

es decir, que las ciudades reduzcan sus emisiones y con ello coadyuven a mitigar el cambio climático. Y en este proceso, donde las formas de movilizarse deben variar a formas menos contaminantes y más saludables los ciudadanos asumen un rol protagónico. Lo hecho en la ciudad no ha transitado por esta ruta, no se integra a otras iniciativas como seguir peatonalizando calles, generar corredores verdes en la ciudad y desarrollar espacios policéntricos (para reducir los desplazamientos en áreas que se pueden cubrir caminando o en bicicleta). Es decir, solo se ha gastado dinero y se ha dado una pésima imagen de lo que es una ciclovía, ya que muchos lo consideran un obstáculo y no un beneficio para la ciudad, los ciudadanos y el planeta.

Informante 5: Expertos

3. USUARIOS

En la actualidad, las ciclovías han sido retiradas, dejando solo la existencia de la de la avenida Grau. A pesar de su presencia, estas rutas aportaban escasamente a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Sin embargo, la realidad es que las ciclovías han sido eliminadas por completo. La ausencia de estas

infraestructuras impide que brinden beneficios significativos, como mejorar la salud y proporcionar oportunidades recreativas para aquellos que buscan realizar actividades físicas, pasear con sus niños y disfrutar de momentos al aire libre.

Informante 7. Ciclista.

En la actualidad, la ausencia de ciclovías es evidente. A lo largo del tiempo, las opiniones respecto a estas rutas han dividido a la población en dos grupos: aquellos que se oponen y los que las respaldan. Quienes valoran positivamente las ciclovías, como el hablante, subrayan su importancia, especialmente para quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte. Durante la pandemia, el narrador ha observado un incremento en el número de personas optando por la bicicleta, encontrando seguridad en las ciclovías.

En consecuencia, la necesidad de reponer estas ciclovías es ahora imperativa. La experiencia personal del hablante destaca la relevancia de estas infraestructuras no solo para él, sino también para el orden y la mejora del caos en la ciudad. La valoración

de las ciclovías se fundamenta en la evidencia de su contribución positiva a la movilidad urbana y a la seguridad de quienes optan por este medio de transporte.

Informante 8. Ciclista.

4. TRANSPORTISTAS

En el presente, es innegable que las ciclovías no cumplen con las funciones para las cuales fueron concebidas. La realidad dista de la visión ideal en la que estas rutas facilitarían el uso de transportes limpios y saludables, como la bicicleta, permitiendo a los ciudadanos llegar a sus destinos en un tiempo razonable. La función primordial de las ciclovías, que es la de agilizar el desplazamiento de quienes optan por la bicicleta, se ha visto comprometida.

La visión ideal incluiría no solo un beneficio temporal para la salud de los usuarios, sino también una conectividad efectiva entre las ciclovías, evitando que estas se conviertan en trampas mortales para los ciclistas. En el pasado, estas expectativas no se han cumplido, y las ciclovías han quedado por debajo de su potencial, alejándose de la función inicialmente concebida y presentándose como un desafío en

	<p>lugar de una solución efectiva para la movilidad urbana.</p> <p>Informante 11. Transportista.</p> <p>En retrospectiva, la potencial excelencia de las ciclovías se ve opacada por la falta de un estudio previo antes de su implementación. Este descuido ha llevado a la retirada de algunas rutas o a su existencia fragmentada en tramos inconexos. La ausencia de un enfoque estructurado ha resultado en la carencia de respeto hacia estas infraestructuras, que a menudo carecen de un rumbo o sentido claro.</p> <p>Lo ideal, según la perspectiva pasada, sería que las ciclovías desempeñaran un papel crucial en la interconexión entre los distintos distritos y Chiclayo. Sin embargo, esta visión aún no ha sido realizada completamente, dejando espacio para la reflexión sobre cómo mejorar la planificación y ejecución de estas rutas para que puedan contribuir de manera efectiva al bienestar y movilidad de la comunidad.</p> <p>Informante 12. Transportista.</p>
<p>ANALISIS / INTERPRETACIÓN:</p>	
<p>Siguiendo la evaluación en el uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible, es decir, espacios policéntricos, accesibilidad al transporte público, implementación de carriles de ciclovías, implementación de corredores verdes y peatonalización de calles; para las ciclovías</p>	

implementadas en Chiclayo los informantes plantearon las siguientes observaciones:

- No aportan nada ya que no existen.
- Se han retirado o solo están por tramos, no tienen ni rumbo ni sentido.
- No aportan ni eficiencia, ni en tiempo, ni en seguridad, ni en ningún aspecto.
- No responden a las políticas globales, ni a los grandes objetivos que persiguen. Reducir la huella de carbono para mitigar el cambio climático.
- La experiencia de las ciclovías, ha dado una pésima imagen de lo que debería ser una ciclovía y muchos las perciben hoy como un obstáculo y no un beneficio para la ciudad, los ciudadanos y el planeta.
- Finalmente, desde una perspectiva inversa también se les evalúa no solo desde el problema, sino desde la necesidad: “Obviamente ahora necesito que se repongan esas ciclovías”.

Objetivo Especifico 3: Facilitar y consensuar un rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana sostenible en una zona urbana de Chiclayo.

CATEGORÍA 2.2.	Ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana sostenible
SUB CATEGORÍA 2.2.1.	Prospectiva: Aportes a un rediseño de las ciclovías
FUENTES GRÁFICAS Y/O DOCUMENTALES	FUENTES TESTIMONIALES
	1. FUNCIONARIOS PÚBLICOS
	Como se expresó anteriormente, la sugerencia fue clara: las ciclovías deberían haber sido instaladas junto a las acequias, aprovechando la ventaja de tener menos preocupaciones sobre el riego de las siembras cercanas. Este enfoque ofrece una solución más

Questionan a la Municipalidad de Chiclayo por el retro de ciclovías

Ciclistas exhortan a la alcaldesa Janet Cubas a priorizar proyecto de ciclovías permanentes. Millonaria obra es removida.

Desde el canal de WhatsApp de La República

Veneno 2024: ¿cuál es el pronóstico del Semanario tras la presencia de El Niño?
Línea 1 tendrá una nueva estación para interconexión con la Línea 2 del Metro



Municipalidad de Chiclayo comenzó con el retro de ciclovías de las pistas. Foto: Carlos Viquez / La República

Carlos Viquez Romano

A mediados del 2020, en pleno pico de la Covid-19, el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) anunció la implementación de ciclovías de emergencia**, una medida que se ejecutó en **Chiclayo** de la mano del exalcalde Marcos Gasco Amobas. Hoy, tres años después y luego de inversión de S/ 1,2 millones, activistas y ciclistas cuestionaron que la alcaldesa Janet Cubas Camariza haya decidido su retro por la mala situación de las pistas.

La República conversó con Francisco Higuerín Tenorio, **integrante de la Mesa Regional de Trabajo Pro Bici**, quien cuestionó **la decisión que ha tomado la municipalidad de Chiclayo**. En primer lugar, el activista dijo que la gestión de Janet Cubas debió haber realizado un análisis y estudio de cómo funcionaron las **ciclovías de emergencia** y empezar con un proyecto para ciclovías permanentes.

"En una reunión con la alcaldesa se pidió volver a reponer la ciclovía de la avenida Balta, pero ahora nos damos con la sorpresa del retro de toda la infraestructura. Si bien la reunión ocurrió antes de las lluvias y las ciclovías temporales tenían muchas deficiencias, decidir el retro de todo es un mensaje de que esto **no funciona**", expresó.

Las ciclovías aún se mantienen como una demanda, pero en un contexto de políticas y planes claros en el enfoque de movilidad urbana sostenible.

saludable y estéticamente agradable. Se destacó el ejemplo de Yortuque, donde una acequia coexiste con zonas verdes y una ciclovía, presentando un diseño que se considera altamente efectivo.

La propuesta abogaba por la implementación de ciclovías similares a lo largo de todas las acequias en Chiclayo y sus distritos circundantes, incluyendo Cois, así como los distritos de Pimentel, Santa Rosa, Monsefú y Puerto Eten. La visión pasada abogaba por integrar las ciclovías en estos entornos naturales, buscando mejorar la movilidad y la calidad de vida de la comunidad.

Informante 1. Funcionario público.

En el análisis retrospectivo, se subrayó la necesidad de integrar las ciclovías al sistema total de movilidad urbana. La propuesta enfatizaba la importancia de considerar aspectos como el origen y destino de los usuarios, así como su rango de edad, reconociendo al usuario principal como un factor clave. La visión pasada abogaba por un enfoque integral que sensibilizara a las instituciones involucradas, para generar una infraestructura ciclística que no solo se centrara en la línea de tránsito del vehículo, sino también en

	<p>los lugares de estacionamiento y el acceso a instituciones.</p> <p>Se enfatizaba la necesidad de que estas ciclovías fueran consideradas de manera permanente en el diseño urbano, alejándose de la noción de rutas temporales. Además, se sugería que la materialidad de estas infraestructuras no debería limitarse a condiciones plásticas, sino que podría explorarse la viabilidad de materiales más duraderos, como los metálicos. Este enfoque pasado proponía un cambio fundamental en la concepción y planificación de las ciclovías para asegurar su efectividad y permanencia en el entorno urbano.</p> <p>Informante 2. Funcionario público.</p>
	<h2>2. EXPERTOS</h2>
	<p>En el pasado, se hacía hincapié en la necesidad de que la planificación y ejecución de ciclovías se agenciaran y alinearan con las políticas nacionales existentes. La promoción activa para asegurar la implementación efectiva del Plan de Movilidad Urbana se posicionaba como una prioridad secundaria.</p> <p>Se destacaba el papel clave de la ciudadanía en este proceso. Tanto los actuales usuarios como los futuros debían asumir un rol vigilante, observando de cerca los</p>

acontecimientos en la ciudad y reclamando el espacio que les correspondía o debería pertenecerles. En el pasado, se señalaba la existencia de ejemplos tanto en Perú como en otras partes del mundo que evidenciaban los numerosos beneficios del uso de la bicicleta en aspectos como la salud, el medio ambiente, la economía y la educación. La ciudadanía, en este contexto, era instada a tomar un papel activo para impulsar el cambio hacia una movilidad más sostenible.

Informante 4: Expertos

En el pasado, se subrayaba la necesidad de implementar las ciclovías en el contexto de un proceso consensuado de movilidad urbana sostenible. Este proceso debía reflejar una visión compartida de cómo los habitantes de Chiclayo aspiraban movilizarse, dentro de un nuevo concepto de ciudad comprometida con la reducción de su huella de carbono.

La visión planteada buscaba transformarse en una cultura vial arraigada, promoviendo simultáneamente una cultura ambiental y un fuerte compromiso ciudadano. Se enfatizaba que las ciclovías no debían considerarse

como elementos aislados, sino como parte integral de un conjunto más amplio. Este conjunto incluía la redefinición de la ciudad mediante la creación de nodos o policentros, la priorización del transporte público sobre el individual, la implementación de corredores verdes y la peatonalización de ciertas áreas. Se argumentaba que una ciclovía, fuera de este marco más amplio, eventualmente sería percibida como una complicación en lugar de un acierto en la movilidad urbana.

Informante 5: Expertos

3. USUARIOS

Debe haber ciclovías para que se mejore la calidad de vida en el centro de la ciudad. Debería de haber. Nosotros en realidad estamos atrasados a nivel a nivel ciudad. Estamos atrasados porque ya hay una tendencia muy marcada en muchas ciudades del mundo donde se están haciendo cada vez más ciclovías y aquí en la ciudad de Chiclayo, en particular, nos estamos viendo más atrasados y eso está perjudicando la economía local.

Informante 7. Ciclista.

En el contexto actual, se resalta la necesidad de valorar y reponer las ciclovías, considerándolas como

	<p>estructuras permanentes. Se plantea que el material utilizado para su construcción debería ser seleccionado a través de la colaboración entre expertos y la opinión proporcionada por los ciclistas. En el pasado, esta perspectiva destacaba la importancia de una infraestructura ciclística duradera y adaptada a las necesidades y experiencias de quienes la utilizan.</p> <p>Informante 8. Ciclista.</p> <p>Para que se tenga éxito en las ciclovías en Lambayeque requería una colaboración efectiva entre las tres municipalidades: José Leonardo Ortiz, Chiclayo y La Victoria. Se abogaba por la necesidad de trabajar en conjunto para establecer una ruta segura que conectara de manera efectiva estos distritos. Se enfatizaba que la verdadera importancia residía en la construcción de una conectividad integral que facilitara el uso seguro y continuo de las ciclovías en la región</p> <p>Informante 10. Ciclista.</p>
	<p>4. TRANSPORTISTAS</p>
	<p>En primer lugar, tiene que ser socializadas con los principales actores que son los ciclistas, que sé que no han tenido conocimiento. En</p>

	<p>segundo lugar, que sean socializados también con el actor secundario, que en este caso es el transportista; para que puedan ver los lugares adecuados para estas ciclovías, que sean vías adecuadas para las ciclovías.</p> <p>Informante 11. Transportista.</p> <p>La aspiración expresada era la visualización de ciclovías interconectadas entre los distritos, proporcionando un entorno seguro para los ciclistas. Se abogaba por la necesidad de que las autoridades de turno promovieran el deporte con mayor frecuencia, buscando así que los ciclistas se sintieran valorados. La expectativa destacaba la importancia de no solo establecer infraestructuras ciclísticas, sino también de crear un ambiente propicio y de apoyo por parte de las autoridades para fomentar la práctica del ciclismo como una actividad valorada y segura.</p> <p>Informante 12. Transportista.</p>
<p>ANALISIS / INTERPRETACIÓN:</p>	
<p>En la perspectiva de evaluar el uso de los principios de la planificación para la movilidad urbana sostenible, es decir, que generen espacios policéntricos que se articulan, que garantizan condiciones de accesibilidad al transporte público, además, promueven los procesos de peatonalización de calles; incluyendo la implementación de carriles de ciclovías que se articulan a corredores verdes, esto en el contexto de las ciclovías implementadas en una zona urbana de</p>	

Chiclayo, haciendo un registro del proceso histórico de su implementación desde las percepciones de los informantes.

En cuanto a las percepciones de los informantes, en cuanto a la categoría relacionada a un rediseño prospectivo de las ciclovías con enfoque de sostenibilidad urbana sostenible en una zona urbana de Chiclayo, se tiene que en síntesis proponen un conjunto de condiciones o características a tener en cuenta, en la posibilidad de tener nuevas ciclovías en la ciudad, entre ellas las siguientes:

- Debería alinearse a las políticas globales y nacionales existentes.
- Debería implementarse en el marco de un proceso consensuado de movilidad urbana sostenible, que recoja una visión común de cómo los chiclayanos aspiramos movilizarnos, en un nuevo concepto de ciudad responsable con su huella de carbono.
- Debería integrar a la ciudadanía como actor clave.
- Debería ser parte de un cambio cultural: cultura vial, cultura ambiental y compromiso ciudadano.
- Debería tener como finalidad última mejorar la calidad de vida en la ciudad.
- Debería integrarse a un sistema de movilidad urbana sostenible de la ciudad.
- Debería ser parte de un proceso de cambios, en torno a una nueva visión de movilidad, que incluyan una redefinición de la ciudad con nodos o policentros, con priorización del transporte público al individual, con corredores verdes y con peatonalización.
- Debería promover prioritariamente la conectividad en sus rutas, por lo que sería tarea de los tres municipios que constituyen la ciudad: Chiclayo, José Leonardo Ortiz y La Victoria.
- Una vez logrados los planes de movilidad y los proyectos de ciclovías deberían ser socializadas con los principales actores que son los ciclistas y los transportistas.
- Deberían promover la seguridad de sus usuarios.
- Debería contar con la asistencia o asesoría de expertos.

- Debería ser de buena calidad los materiales de las infraestructuras que garanticen su durabilidad.
- Y finalmente, las ciclovías se deberían reponer y ya de manera permanente.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS POR EXPERTOS

Nº		Claridad ¹				Coherencia ²				Relevancia ³				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
	Políticas públicas para la gestión de ciclovías													
01	¿Conoce Usted las políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no
02	¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no
03	¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?												X	
04	¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?												X	
05	¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?												X	
06	¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?												X	
	¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?												X	
	Ciclovías													
01	¿Conoce sobre las ciclovías implementadas en su ciudad?												X	
02	¿Conoce o ha participado en los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no
03	¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?												X	
04	¿Cree que las ciclovías actuales contribuyen a tener una ciudad más sostenible?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **OBLITAS MANAY**
Nombres **CARLOS ALEXIS**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Numero de Documento de Identidad **72460056**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C.**
Rector **TANTALEAN RODRIGUEZ JEANNETTE CECILIA**
Secretario General **LOMPARTE ROSALES ROSA JULIANA**
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**
Denominación **Maestro en Gestión Pública**
Fecha de Expedición **12/06/2023**
Resolución/Acta **0352-2023-UCV**
Diploma **052-207073**
Fecha Matrícula **05/04/2021**
Fecha Egreso **31/01/2023**

Fecha de emisión de la constancia:
12 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001601182



Firmado digitalmente por:
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION
SUPERIOR UNIVERSITARIA

Motivo: Servidor de
Agente automatizado.

Fecha: 12/12/2023 15:30:04-0500

ROLANDO RUIZ LLATANCE
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu (www.sunedu.gob.pe), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS POR EXPERTOS

Nº		Claridad ¹				Coherencia ²				Relevancia ³				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
	Políticas públicas para la gestión de ciclovías													
01	¿Conoce Usted las políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no
02	¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no
03	¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?												X	
04	¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?												X	
05	¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?												X	
06	¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?												X	
	¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?												X	
	Ciclovías													
01	¿Conoce sobre las ciclovías implementadas en su ciudad?												X	
02	¿Conoce o ha participado en los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no
03	¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?												X	
04	¿Cree que las ciclovías actuales contribuyen a tener una ciudad más sostenible?									X				Abrir la pregunta, para evitar el sí o no



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **ORDERIQUE PACHERRES**
Nombres **CARLOS ALBERTO**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Numero de Documento de Identidad **47463601**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C.**
Rector **LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION**
Secretario General **LOMPARTE ROSALES ROSA JULIANA**
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**
Denominación **MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**
Fecha de Expedición **21/04/21**
Resolución/Acta **0204-2021-UCV**
Diploma **052-109858**
Fecha Matrícula **02/09/2019**
Fecha Egreso **17/01/2021**

Fecha de emisión de la constancia:
12 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001601229



Firmado digitalmente por:
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION
SUPERIOR UNIVERSITARIA
Motivo: Servidor de
Agente automatizado.

Fecha: 12/12/2023 15:51:37-0500

ROLANDO RUIZ LLATANCE
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu (www.sunedu.gob.pe), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS POR EXPERTOS

Nº	Políticas públicas para la gestión de ciclovías	Claridad ¹				Coherencia ²				Relevancia ³				Observaciones/ Recomendaciones
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
01	¿Conoce Usted las políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte en su ciudad?			X			X						X	Pregunta cerrada. Sería mejor. Explique sobre las políticas/reglamentos/normas que conoce que regulan...
02	¿Ha participado o escuchado a alguien que ha participado en la formulación de políticas / Reglamentos / Normas que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en su ciudad?			X			X						X	De igual manera abrir la pregunta
03	¿Qué ideas o sugerencias propondría para políticas públicas locales a favor de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible?				X			X					X	
04	¿Cómo definiría la situación de la movilidad / transporte (cualquiera sea el medio) en su ciudad?				X			X					X	
05	¿Qué condiciones básicas serían necesaria considerar en una planificación urbana que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible?				X			X					X	
06	¿Cuáles cree podrían ser las alternativas para mejorar las condiciones de movilidad y con impactos positivos en la calidad de vida en la ciudad?				X			X					X	
	¿Cuál cree son los impactos de la situación de la movilidad / transporte en la calidad de vida en la ciudad?				X			X					X	
Nº	Ciclovías													
01	¿Conoce sobre las ciclovías implementadas en su ciudad?				X			X					X	
02	¿Conoce o ha participado en los procesos de diseño de las ciclovías en su ciudad?			X				X					X	Abrir la pregunta
03	¿Cómo valora la calidad y/o utilidad de las ciclovías en su ciudad?				X			X					X	
04	¿Cree que las ciclovías actuales contribuyen a tener una ciudad más sostenible?			X				X					X	¿Cómo las ciclovías



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del Ejecutivo de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **GASTELO SALAZAR**
Nombres **PAMELLA VANESSA**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Numero de Documento de Identidad **46222472**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C.**
Rector **LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION**
Secretario General **LOMPARTE ROSALES ROSA JULIANA**
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**
Denominación **MAESTRA EN GESTIÓN PÚBLICA**
Fecha de Expedición **21/04/21**
Resolución/Acta **0204-2021-UCV**
Diploma **052-109845**
Fecha Matrícula **02/09/2019**
Fecha Egreso **17/01/2021**

Fecha de emisión de la constancia:
12 de Diciembre de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001601221



Firmado digitalmente por:
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE EDUCACION
SUPERIOR UNIVERSITARIA
Motivo: Servidor de
Agente automatizado.
Fecha: 12/12/2023 15:49:03-0500

ROLANDO RUIZ LLATANCE
EJECUTIVO

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu (www.sunedu.gob.pe), utilizando lectora de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 – Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE CHICLAYO

GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

Chiclayo, 18 de diciembre de 2023.

OFICIO N ° 012 -2024-MPCH-GRR.HH.

Señor Dr.

JUAN PABLO MURO MORENO.

Jefe de la Escuela de Posgrado.

Universidad Cesar Vallejo — Campus Chiclayo.

Presente.-

REF. Carta SIN^o.- Reg. N° 630279-2024-SISGEDO.

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, para expresarle mi saludo cordial a nombre de la Gerencia de Recursos Humanos de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, y en atención al documento de la referencia, debo indicarle que, se autoriza a la Estudiante Srta. **MIRIAM MAYARIBE VASQUEZ MATTA**, para que realicen su Trabajo de Investigación denominado "Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo"; al respecto debo indicarle que, esta Gerencia autoriza la aplicación de encuestas y/o cuestionarios para su Proyecto de Investigación, siendo potestad del trabajador municipal colaborar con dicha encuesta. Asimismo, deberán informar respecto a los avances del referido Proyecto.

Es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi consideración.

1460503-630279

Cc
Archivo

Atentamente,

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO
GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS

Abog. Jesús Aticia Fernández Palomino
GERENTE



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, SALAZAR CABREJOS ROSA ELIANA, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, asesor de Tesis titulada: "Políticas públicas para la gestión de ciclovías en una zona urbana de Chiclayo", cuyo autor es VASQUEZ MATTA MIRIAM MAYARIBE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

CHICLAYO, 30 de Diciembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
SALAZAR CABREJOS ROSA ELIANA DNI: 41661370 ORCID: 0000-0002-1144-2037	Firmado electrónicamente por: SCABREJOSRE el 06-01-2024 12:08:15

Código documento Trilce: TRI - 0713435