



## INTRODUCCIÓN

1. El presente informe contiene información relacionada al derecho a la movilidad interna en el país, y comprende los aspectos del estado del transporte público urbano, dificultades de producción y abastecimiento de combustibles, uso de la bicicleta como medio de transporte, detenciones arbitrarias a usuarios de bicicleta e incidentes viales que involucran a trabajadores móviles digitales y aquellos ciudadanos y ciudadanas que utilizan la bicicleta como solución de movilidad ante la emergencia, así mismo busca dar contexto acerca de las afectaciones diferenciadas a mujeres y niñas en su acceso a la calle. Los datos acá aportados provienen de un monitoreo de medios y análisis legal que recopilamos en nuestro informe “Derecho humano a la movilidad en Venezuela: 2020” así como información obtenida en instancias de investigación de campo documental y procesos de auditoría urbana participativa, específicamente en el Distrito Capital.
2. En este sentido entendemos el derecho a la movilidad como un derecho humano fundamental que nos habilita al goce y ejercicio de otros derechos y cuya garantía recae en los gobiernos nacionales, estatales y locales, procurando su ejercicio y disfrute seguro para todas las personas sin discriminación, y apuntando a la sostenibilidad y accesibilidad universal de todos los ciudadanos y ciudadanas independientemente de su clase, sexo, género o capacidad.

## CONTEXTO PAÍS

3. El surgimiento de la pandemia de COVID-19 ha agravado aún más las condiciones de vida de los venezolanos. El gobierno nacional, como medida preventiva del virus, decretó desde el mes de marzo 2020 un “estado de emergencia” que ordena a los ciudadanos a permanecer en cuarentena estricta. Dicho decreto, dictado originalmente por 30 días, ha sido extendido ya en siete ocasiones; afectando en cada una de ellas el derecho a la libertad de tránsito dispuesto en el artículo 50 de la Constitución de la República.
4. Organizaciones como Transparencia Internacional (2020) sugieren que el estado de emergencia ha sido de alta conveniencia para las autoridades de gobierno, quienes enfrentan, entre muchos desafíos, un severo problema de producción y distribución de gasolina. De hecho, el 89% de los ciudadanos denuncian que en sus estados no existe disponibilidad de combustible, según la Encuesta Nacional de Impacto sobre el COVID-19, realizada por expertos elegidos por la Asamblea Nacional. Dicho escenario ha generado una alta agitación social, propiciando el escalamiento de protestas por la escasez de combustible a lo largo de todo el país debido al impacto que este tiene para la prestación de servicios, incluso esenciales y priorizados, y para el goce efectivo de derechos básicos como la salud, la justicia, alimentación, la educación, entre otros (OCHA, 2020). Hasta la fecha, a estas condiciones se le suman el mantenimiento de limitaciones de la movilidad entre municipios y estados, manteniéndose las restricciones de movilidad 7x7, que implican la prohibición de movimiento alternativamente cada 7 días.
5. A este contexto se le agrega la disminución del parque automotor en Venezuela. De acuerdo a una investigación de Efecto Cocuyo, en el año 2011 circulaban en Caracas 25.000 unidades de transporte público y para el año 2021 se contabilizan solo 3.000. Estos datos reflejan la desarticulación del sistema de transporte público y explican la desaparición de más de la mitad de las 835 rutas de transporte en la región metropolitana, así como la desaparición de las organizaciones de transporte



municipales, intermunicipales y suburbanas que deberían abastecer a 17 municipios, más de 3 millones de usuarios y cubriendo una extensión territorial de más de 5.179 km<sup>2</sup>, de acuerdo a datos del “Plan de movilidad para la región metropolitana de Caracas”.

6. A esta particular condición de trabajo para los transportistas, se les suma la reubicación de puntos de abastecimiento reducidos para el gasoil, donde se ven obligados a hacer colas por abastecimiento de hasta un día. El abastecimiento en estas condiciones alcanza para uno o dos días de trabajo y ha llevado a muchos trabajadores del transporte a revender el combustible en vista de que ganan mucho más que transportando pasajeros sin los riesgos de contagio. Desde el decreto de Emergencia, transportistas comentan que en vista de la falta de efectivo para costear el pasaje, algunos pasajeros han optado por el intercambio de alimentos para poder trasladarse. El pasaje en el Distrito Capital representa aproximadamente 0.20 centavos de dólar, por lo que para poder costear solo un viaje de ida, los pasajeros deben trasladarse hasta dos días seguidos al banco para poder obtener el efectivo necesario. Desde el año 2017 Venezuela se encuentra en una situación hiperinflación agravada acumulando una cifra para el año 2021 del 264,8%, sumado a la devaluación del bolívar y falta de efectivo lo que dificulta el pago del transporte público para los usuarios y el debido mantenimiento de las unidades por parte de los transportistas.
7. La falta de transporte y opciones de movilidad urbana, termina obligando a las personas a usar formas de movilidad inseguras como lo son los camiones, o las denominadas perreras, situación que se ha agravado debido a la pandemia por Covid-19. Estas denominadas “Perreras de la muerte” por la condición insegura en la que trasladan a los pasajeros, relevan a los autobuses convirtiéndose en ocasiones la única opción de movilidad. Según datos de la asamblea nacional electa en 2015, estos camiones de carga han dejado 55 muertos y 275 personas heridas.
8. La EHC ha dejado en inmovilidad a la mayoría del país, y esta ha tenido efectos en el contagio del virus covid-19. De acuerdo con los informes de movilidad local de google, al finales del 2020, la movilidad de Venezuela refleja disminuciones medibles en decenas de puntos porcentuales en relación con febrero del 2020, mientras que en países como Argentina, la reducción de la movilidad después de decretada la cuarentena por el COVID-19 se mide por los miles de puntos porcentuales. Esto deja en claro las condiciones de inmovilidad a las cuales se encontraba la población Venezolana por consecuencia de EHC y antes del decreto de emergencia sanitaria.
9. A raíz de todo lo dicho ha brotado un fenómeno de particular interés para este informe: el uso de bicicletas como medio de movilidad cotidiana. Si bien los orígenes del movimiento del ciclismo urbano en Venezuela se remontan al 2010/2011, la agudización de la EHC y el precio del combustible que sobrepasa los 20 dólares americanos por litro en el mercado negro, han hecho que muchos ciudadanos empleen la bicicleta como única alternativa para resolver sus necesidades diarias.
10. La utilización de la bicicleta ha devenido también en una forma de emprendimiento y sostén familiar. En muchas ciudades del territorio venezolano han emergido pequeñas organizaciones de ciclistas que pedalean por ingresos adicionales llevando entregas de diversa índole, tal como “Bicidelivery” y “Pink Delivery” en Caracas o “Bikexpress” en Barquisimeto. A este grupo de trabajadores se les ha catalogado como trabajadores móviles digitales y enfrentan, paralelamente a los retos de vida en el país, condiciones

laborales dignas de ser revisadas por las organizaciones encargadas de resguardar los derechos al trabajo.

11. La Organización Mundial de la Salud ha dado su visto bueno a esta elección de transporte durante la pandemia, clasificándolo como un vehículo saludable y amigable con la prevención de contagios, así como con el medio ambiente. No obstante, la acogida del gobierno venezolano no ha sido igual. Por ejemplo, en Aragua, la Gaceta Regional 493 de julio del año 2020 estableció limitaciones excepcionales transporte público autorizado para la circulación. Bajo esa premisa, las autoridades estatales han detenido a más de 100 ciclistas en Maracay; quienes enfrentan en ocasiones que les decomisen sus bienes. Por otra parte, cabe destacar que la Bicicleta no escapa de la dinámica económica por la que pasa el país, perdiendo un porcentaje importante como vehículo de uso particular del hogar, reduciéndose de 26,3% a 11,9% del año 2001 al 2011. Ya para el año 2014 la Cámara Venezolana de la industria de la bicicleta se declaraba cerca de la quiebra técnica por no contar ni con el 10% de las divisas necesarias para funcionar en el año.
12. Además de lo presentado en páginas anteriores, la ciudadanía venezolana ha encontrado grandes trabas en el ejercicio del derecho a la movilidad voluntaria y urbana, presentándose como una de ellas las detenciones arbitrarias a usuarias y usuarios de la bicicleta como vehículo de transporte. En nuestro informe hemos recopilado algunos testimonios ocurridos durante el año 2020.

### Testimonios

13. **Reporta Neudy Monsalve de Mérida:** “A la altura del centro comercial las tapias, pie del llano, y frente al aeropuerto donde tienen su oficina de o centro de operaciones de la **policía municipal**, comenzaron a detener personas en sus bicicletas y llevarlas al comando, para multarlas o detenerlas allí de dos a cuatro o más horas, dándoles una charlas, diciéndoles por qué no deben andar en bicicleta”. Otro día detuvieron a 14 personas en bicicleta, en grupos diferentes. En ninguna ley de tránsito dice que la persona será detenida y mucho menos su vehículo, menos que menos si es un vehículo a tracción de sangre, les dijeron váyanse y vuelvan mañana por sus bicicletas. En la salida de la ciudad de Mérida en la parte norte la **PNB** durante la cuarentena radical no ha permitido el paso de ciclistas, los devuelven, pero no fueron detenidos, pero igual hay discriminación porque las unidades de transporte van a reventar, con la escases de combustible todo se hace muy complicado.”
14. **Reporta Poll Izaza de Caracas:** “Me sucedió en el mes de septiembre del 2020. Yo venía llegando a mi casa en la Plaza la Concordia, en bicicleta, no traía el tapabocas ese día, a las seis de la tarde me interceptan dos motos con dos parrilleros en cada moto es decir cuatro personas, estaban encapuchados, me comienzan a gritar, que me van a caer a golpes que porque no tengo el tapaboca, me dicen que estoy detenido, yo les digo que no entiendo, y ellos me dicen te montas en el camión cuando volteo se estaba estacionando un camión de la **policía** y ya había gente allí los policías que eran uniformados a diferencia de estos que no estaban uniformados, estaban vestidos como civiles cuando subo veo que había unas seis personas ahí, me comienzo a preocupar porque yo no tenía tapabocas había un poco de gente y todo el mundo bastante asustado y yo también porque no tenía protección y lo que pensaba era que me podían contagiar. Una vez me subí, seguimos unas cuadas por la plaza, y empiezan a detener a otras personas, pero a estas si las violentan las agarran por la ropa como si fueran una bolsa de basura y las tiran en el camión, éramos como 17

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

15. **Reporta: Jorge hurtado de Valencia:** “Tomamos la vía de la comandancia de la policía por qué íbamos a ver la catedral de San José, cuando íbamos por el puente teníamos que ir todos apretaditos para pasar en ese momento venía una patrulla de la policía y nos tocó la corneta durísimo, cuando nos pasó dijo que nos paráramos, se atravesaron tres policías nos dijeron que fueron a la comandancia nos tuvieron 45 minutos en una charla, nos retuvieron ahí, luego nos dejaron ir, y en ese tiempo estaba de director Pedro el nos dió la charla, nosotros seguimos nuestro camino y eso fue todo”
16. Estos reportes dejan en evidencia la sistemática y ampliamente difundida práctica de violaciones al derecho a la movilidad, reflejando un patrón de uso desproporcionado de la fuerza y de detenciones arbitrarias por parte de la Policía Nacional Bolivariana y Guardia Nacional. Al día de hoy, estos dos entes policiales son los encargados de la gestión de las alcabalas que se mantienen operativas especialmente en las semanas de “cuarentena radical”, por lo que estos patrones afectan también a propietarios de vehículos privados y transportistas públicos. De acuerdo a nuestra investigación, hallamos que las prácticas de arbitrariedad aumentan en aquellos estados y municipios donde se les ha impuesto a los gobiernos de oposición “protectores” o instituciones de poder con competencias designadas por el Ejecutivo, propiciando la desarticulación y poca coherencia en las políticas de seguridad ciudadana, como es el caso de Mérida y Caracas.
17. Respecto a las condiciones de seguridad vial para los y las ciclistas urbanas, encontramos un aumento en la fatalidad de incidentes viales. De acuerdo a un monitoreo de medios para el 2020 registramos más de 16 incidentes fatales por arrollamiento a ciclistas debido a la ausencia de infraestructura y conciencia vial.
18. Según cifras de la ENCOVI 2019 (Encuesta de Condiciones de Vida 2019-20) el 44% de la población mayor de quince (15) años en el país es económicamente inactiva. La encuesta refiere que el 49% de esa inactividad se debe a las actividades asociadas con el cuidado del hogar. La categoría “inactiva” encubre una cantidad significativa de trabajo no remunerado que implica una serie de desplazamientos en el territorio para la obtención de recursos y sostenimiento de las cargas familiares. Un dato reciente muestra que las niñas adolescentes dedican 15 horas al día a labores de cuidado (Rosa Paredes, 2020). En este sentido, los pocos análisis que se han hecho en relación con las cargas de cuidado dentro del país, sitúan a las mujeres y niñas en una situación particular de desventaja: si no se comprende la dimensión invisible que implica el mantenimiento y reproducción de la vida, las respuestas tanto de los gobiernos



nacionales y locales, como de las agencias de cooperación, no serán suficientes, esto también incluye las respuestas que desde el ámbito de la movilidad y el transporte público vamos a necesitar, en un contexto de crisis de gasolina y una pérdida del parque automotor de más del 80%, que sitúa a mujeres y niñas en vulnerabilidad respecto a sus opciones educativas y profesionales, así como al acceso a la justicia, pues esta crisis ha puesto de manifiesto cómo incluidas las patrullas policiales se ven incapacitadas de dar respuesta a situaciones donde hay denuncias de violencia gracias a no tener combustible, como han denunciado desde la organización Mulier.

### **Recomendaciones.**

- Subsanan la falta de políticas públicas en torno al derecho humano a la movilidad, priorizando el espacio vial en la siguiente escala: a) Peatones, en especial a personas con discapacidad. b) Ciclistas. c) Usuarios del servicio. d) Transporte de carga. e) Modos individuales públicos. f) Motociclista. g) Otros modos particulares.
- Encaminar las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, analizando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer las necesidades de las generaciones futuras.
- Fomentar la oferta multimodal de servicios de transporte en buen estado y priorizar en las cadenas de distribución de combustible el acceso prioritario, así como el abastecimiento local de gasoil, especialmente para las rutas interurbanas.
- Fomentar el acceso y uso a la bicicleta como un medio de transporte alternativo y sustentable, contemplando en los planes de respuesta humanitaria alianzas con el World Bicycle Relief y refinanciamiento a la Cámara Venezolana de la Industria de Bicicletas y Afines.
- Instar al estado Venezolano a tomar medidas para que la Policía Nacional Bolivariana y otros cuerpos policiales resguarden y respeten el derecho humano a la movilidad de los venezolanos. Protegiendo la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes.
- Promover una cultura de seguridad vial orientada a los distintos modos de viaje que provoque un cambio en las percepciones, las actitudes y los comportamientos. Además de pautas de convivencia y respeto entre los ciudadanos durante y post COVID-19.
- Priorizar la generación de ciclovías de emergencia o temporales para que permitan la incorporación segura de más ciclistas a la vía pública.

### **Referencias**

1. Asamblea Nacional Constituyente. 1999. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Véase en: [https://www.oas.org/dil/esp/constitucion\\_venezuela.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/constitucion_venezuela.pdf)
2. Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo <https://www.dicc.hegoa.ehu.eus/listar/mostrar/85>
3. Transparencia Internacional. 2020. Cuarentena, ¿Aislamiento social como anillo al dedo? Véase en: <https://transparencia.org.ve/project/cuarentena-aislamiento-social-como-anillo-al-dedo/>

4. Scribd. 2020. GACETA-DECRETO-ESTADO DE ALARMA-12-05-2020-GOE-6.535. Véase en: [https://es.scribd.com/document/461429132/GACETA-DECRETO-ESTADO-DE-ALARMA-12-05-2020-GOE-6535-1-pdf#from\\_embed](https://es.scribd.com/document/461429132/GACETA-DECRETO-ESTADO-DE-ALARMA-12-05-2020-GOE-6535-1-pdf#from_embed)
5. Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo <https://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/85>
6. El Mundo. 2020. La falta de gasolina provoca protestas y revienta la cuarentena en Venezuela. Véase en: <https://www.elmundo.es/internacional/2020/04/17/5e9843cbfdddf2c848b4591.html>
7. RunRunEs. 2020. Bicidelivery: Sobrevivir en Pandemia Pedaleando. Véase en: <https://runrun.es/rr-es-plus/419637/bicidelivery-sobrevivir-en-pandemia-pedaleando/>
8. Organización Panamericana de la Salud - Organización Mundial de la Salud. 2020. La bicicleta, movilización segura y saludable en tiempos de COVID-19. Véase en: <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>
9. Perreras de la muerte. Perreras de la muerte [https://www.abc.es/internacional/abci-perreras-muerte-relevan-autobuses-venezuela-201807240317\\_noticia.html](https://www.abc.es/internacional/abci-perreras-muerte-relevan-autobuses-venezuela-201807240317_noticia.html)  
[https://www.abc.es/internacional/abci-perreras-muerte-relevan-autobuses-venezuela-201807240317\\_noticia.html](https://www.abc.es/internacional/abci-perreras-muerte-relevan-autobuses-venezuela-201807240317_noticia.html)
10. Ciudad MCY. 2020. El Gobierno Bolivariano de Aragua publicó en Gaceta Extraordinaria Medidas para el Cumplimiento de la Cuarentena Radical. Véase en: <http://ciudadmcy.info.ve/?p=111429>
11. El Estimulo. 2020. Prohibidas las bicicletas, policía detiene a ciclistas en Maracay. Véase en: <https://elestimulo.com/prohibidas-las-bicicletas-policia-detiene-a-ciclistas-en-maracay/>
12. Fridole Ballén Duque, “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, Prolegómenos: Derechos y Valores, Bogotá, año X, núm. 20, julio-diciembre de 2007, p. 170.
13. Plan de Movilidad para la región metropolitana de Caracas <https://docplayer.es/2486362-Plan-de-movilidad-para-la-region-metropolitana-de-caracas-la-suma-de-soluciones-para-caracas.html>
14. Propuestas para la instalación de ciclovías emergentes en la ciudad de Caracas. <https://resonalia.org/wp-content/uploads/2021/06/Ciclovias-Caracas.pdf>
15. Propuestas para la instalación de ciclovías emergentes en Valencia. <https://resonalia.org/wp-content/uploads/2021/06/Propuestas-de-ciclovias-para-Valencia.pdf>
16. Índice de la inflación en Venezuela [IPC de Venezuela 2021 | datosmacro.com](https://datosmacro.com)
17. Google LLC "Google COVID-19 Community Mobility Reports". <https://www.google.com/covid19/mobility/> Accessed: <date>.
18. Venezuela es el único país de América Latina que registra un descenso abrupto en la disponibilidad de billetes. [El shock del efectivo en Venezuela: un especial de Prodavinci](#)
19. El tiempo que dedican las mujeres al cuidado familiar y su impacto en la pobreza de los hogares. (2020, agosto 26). Asociación Venezolana para una Educación Sexual Alternativa. <https://avesa.blog/2020/08/26/el-tiempo-que-dedican-las-mujeres-al-cuidado-familiar-y-su-impacto-en-la-pobreza-de-los-hogares/>