



BICIRUTA
502
GUATEMALA



BICIRUTA
502
ANTEPROYECTO
SACATEPÉQUEZ

A map of Mexico with the state of Zacatecas highlighted in red. The rest of the map is in a light beige color. The text is overlaid on the right side of the map.

**EN
SACATEPÉQUEZ
INICIA
UN NUEVO
MODELO
DE MOVILIDAD
Y TURISMO
PARA TODA
LA REGIÓN**

BICIRUTA

GUATEMALA	502
EL SALVADOR	503
HONDURAS	504
NICARAGUA	505
COSTA RICA	506
PANAMÁ	507



**Para Guatemala y
Centroamérica**

Diseño y planificación: Arq. Manfredo Corado

Supervisión: Arq. Jeanne Samayoa

Ubicación de parques y gestión de Bicicultura: Milthon Cárdenas

Diseño Gráfico: Mario Cuevas

Visión e Inteligencia Colectiva: Emilio Méndez

Coordinador de Sector Público: Luis Ruano

An aerial photograph of a person riding a bicycle across a narrow wooden bridge over a river. The bridge is made of wooden planks and is surrounded by dense, lush green forest. The water in the river is dark and reflects the surrounding trees. In the foreground, there are large, vibrant green palm fronds. The overall scene is peaceful and scenic, highlighting the natural beauty of Guatemala.

**Conectar Guatemala
es posible**



Conectar Antigua
con
Ciudad Vieja,
Jocotenango
y Pastores



**Conectar el Pasado
con el Futuro**



Conectar las generaciones



Conectar a
los guatemaltecos







**Conectar todas
las regiones,
desde lo local
a lo nacional**



**Conectar con
la BiciRuta502
a toda Guatemala,**

**uno de los 20 países
más mega biodiversos
del planeta**

A large group of people is gathered in a grassy field in a forested area. The people are standing in a loose circle, some facing each other, suggesting a community meeting or activity. The background features a dense forest of tall trees and a large, forested mountain under a cloudy sky. The overall scene is outdoors and natural.

**Activar la
Inteligencia Colectiva
para conectar los puntos
y unir a Guatemala**

ÍNDICE

- 1 | ¿Qué es BiciRuta502?
- 2 | Preparando las condiciones (apropiadas)
- 3 | Regeneración Económica, Movilidad y Turismo
- 4 | Inspiración y Referentes
- 5 | El Anteproyecto, la Primera Fase, nace en Sacatepéquez
- 6 | Comunicación



¿QUÉ ES BICIRUTA502?

- 1a. El sueño
- 1b. Los objetivos
- 1c. Las oportunidades
- 1d. Los beneficios
- 1e. Los grandes retos
- 1f. El primer paso



PREPARANDO LAS CONDICIONES APROPIADAS

- 2a. La Pandemia como el detonador
- 2b. Una visión potente, clara y envolvente
- 2c. Nemawashi
- 2d. Activando la Inteligencia Colectiva
- 2e. Construyendo la cultura del biciturismo
- 2f. Educación Vial



REGENERACIÓN ECONOMICA, MOVILIDAD Y TURISMO

- 3a. Ejercicios de Urbanismo táctico
- 3b. Regeneración desde el Territorio
- 3c. Regeneración desde la Salud
- 3d. Regeneración desde el Turismo
- 3f. Regeneración desde la Economía



INSPIRACIÓN Y REFERENTES

- 4a. Progetto Vento Italia (Conectando VENecia-TOrino)
- 4b. Mobile 2020 (Manual europeo para conectar ciudades)
- 4c. conectar ciudades)
- 4d. Dutch Embassy of Cycling
- 4e. ODS 2030 (Objetivos de Desarrollo Sostenible)

CONTENIDO



EL ANTEPROYECTO LA PRIMERA FASE, NACE EN SACATEPÉQUEZ

5a. Conectar los Puntos

Cultura	Trabajo
Patrimonio	Industria
Educación	Servicios
Salud	Ocio
Comercio	

5b. Plan Maestro Circuitos Integrados

5c. Línea 1: Movilidad Económica

5d. Línea 2: Turismo y re activación económica

5e. Línea 3: Ruta Escénica

5f. Estacionamientos

5g. Detalles de señalización



COMUNICACIÓN

6a. Diseño

6b. Estrategia

6c. El Documental BiciRuta502 en salas de cine

6d. Redes Sociales

6e. Medios

6f. Replicadores



¿Qué es BiciRuta 502?

- 1a El sueño
- 1b Los objetivos
- 1c Las oportunidades
- 1d Los beneficios
- 1e Los grandes retos
- 1f El primer paso



1A. EL SUEÑO

BiciRuta 502 es un proyecto nacional que nos permite unir los puntos para conectar a Guatemala, a través de una nueva movilidad: una infraestructura ligera dedicada a la bicicleta.

Al recorrer el país en bicicleta, sea para llegar al trabajo o por placer, guatemaltecos y visitantes redescubriremos Guatemala desde una nueva narrativa, que nos permite valorar la biodiversidad y la riqueza cultural, gastronómica, y creativa de las diferentes regiones de nuestro territorio.

BiciRuta 502 nos permite viajar de otro modo, a otro ritmo, despertando los sentidos. Percibiendo el clima, los olores y los colores del paisaje. Promoviendo el contacto más cercano con las comunidades y su gente. Permittiéndonos disfrutar de las experiencias y aventuras únicas que ofrece cada lugar.

Este proyecto de nación, no solo nos permite vivir Guatemala desde su esencia. Nos ofrece una movilidad sostenible y nos permite ser actores clave para reactivar la economía local y el turismo comunitario, que han sido fuertemente golpeados después de la crisis económica y de salud de los últimos dos años.

Además de todo esto, BiciRuta 502, es también una ruta para potenciar el desarrollo humano, económico y ambiental del país. Representa una oportunidad factible para promover el desarrollo integral y sustentable de Guatemala, desde el espacio local y comunitario, trabajando de manera colaborativa, valorando la riqueza de los entornos y la visión de sus habitantes.

Si bien el sueño de BiciRuta 502 es muy grande, es un sueño absolutamente posible de realizar si generamos las condiciones de apertura, confianza y participación activa para lograrlo. Además, el proyecto puede construirse simultáneamente en distintas partes para que eventualmente conecte a todo el país. Este sueño compartido, se está empezando a convertir en realidad, gracias a diversos actores que, desde el sector público, privado y de la sociedad civil, están sumando sus ideas, talentos y recursos para co-crear -paso a paso-, rutas para conectar los puntos a nivel local, municipal y departamental; hasta lograrlo a nivel regional y nacional.

Este anteproyecto recoge las experiencias de la primera fase del proyecto BiciRuta 502, que conecta a La Antigua con Jocotenango y Pastores al norte, y Ciudad Vieja al sur.

1B. LOS OBJETIVOS

- **Conectar Guatemala**
Unir puntos de Guatemala por medio de una infraestructura ligera para ser recorrida en bicicleta.
- **Activar la Inteligencia Colectiva**
Desarrollar la plataforma para la colaboración entre diversas personas, sectores, instituciones y disciplinas.
- **Valorizar el territorio, la cultura y la sociedad**
Generar la oportunidad para reconectar con nuestro territorio, costumbre y cultura, de una forma amigable y sostenible.
- **Activar la economía local**
Facilitar impacto positivo en la economía local por medio del turismo comunitario generado en territorios ricos en cultura, tradiciones y naturaleza.



1C. LAS OPORTUNIDADES

Guatemala, uno de los 19 países más mega biodiversos del mundo

Guatemala tiene una riqueza natural impresionante, es un país mega biodiverso, con 14 zonas de vida, 46 comunidades naturales, y más de 13,000 especies diferentes de seres vivos, siendo hogar de más de un tercio de todas las especies en peligro que habitan Mesoamérica.

Tiene un territorio característico por las variaciones de altura que va desde el nivel del mar, hasta más de los 4,000 metros de altura, con 37 volcanes y montañas que ofrecen paisajes espectaculares y diversos ecosistemas.

El pacífico es caracterizado por los bosques de mangle y las playas de origen volcánico, por otro lado en el mar caribe se encuentra el arrecife mesoamericano, de gran valor natural por la cantidad de especies que alberga.

Guatemala tiene tres sitios reconocidos como patrimonio mundial de UNESCO, el Parque Arqueológico de Quiriguá (1981), capital histórica que conserva monumentos de la civilización maya y elementos como calendarios y estelas, testigos de los conocimientos y el interés de la civilización maya.

El parque Nacional Tikal (1979), por otro lado, es el corazón de la selva tropical húmeda y el lugar donde se encuentra la ciudad más importante de la civilización maya, caracterizado por impresionantes templos, plazas públicas y trazados de la ciudad. Tikal fue el primer bien inscrito como mixto; cultural y natural en la lista de patrimonio mundial.

La Antigua Guatemala (1979) fundada a principios del siglo XVI, construida con un trazado en damero inspirado en el renacimiento italiano y ciudad que mantiene la integridad caracterizada por su arquitectura barroca española en iglesias y conventos.

Estos aspectos hacen que unir los puntos en historia, cultura, tradiciones y naturaleza, de una forma amigable y sostenible sea la oportunidad para construir un país que guarde de la mejor manera lo más valioso e importante que tiene.

19

Guatemala es uno de los 19 países más megabiodiversos del planeta

108,000 kilómetros

Siendo un país pequeño (108,000 kilómetros cuadrados) Guatemala está ubicado estratégicamente en el centro de América entre dos mares, múltiples microclimas, abundantes y fértiles montañas, y 37 volcanes (algunos de ellos activos)

70%

Guatemala es un país de jóvenes. 70% de nuestra población tiene menos de 30 años.

4,000 años 🤯

Tenemos 4,000 años de historia y somos cuna de una de las civilizaciones más avanzadas de su época.

Desde 2000 A.C, los Mayas estudiaron con fascinación el cosmos y entendieron la energía, el espacio y el tiempo, como ninguna otra civilización.

¡25 idiomas!

La diversidad se refleja en nuestros idiomas español, 22 idiomas de origen maya, xinca y garífuna



1D. LOS BENEFICIOS

Los beneficios de proyectos que consideran infraestructura para movilidad en bicicleta y cicloturismo han demostrado beneficios muy importantes y potentes en diferentes áreas y aspectos para colaborar en la solución de problemas estructurales de las ciudades contemporáneas.

BiciRuta 502 propone una oportunidad única para Guatemala en la generación de beneficios en aspectos de Salud, Turismo y Economía.

Algunos de esos beneficios demostrados en la implementación de proyectos de este tipo son:



SALUD

"150 MINUTOS DE EJERCICIO FISICO A LA SEMANA REDUCEN DE MANERA NOTABLE EL RIESGO DE DESARROLLAR UNA ENFERMEDAD NO TRANSMISIBLE"

Organización Mundial de la Salud

La ciclovías brindan la oportunidad de realizar actividad física a los usuarios mientras realizan sus recorridos. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha recomendado que 150 minutos de actividad física a la semana reducen de manera notable el riesgo de desarrollar una enfermedad no transmisible, es por ello que en 2005 la OMS incentivo la creación de ciclovías recreativas como una estrategia para una "epidemia saludable" en ciudades latinoamericanas, que usualmente presentan altos índices de obesidad y el sedentarismo, 50% y 60% en los adultos de la región, siendo factores de riesgo asociadas a las ETN.

Según la Organización Mundial de la Salud las enfermedades no transmisibles (ENT) son la causa de muerte de 41 millones de personas cada año, lo que equivale al 71% de las muertes que se producen en el mundo. Estas son, las enfermedades cardiovasculares que constituyen la mayoría de las muertes por ENT (17,9 millones cada año), seguidas del cáncer (9,0 millones), las enfermedades respiratorias (3,9 millones) y la diabetes (1,6 millones).

Para el caso de Europa, la Federación Europea de Ciclismo estima que la infraestructura liviana para la bicicleta significó el ahorro en salud de aproximadamente 150 billones de Euros al año, la mayor parte, en el sistema hospitalario, encamamiento y tratamiento de pacientes, además de demostrar ahorros en reducción de CO² y contaminación del aire.

Los beneficios de la bicicleta impacta en dos sentidos, por uno aporta mejores condiciones de salud pública y por otro, evita aumentar la contaminación y sus impactos en la salud pública.

Los ahorros de salud derivados de la actividad física, medidos en 10 estudios diferentes, varían hasta llegar a \$ 1.175 dólares por persona al año. El valor anual promedio per cápita de los diez estudios fue de \$ 128 dólares.

BICI TURISMO

"LA RED DE CICLOVÍAS EN EUROPA GENERA UN INGRESO DE 44 BILLONES DE EUROS ANUALMENTE EN LA INDUSTRIA DEL TURISMO Y 18 BILLONES EN LA INDUSTRIA DE LA BICICLETA."

Federación Europea de Ciclismo

El impulso de la búsqueda de actividades de recreación al aire libre ha generado el desarrollo de nuevos tipos de turismo, como el Biciturismo, basados en el aprovechamiento del medio natural y el vínculo con el patrimonio cultural.

El Biciturismo emplea la bicicleta como medio de transporte para efectuar recorridos por sitios turísticos con libertad y autonomía, es un modo ecológico para viajar mientras se conocen nuevos lugares.

La Federación Europea de Ciclismo estima que la red de ciclovías en Europa genera un ingreso de 44 Billones de euros anualmente en la industria del turismo y 18 Billones en la industria de la bicicleta. Alemania reporta que el promedio de gasto por día de un turista por sus ciclovías turísticas es de 64 Euros.

El biciturismo sustentable puede ser de suma importancia en el desarrollo de comunidades rurales, especialmente en aquellas que cuentan con valiosos recursos naturales y culturales.

ECONOMÍA

**"MI VIDA CAMBIÓ
Y MI BILLETERA SE EXPANDIÓ
CUANDO DECIDÍ DEJAR EL CARRO Y
MOVILIZARME SOLO EN BICI"**

Hugo Berreondo

La industria de la bicicleta es la que genera y mantiene mayores puestos de trabajo respecto a la industria de automóviles y transporte aéreo. Cinco puestos nuevos de trabajo se generan por cada kilómetro de ciclovía turística.

Hay evidencia de que la infraestructura para bicicletas impulsa las ventas de las tiendas pequeñas que se encuentran en la calle. Según un estudio de la Universidad Estatal de San Francisco, el 66 por ciento de las tiendas de la calle Valencia en San Francisco informó que su negocio mejoró después de que la ciudad redujo el ancho de las vías para autos, se amplió la vereda y se añadió infraestructura para bicicletas. Un estudio realizado en Australia en el 2008 mostró que por pie cuadrado, los estacionamiento para bicicletas produjeron en las tiendas ingresos tres veces mayores que los estacionamientos para autos.

El costo de inversión es mucho menor al de cualquier medio de transporte privado. El mantenimiento de una bicicleta es mucho más económico que el de un automóvil, alrededor de un 5% pues no conlleva gastos en combustibles e impuestos.

Un usuario en bicicleta puede cubrir de manera eficiente viajes de entre 7 kilómetros hasta 15 kilómetros, esto significa que el ciclista puede cubrir un área de hasta 150 kilómetros cuadrados desde su punto de residencia. Por otro lado, aumenta la zona de captación del transporte público de 10 a 14 veces sobre la de los peatones.

La movilidad en bicicleta muchas veces ahorra tiempo llegando antes a los destinos, evitando el tráfico. Las experiencias internacionales, como la de Santiago de Chile, mostraron que después de cuatro años de implementación de la ciclovía, el número de viajes aumentó en un 45%. En comparación, las ciclovías de Rosario, Argentina han mostrado un aumento durante el primer año, del 24% y el 52%.

En las zonas urbanas, donde los autos y los ciclistas viajan a velocidades similares, las ciclovías tienen la capacidad de mover de 7 a 12 veces más personas por metro de calle por hora, que las vías de autos, sumando además que las bicicletas causan un menor desgaste en el pavimento.

1E. LOS GRANDES RETOS

Todo proyecto urbano es complejo, esa complejidad se debe a varios factores, a la dimensión física del territorio que abarca, a la sintonía y la búsqueda de un mismo objetivo para un proyecto en el que interactúan múltiples actores e instituciones, además del conocimiento previo y experiencia en el diseño e implementación de proyectos de este tipo, es por eso que para BiciRuta 502, se identifican los siguientes retos:

Fragmentación territorial

Proyectos como BiciRuta 502 buscan unir territorios y paisajes, muchos de ellos pertenecen a áreas administrativas diferentes y diversas, cada una de ellas con una visión y muchas veces con un plan propio e intención de diseñar y crear una sección individual del proyecto. La fragmentación administrativa representa un reto a superar, para prevenir que esta situación se convierta en un obstáculo para el desarrollo y beneficio del proyecto.

Trabajo colaborativo

Para el mejor desarrollo del proyecto BiciRuta 502 es de suma importancia la unión de sectores e instituciones para trabajar en conjunto con un objetivo común, estamos hablando de ministerios e instituciones encargadas de cultura, turismo y salud. Por otro lado, la gestión de los gobiernos locales, la suma de la ciudadanía y sociedad civil.

Aceleración de la curva de aprendizaje

Existen proyectos con características similares en otras ciudades del mundo, rutas de cicloturismo y movilidad que se tomarán como referentes con la intención de estudiar su diseño, gestión e implementación con la finalidad de conocer las lecciones aprendidas en otros contextos y aplicarlas a las estrategias de diseño de BiciRuta 502.



1F. EL PRIMER PASO

Fase I - Sacatepéquez

Antigua Guatemala junto con otros diez municipios forma parte del departamento de Sacatepéquez, el cual se ubica en un valle de clima templado, rodeado de cerros y volcanes, con gran diversidad y riqueza natural. La cabecera municipal "Antigua Guatemala", antigua capital del país entre 1542 y 1776, ha conservado la integridad de su trazado del siglo XVI y la integridad física de la mayor parte de su patrimonio construido. Por tal motivo, fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1979. Se estima que la ciudad recibe aproximadamente 500.000 visitantes al año (Inguat 2014), lo que la convierte en el principal destino turístico del país.

Actualmente, el centro histórico de Antigua Guatemala concentra una gran cantidad de actividades y funciones urbanas, generando una gran cantidad de movilidad entre Antigua Guatemala y los municipios aledaños como; Ciudad Vieja, Jocotenango y Pastores. Según un estudio de IDOM (2018), algunos de los mayores problemas que afectan a esta zona son la expansión urbana no planificada, con crecimiento fuera de la ciudad original de manera desordenada, deterioro de la infraestructura vial, puntos críticos de seguridad vial, falta de coordinación, en transporte público, déficit de estacionamiento y predominio del transporte privado. Según la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), la tasa de crecimiento de vehículos privados en el departamento de Sacatepéquez entre 2008 y 2018 fue de 104%.

Los efectos de esta situación sobre las emisiones de CO² y la calidad de vida de los habitantes, son desastrosos. En Guatemala, se ha observado un aumento sostenido de las emisiones de GEI en el subsector transporte, de 6,01 millones de toneladas de CO²-eq en 2005 (MARN, 2015) a 9,23 millones de tCO²-eq en 2016 (MEM, 2017), lo que representa un promedio aumento anual del 5% de las emisiones totales y un crecimiento en la mala calidad del aire.

Ante esta situación y contexto, el proyecto de BiciRuta 502 busca contribuir a la construcción de ciudades resilientes a través de infraestructura ciclista de movilidad sostenible en Antigua Guatemala y los municipios aledaños, garantizando el acceso a la movilidad para diferentes grupos sociales.

De acuerdo con la recomendación sobre la preservación del paisaje urbano histórico presentada por la UNESCO en 2011, "... para defender la protección del patrimonio natural y cultural, se debe enfatizar la necesidad de integrar estrategias para la conservación, gestión y planificación de conjuntos urbanos históricos. Procesos de desarrollo local y urbanismo, como los asociados a la arquitectura contemporánea y la creación de infraestructuras, y que la aplicación de un enfoque paisajístico contribuiría a mantener la identidad urbana" (UNESCO, 2011: 61). Promover la bicicleta como alternativa de transporte sostenible a través de la creación de una ruta pública e infraestructura turística es una gran oportunidad para emprender esta estrategia urbana, potenciar el patrimonio cultural y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.





Preparando las condiciones (apropiadas)

- 2a | La Pandemia como detonador
- 2b | Una visión potente, clara y envolvente
- 2c | Nemawashi
- 2d | Activando la Inteligencia Colectiva
- 2e | Construyendo la Cultura del Biciturismo
- 2f | Educación Vial



2A. LA PANDEMIA COMO DETONADOR

La crisis de salud y pandemia provocada por el Covid-19 generó un cambio en las dinámicas y uso del espacio público, repercutiendo de forma significativa la forma de vivir y disfrutar las ciudades. Ante la necesidad de evitar contagios algunas de las estrategias implementadas fueron el distanciamiento físico y el resguardo en casa, limitando la movilidad.

Conforme se implementaron estas medidas, las actividades al aire libre se limitaron a lo más esencial y los espacios públicos se vaciaron, parques, calles y en general la vida pública y relaciones sociales sufrieron un impacto fuerte.

Frente a esta situación, un equipo de profesionales de diversas experiencias y disciplinas "La Nueva Movilidad" abrieron paso a la posibilidad de dialogar estos temas, y a oportunidad de realizar cambios estructurales en la conceptualización del uso y diseño de las ciudades, promoviendo e incentivando el uso de la bicicleta debido a sus grandes beneficios en movilidad y salud principalmente.

El equipo de la Nueva Movilidad desarrolló en 2020 un taller de movilidad de forma híbrida virtual y presencial con los equipos de planificación urbana de los municipios de Sacatepéquez, la Comisión de Asuntos Municipales y la Asociación Nacional de Municipalidades de la República de Guatemala, este taller de transmisión de metodologías, incluyó principios fundamentales de movilidad en bicicleta, un intercambio sobre los planes de movilidad de cada municipio y la presentación de un manual de buenas prácticas como referencia de implementación.

Como producto más relevante de este taller, se realizó la planificación, coordinación y la ejecución de un primer piloto que incluyó un recorrido preliminar en septiembre de 2020. Este piloto, validó la idea de plantear uno o varios circuitos en el territorio de Sacatepéquez y la necesidad de generar un plan maestro para el diseño e implementación. Además permitió realizar un ejercicio valioso de colaboración intersectorial y de transmisión de metodologías a los equipos municipales de planificación urbana por medio de la inteligencia colectiva.



2B. UNA VISIÓN POTENTE, CLARA Y ENVOLVENTE

En un país con las condiciones y características de Guatemala es de suma importancia reconocer las virtudes del territorio y transformarlas en proyectos que brinden soluciones sistémicas a los problemas estructurales del país.

BiciRuta 502 es un proyecto integral que propone soluciones a diversos retos que enfrentamos como país, entre ellos, movilidad, cohesión social, salud y cuidado de patrimonio natural y cultural. Todo esto lo hace por medio de la colaboración, la inteligencia colectiva y una infraestructura ligera para la bicicleta, con una inversión mucho menor al costo de la construcción de infraestructura para el vehículo motorizado.

En un territorio lleno de historia, cultura, patrimonio y recursos naturales, con un clima perfecto para realizar actividades al aire libre todo el año, BiciRuta 502 ofrece la oportunidad de generar una estrategia de economía sustentable para un país como Guatemala, un proyecto potente en un contexto donde el turismo es una de las principales vocaciones del país.

BiciRuta 502 es un proyecto envolvente a todas las regiones del país. La primera fase a desarrollar en Sacatepéquez es el modelo con el cual otras ciudades del país pueden tomar de referente para generar circuitos turísticos y de movilidad, de esta manera unir el territorio por medio de la bicicleta y a la vez colaborar en la construcción de entornos más sostenibles, generando salud e incentivando la economía local.

2C. NEMAWASHI

Nemawashi es una palabra en japonés para describir el proceso de trasplantar un árbol de un lugar a otro. Se trata de una acción no solo muy bien pensada, sino que se lleva a cabo entre varias personas con mucho cuidado. Las raíces profundas del árbol se deben cortar sin lastimarlas y la tierra nueva en el lugar al que será trasladado, se prepara con las para que pueda seguir creciendo de la mejor manera.

Similar al Nemawashi japonés, el proceso de co-creación de Bici Ruta 502 se ha enfocado en generar tanto estrategias funcionales y creativas, como condiciones favorables para construir confianza, generar ilusión y promover la participación de diversos actores en el proyecto.

Crear estas condiciones favorables permite preparar un buen camino. Un espacio seguro para que las ideas (y las dudas) surjan; para alcanzar acuerdos, aunque surjan desacuerdos y para descubrir la riqueza que el proyecto ofrece para todos.

Ha sido gracias a estas acciones de escucha y diálogo, que empezamos a descubrir hilos conductores y a concretar compromisos. Similar al árbol, Bici Ruta 502 está creciendo sobre suelo fértil.



2D. ACTIVANDO LA INTELIGENCIA COLECTIVA

Se dice que cuando dos o más personas diversas deciden unir sus talentos, dones e inteligencias para resolver un reto compartido generan inteligencia colectiva. En otras palabras, logran hacer juntos lo que solos no pueden.

Bici Ruta 502 ha reunido a cientos de guatemaltecos diversos en todos los sentidos, para co-crear juntos un sueño que parecía imposible: Conectar a Guatemala con los guatemaltecos y a los guatemaltecos con su tierra, de una manera armoniosa con el ambiente de cada entorno, respetuosa con su cultura y comprometida con generar riqueza integral en todo su recorrido.

Con tan solo leer estas líneas, podemos ver que se trata de una idea y un esfuerzo colectivo. Se trata de un proyecto con el potencial de generar oportunidades maravillosas para Guatemala, los guatemaltecos y sus visitantes.

Su riqueza radica precisamente en que es producto de activar la inteligencia colectiva de guatemaltecos de "mundos diversos". De las comunidades, el turismo, las municipalidades, el sector empresarial, el deporte, la salud y el bienestar, el medio ambiente, el urbanismo, la belleza, y un sinfín de hombres, mujeres y niños de todas las edades, que cada día se suman para ser también parte de este sueño compartido.

Bici Ruta 502 es sin más, una muestra tangible de lo que podemos hacer cuando activamos nuestra inteligencia colectiva y potenciamos nuestros dones al servicio de una causa compartida.



2E. CONSTRUYENDO LA CULTURA DEL BICITURISMO

Para consolidar BiciRuta 502 es muy importante construir y valorizar la cultura del biciturismo, esto es un proceso evolutivo que parte de observar y vivir el recorrido.

Es por ello que BiciRuta 502 ha generado una serie de eventos, usualmente los días domingos y fines de semana en dónde se invita a las personas a hacer parte y tramos seleccionados del plan maestro, con la finalidad de compartir la experiencia del biciturismo y recoger la mayor información posible respecto a la experiencia de los usuarios, estos eventos han sido enmarcados en actividades locales y culturales, cómo el festival del Nispero y el Festival del Tamal, entre otros.

Algunos de los recorridos han sido:

Ejercicios de Urbanismo - Táctico 26 de Septiembre 2021
Festival y feria de Pastores - 31 de Octubre 2021
Festival Gastronómico - 14 de Noviembre 2021
Festival del Nispero - 21 de Noviembre 2021
Noche de Velas - 28 de Noviembre 2021
Festival del Maiz - 11 de Diciembre 2021
Visita y recorrido por San Pederro la Laguna - 10 de febrero 2022
Día Mundial Sin Auto - 18 de septiembre 2022

Estos recorridos son importantes para conocer mejor a los usuarios y generar una mejor experiencia para ellos, BiciRuta 502 es un proyecto abierto para todos y todas. Existen personas que utilizan la bicicleta de diferentes maneras, y cada una de ellas tiene su forma de interpretar los viajes y recorridos, entre ellos podemos encontrar:





Estos recorridos son importantes para conocer mejor a los usuarios y generar una mejor experiencia para ellos, BiciRuta 502 es un proyecto abierto para todos y todas. Existen personas que utilizan la bicicleta de diferentes maneras, y cada una de ellas tiene su forma de interpretar los viajes y recorridos, entre ellos podemos encontrar:

Ciclistas movilidad laboral: Personas que utilizan la bicicleta para movilizarse de lugar donde residen hacia el lugar de trabajo y para movilizarse en general, son personas experimentadas que manejan los riesgos de compartir las calles con los carros

Ciclistas experimentados: Personas experimentadas que pueden ser autónomos con la capacidad de guiarse por ellos mismos y manejar los riesgos de las calles

Ciclistas acompañados: Por lo general, organizados en grupos en donde se determina una ruta, la libertad del ciclista es reducida pero la seguridad es aumentada, se determinan actividades y paradas puntuales.

Ciclistas independientes: Personas que se movilizan por sí solas con o sin mucha experiencia, por lo general llevan consigo todo lo que necesitan y están abiertos a explorar y modificar su ruta siempre y cuando esta sea fácil de leer, con una buena guía y donde se sientan seguros.



Ejercicios de Urbanismo Táctico
28 de septiembre 2021



Festival y Feria de Pastores
31 de octubre 2021



Festival Gastronómico
14 de noviembre 2021



Festival del Níspero
21 de noviembre 2021



Noche de Velas
28 de noviembre 2021



Festival del Maíz
11 de diciembre 2021

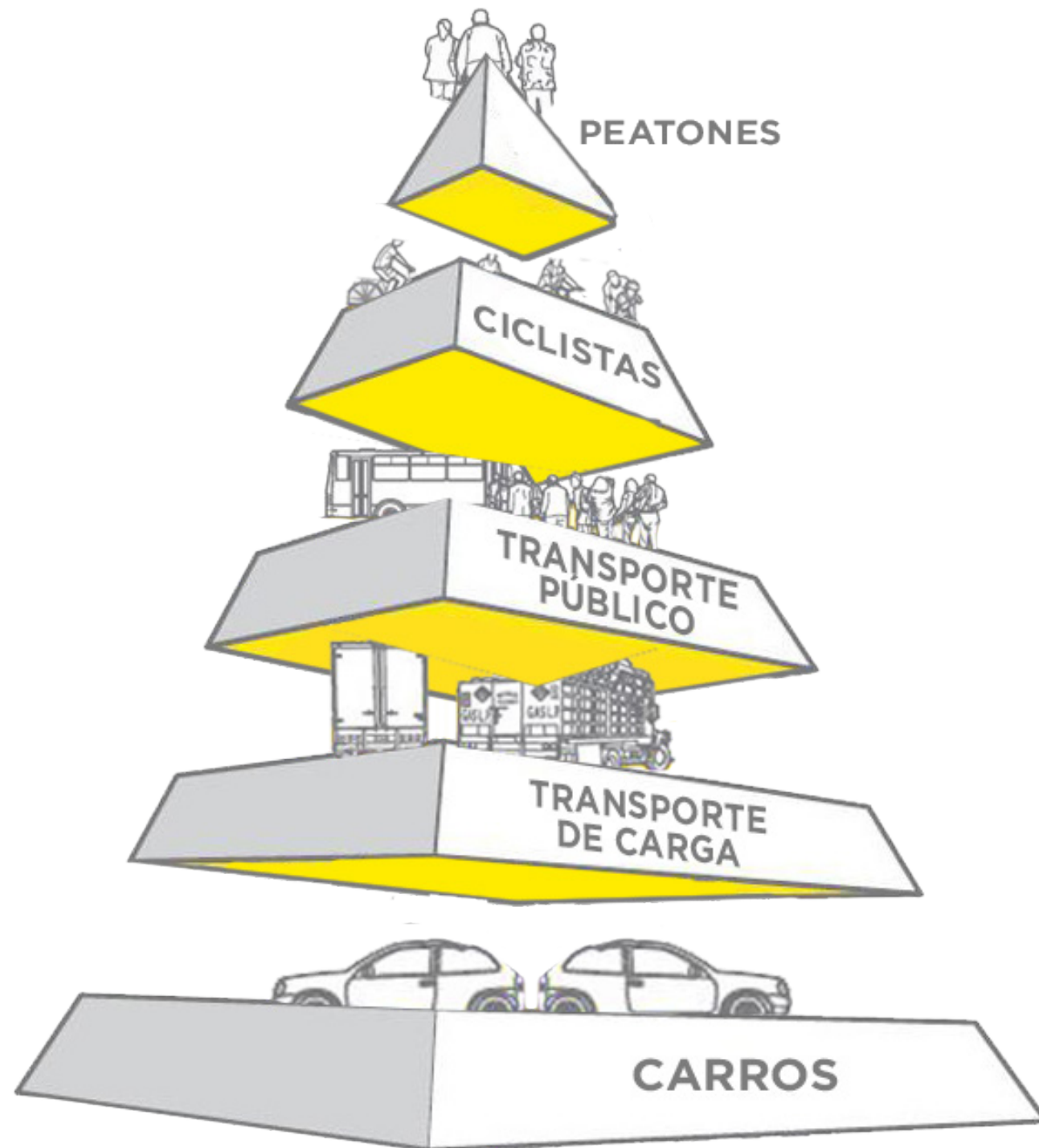


**Visita y recorrido por
San Pedro la Laguna
10 de febrero 2022**



Día Mundial Sin Auto
18 de septiembre 2022

2F. EDUCACIÓN VIAL



BiciRuta 502 es también un proyecto de cambio de hábitos, por lo cual es muy importante que las municipalidades y colegios locales empiecen con campañas de comunicación y programas de educación vial para los locales.

La educación vial, se define como las prácticas aprendidas desde el respeto a los demás con el fin de convertir la vía pública en un espacio seguro para todos, es la mejor prevención contra accidentes.

También mejora el ruido de bocinas y facilita el cruce de peatones que es casi imposible en las ciudades de Guatemala. Usar cinturón de seguridad, no invadir ciclovías y usar casco en moto son solo el inicio de un cambio en la cultura vial para evitar accidentes y promover el bien común.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,24 millones de personas cada año en todo el mundo, de las cuales, más de 180 mil son niños. Es decir, se estima que cada día mueren más de 500 niños en el mundo en accidentes viales y miles resultan lesionados. Guatemala tiene un serio problema de seguridad vial y debe trabajar en campañas de educación urgente mente para prevenir.

Es muy importante que a la par de dar educación vial se reconozca el hecho que el uso de calles debe ser compartido, y que distintas personas, de distantes edades y capacidades lo utilizan, por lo cual debemos de reconocer nuestros derechos y obligaciones en la calle, además de conocer las de los demás para no pasar sobre ellas.

A continuación, una guía básica de los distintos usuarios del espacio vial y su deseada conducta.

El Peatón:

Es la persona que camina por las vías públicas, donde también están los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, como carruajes o las personas con movilidad reducida que circulan con una silla de ruedas. Esto convierte a todos los individuos desde que comienzan a interactuar en la sociedad en peatones. Adicionalmente es importante reconocer la vida como valor supremo. El peatón según la Ley de Transito del país lleva la vía, por lo que el carro debe frenar para que pueda cruzar tranquilo, sin correr. El peatón debe cruzar en las esquinas para evitar sorprender a los vehículos, y estos deben frenar para darle paso. Si es posible cuando no hay empedrado, pintar pasos de cebra para marcar los cruces seguros en las esquinas acompañadas de rótulos que muestran la priorización del peatón en el cruce. Es necesario mejorar la infraestructura peatonal, mejorando y anchando aceras cuando existen, construyendo cuando no hay, iluminando a la escala humana por seguridad, ordenando los postes para que no interrumpen el camino, agregándoles rampas para que sea fácil subir y bajar al cruzar. Recorre distancias cortas y medias.

El Ciclista:

Es la persona que viaja en dos ruedas, puede ser bicicleta, monopatin, patinetas o patines. Permite una movilidad de una velocidad media sin contaminación y fomenta el ejercicio en los habitantes. Los ciclistas ayudan a reducir el tráfico, la contaminación auditiva y del medio ambiente.

Los ciclistas no deben viajar en las aceras, ya que ponen en riesgo a los peatones. Lo ideal es que tengan su propia vía para andar en bici, ya que viajan a su propia velocidad. Deben de respetar el cruce de peatones cuando este pasa por la ciclovia, ya que el peatón lleva la vía. También tienen necesidad de parqueo para poder dejar las bicicletas aseguradas cuando llegan a su destino. Si los ciclistas comparten calle con carros, ellos llevan la prioridad y los carros deben respetarlos y dejar 1.5 mt de distancia para evitar que se sientan en peligro, ya que son más vulnerables.

Al igual que los peatones, deben cruzar en las esquinas, ideal si hay pasos de cebra. Es importante que lleven casco y candado para parquear, además de luces reflectivas para que los vean de noche. Cuando entren a parques y áreas de paseo peatonal, deben bajarse de la bici y caminar a la par de ella. Cuando cruzan, deben sacar la mano del lado del cruce, para que el que viene atrás se prepare.

Necesitan ciclovías seguras, protegidas horizontalmente, con protección vertical si van en vías de carros rápidas, bien señalizadas, protegidas del sol por medio de un arbolado y que estén iluminadas. Recorre distancias cortas y medias.

El Transporte Público:

Quien viaje en transporte público, ocupa menos espacio de calle y reduce el tráfico. Es muy importante que el transporte público le brinde un servicio confiable y seguro a la población, ya que varias personas dependen de este. Para ello deben haber estaciones claras con horarios claros que se conectan con ciclovías o permiten caminar a los destinos, ya que por ser ciudades de pequeña escala las de Sacatepequez, no todas sus calles deben ser transitadas por el transporte público. Es importante que las paradas estén señalizadas, iluminadas y tengan una banca con protección a la lluvia para mejorar el confort de sus usuarios. Los horarios y rutas deben ser claros. El piloto debe tener una buena preparación de educación vial y atención al cliente, ya que varias vidas dependen de su cuidadoso manejo. Debe frenar para darle paso al peatón o ciclista, parar solo en paradas preestablecidas, dar tiempo prudente para que se suban y bajen tranquilamente y tener cobros establecidos. Dentro del bus, debe haber un lugar especial para personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad.

Tuk Tuk:

Es el medio de transporte estilo taxi que depende de 3 llantas y no ocupa mucho espacio. Ayuda para viajes cortos y livianos. Es transporte compartido por lo que reduce tráfico. Es importante que respeten al peatón y al ciclista a la hora de cruzar, mantengan su carril, preferiblemente del lado de la acera, para permitir que sus pasajeros puedan subir y bajar tranquilamente además de no llevar sobrepeso. Los Tuk Tuk son complementarios al transporte público ya que para calles más pequeñas, las personas pueden bajar de los buses y si su viaje es largo o llevan mucha carga, continuar en Tuk Tuk. Para este buen funcionamiento interconectado, lo ideal son estaciones de transferencias, del transporte público grande, a caminar, pedalear o Tuk Tuk.

Transporte de Carga:

Por ser ciudades pequeñas, debemos tratar que el transporte pesado viaje en carreteras circundantes y no entre a las ciudades. Para carga y descarga de los hoteles, restaurantes y otros negocios, se debe dejar horario y parqueo específico para este fin, de modo que se permita la sana convivencia de el área vial de las ciudades.

Por ejemplo, de 7:00-9:00 am y de 8:00-10:00 pm, en los parqueos designados en ese horario para carga y descarga.

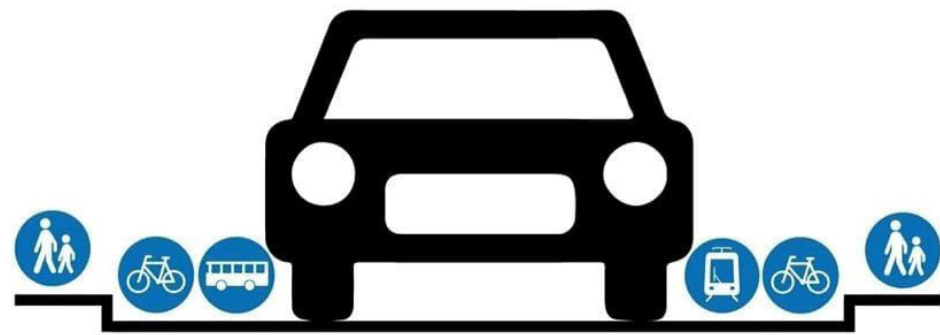
El Motorista:

Es el que viaja en moto a altas velocidades. No debe usar ni la banqueta ni la ciclovía para viajar, ya que los pone en riesgo. Permite reducir el espacio de vehículo por lo que reduce el tráfico, pero es importante que conozca las medidas de respeto en la vía pública para evitar la contaminación activa y ambiental. Por su propia seguridad, no deben viajar más de dos personas, y ambos utilizar cascos. También no deben rebasar del lado derecho ya que el carro puede perder la visual de la moto, causando un accidente. Es muy importante que respete los pasos de cebra y cruces seguros de peatones y ciclistas, ya que podría causar un accidente y estos llevan la vía en la priorización de la pirámide invertida de la movilidad. Es un buen vehículo para distancias medias y cortas.

Vehículos:

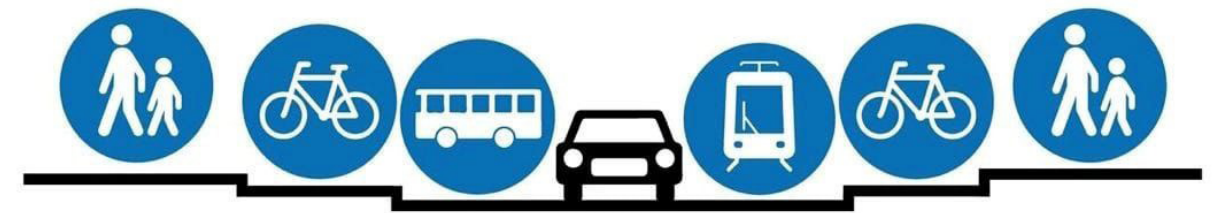
Para andar en vehículo es importante ir con el cinturón de seguridad en los asientos de enfrente. Deben respetar los límites de velocidad y darle el paso al peatón. Están abajo en la pirámide invertida, por lo que lo ideal es ubicar parqueos en la periferia de las ciudades de Sacatepequez para pacificar las ciudades y mejorar la calidad de vida. Deben ubicar el parqueo en las áreas permitidas. Es un buen vehículo para distancias medias y largas.

Siglo 20



El Carro

Siglo 21



La Movilidad Multimodal



Regeneración Económica, Movilidad y Turismo

- 3a | Ejercicios de Urbanismo Táctico
- 3b | Regeneración desde el Territorio
- 3c | Regeneración desde la Salud
- 3d | Regeneración desde el Turismo
- 3e | Regeneración desde la Economía
- 3f | Regeneración desde la Infraestructura



2A. EJERCICIOS DE URBANISMO TÁCTICO

"La planificación urbana carece de tácticas para construir ciudades que funcionan como ciudades"
Jane Jacobs, *The death and life of great american cities.*

El urbanismo táctico y placemaking definido por la Organización de Naciones Unidas es un proceso colaborativo para recuperar el espacio público y maximizar su valor compartido. Se realiza por medio de intervenciones ligeras, de bajo costo e implementación rápida para explorar las alternativas en cuanto a usos y mejoras de los espacios públicos.

En la actividad se aplican herramientas de medición cualitativas y cuantitativas que visibilizan indicadores de diseño y los posibles beneficios y cambios positivos para la población en el mediano y largo plazo.

BiciRuta 502, conceptualizó y desarrolló una intervención de Urbanismo Táctico en Sacatepéquez, activando parte de los circuitos propuestos como una ciclovía temporal, invitando al usuario a probarla y recorrerla.

En el ejercicio de Urbanismo Táctico los usuarios se reunieron en un punto de salida y de forma organizada bajo la supervisión de guías, realizaron parte del recorrido del plan maestro de BiciRuta 502, visitando varios municipios y viviendo la experiencia de recorrer Sacatepéquez de forma diferente y segura.

Para este ejercicio se realizó una importante coordinación multisectorial que permitió garantizar la seguridad de los usuarios a lo largo del recorrido por medio de un gran trabajo colaborativo entre municipios, instituciones públicas y privadas.

EJERCICIO de CIUDADANÍA TÁCTICA

DOMINGO 26 DE SEPTIEMBRE 2021
VEN A PEDALEAR Y DÁNOS TU OPINIÓN PARA CONSTRUIR EL ANTEPROYECTO DE LA PRIMERA FASE

CUÁNDO
Domingo 26/09
9:00AM - 10:00AM
11:00AM - 12:00PM

DÓNDE
Salida Parque Central Antigua

COSTO
Gratis
Cupo limitado máx. 400 ciclistas en total, distribuidas en grupos por horario

KILÓMETROS
18kms apróx.
Mayoritariamente planos.
2 horas apróx.

RECORRIDO
Estaciones para obtener retroalimentación:
• Antigua (salida)
• Jocotenango
• Ciudad Vieja
• Antigua (meta)

EQUIPO
Bicicleta en buen estado, casco y mascarilla.



Se diseñaron herramientas de medición cualitativas y cuantitativas fáciles de utilizar, en formato de encuesta y preguntas abiertas, los cuales fueron colocados y aplicados por a lo largo de la ruta, con el objetivo de obtener información y comentarios valiosos de los usuarios acerca de su experiencia en el recorrido, conocer la percepción del usuario es de suma importancia para la generación de indicadores de todo proyecto urbano.

Esta información fue sistematizada y sintetizada en indicadores claves de diseño, los cuales fueron integrados al diseño del plan maestro y a los circuitos propuestos.

Los ejercicios de urbanismo táctico nos permiten conectar con los usuarios y ciudadanos para comprender de mejor manera sus necesidades y motivaciones, de esta manera generar mejores herramientas para diseñar BiciRuta 502 considerando estos aspectos, construyendo ciudades desde las aspiraciones de los usuarios.







**LOS RESULTADOS
OBTENIDOS SON
PRODUCTO DE LA
PARTICIPACIÓN
DE MÁS DE
650 USUARIOS
DIVIDIDOS
EN 7 RECORRIDOS
EN EL PRIMERO DE
LOS EJERCICIOS
DE URBANISMO
TÁCTICO**

3B. REGENERACIÓN DESDE EL TERRITORIO

BiciRuta 502 une puntos importantes del territorio poniéndolos en valor y generando a lo largo del recorrido, la experiencia de conocer lugares de una forma diferente, conectando con el entorno construido y natural.

Esto tiene grandes impactos en la percepción del territorio, ya que el 89% de las personas encuestadas afirmaron que recorrer el circuito en bicicleta ha cambiado su percepción sobre Sacatepéquez de forma positiva.

Además de conectar el territorio, BiciRuta 502 tiene un potencial para unir guatemaltecos, el 73% de las personas respondieron haber encontrado o haber hecho algún amigo o amiga durante el recorrido.

Este dato toma mucha más importancia con el potencial del proyecto para unir y atraer usuarios, esto se ve reflejado en los orígenes de los usuarios.

61% Área metropolitana

- 44% Ciudad de Guatemala
- 12% Mixco
- 5% Villa Nueva

29% Sacatepéquez

- 14% Jocotenango y aldeano
- 9% Antigua Guatemala
- 3% Ciudad Vieja
- 3% San Lucas

4% Chimaltenango

6% Escuintla

3C. REGENERACIÓN DESDE LA SALUD

Existe una relación directa entre BiciRuta 502, el uso de la bicicleta y la salud de los usuarios.

Esto se ve reflejado en las respuestas de los usuarios en dos grandes áreas, por un lado la salud física, el deporte y el ejercicio, por otro, la importancia de proveer aspectos como bienestar, libertad y calidad de vida, aspectos relacionados con la salud mental y la reducción del estrés.

¿Qué es para ti bicicletear?

- 42% Bienestar y Salud, Deporte y Ejercicio
- 20% Recreación y Turismo
- 12% Libertad, Calidad de vida y Emoción
- 10% Convivencia
- 8% Movilidad, transporte
- 8% Cuidado de medio ambiente

¿Cuál fue la razón principal para venir a BiciRuta 502?

- 25% Conocer el recorrido
- 20% Ocio y diversión
- 20% Salud y deporte
- 16% Turismo
- 10% Iniciar el cambio
- 9% Amistad y familia

3D. REGENERACIÓN DESDE EL TURISMO

Una de las fortalezas de BiciRuta 502 es el cicloturismo y el potencial para valorizar el patrimonio tangible e intangible. En Sacatepequez, el 97% de los usuarios reportó haber encontrado un sitio de interés turístico y/o cultural durante su recorrido.

- 63% Municipios y plazas centrales
- 17% Iglesias y Conventos
- 6% Restaurantes y Cafés
- 3% Palacios Municipales
- 3% Infraestructura de ciclovía
- 3% Calles pintorescas y su arte
- 3% Paisajes naturales
- 2% Arco de Santa Catalina

También es importante notar que para la pregunta ¿Qué te gustó más de la BiciRuta?, las primeras respuestas fueron asociadas al paseo y al turismo entre los municipios.

- 23% El buen recorrido y aventura
- 20% Conocer puntos culturales, turísticos, de comercio y pueblos
- 14% La convivencia y trabajo en equipo
- 8% El paisaje y la naturaleza
- 8% Provee salud y bienestar
- 7% La seguridad
- 6% La buena organización y recibimiento
- 5% El ejercicio
- 5% La diversión
- 4% La oportunidad y ejemplo

3E. REGENERACIÓN DESDE LA ECONOMÍA

Similar a casos internacionales, BiciRuta 502 demostró tener un gran potencial para incentivar la economía local y colaborar con una regeneración económica en el territorio de Sacatepéquez.

Al ser consultados los usuarios sobre si han realizado alguna compra durante su visita o planeaban hacerlo, más de la mitad de usuarios realizan un gasto durante su trayecto, el 45% respondió ya haber realizado una compra y el 15% planificaba hacerlo.

¿Dónde realizaron las compras o dónde las piensan realizar?

- 40% Mercados y parques Municipales
- 22% Artesanías y dulces típicos
- 20% Restaurantes y Cafés
- 11% Tiendas de conveniencia
- 7% Tiendas de bicicletas

3F. REGENERACIÓN DESDE LA INFRAESTRUCTURA

Uno de los aspectos más relevantes e importantes que hicieron ver los usuarios es que la regeneración debe realizarse en la infraestructura dedicada a las bicicletas, más de la mitad de los usuarios 54% reportó el deseo de una BiciRuta segura, con señalización e iluminación.

¿Cuál fue la razón principal para venir a BiciRuta 502?

- 54% Señalización, Seguridad, Carril específico, iluminada
- 10% Turismo entre municipios
- 6% Con paisajes y naturaleza
- 6% Deporte - Ciclismo
- 6% Ambiente familiar
- 4% Estaciones con baños
- 4% Asfaltada - lisa
- 3% Primeros auxilios - pinchazo
- 3% Información cultural
- 2% Movilidad local
- 2% Estacionamiento





Inspiración y Referentes

- 4a **Progetto Vento Italia**
(conectando Venecia-Torino)
- 4b **Mobile 2020**
(Manual europeo para conectar ciudades)
- 4c **Dutch Embassy of Cycling**
- 4d **ODS 2030**
(Objetivos de Desarrollo Sostenible)





TORINO



VENEZIA

4A. PROGETTO VENTO ITALIA

VENTO es un proyecto de cicloturismo ubicado en el norte de Italia con una extensión de 700 kilómetros conectando VENEZIA y TORINO, es un proyecto de territorio que tiene como objetivo la regeneración del territorio por medio de una activación y recuperación de la identidad del lugar, con énfasis en valorar la dignidad, tradición y sociedad.

Vento ha sido más que un referente para BiciRuta 502, ha sido una guía de aprendizaje para comprender el potencial de nuestro territorio y reconocer las mejores prácticas para abordarlo, proponiendo un proyecto sostenible en el tiempo que revaloriza nuestro territorio, paisaje, patrimonio y cultura.

El proyecto Vento se basa en estos cuatro principios:



"Ripartire dalla lentezza. Un'idea di sviluppo economico, sociale e culturale"

"Re-empezar desde la tranquilidad. Una idea de desarrollo económico, social y cultural"

La propuesta del proyecto VenTo es un viaje abierto a todos y para todos. No solo es una propuesta turística. Es una idea de desarrollo económico, social y cultural concebida sobre todo para revivir los bellos y frágiles lugares de Italia.

"Pianificare il cicloturismo. Una ciclovia è un'infrastruttura"

"Invertir en Cicloturismo. Una ciclovia es una infraestructura"

Un carril para la bicicleta es infraestructura y debe incluirse en los planes estratégicos de la red e infraestructura vial que abarca movilidad lenta y la conexión al transporte rápido.



"Fare rete. Un intreccio di linee di mobilità sostenibile"

"Hacer redes. Un enlace de líneas de movilidad sostenible"

La propuesta de VenTo entrelaza otras líneas de movilidad: ciclovías, caminos, senderos, itinerarios. Todos forman un tejido que recorre extensamente el territorio que permiten descubrirlo y explorarlo. Algunos no solo se entrelazan sino que se superponen entre sí.

"Ricucire la bellezza. Acqua, natura, cultura, gusto"

"Re-tejiendo belleza. Agua, naturaleza, cultura, gusto"

VenTo es un carril para la bicicleta, una infraestructura, una oportunidad de desarrollo económico, pero no solo eso. Es un sólido proyecto cultural que ofrece una experiencia de viaje lento, que permite experimentar la belleza del territorio que atraviesa: sus aguas entrelazadas, comida, naturaleza y patrimonio cultural. Permite experimentar todo esto y lo mantiene unido. Es un proyecto que teje y repara la belleza local.





PAOLO PILERI

Profesor de urbanismo y planificación en el Politecnico di Milano, es miembro del grupo de investigación nacional e internacional y asesor científico en ministerios de Italia, entidades públicas, fundaciones y administraciones locales. Miembro del colegio de doctorado en Planificación, Diseño y Políticas Urbanas (anteriormente gobernanza y planificación territorial).

Fue miembro del Ayuntamiento para la implementación de los cinco referéndums consultivos (Municipalidad de Milán). Autor de más de 150 publicaciones entre artículos y libros en los campos de la planificación urbana y ambiental con especial énfasis en el tema del suelo, paisaje y su protección.

Es el ideador y responsable científico de VENTO, como proyecto de territorio a través de una columna vertebral de cicloturismo en Venecia y Torino lungo il Po (www.progetto.vento.polimi.it).

Autor de más de 200 artículos y libros sobre planificación urbana, ambiental y movilidad sostenible.

Su trabajo científico puede ser visitado en: www.researchgate.net/profile/Paolo_Pileri



4B. 5 PRINCIPIOS DE DISEÑO PARA BICIRUTA 502 TOMADOS DE MOBILE 2020

1 Seguridad

La seguridad va más allá del diseño físico de la infraestructura. Incluye la búsqueda de la sensación de seguridad en el ciclista, un recorrido continuo y la eliminación de obstáculos y recorridos discontinuos que puedan ser una amenaza para el ciclista.

Áreas a considerar son las siguiente:

Evitar en lo posible el tráfico cruzado
Separar los diferentes usuarios, vehículos motorizados y ciclistas deben tener un espacio destinado para cada uno de ellos, en especial cuando la velocidad del tráfico motorizado es igual o mayor de 50 km/h.

Reducir velocidad en puntos peligrosos. Cuando no es posible separar a los usuarios, es importante minimizar la velocidad utilizando de referencia el modo de transporte más lento, la bicicleta. Lo máximo recomendado para un uso mixto de infraestructura es 50 km/h pero, 30 km/h es lo ideal debido a la gran reducción de lesiones en caso de un accidente.

Desarrollar circuitos fáciles de reconocer y con soluciones similares, esto genera mayor predictibilidad en los usuarios mientras incentiva a un comportamiento más consistente y predecible.

Buscar las rutas que ofrezcan mayor seguridad a pesar que no sean las más cortas.

2 Atractivo

El atractivo del circuito está ligado a la imagen que pueda producir los elementos que conecta y lo bien integrada que está en su contexto. Este aspecto es crucial para motivar a ciclistas a hacer uso del circuito.

La percepción es muy variable entre cada persona, sin embargo existen áreas relevantes a considerar como la calidad del paisaje y de diseño que ofrece el circuito que están relacionadas directamente con la imagen del mismo.

Para generar un circuito con un mayor atractivo es clave la identificación de sitios naturales y culturales con un valor histórico que puedan potenciar positivamente la percepción e imagen del recorrido.

3 Confort

El confort del circuito se basa en la creación de una experiencia disfrutable, suave y relajada. Para ello, el diseño debe minimizar al máximo el esfuerzo mental y físico del usuario.

La prioridad es evitar en el usuario esfuerzos repetitivos con continuas paradas y estrés de conducción. Para mejorar la experiencia, también es importante que el usuario sepa encontrar las direcciones correctas por medio de una buena señalización.

4 Conectividad

Uno de los elementos más importantes para un buen circuito es la conectividad que este tiene, en esto se basa la posibilidad que el usuario pueda acceder a su destino en bicicleta.

Sin conectividad no hay circuito, entre más posibilidades de destino tenga el ciclista, mayor será la fortaleza del circuito. Para una buena conectividad, se debe tener un conocimiento claro de los destinos más importantes del contexto.

Respecto a la conectividad también es importante considerar la conectividad intermodal, esto es integrar el circuito de bicicleta a la red de transporte público y estaciones de transporte relevantes, esto es sumamente importante para ampliar las posibilidades de viaje.

5 Directa

Lo directo de un circuito se puede medir en la distancia o el tiempo que se necesita para movilizarse de un punto de partida a uno de destino. La dirección en distancia puede ser determinada por el factor "Detour", lo más cercano posible a una línea recta entre el punto A al B, lo mejor para el ciclista. Recorrer grandes distancias no solo extiende el tiempo del viaje, también incrementa el esfuerzo físico y disminuye la motivación de los usuarios a utilizar el circuito.

La dirección respecto al tiempo se refiere a la optimización del trayecto y flujo. Las menores paradas que el ciclista haga durante su recorrido, mayor directo será el circuito. Hacer paradas y volver a iniciar consume mucha energía en el usuario e incrementa el tiempo del trayecto. Como indicador se puede utilizar el número de paradas por kilómetro, en rutas principales este número debe ser cero o lo más cercano a cero posible. Indicadores en la red vial de ciudades holandesas muestran una frecuencia de 0.40 a 1.56 paradas por kilómetro lineal.



4C. DUTCH EMBASSY OF CYCLING HOLLANDA

La Dutch Embassy of Cycling es una red de organizaciones públicas y privadas para la movilidad inclusiva y sostenible de los Países Bajos que desean compartir su experiencia en la construcción de la cultura ciclista tomando como referencia el modelo holandés para todos aquellos que estén interesados.

Su red de contactos incluye expertos de empresas privadas, organizaciones no gubernamentales, institutos de investigación, gobiernos nacionales y locales. Buscan compartir el conocimiento y experiencia en todos los aspectos del ciclismo para facilitar que más ciudades y países alrededor del mundo puedan experimentar las ventajas de tener el ciclismo como una opción de transporte seguro y sostenible.

El creciente interés por las prácticas holandesas en el transporte urbano se debe principalmente a una transición del sector del transporte hacia la sostenibilidad y al redescubrimiento de la bicicleta como medio de transporte, ya que el ciclismo no solo contribuye significativamente a la movilidad urbana, la seguridad vial y la reducción de emisiones, sino que también tiene impactos positivos en la economía, la inclusión social y la salud.

<https://www.dutchcycling.nl/en/>





4D. ODS 2030

BiciRuta 502 es un proyecto que aplica los objetivos de desarrollo sostenible propuestos por las Naciones Unidas para la construcción de una sostenibilidad ambiental, económica y social, enfocándose específicamente en los siguientes objetivos:



Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles:

Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, con especial atención a las necesidades de personas vulnerables, mujeres y niños. Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, con especial atención a la calidad del aire.

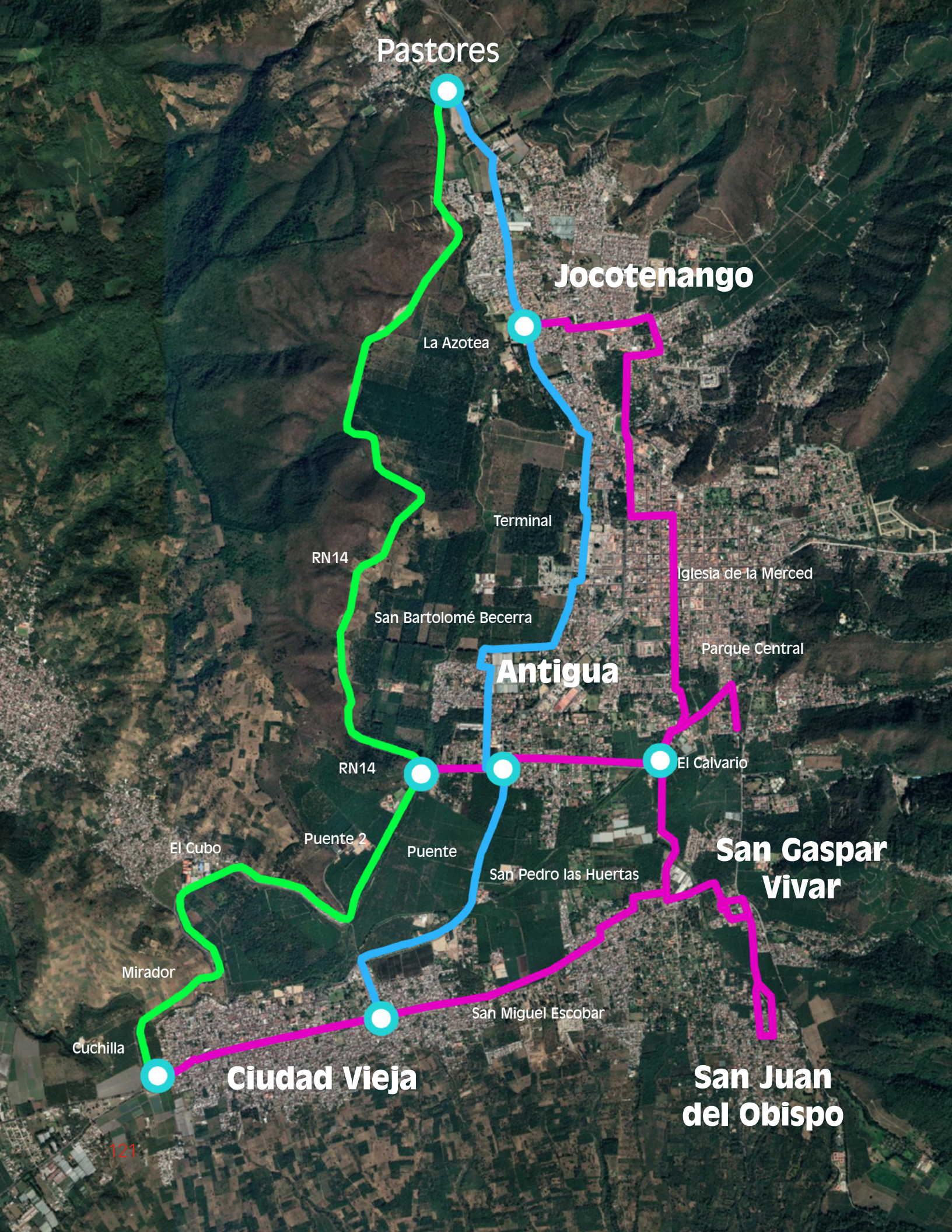
Apoyo a vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, los niños y personas de edad.

Objetivo 13: Acción por el clima

Fortalecer la resiliencia y adaptación relacionados con el clima Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas y estrategias. Mejorar la educación, sensibilización y capacidad humana e institucional respecto a la mitigación del cambio climático, la adaptación a él y la reducción de sus efectos.

Objetivo 3: Salud y bienestar

Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento, promoviendo una estilo de vida sano y bienestar. Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Reforzar la capacidad del país en materia de alerta temprana, reducción y gestión de riesgos para la salud.



El Anteproyecto, la Primera Fase, nace en Sacatepéquez

5a) Conectar los Puntos

- Cultura
- Patrimonio
- Educación
- Salud
- Comercio
- Trabajo
- Industria
- Servicios
- Paseos y Recreación

5b) Plan Maestro

Circuitos Integrados, especificaciones y tipología

5c) **LÍNEA 1** Movilidad

5d) **LÍNEA 2** Turismo

5e) **LÍNEA 3** Ruta Escénica

5f) Estacionamientos

5g) Señalización



EL ANTE PROYECTO LA PRIMERA FASE, NACE EN SACATE- PÉQUEZ

BiciRuta 502 es un proyecto para conectar los puntos y unir a Guatemala.

Es un proyecto de territorio, de comunidad y de reactivación económica desde lo local.

Es un proyecto de país que se construye desde cada región, por lo que puede suceder en paralelo desde varios puntos para ir poco a poco construyendo confianza, aprendiendo a trabajar juntos y generando desarrollo económico, ambiental y humano por donde vaya pasando.

En este Anteproyecto trazamos la tipología de la infraestructura para la bicicleta que conecta los cuatro municipios principales de Sacatepéquez: Antigua Guatemala, Ciudad Vieja, Jocotenango y Pastores. Propone una movilidad sostenible, que crea un modelo capaz de inspirar la transformación de un territorio por medio del turismo consciente y comunitario.

Es una estrategia para el desarrollo de Sacatepéquez como una ciudad resiliente e inclusiva. BiciRuta 502, busca contribuir a las soluciones para una movilidad segura y sostenible entre los municipios, además de ser un instrumento para la valoración del patrimonio cultural tangible e intangible, fortaleciendo el carácter turístico de la zona y mejorando la oferta turística de la ciudad de Antigua, Patrimonio Mundial de la Humanidad, declarada así por la UNESCO. La nueva marca ciudad de Antigua, "Ciudad de las Culturas" abre la necesidad de que el turista tanto local como internacional pueda conocer y explorar los sitios y las aldeas que la rodean.

El anteproyecto de BiciRuta 502 en Sacatepéquez es la primera fase de BiciRuta 502 para el país. Se inicia reconociendo las virtudes y bondades del territorio, identificando los sitios, lugares y lo más valioso de la región, tanto en tradiciones como en cultura, naturaleza y servicios. Luego, tomando como base, la infraestructura actual, los diferentes tipos de calle y puntos de interés en el territorio, se determina un Plan Maestro con 3 circuitos principales, cada uno de ellos con una vocación y función.

Para cada uno de los circuitos se desarrolla un catálogo de soluciones según los referentes internacionales, integrando acciones como carriles de bicicletas, mejoramiento de calles, carriles compartidos, señalización, creación y mejoramiento de banquetas para mejorar la movilidad peatonal.

Por último, se proponen estaciones en puntos estratégicos y en tres escalas diferentes, un plan de señalización basado con referentes internacionales y también un presupuesto estimado del anteproyecto para Sacatepéquez.

Este Anteproyecto es para alinear esfuerzos de las distintas Municipalidades, el INGUAT, COVIAL, FUNPANCHOY, COCODES, Gestores del Turismo, Antigua Viva, UNESCO, iniciativa privada e industria local; y poder juntos activando la inteligencia colectiva, abrir un nuevo capítulo para el turismo en la región, a través del proyecto BiciRuta 502 Sacatepéquez.

El turismo puede ser una de las industrias más fuertes de nuestro país, y que nos ayude con los retos de desarrollo que enfrentamos hoy, por lo que invertir en infraestructura turística y de experiencia que es de nuestras más grandes riquezas, es invertir en el futuro.

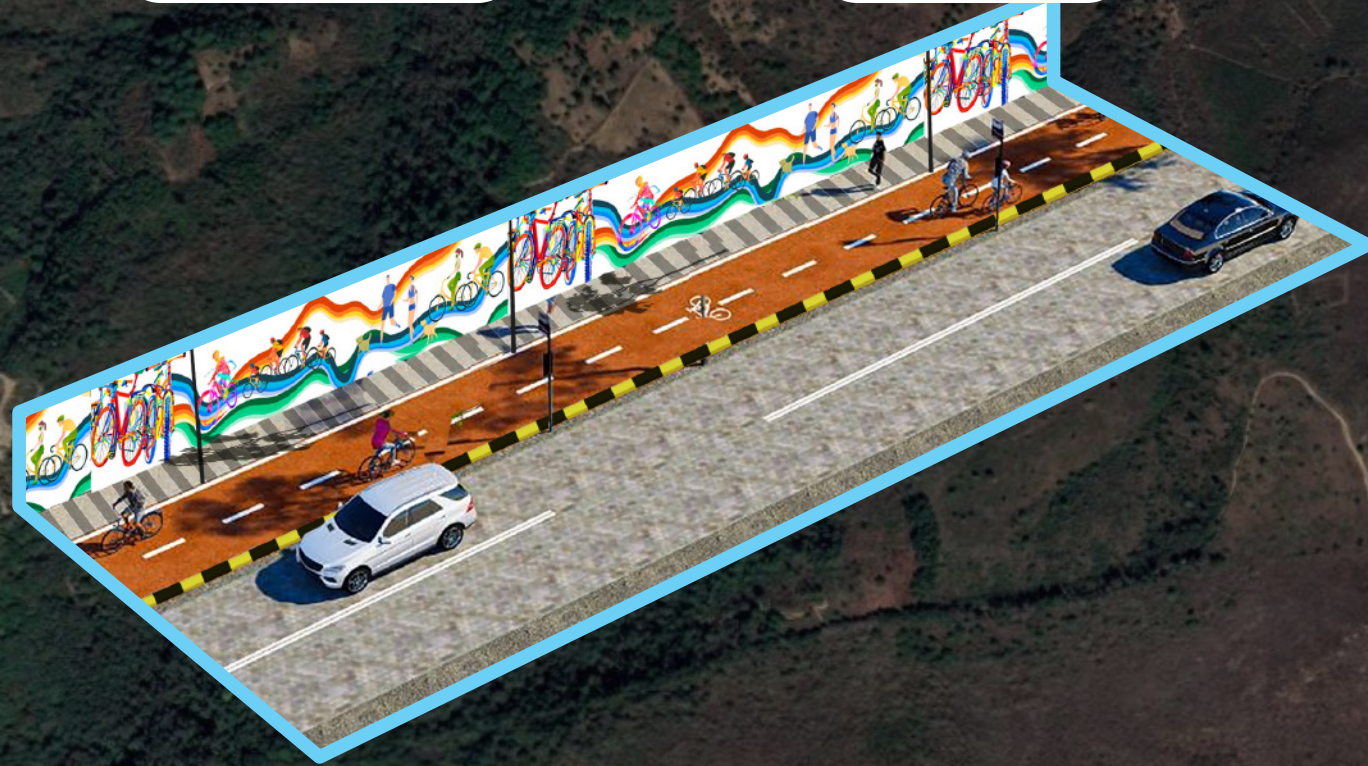


LÍNEA 1 MOVILIDAD

JOCOTENANGO

2.5 KILÓMETROS

2023 - 2024



FINCA STA BÁRBARA

FÁBRICA GUATETUBO

RN14

FINCA LA AZOTEA

TRAMO (ASFALTO) COMPARTIDO J.C

670 METROS

PARQUE JOCOTE

TRAMO (IDEAL) DEMOSTRATIVO J.A

420 METROS

TRAMO (IDEAL) DEMOSTRATIVO J.B

1.4 KILÓMETROS

UNIVERSIDAD MARIANO GÁLVEZ

FINCA FILADELFIA

PARROQUÍA NUESTRA SEÑORA DE LA ASUNCIÓN

IGLESIA SAN FELIPE DE JESÚS

2.5 KM

LÍNEA 1 MOVILIDAD ANTIGUA

4.2 KILÓMETROS

2023 - 2024



FINCA LA AZOTEA

ESTADIO PENSATIVO

TRAMO (PIEDRA) COMPARTIDO **A.E**

1.4 KILÓMETROS

TRAMO (IDEAL) DEMOSTRATIVO **A.D**

500 METROS

TRAMO (PIEDRA) COMPARTIDO **A.C**

775 METROS

TRAMO (IDEAL) DEMOSTRATIVO **A.A**

1.1 KILÓMETROS

TRAMO FINCA TETUÁN **A.B**

475 METROS

PANORAMA

CICLOVÍA CIUDAD VIEJA

2.5 KM + 4.2 KM

LÍNEA 1 MOVILIDAD CIUDAD VIEJA

1.2 KILÓMETROS

2023 - 2024

EL CUBO

RN14

CICLOVÍA de
CIUDAD VIEJA

1.6 KILÓMETROS

FINCA TETUÁN

PANORAMA

FINCA
BELLA VISTA

CENTRO
COMERCIAL

TRAMO (ADOQUÍN) ^{CV.A}
COMPARTIDO

1.2 KILÓMETROS

PARQUE CENTRAL
CIUDAD VIEJA

ESTADIO UNAPÚ

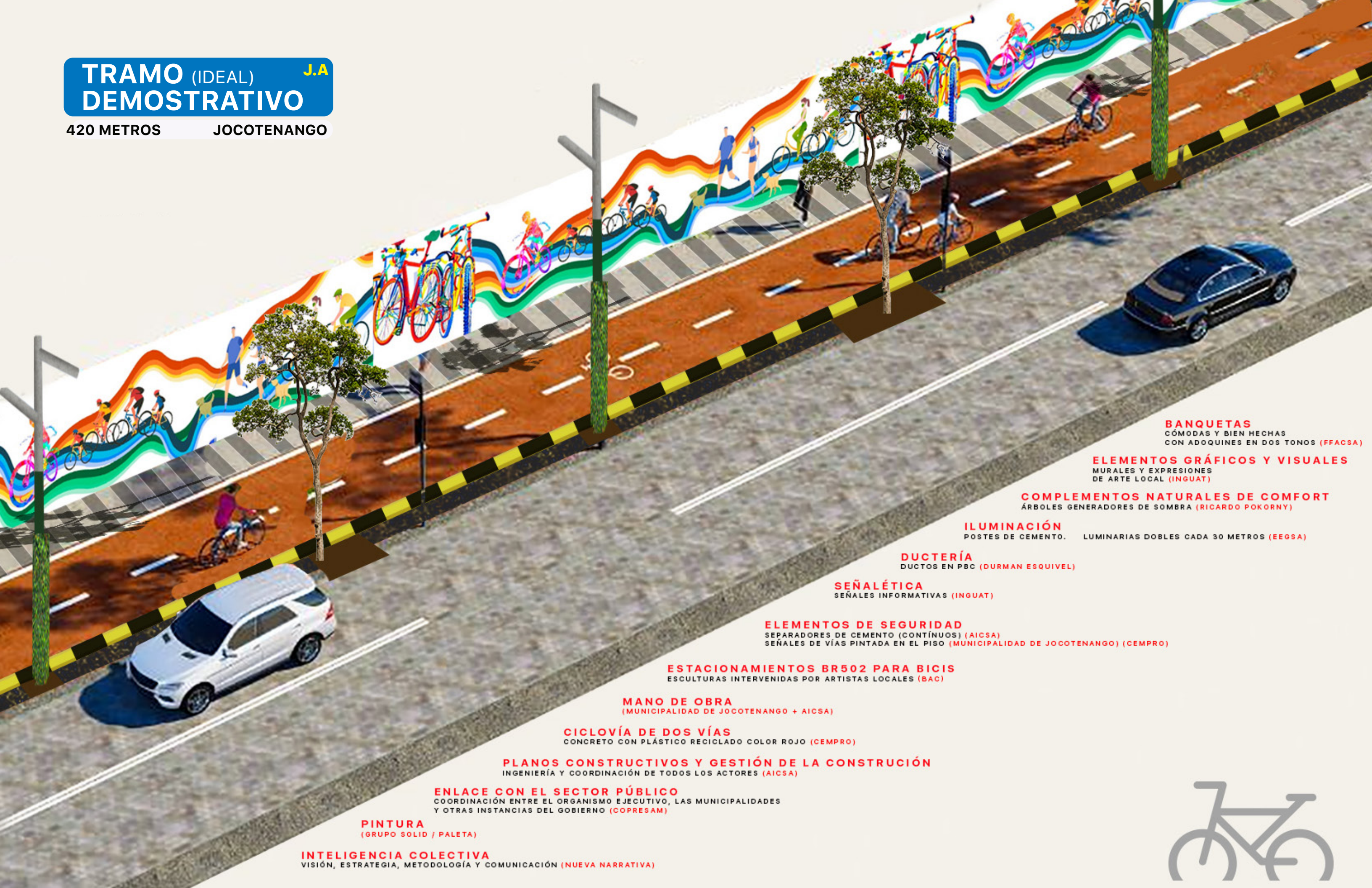
2.5 KM + 4.2 KM + 1.2 KM = 8 KM LÍNEA 1 MOVILIDAD

TRAMO (IDEAL) DEMOSTRATIVO

J.A

420 METROS

JOCOTENANGO



BANQUETAS
CÓMODAS Y BIEN HECHAS
CON ADOQUINES EN DOS TONOS (FFACSA)

ELEMENTOS GRÁFICOS Y VISUALES
MURALES Y EXPRESIONES
DE ARTE LOCAL (INGUAT)

COMPLEMENTOS NATURALES DE COMFORT
ÁRBOLES GENERADORES DE SOMBRA (RICARDO POKORNY)

ILUMINACIÓN
POSTES DE CEMENTO. LUMINARIAS DOBLES CADA 30 METROS (EEGSA)

DUCTERÍA
DUCTOS EN PBC (DURMAN ESQUIVEL)

SEÑALÉTICA
SEÑALES INFORMATIVAS (INGUAT)

ELEMENTOS DE SEGURIDAD
SEPARADORES DE CEMENTO (CONTÍNUOS) (AICSA)
SEÑALES DE VÍAS PINTADA EN EL PISO (MUNICIPALIDAD DE JOCOTENANGO) (CEMPRO)

ESTACIONAMIENTOS BR502 PARA BICIS
ESCULTURAS INTERVENIDAS POR ARTISTAS LOCALES (BAC)

MANO DE OBRA
(MUNICIPALIDAD DE JOCOTENANGO + AICSA)

CICLOVÍA DE DOS VÍAS
CONCRETO CON PLÁSTICO RECICLADO COLOR ROJO (CEMPRO)

PLANOS CONSTRUCTIVOS Y GESTIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN
INGENIERÍA Y COORDINACIÓN DE TODOS LOS ACTORES (AICSA)

ENLACE CON EL SECTOR PÚBLICO
COORDINACIÓN ENTRE EL ORGANISMO EJECUTIVO, LAS MUNICIPALIDADES
Y OTRAS INSTANCIAS DEL GOBIERNO (COPRESAM)

PINTURA
(GRUPO SOLID / PALETA)

INTELIGENCIA COLECTIVA
VISIÓN, ESTRATEGIA, METODOLOGÍA Y COMUNICACIÓN (NUEVA NARRATIVA)

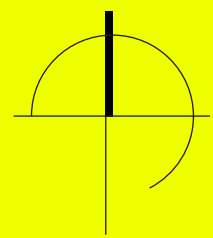




5A. CONECTAR LOS PUNTOS

La conectividad es uno de los principios fundamentales para una ciclovía exitosa, por lo que BiciRuta 502 empieza por reconocer e identificar los puntos relevantes y de interés de Sacatepéquez, a continuación se muestran los sitios identificados en las siguientes categorías:

- CULTURA**
- PASEOS Y RECREACIÓN**
- EDUCACIÓN**
- COMERCIO**
- SALUD**
- SERVICIOS**
- INDUSTRIA**
- RECURSOS NATURALES**



CULTURA

RIQUEZA RELIGIOSA

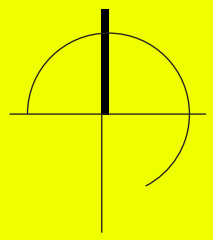


SITIOS DE INTERÉS CULTURA

Antigua Guatemala, patrimonio mundial de la humanidad y los municipios aledaños de Sacatepéquez son sitios ricos en cultura y patrimonio. El territorio cuenta entre otros aspectos, con una significativa cantidad de Iglesias, Ermitas y ruinas de carácter religioso, además de museos, centros culturales y otros espacios de gran interés turístico tanto para el local como extranjero razón por lo cual son de suma importancia conectarlos por medio del circuito de la BiciRuta 502. Los lugares de interés cultural identificados son:

RIQUEZA RELIGIOSA

- 1 Ruinas Iglesia de la Concepción
- 2 Convento Santa Clara
- 3 Santuario Francisco el Grande
- 4 Iglesia y capilla Nuestra Señora de Belén
- 5 Ermita de Santa Cruz
- 6 Iglesia Escuela de Cristo
- 7 Ruina Templo de los Remedios
- 8 Ermita del Santo Calvario
- 9 Ruinas de la Ermita de Santa Isabel
- 10 Templo San Cristóbal El Bajo
- 11 Iglesia San Gaspar Vivar
- 12 Parroquia San Pedro las Huertas
- 13 Iglesia Católica San Miguel Escobar
- 14 Iglesia Católica Inmaculada Concepción
- 15 Ermita de San Isidro
- 16 Antigua Parroquia San Sebastián
- 17 Iglesia y Convento de La Merced
- 18 Ruinas Iglesia de Candelaria
- 19 Iglesia de Santa Rosa
- 20 Convento Capuchinas
- 21 Convento Histórico Santo Domingo
- 22 Convento La Recolección
- 23 Ruinas de San Jerónimo
- 24 Ermita de Santa Lucía
- 25 San José el Viejo
- 26 Iglesia de San Bartolomé Becerra
- 27 Iglesia San Pedro El Panorama
- 28 Templo Nuestra Señora de Santa Ana



CULTURA

HITOS + MUSEOS



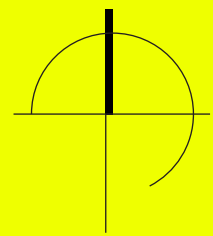
SITIOS DE INTERÉS CULTURA

HITOS CULTURALES

- 1 Cementerio General Jocotenango
- 2 Casa Popenoe
- 3 La Nueva Fábrica
- 4 Cementerio General de Ciudad Vieja
- 5 Mural Urbano
- 6 Estatua de Isabela la Católica
- 7 Cementerio General San Lázaro
- 8 Fundación Nacional para las Bellas Artes

MUSEOS

- 9 Museo del Vidrio
- 10 Centro Cultural y Museo Colegio Santo Tomás de Aquino
- 11 Museo de La Semana Santa
- 12 Museo del Hermano Pedro
- 13 Centro Cultural César Brañas
- 14 Museo de Arte Guatemala -AMG



PASEO Y RECREACIÓN



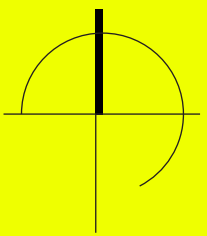
SITIOS DE INTERÉS PASEO Y RECREACIÓN

Los espacios de encuentro, actividad social y ocio como plazas y parques son especialmente importantes como puntos de conexión entre el circuito, son lugares por lo general muy bien posicionados en los municipios, sitios que las personas concurren frecuentemente y en muchas ocasiones rodeados de edificios importantes en algunas ocasiones, de carácter municipal y/o religioso.

Espacios de ocio y juego como áreas deportivas y fincas que ofrecen actividades de ocio y recreación también son espacios relevantes como puntos de origen y destino para el circuito.

Los lugares de interés de paseo y recreación identificados son:

- | | | | |
|----|---|----|-----------------------------------|
| 1 | Parque de Belén | 24 | Parque La Isabela Católica |
| 2 | Plazuela Escuela de Cristo | 25 | Parque La Merced |
| 3 | La Casa del Río | 26 | Parque de Santa Rosa |
| 4 | Plazuela Santa Ana | 27 | Academia Profutbol |
| 5 | Vagamundo Camping | 28 | Finca Antigua Santa Isabel |
| 6 | Plazuela San Cristóbal el Bajo | 29 | Beneficio de café
La Esperanza |
| 7 | Finca Santa Clara | 30 | Finca Colombia |
| 8 | Plazuela San Gaspar Vivar | 31 | Parque de Panorama |
| 9 | Cancha Pública San Pedro
Las Huertas | 32 | Finca San Ignaico |
| 10 | Parque Central San Pedro
Las Huertas | 33 | Caoba Farms |
| 11 | Plaza San Miguel Escobar | 34 | Antigua Exotic Garden |
| 12 | Estadio Municipal de
futbol Hunapu | | |
| 13 | Canchas de Futbol "De tono min" | | |
| 14 | Antiguo Parque Central
de Ciudad Vieja | | |
| 15 | Nuevo Parque Central
de Ciudad Vieja | | |
| 16 | Mini parque de Ciudad Vieja | | |
| 17 | Cancha de Futbol - La Cuchilla | | |
| 18 | Mirador | | |
| 19 | Finca la Azotea | | |
| 20 | Jocofut | | |
| 21 | Estadio Pensativo | | |
| 22 | Villa Deportiva, Casa del Deportista | | |
| 23 | Parque de San Sebastián | | |



EDUCACIÓN

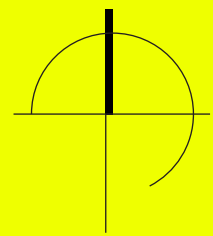


SITIOS DE INTERÉS EDUCACIÓN

Espacios educativos como Escuelas, Colegios, Institutos, Universidades y otros tipos de instituciones educativas son de especial interés conectarlas a lo largo del circuito, con el objetivo de facilitar la movilidad segura, eficiente y económica a los jóvenes que asisten a ellos desde los diferentes municipios de Sacatepéquez.

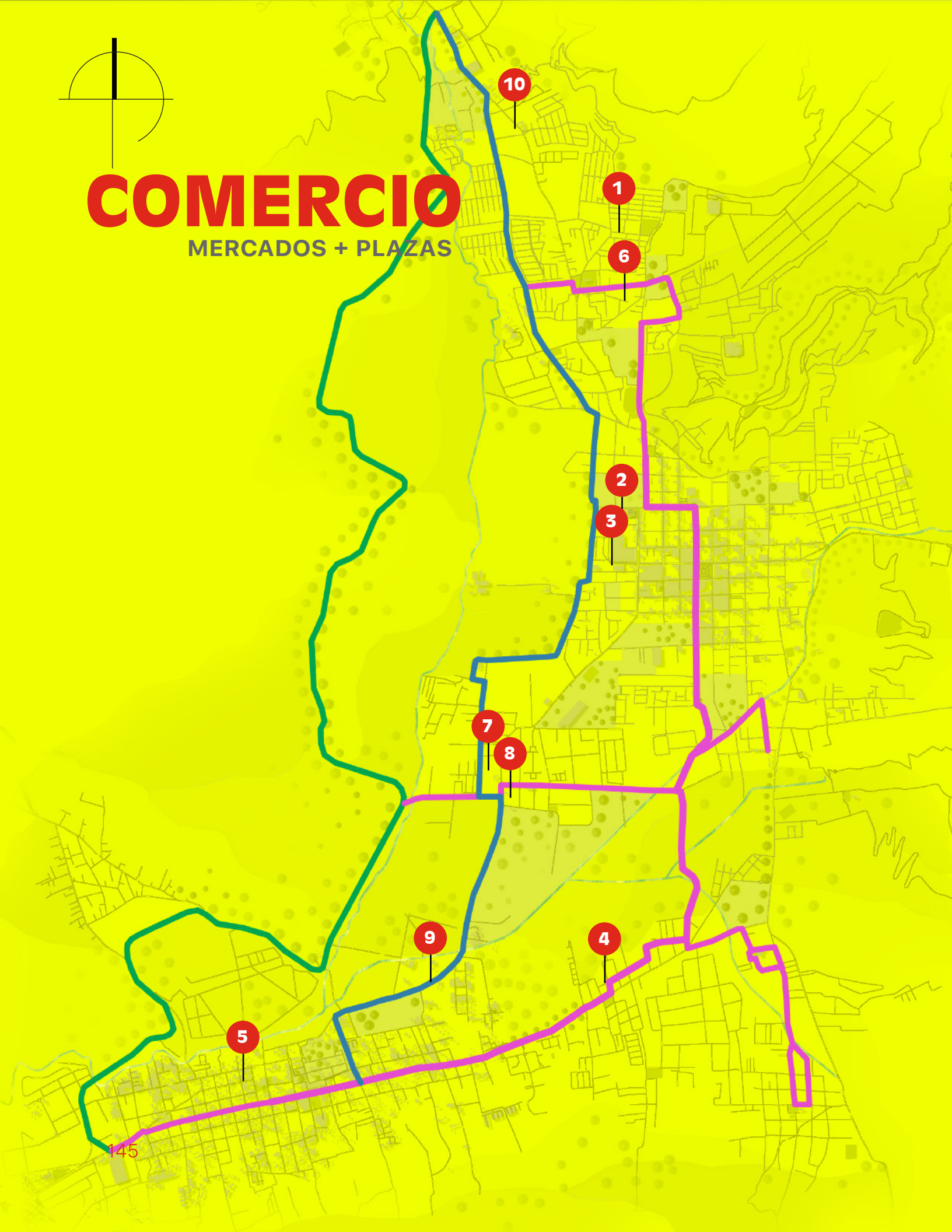
Los sitios educativos identificados son:

- 1 Instituto Tecnológico Empresarial
- 2 Colegio Tridentino
- 3 INVAL
- 4 Colegio Kayalá
- 5 Instituto Municipal de Educación Básica
- 6 Escuela Oficial Rural Mixta, San Pedro Las Huertas
- 7 Complejo Educativo Municipal Ciudad Vieja
- 8 Escuela Municipal Urbana Mixta
- 9 Escuela Oficial Urbana Fray Matías de Paz
- 10 Colegio Valle de Almolonga
- 11 Colegio Nuestra Señora de Lourdes
- 12 Colegio Boston
- 13 Escuela Municipal Caserío Bosarreyes
- 14 Antigua International School
- 15 Asociación Casa del Niño Jocotenango
- 16 INEB Jocotenango
- 17 Escuela Proyecto La Esperanza
- 18 Centro Educativo La Merced
- 19 USAC Antigua
- 20 Universidad Mariano Gálvez
- 21 Colegio La Salle
- 22 Escuela Luis Mena
- 23 Universidad Rafael Landívar -URL-
- 24 Instituto Técnico Vocacional de Sacatepéquez
- 25 Antigua Monterssori School AMS
- 26 Academia de Música Finca los Arcángeles
- 27 Colegio Colonial Bilingüe



COMERCIO

MERCADOS + PLAZAS



SITIOS DE INTERÉS COMERCIO

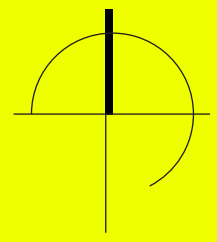
Los espacios de intercambio, abastecimiento y comercio son importantes para la actividad diaria de los trabajadores, residentes y visitantes de la zona. Espacios de interés comercial son los mercados municipales y las plazas comerciales en los municipios de la zona. Los espacios de interés comercial identificado son:

MERCADOS MUNICIPALES

- 1 Mercado Municipal de Jocotenango
- 2 Mercado Central de Antigua Guatemala
- 3 Mercado de Artesanías Antigua Guatemala
- 4 Mercado Comunal San Pedro Las Huertas
- 5 Mercado Municipal Ciudad Vieja

PLAZAS COMERCIALES

- 6 Centro Comercial Plaza Jocotenango
- 7 Plaza VillaBella
- 8 Centro Comercial El Panorama
- 9 Centro Comercial Los Volcanes
- 10 Centro Comercial Bella Vista



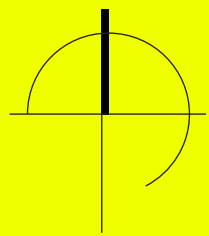
SALUD



SITIOS DE INTERÉS SALUD

Los espacios destinados a salud son de gran importancia y deben ser considerados a lo largo del circuito para garantizar el acceso a ellos de una forma segura y económica. Los sitios identificados son entre otros, centros de salud, clínicas y hospitales.

- 1 Puesto de Salud, Jocotenango
- 2 Centro Médico Santiago Apóstol
- 3 Centro de Salud de Antigua Guatemala
- 4 IGSS Clínicas Panchoy
- 5 Centro de Salud, San Cristóbal el Bajo
- 6 Centro de Salud, San Pedro las Huertas
- 7 Puesto de Salud, Ciudad Vieja
- 8 Centro de Atención, Mis Años Dorados
- 9 Clínica Municipal, Ciudad Vieja
- 10 Hospital Privado Hermano Pedro
- 11 Casa de Salud Santa Lucía
- 12 Centro de Cuidados Integrales
- 13 Centro Clínico Biociencias



SERVICIOS



SITIOS DE INTERÉS SERVICIOS

Espacios destinados que brindan servicios a los ciudadanos, como bomberos e instituciones municipales también son relevantes para conectarlos dentro del circuito en bicicleta. Por otro lado, se identificaron servicios específicos a usuarios de bicicleta, como bicitalleres y pinchazos específicos para bicicleta.

BOMBEROS

- 1 Bomberos ASEI
- 2 E-91 Bomberos Municipales Antigua
- 3 E-50 Bomberos Municipales, Ciudad Vieja
- 4 Bomberos Voluntarios de Ciudad Vieja

MUNICIPALIDADES Y POLICIA

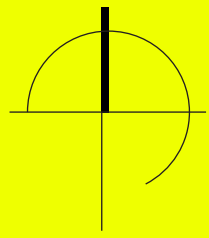
- 5 Policía Municipal de Tránsito
- 6 Municipalidad de Ciudad Vieja
- 7 Policía Nacional Civil, Comisaría 73
- 8 Estación PNC, Panorama

TALLERES DE BICICLETAS

- 9 Pinchazo
- 10 Bicirespuestos El Éxito
- 11 Bicitaller Macuy
- 12 Bicitaller Maranatha

OTROS SERVICIOS

- 13 INACIF Antigua Guatemala
- 14 Fundación Familias de Esperanza
- 15 Subestación Eléctrica San Gaspar
- 16 Subdelegación Municipal Registro de Ciudadanos, Ciudad Vieja
- 17 Contraloría General de Cuentas
- 18 SOSEP Sacatepéquez
- 19 DIDEDUC MINEDUC
- 20 Fiscalía de la Mujer
- 21 Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social



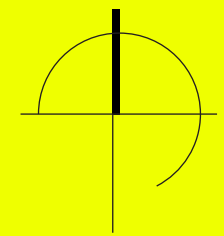
INDUSTRIA E INNOVACIÓN



SITIOS DE INTERÉS INDUSTRIA E INNOVACIÓN

Espacios industriales representan destinos de lugares de trabajo, razón por la cual son relevantes y significativos en el circuito. Siendo actualmente la mayoría de usuarios personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte para el trabajo, es de suma importancia desarrollar un circuito seguro y eficiente que conecte estos puestos de trabajo con el área donde las personas viven.

- 1 Procesadores Organic Life
- 2 Fabrica de Filtros Lorenz
- 3 Guatetubo
- 4 Cacao Junajpu
- 5 Mayaflora S.A.
- 6 Sacos Agroindustriales Guatemala
- 7 Café Carmen Guatemala
- 8 Ecofiltro Guatemala
- 9 El Cubo
- 10 Finca Bella Vista
- 11 Finca Medina
- 12 Nestlé
- 13 Eximport de Guatemala S.A.
- 14 CAMEC Café



NATURAL



SITIOS DE INTERÉS NATURAL

Espacios naturales como ríos, cerros y volcanes representan la esencia del territorio en Sacatepéquez, estos deben ser considerados para generar la conexión del recorrido con la naturaleza, acercar al usuario a esta conexión con el territorio, valorar los hitos naturales, además de considerarlos para definir rutas paisajísticas a lo largo del circuito.

- 1 Cerro de la Cruz y Gran Parque de Santiago
- 2 Volcán de Agua
- 3 Río Pensativo
- 4 Río Guacalate

5B. PLAN MAESTRO

CIRCUITOS INTEGRADOS

Los circuitos integrados de BiciRuta 502 buscan (re) tejer la fragmentación territorial, uniendo por medio de una red y líneas de conectividad que plantean una nueva narrativa, capaz de ser la plataforma para crear nuevas perspectivas del lugar, nuevos sentimientos al recorrerlo, nuevas historias y nuevas oportunidades, significa la creación de estos circuitos como una solución sistemática al desarrollo integral del territorio por medio de una movilidad sostenible.

BiciRuta 502 Sacatepéquez conecta más allá de los bordes administrativos de los municipios generando un plan maestro con un circuito general que integra tres circuitos con vocación y carácter específico, cada uno de ellos, aporta soluciones integrales a las dinámicas sociales y del territorio.



LINEA 3: Ruta Escénica

LÍNEA 1: Ruta de Movilidad

LINEA 2: Ruta Turística

LÍNEA 1: Ruta de Movilidad
9.10 km

LINEA 2: Ruta Turística
16.15 km

LINEA 3: Ruta Escénica
11.51 km

5C. LÍNEA 1 RUTA DE MOVILIDAD

Una movilidad segura, accesible y sostenible en bicicleta entre los municipios de Sacatepéquez es una prioridad para BiciRuta 502. Una conectividad directa y eficiente entre estos municipios es una solución que aporta beneficios para todas aquellas personas que requieran movilidad cotidiana de un municipio a otro por temas laborales, comerciales y/o educativos. Esto genera mayor seguridad, reducción de costos en movilidad, reducción en emisiones de CO2 y mayor competitividad local.

Esta línea tiene como objetivo principal la conectividad y movilidad desde Pastores hasta Ciudad Vieja. Se dirige por medio de calles y avenidas principales como la 1a. avenida de Jocotenango, la Calle de los Recoletos, la ruta nacional 14 y la avenida El Naranjo en Ciudad Vieja.



LÍNEA 1: Ruta de Movilidad





5D. LÍNEA 2 RUTA TURÍSTICA

BiciRuta 502 como proyecto de biciturismo y cultura desarrolla un circuito continuo entre una serie de espacios y lugares de gran valor patrimonial y cultural, como ruinas, conventos, iglesias y templos, sitios que tienen una narrativa y gran valor histórico.

Recorrer estos sitios nos permite dialogar con estos espacios, admirarlos, aprender de ellos y revivir el sentimiento de pertenencia siendo una lección del cuidado y valorización de nuestra cultura y patrimonio.

Esta segunda línea tiene la vocación de turismo y la reactivación económica de los municipios que recorre por medio de incentivo al turismo comunitario.

Comenzando con Jocotenango, donde se visita el Santuario de San Felipe de Jesús, luego en Antigua Guatemala se recorren lugares de gran valor patrimonial como el Arco de Santa Catalina, el Parque Central, El Calvario, en la parte sur del recorrido se visita la Plazuela de San Gaspar Vivar y la Plazuela de San Juan el Obispo y la calle principal de Ciudad Vieja, entre otros.



LÍNEA 2: Ruta Turística





5E. LÍNEA #3 RUTA ESCÉNICA

El paisaje es uno de los elementos fundamentales para BiciRuta 502 por ser patrimonio y de interés turístico, es el territorio rico y diverso, caracterizado por cerros, volcanes y ríos, elementos que sostienen las actividades de nuestras ciudades y que son de suma importancia cuidarlos para un desarrollo sostenible. BiciRuta 502 invita a recorrerlo en escala humana, para apreciarlo, aprender de ellos y reconectar con nuestra naturaleza.

La línea 3 involucra parte de la Ruta Nacional 14 en la cual, por su altura, destacan las vistas y paisajes de Jocotenango, Antigua Guatemala y Ciudad Vieja. Este circuito nos permite conectar con otros circuitos y bicirutas del país.

Esta fase está constituida en su totalidad por un carril de bicicleta independiente de doble vía que conecta desde Jocotenango hasta Ciudad Vieja, es un recorrido que requiere de medidas de seguridad para proteger el carril de bicicleta del tránsito pesado que generalmente se conduce por esa ruta.



165

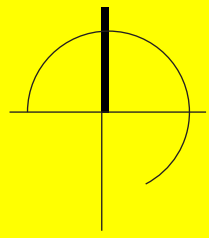
LÍNEA 3: Ruta Escénica



11 km

31.32%
DEL RECORRIDO 166





TIPO DE TRAMOS POR LINEA

Dentro de este mapa mostramos el tipo de intervención en cada una de las fases.

- 
CARRIL DOBLE VÍA 2.5m DE BICICLETA EXCLUSIVO +BANQUETA 1m

- 
CARRIL DOBLE VÍA 1.5m DE BICICLETA EXCLUSIVO

- 
INTERVENCIÓN CICLOVÍA CON PROTECCIÓN VERTICAL
- 
INTERVENCIÓN CARRIL COMPARTIDO Y SEÑALIZACIÓN

- 
INTERVENCIÓN MEJORAMIENTO DE CALLES

- 
RUTA EXISTENTE


SECCIONES DE VÍA

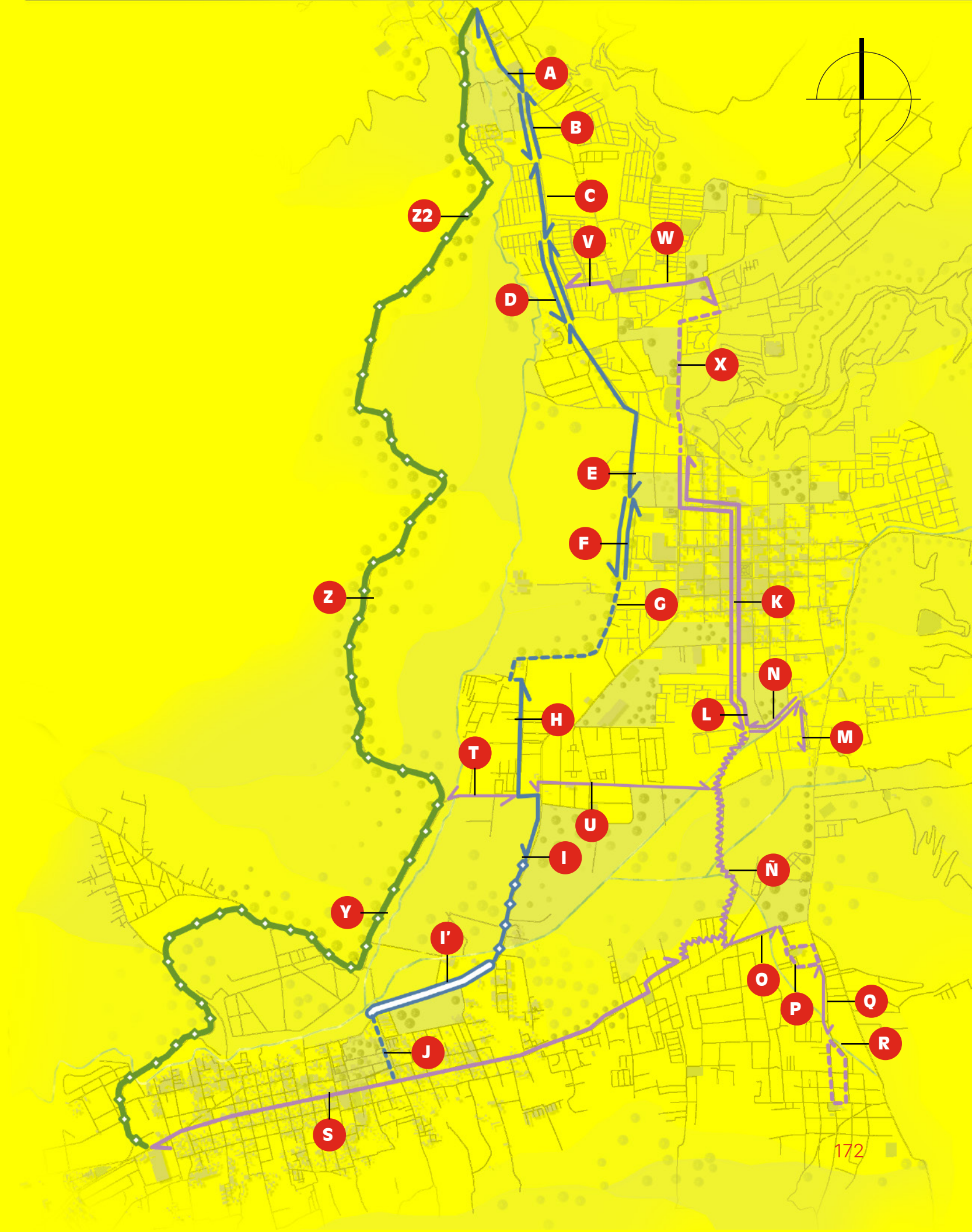
Una movilidad sostenible prioriza a los peatones, los ciclistas y al transporte colectivo para mejorar la salud y reducir la contaminación en una ciudad. BiciRuta 502 aporta en darle seguridad a la movilidad en bicicleta para volverla una muy buena opción, pero reconocemos que también se debe mejorar la movilidad peatonal, por lo que en ciertos tramos recomendamos creación o mejoramiento de aceras.

BiciRuta 502 es un proyecto de movilidad para el local y de reactivación económica a través del turismo comunitario, por lo que requiere que el trayecto sea atractivo para el visitante, por lo que también se propone el mejoramiento de fachadas, muralismo, enredos y arborización en los tramos que lo necesitan.

Se considera importante realizar un análisis de las vías en las cuales se plantea el recorrido de BiciRuta 502, por lo tanto, se analiza cada tramo para recomendar la intervención y se acompaña de una sección para entender mejor la infraestructura.

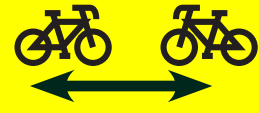
Como parte de ese proceso se realizaron mediciones en cada uno de los puntos marcados en el mapa con una letra y de esa manera se analizan según las dimensiones de la calle, las aceras, el entorno de cada calle para de esta forma, poder evaluar que tipo de intervención es la adecuada.

Se generaron en total 29 secciones de vía que se distribuyen a lo largo del recorrido y se desglosan a continuación.



LÍNEA 1 RUTA DE MOVILIDAD

 CARRIL DOBLE VÍA 2.5m
DE BICICLETA EXCLUSIVO
+BANQUETA 1m



 CARRIL DOBLE VÍA 1.5m
DE BICICLETA EXCLUSIVO



 INTERVENCIÓN
CICLOVÍA CON PROTECCIÓN
VERTICAL

 INTERVENCIÓN
CARRIL COMPARTIDO +
SEÑALIZACIÓN



 RUTA EXISTENTE



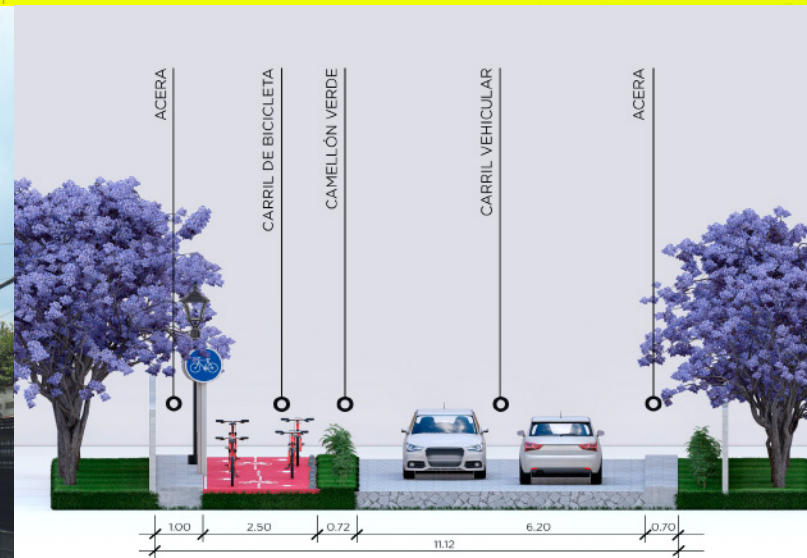
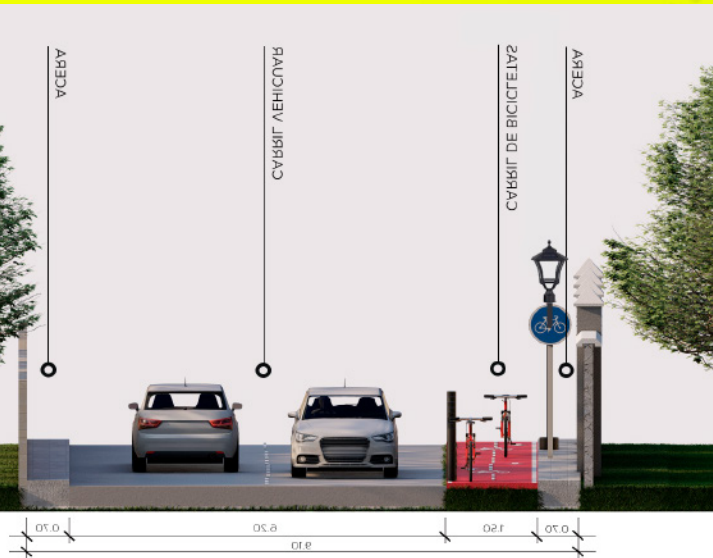
SECCIÓN - A Línea 1 Azul

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: No hay acera. Se recomienda tapar la cuneta para hacer una acera en el lado opuesto
- Vegetación: Alta, un lado
- Señalización: Vertical y horizontal, y prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Iluminación, separadores de caucho y separadores verticales para carriles de bici ya que es una vía rápida



SECCIÓN - B Línea 1 Azul

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: Se recomienda hacer acera del otro lado
- Vegetación: Alta, un lado. Se propone una separación verde para proteger al ciclista, y sembrar enredo en muro perimetral para embellecer el recorrido
- Señalización: Vertical y horizontal, y prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici



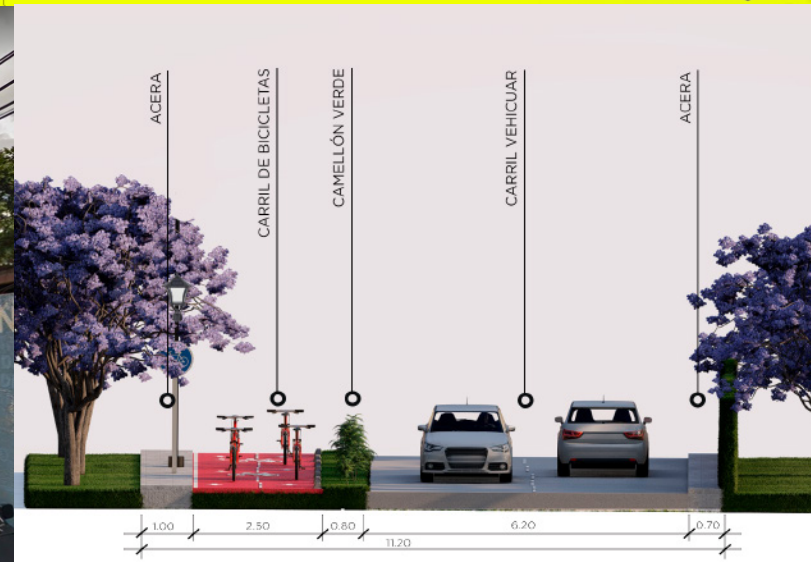
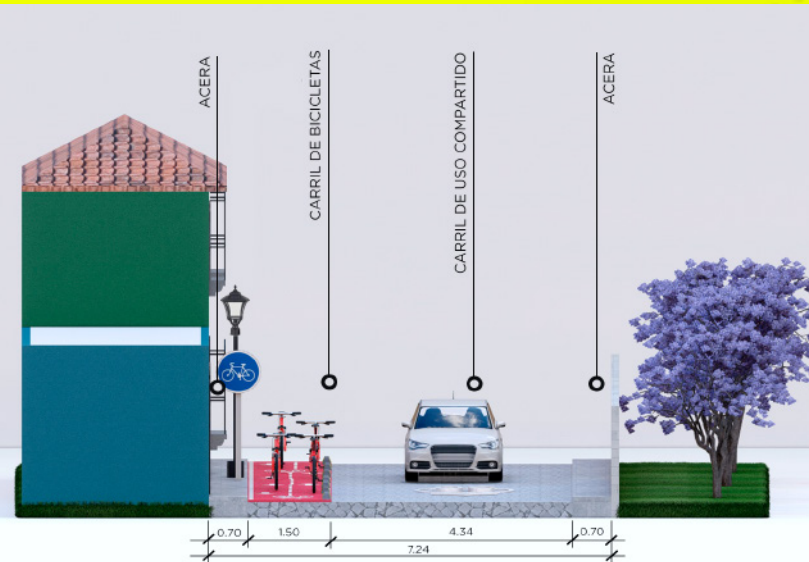
SECCIÓN - C Línea 1 Azul

- Tipología: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: Se recomienda hacer una acera del lado opuesto
- Vegetación: No existente.
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista. Estrategias de pacificación de calles
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici. Se propone una estrategia de mejoramiento de fachadas a través de murales para embellecer el recorrido.



SECCIÓN - D Línea 1 Azul

- Tipología: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: Se recomienda hacer una acera del lado opuesto
- Vegetación: Media, un lado. Se propone una separación verde para proteger al ciclista
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici. Se propone una estrategia de mejoramiento de fachadas a través de murales y enredos para embellecer el recorrido.



SECCIÓN -E Línea 1 Azul

- Tipología: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles separados. Se propone quitar el parqueo y reubicarlo en otro terreno cercano al centro comercial para dar espacio.
- Acera: En ambos lados. Se propone instalar rampas en la aceras y pasos de cebras en las esquinas para mejorar la movilidad peatonal.
- Vegetación: No hay vegetación existente
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista Estrategias de pacificación de calles y educación vial
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici



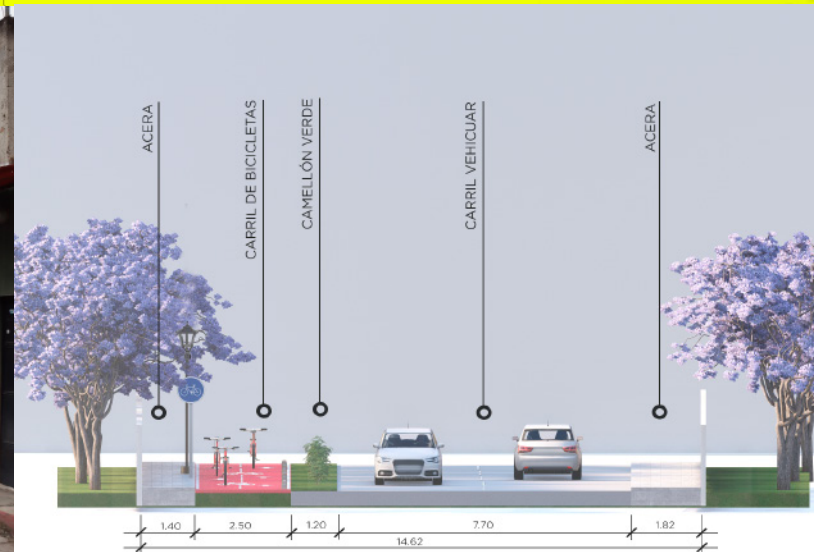
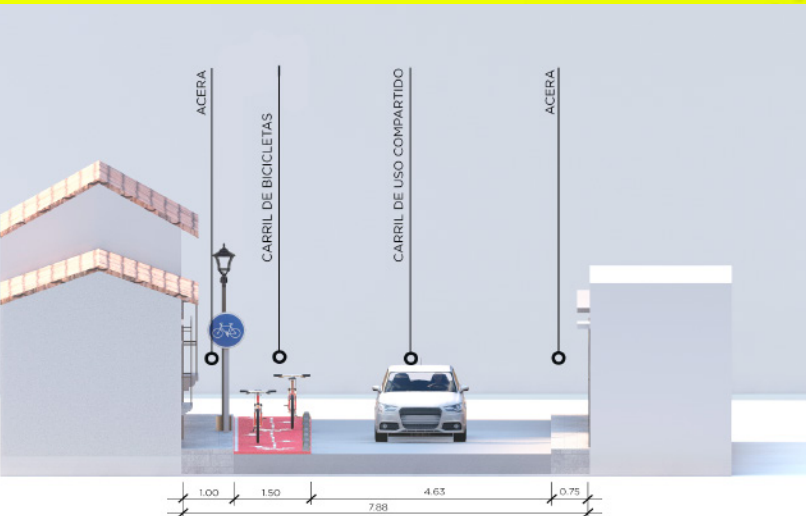
Hacia Calle de Recoletos,
Antigua Guatemala

SECCIÓN -F Línea 1 Azul

- Tipología: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: En ambos lados. Se propone instalar rampas en la acera y un paso de cebra en el ingreso del mercado.
- Vegetación: media, un lado. Se propone una alameda de Jacarandas y Matilisguate para embellecer el recorrido. Se propone una jardinera para proteger la ciclista
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista.
- Equipamiento urbano: iluminación y separadores de caucho para carriles de bici



Sobre Calle de Recoletos,
Antigua Guatemala



SECCIÓN - G Línea 1 Azul

- Tipología: Carril compartido y señalización
- Uso de calle: Carriles compartidos
- Acera: En un lado, se recomienda mejorar accesabilidad
- Vegetación: No existe vegetación urbana
- Señalización: Vertical y prioridad de paso ciclista. Estrategias de pacificación de calles y reducción de velocidad.
- Equipamiento urbano: iluminación. Se propone sembrar enredo para embellecer el recorrido.



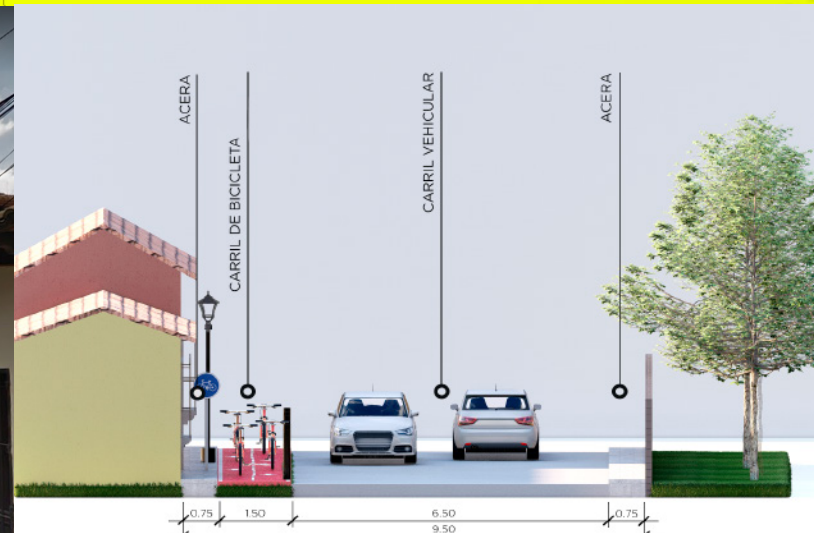
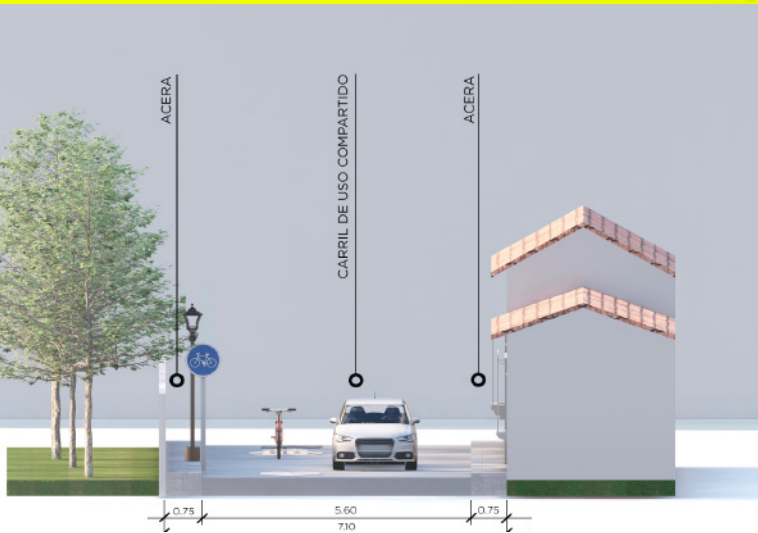
Hacia San
Bartolomé Becerra

SECCIÓN - H Línea 1 Azul

- Tipología: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: En ambos lados.
- Vegetación: No existe vegetación urbana
- Señalización: Vertical y horizontal, y prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: iluminación, separadores de caucho y separadores verticales para carriles de bici por ser calle de alta velocidad. Se propone ordenar cables



Hacia Calle Tetuán,
Antigua Guatemala



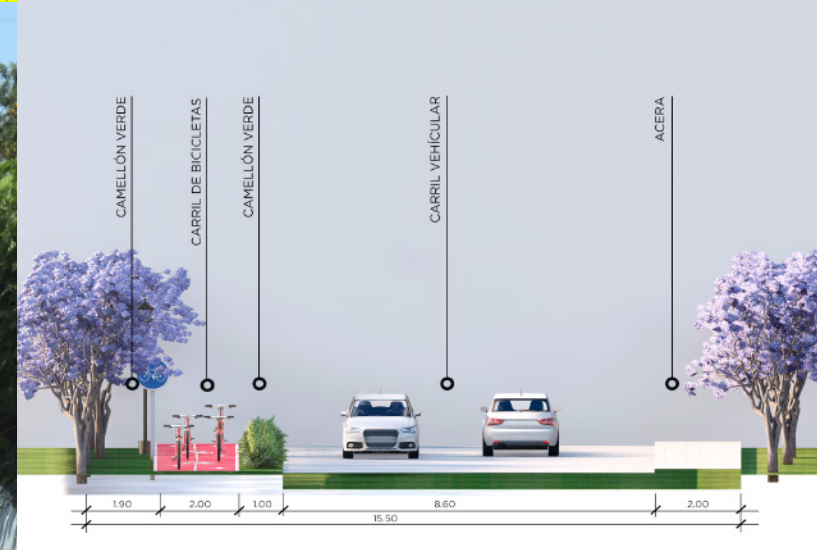
SECCIÓN - I CONTINUACIÓN A EXISTENTE **Línea 1 Azul**

- Tipología: Carril de bicicleta protegido por tráfico de alta velocidad
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: Se propone tapar la cuneta del otro lado para hacer una acera. Se propone colocar pasos de cebra y reductores de velocidad a la altura de Antigua.
- Señalización: Vertical y horizontal prioridad de paso de ciclista
- Equipamiento urbano: intervención en canal de aguas pluviales, tapaderas de agua con rejilla de metal, iluminación, separadores de caucho y separadores verticales para carriles de bici por ser vía rápida



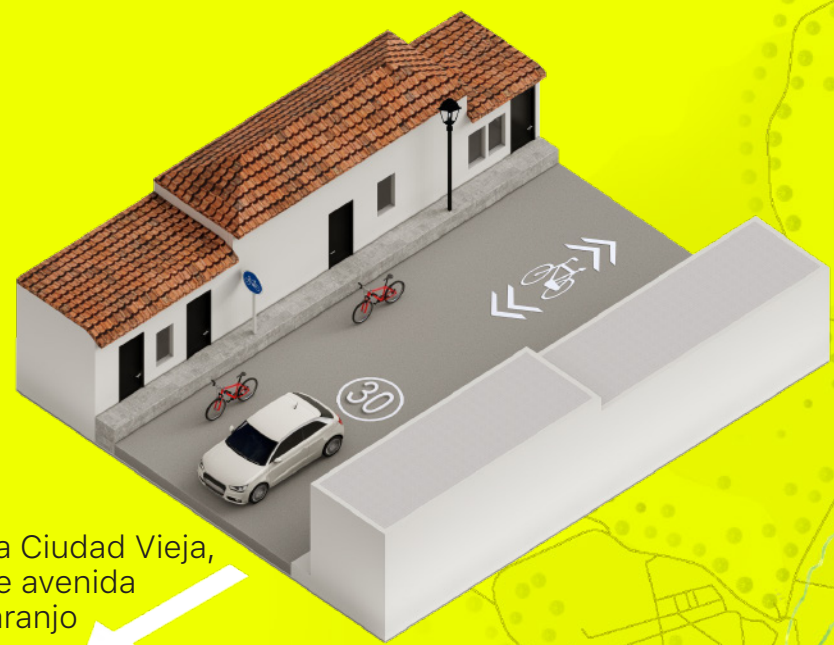
SECCIÓN - I' BICIRUTA EXISTENTE **Línea 1 Azul**

- Tipología: Existente
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: Se propone hacer acera del lado contrario a la BiciRuta.
- Vegetación: Alta, de un lado. Se propone arborizar del lado de la acera para embellecer el paisaje
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista. Señalética marcando límite de velocidad
- Equipamiento urbano: iluminación, separadores de caucho para carriles de bici y separadores verticales por ser vía rápida. Se propone colocar vegetación y tapaderas en la cuneta con rejillas de agua de metal, para proteger al ciclista

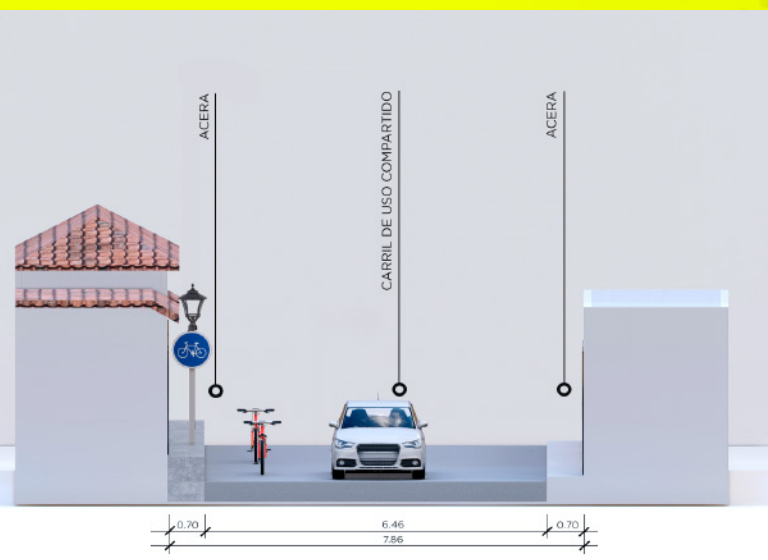


SECCIÓN -J Línea 1 Azul


- Tipología: Pacificación de calles y señalización
- Uso de calle: Carriles compartidos
- Acera: En ambos lados, hay que incorporarle rampas y pasos de cebra.
- Vegetación: No hay vegetación urbana
- Señalización: Vertical y prioridad de paso ciclista. Estrategias de pacificación de calles y reducción de velocidad
- Equipamiento urbano: iluminación. Se propone ordenar cables y mejoramiento de fachadas para embellecer el recorrido a través de pintura y enredos.

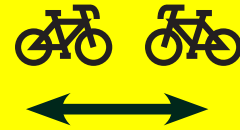


Hacia Ciudad Vieja,
sobre avenida
El Naranjo



LÍNEA 2

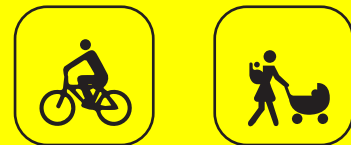
 CARRIL DOBLE VÍA 2.5m DE BICICLETA EXCLUSIVO +BANQUETA 1m



 CARRIL DOBLE VÍA 1.5m DE BICICLETA EXCLUSIVO



 INTERVENCIÓN CARRIL COMPARTIDO + SEÑALIZACIÓN



 INTERVENCIÓN MEJORAMIENTO DE CALLES



SECCIÓN - K Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 2m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En ambos lados
- Vegetación: No hay existente
- Señalización: Vertical y prioridad de paso ciclista. En este tramo no se propone pintar la biciruta por ser empedrado
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici

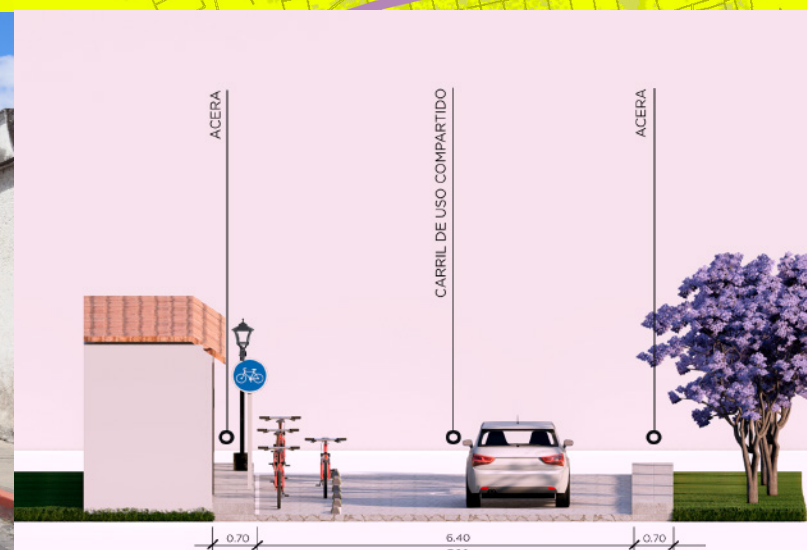
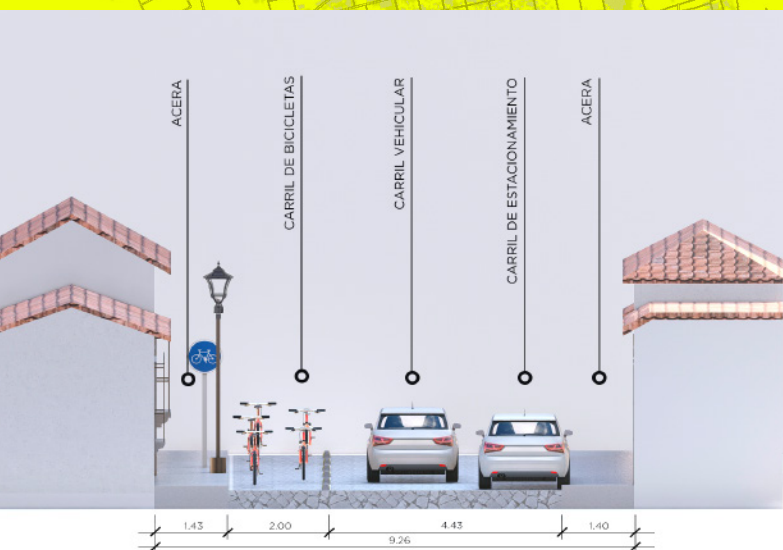
Hacia Arco de Santa Catalina,
Antigua Guatemala



SECCIÓN - L Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En un lado. Se propone mejorar la acera para que sea segura al peatón
- Vegetación: Alameda, un lado
- Señalización: Vertical, prioridad de paso ciclista. En este tramo no se propone pintar la biciruta por ser empedrado
- Equipamiento urbano: iluminación y separadores de caucho para carriles de bici

Hacia Antigua Guatemala



SECCIÓN - M Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En un lado y se propone utilizar la acera de baldosa existente del lado de la finca para tener la BiciRuta
- Vegetación: Alta, existente en camellón y en ambos lados
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista, señalización de velocidad máxima,
- Equipamiento urbano: Iluminación

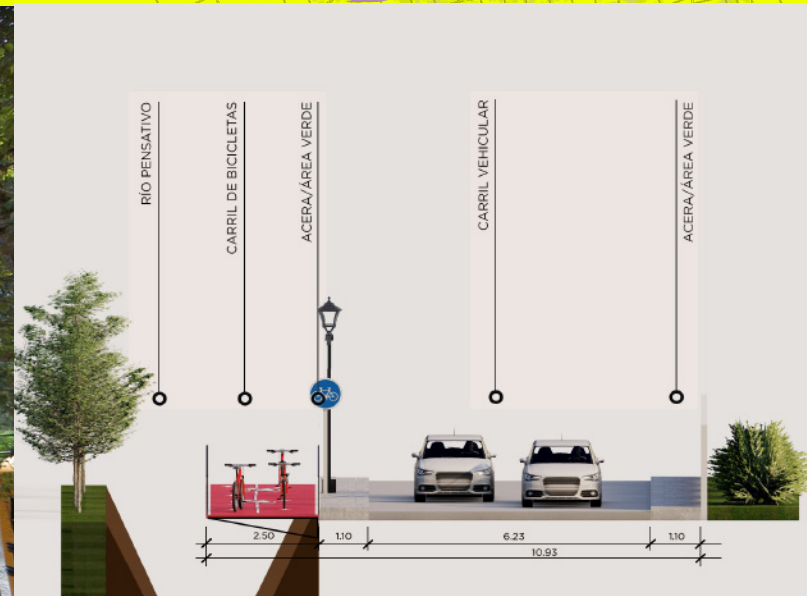
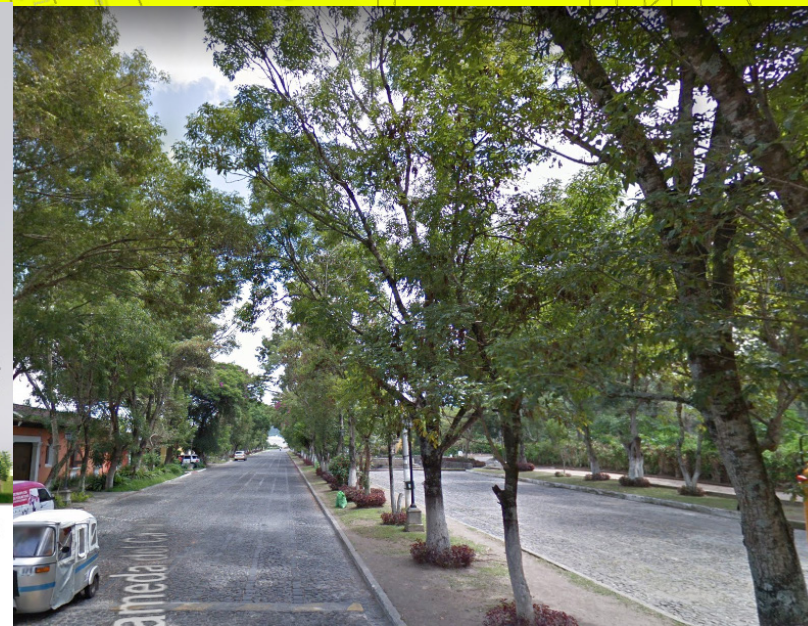
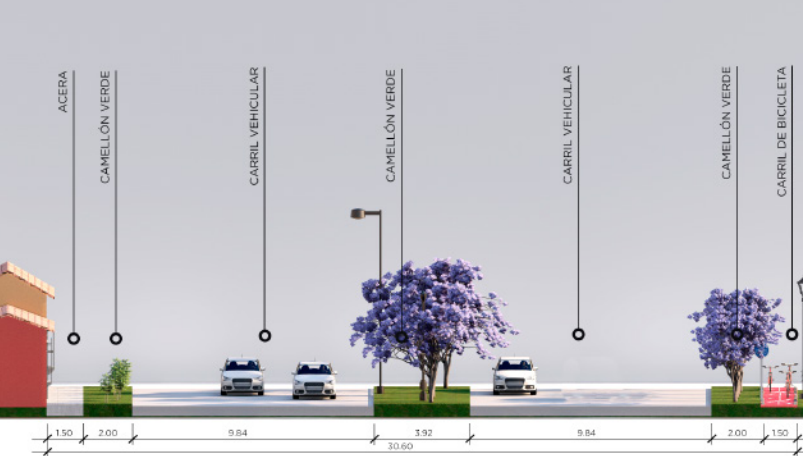


SECCIÓN - N Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía. Posteriormente este tramo será intervenido como parte del proyecto Parque Lineal el Pensativo. (Ver anexo 4)
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: Se incluirá dentro del parque
- Vegetación y río: Alta del lado del río y se sugiere sembrar infraestructura verde (vetiver, quequesheque y otras plantas que ayudan a purificar el agua). Se propone un diseño del paisaje en ribera
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista.
- Equipamiento urbano: Iluminación y ciclovía en voladizo sobre la orilla del río

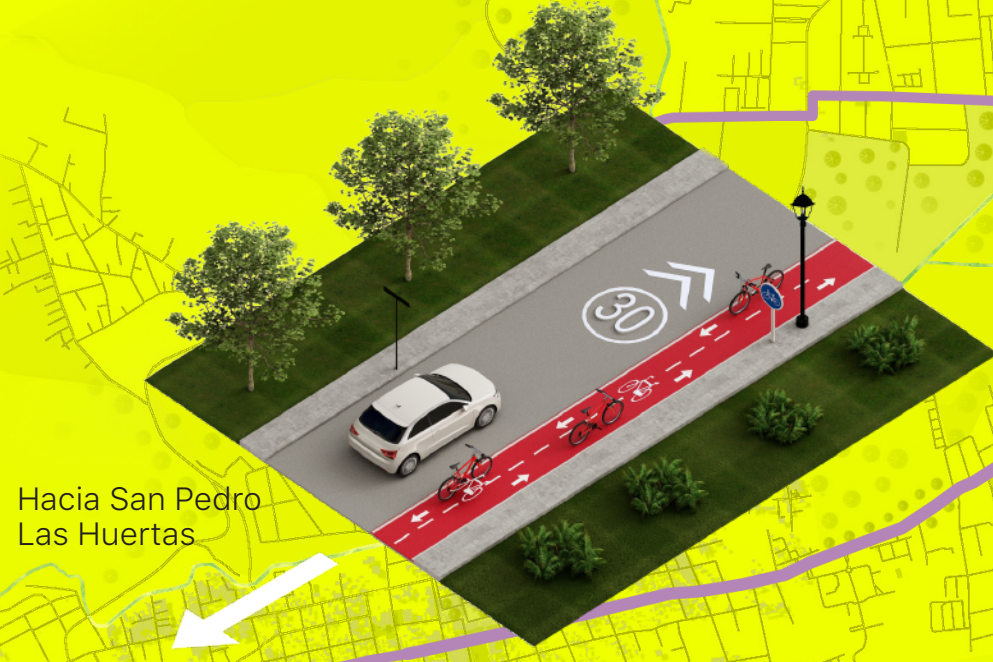


Sección de carril con tope



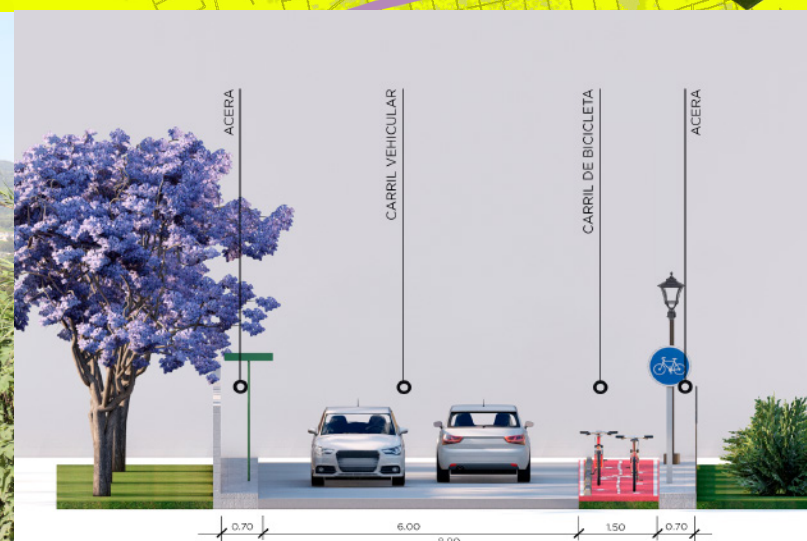
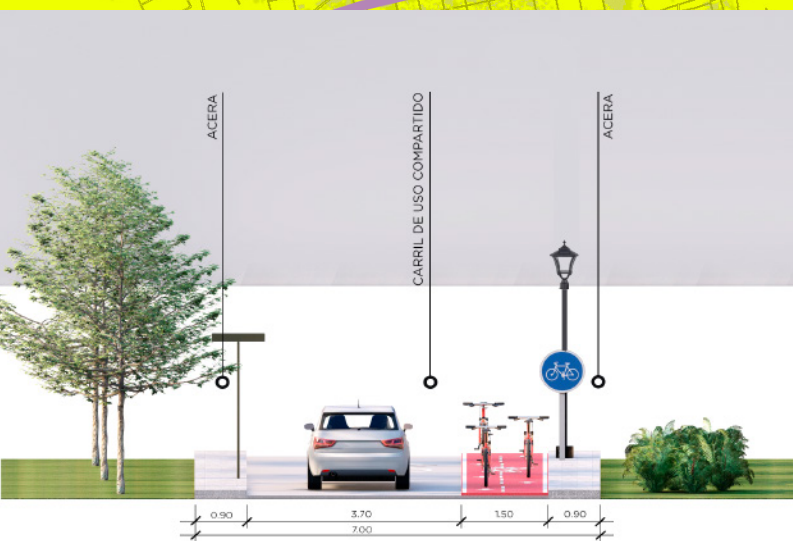
SECCIÓN - Ñ Línea 2 Morada

- Intervención: Mejoramiento de calles y carril exclusivo
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Calle de poco tráfico, carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: Se propone hacer en ambos lados y revisar linderos para definir ancho real de espacio público
- Vegetación: Alta, ambos lados. Se propone hacer una arbolización de calle
- Señalización: Vertical y horizontal y prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Franja asfáltica, iluminación y separadores de caucho para carriles de bici.



SECCIÓN - O Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En ambos lados. Se propone mejorar acera y revisar linderos, ya que el muro queda atrás del poste, para definir ancho real de espacio público.
- Vegetación: No hay en la calle
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista. Estrategias de pacificación de calles y reducción de velocidad. Marcar límites de velocidad
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici. Se propone mejoramiento de fachadas a través de pintura y murales para embellecer el recorrido



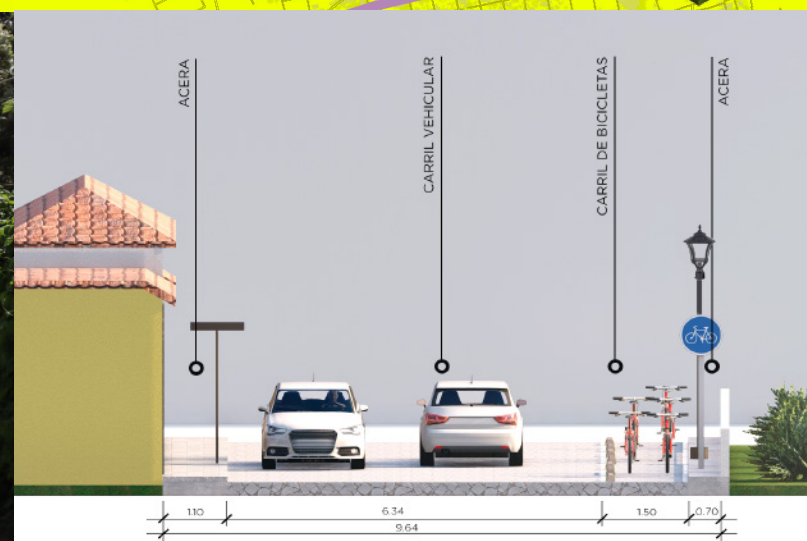
SECCIÓN - P Línea 2 Morada

- Intervención: Carril compartido y señalización
- Uso de calle: Carriles compartidos. Se recomienda cambios de vías, ya que la calle es muy angosta para doble vía y también se utiliza de parqueo, por lo que se propone dejarla de una sola vía.
- Acera: En un lado. Mejoramiento de acera para hacerla más segura al peatón. Se propone revisar linderos para definir ancho real de espacio público
- Vegetación: Alta, un lado
- Señalización: Vertical, prioridad de paso ciclista, señalización de velocidad máxima
- Equipamiento urbano: Iluminación. Se propone ordenar cables para embellecer el recorrido



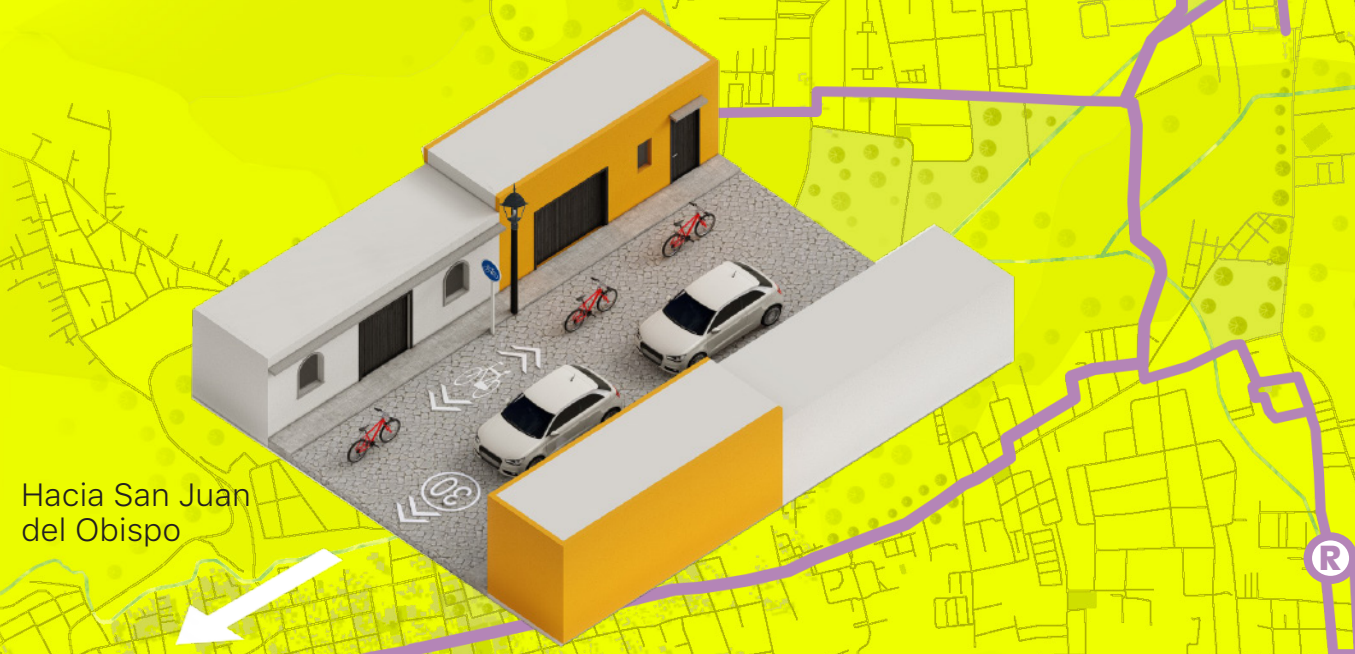
SECCIÓN - Q Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En ambos lados. Se necesita mejoramiento de acera para hacerlo más seguro al peatón.
- Vegetación: Alta, un lado
- Señalización: Vertical, prioridad de paso ciclista. En este tramo no se propone pintar la biciruta por ser empedrado
- Equipamiento urbano: iluminación y separadores de caucho para carriles de bici. Se propone mejorar cables para embellecer el recorrido y mejoramiento de fachadas con pintura



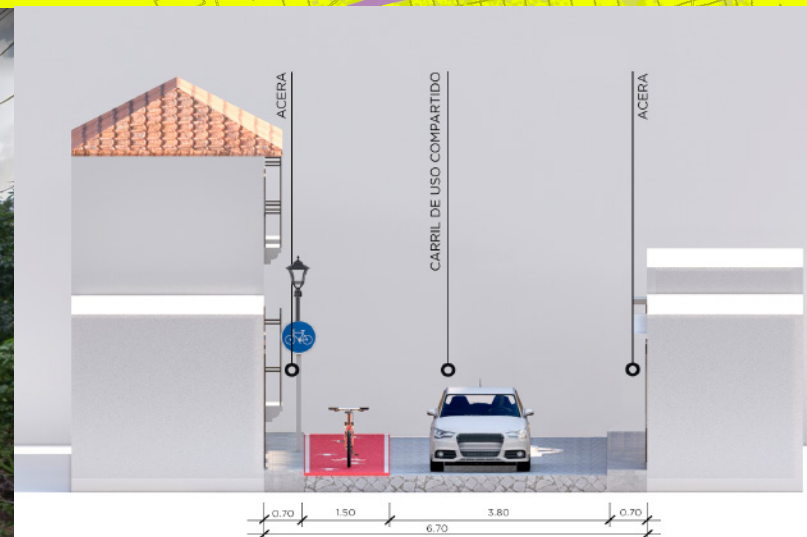
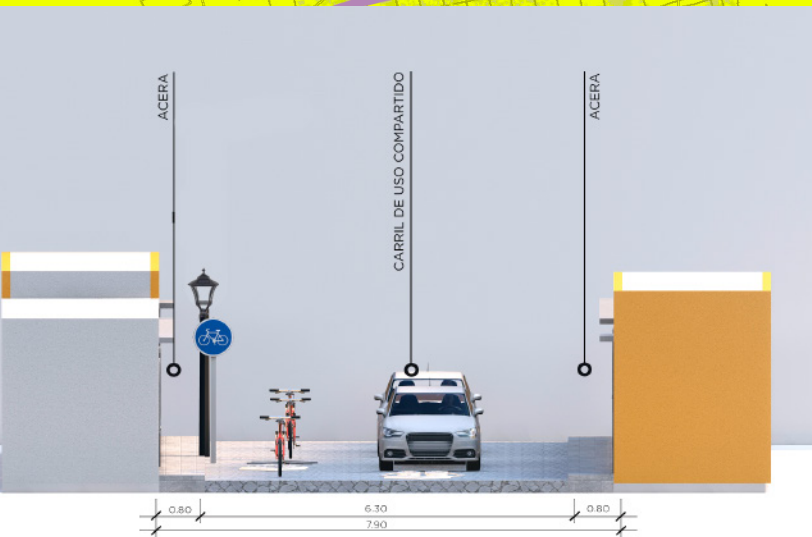
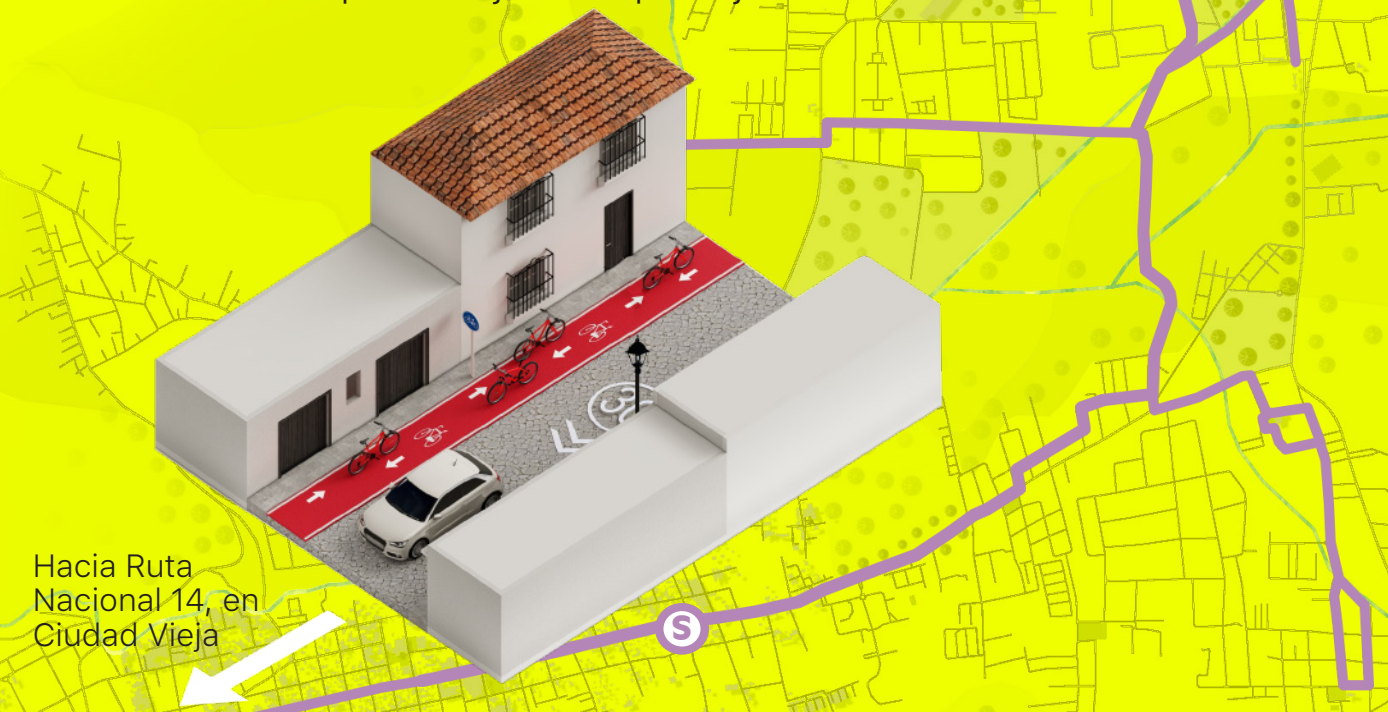
SECCIÓN -R Línea 2 Morada

- Intervención: Carril compartido y señalización
- Uso de calle: Carriles compartidos
- Acera: Se necesita hacer aceras.
- Vegetación: Si hay existente, se propone revisar linderos para definir ancho real de espacio público
- Señalización: Vertical y prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Iluminación



SECCIÓN -S Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En ambos lados. Se necesita mejoramiento de aceras para la seguridad del peatón, incluir rampas y pasos de cebra en las esquinas de las cuadras
- Vegetación: No hay existente
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista y límite de velocidad. Estrategias de pacificación de calles y reducción de velocidad.
- Equipamiento urbano: Iluminación y se propone ordenar los cables para mejorar el paisaje hacia el volcán.



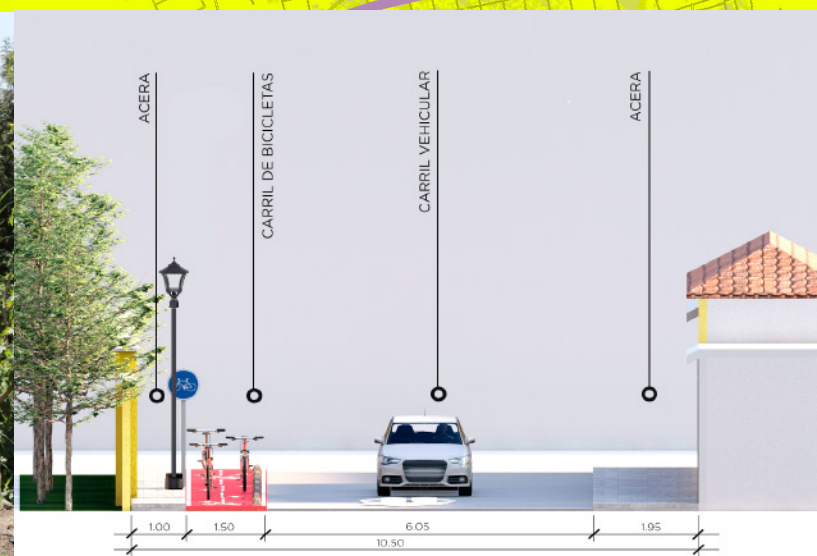
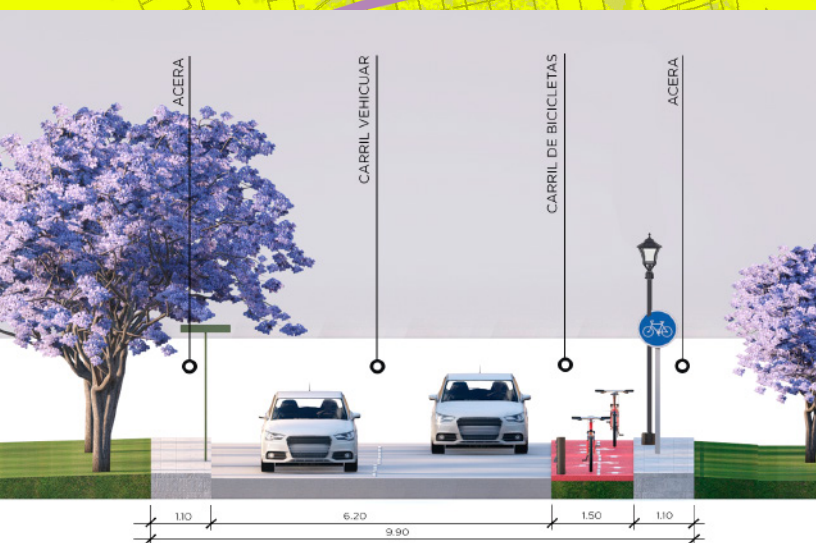
SECCIÓN - T Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Tramo que conecta con la Línea 1.
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: Se necesita hacer acera. Se propone revisar linderos.
- Vegetación: Baja, un lado. Se propone arborizar la calle
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista, velocidad máxima del vehículo.
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carril de bici



SECCIÓN - U Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles exclusivos para bicicletas
- Acera: En ambos lados. Se propone mejorar acera para que sea más segura para el peatón
- Vegetación: Baja, un lado. Se propone sembrar enredos en los muros para embellecer el recorrido
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista, velocidad máxima del vehículo.
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici



SECCIÓN - V Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía. Pintura sobre calle
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles compartidos. Se propone revisar lindero para ver si el carril puede ser exclusivo.
- Acera: Existente en un lado. Se propone revisar lindero con centro comercial. Se debe colocar paso de zebra para ingresar a La Azotea al final de la calle.
- Vegetación: Baja, un lado. Se propone mejorar la jardinería y arborizar.
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista, velocidad máxima del vehículo.
- Equipamiento urbano: Iluminación.



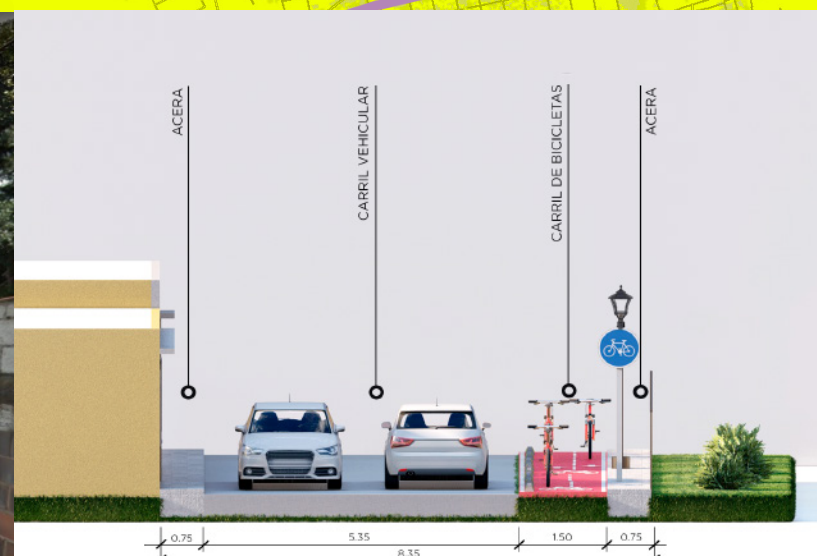
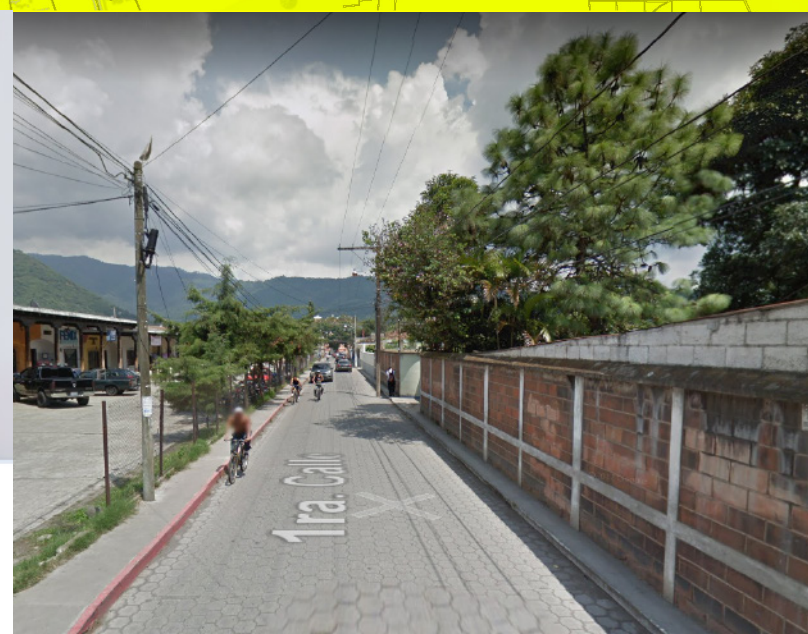
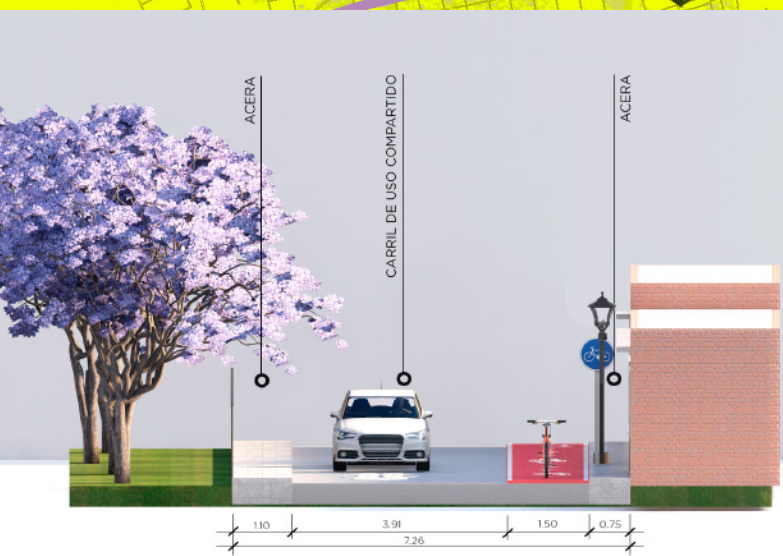
Hacia el Cementerio de Jocotenango

SECCIÓN - W Línea 2 Morada

- Intervención: Carril de bicicleta de doble vía
- Ancho de BiciRuta: 1.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: En un lado. Se propone mejorar acera para que sea más segura para el peatón
- Vegetación: Alta, de un lado.
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Iluminación y separadores de caucho para carriles de bici

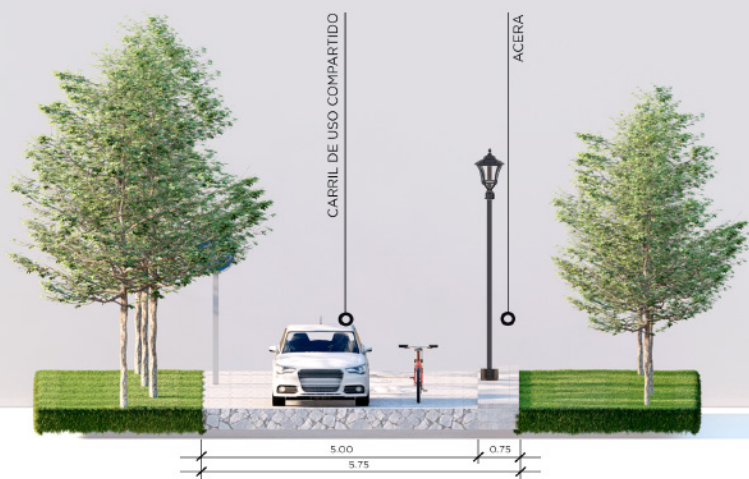


Hacia Santuario de San Felipe de Jesús, Antigua Guatemala; sobre Calle Ricardo Arjona



SECCIÓN - X Línea 2 Morada

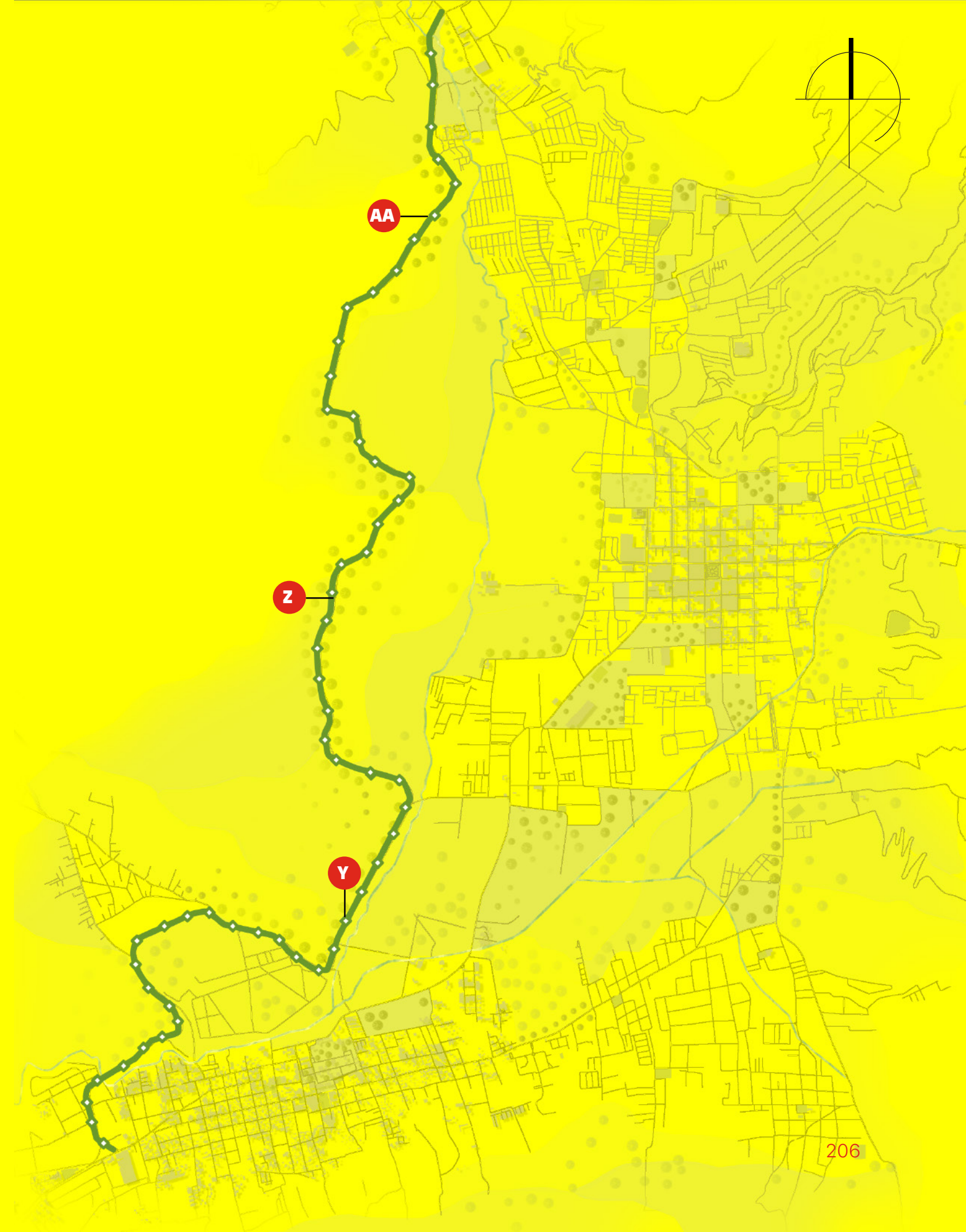
- Intervención: Carril compartido y señalización
- Uso de calle: Carriles compartidos
- Acera: Se propone hacer acera y revisar límite colindante con la finca para definir ancho del espacio público.
- Vegetación: Alta, ambos lados
- Señalización: Vertical y prioridad de paso ciclista
- Equipamiento urbano: Iluminación



LÍNEA 3



INTERVENCIÓN
CICLOVÍA CON
PROTECCIÓN VERTICAL



SECCIÓN - Y Línea 3 Verde

- Intervención: Tapar la cuneta para ganar el ancho de biciruta. Carril de bicicleta de doble vía con protección vertical y separación de la carretera ya que es una de alta velocidad
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: Se propone hacer acera en el lado opuesto tapando la cuneta y revisar linderos
- Vegetación: Alta en ambos lados. Se propone arborizar con jacarandas
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista. Tape reflectivo en separadores verticales. Señalética marcando límite de velocidad
- Equipamiento urbano: Iluminación, separadores de caucho y separadores verticales para carriles de bici



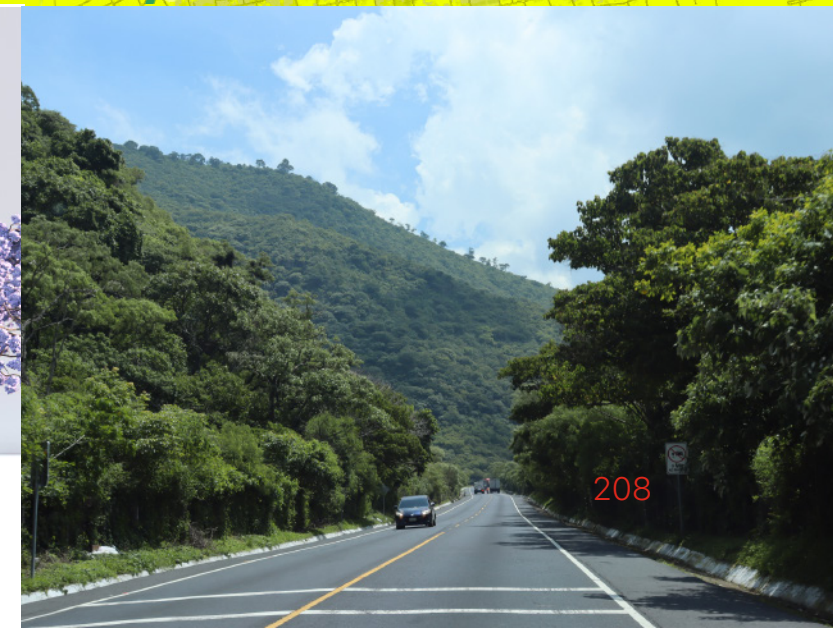
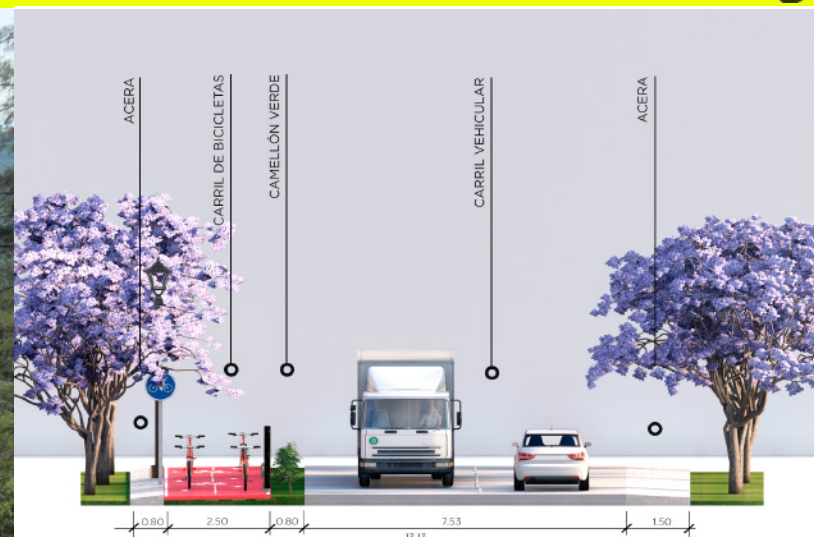
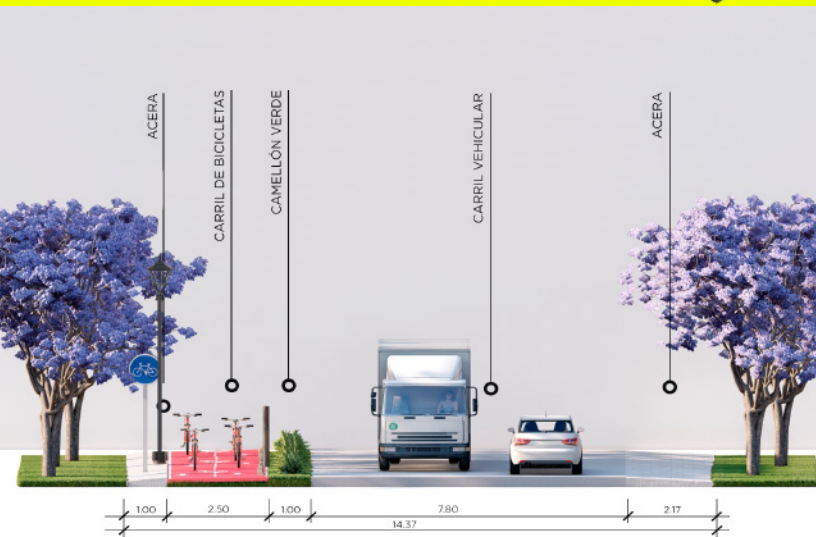
Hacia Jocotenango,
sobre Ruta
Nacional 14

SECCIÓN - Z1 Línea 3 Verde

- Tipología: Tapar la cuneta para ganar el ancho de biciruta. Carril de bicicleta de doble vía con protección vertical y separación de la carretera ya que es una de alta velocidad
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: Se propone hacer acera en el lado opuesto y revisar linderos
- Vegetación: Alta en ambos lados. Se propone arborizar con jacarandas
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista. Tape reflectivo en separadores verticales. Señalética marcando límite de velocidad
- Equipamiento urbano: Iluminación, separadores de caucho y separadores verticales para carriles de bici

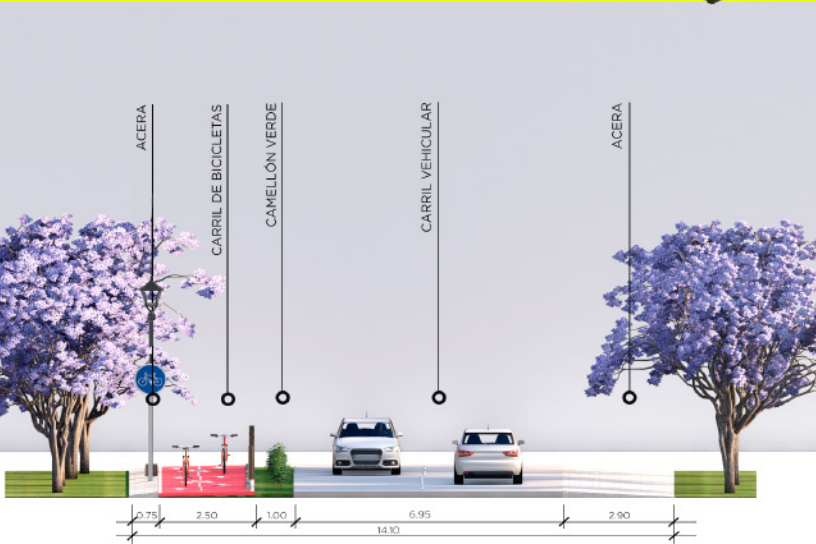


Hacia Jocotenango,
sobre Ruta
Nacional 14



SECCIÓN - Z2 Línea 3 Verde

- Tipología: Tapar la cuneta para ganar el ancho de biciruta. Carril de bicicleta de doble vía con protección vertical y separación de la carretera ya que es una de alta velocidad
- Ancho de BiciRuta: 2.5m
- Uso de calle: Carriles separados
- Acera: Se propone elevar acera e iluminarla, se propone revisar linderos.
- Vegetación: En ambos lados. Se propone arborizar con jacarandas
- Señalización: Vertical y horizontal, prioridad de paso ciclista. Tape reflectivo en separadores verticales. Señalética marcando límite de velocidad
- Equipamiento urbano: Iluminación, separadores de caucho y separadores verticales para carriles de bici



EL ANTE
PROYECTO
LA PRIMERA
FASE,
NACE EN
SACATE-
PÉQUEZ

ESPECIFICACIONES DE ELEMENTOS

POSTES FLEXIBLES COMO BUFFER DE CARRIL

En tramos con tráfico constante y con velocidades mayores a 30 kilómetros por hora, se debe considerar la implementación e instalación de postes flexibles como separadores de carril. Los postes idealmente deben tener cinta y/o pintura reflectiva, el material puede ser liviano.

La intención del poste es alertar al vehículo sobre los límites del carril para vehículo motorizado, esto debe ir acompañado de una campaña municipal de sensibilización de respeto al ciclista pues el poste no cumple función de bolardo o protección física.

SEPARADOR DE VÍA

El separador de ciclovías de goma de goma/caucho se utiliza para separar las ciclovías de la vía motorizada a fin de crear una zona segura para los ciclistas.

Se proponen en secciones de 1,0 m o 1,50 cada una y en amarillo o negro, simplemente se atornillan o clavan a la superficie de la carretera. Al igual que se propone contactar con un proveedor que utilice llantas recicladas.

Contienen elementos reflectantes en cada extremo asegurando que el separador se vea por la noche.
Tamaño: 150 (ancho) x 1000/1500 (largo) x 50 mm (alto)
Peso aproximado: 7,0 kg

Beneficios:

- Las unidades largas de goma son ideales para la segregación continua o ligera de carriles para bicicletas.
- Sin excavación, menos interrupción.
- Adaptación a esquemas existentes
- Construcción de goma sólida.
- Resistente a impactos.
- Las unidades rotas o dañadas se pueden quitar y reemplazar rápidamente.
- Se puede extender a cualquier longitud.
- Los elementos reflectantes son para mejorar la visibilidad.

POSTES DE LUZ

La Biciruta debe tener iluminación propia, integrada por postes de luz de alta resistencia en marcos de aluminio material similar, se propone tengan iluminación alimentada por paneles solares y sensores de movimiento para el ahorro de energía.

La iluminación debe ser generada por un elemento de alta eficiencia LED o similar y diseñado para funcionar bajo la intemperie, se propone una iluminación de 6000 lúmenes o similar salvo mejor propuesta.

Respecto al diseño debe considerarse según regulaciones un diseño colonial o uno de diseño contemporáneo.

Es indispensable que el cono de iluminación sea dirigido hacia abajo, priorizando siempre la correcta iluminación de la ciclovía.



5F. ESTACIONAMIENTOS BR502

La intermodalidad junto con estacionamientos de bicicleta, para estar y descansar, son una pieza fundamental en todo proyecto que integra la bicicleta y también lo es para BiciRuta 502.

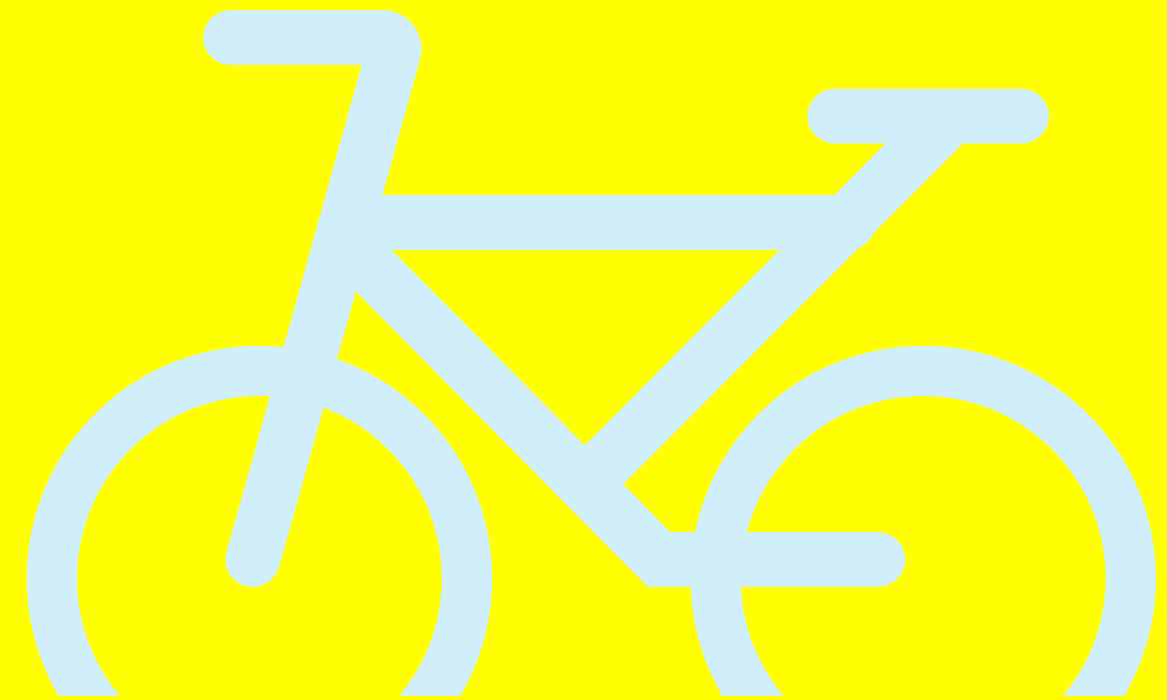
A lo largo de los circuitos existe la necesidad de hacer una parada, descansar y/o visitar sitios de interés, es por eso que el proyecto plantea un estacionamiento icónico, flexible para la cantidad de bicicletas que se puedan parquear de forma segura. La imagen del parqueo es muy importante mantenerlo a lo largo de toda la BiciRuta, ya que este es un proyecto de país, que se trabaja desde lo regional, pero debe ser reconocido en cualquier lugar donde se encuentre.

Los estacionamientos están diseñadas de forma modular, lo que significa que pueden ser replicadas en puntos estratégicos de conectividad y espacios dentro de los municipios para re-tejer y activar esos lugares a través del flujo de ciclistas que realizan sus actividades cotidianas y ciclistas que realizan turismo entre los municipios.

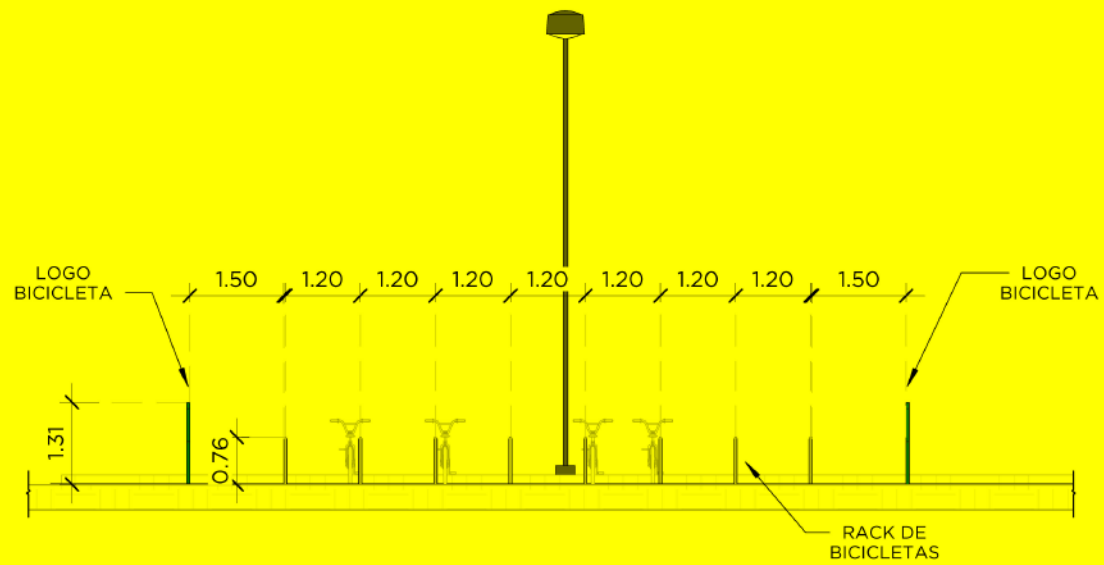
A los estacionamientos para bicicletas privadas, se les recomienda a los alcaldes activar Bicicletas de Ciudad en puntos estratégicos en las entradas y salidas de los municipios para que los visitantes tengan acceso fácil a alquilar bicicleta en los tramos que deseen pedalear.

Los estacionamientos BR502 están diseñados como esculturas públicas donde el ícono de la bicicleta se convierte en el lienzo idóneo para que artistas locales seleccionados intervengan cada uno de los estacionamientos, volviéndolos piezas únicas.

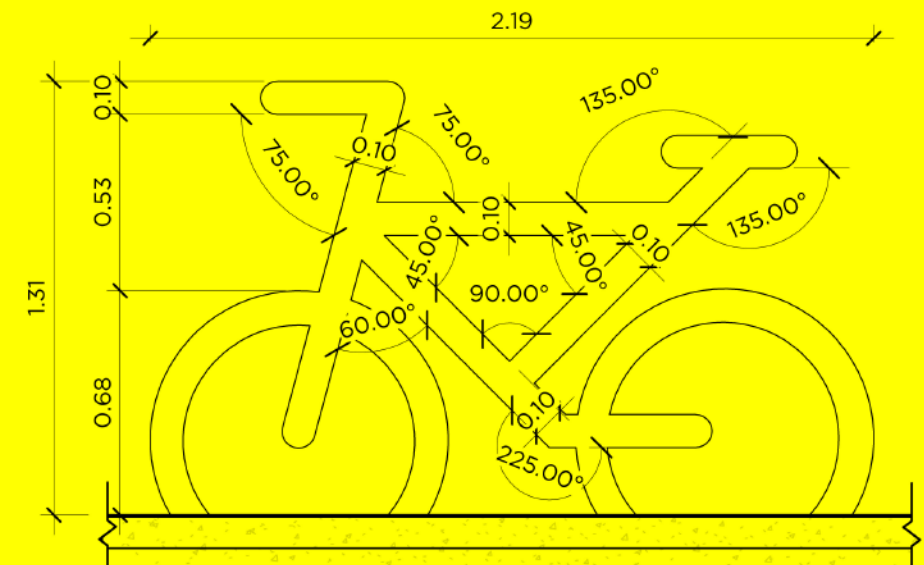
Cada estacionamiento incluye un código QR que permite a los usuarios conocer al artista, su obra y su inspiración.



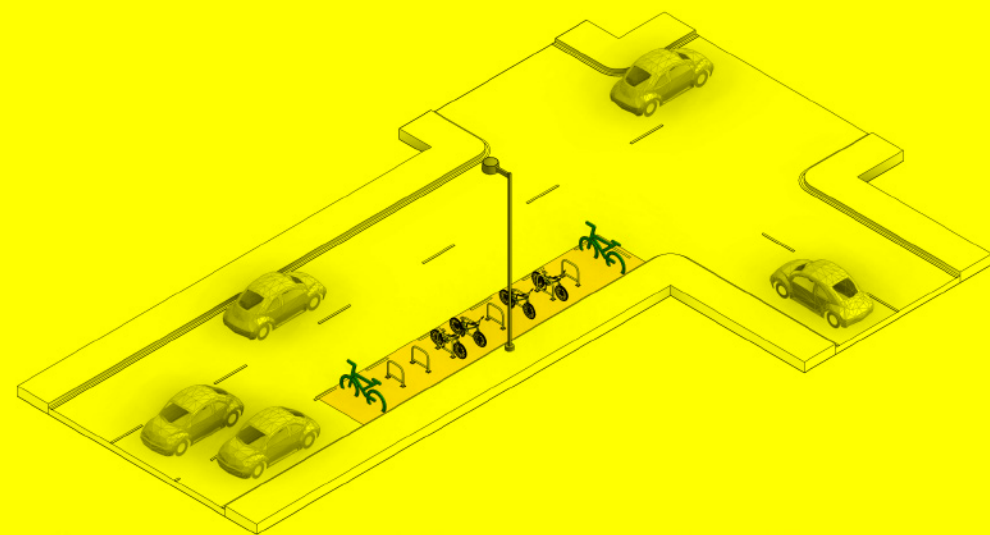
sección ícono



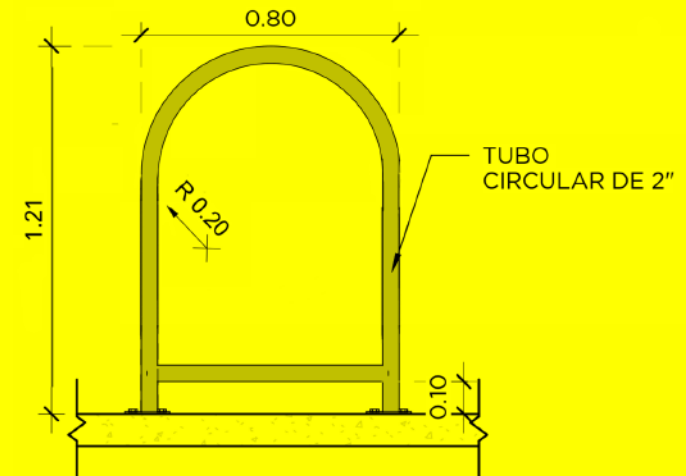
1 SECCIÓN - ESTACIÓN
1:100



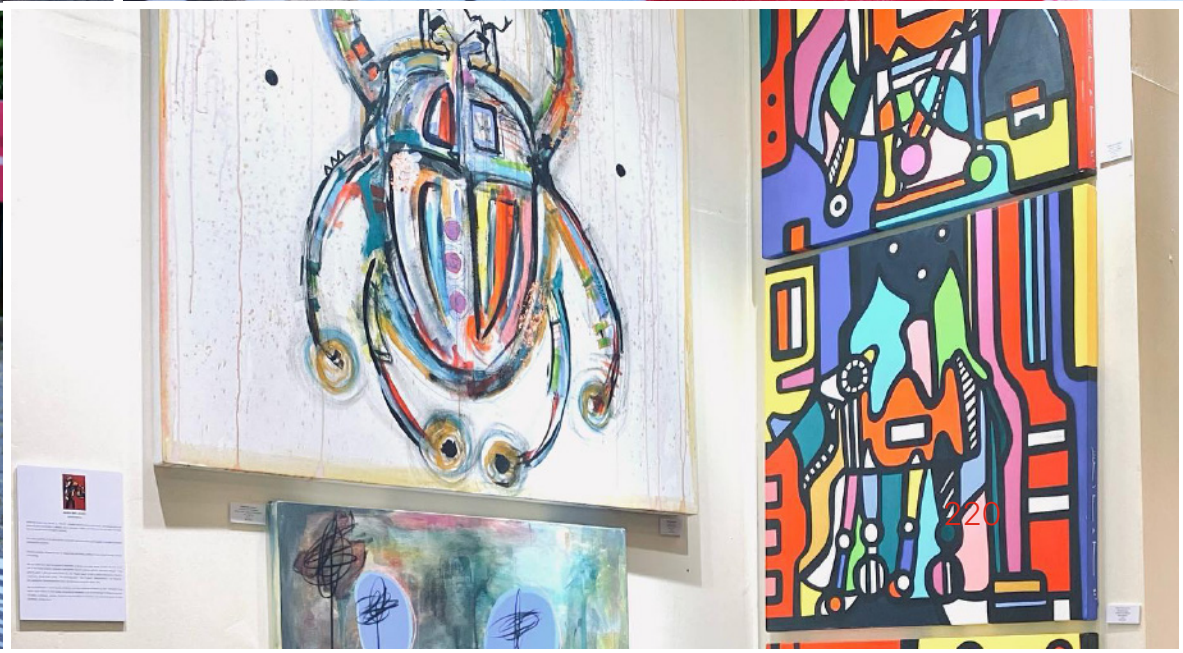
3 SECCIÓN ÍCONO
1:20



2 3D - ESTACIÓN DE BICICLETAS



4 SECCIÓN RACK
1:20





Localización:
Santa Teresita Spa,
Amatitlán

Artista:
JAZMIN RIVERA
Guatemalteca de
Amatitlán



Localización:
Centro Educativo
El Patojismo,
Jocotenango,
Sacatepéquez

Artista:
THAÍS ARRIOLA
Guatemalteca /
Brasileña residente
de Jocotenango



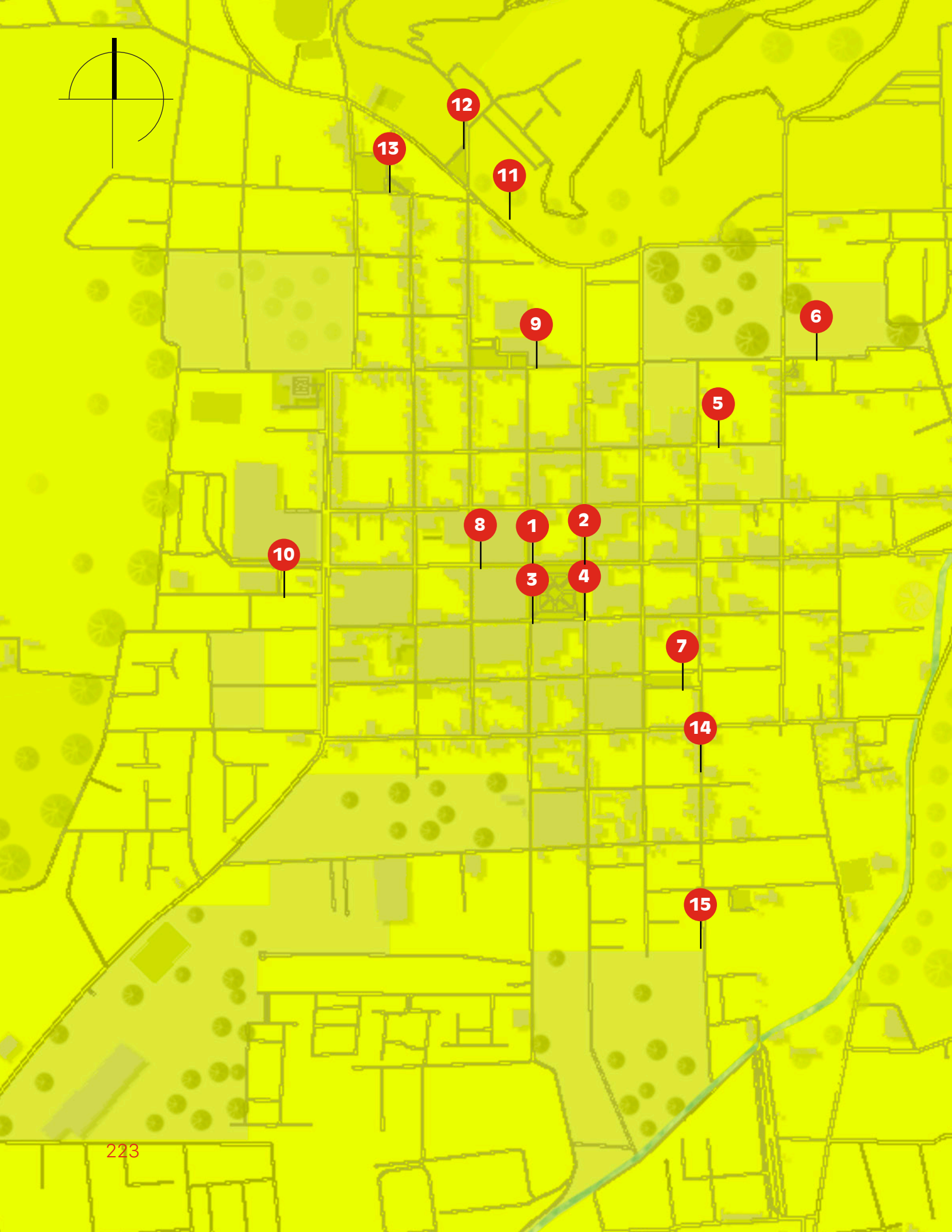
Localización:
Ciclovía Tramo
Demostrativo,
Jocotenango,
Sacatepéquez

Artista:
ALEXANDER
CHITIC - Chiripa Art
Guatemalteco de
Jocotenango



Localización:
Ala norte Plaza
Telares,
Antigua Guatemala,
Sacatepéquez

Artista:
JORGE MIJANGOS
JR Antiguano de 16
años



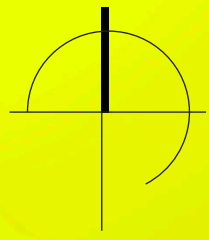
ESTACIONES DE BICICLETA ANTIGUA

Parqueos de bicicleta en Antigua Guatemala

- 1 4ta calle Parque Central
- 2 4ta calle Parque Central
- 3 5ta calle Parque Central
- 4 5ta calle Parque Central
- 5 2da avenida Norte Capuchinas
- 6 Esquina 1ra calle norte Parque Santa Rosa
- 7 6ta calle Oriente Tanque la Unión
- 8 6ta avenida norte
- 9 5ta avenida norte final
- 10 Calle Landívar Mercado Artesanías
- 11 6ta avenida norte final
- 12 Calle Ancha de los Herreros
- 13 Calle Chajón Parque San Sebastián
- 14 Interior Iglesia San Francisco El Grande
- 15 Calle Fray Rodrigo Escuela de Cristo

Parqueos de bicicleta alrededor de Antigua Guatemala

- 16 Alameda del Calvario
- 17 Mercado San Felipe de Jesús
- 18 Cerro de la Cruz
- 19 Plaza Santa Ana
- 20 Plaza San Cristóbal El Bajo
- 21 Plaza San Cristóbal El Alto
- 22 Plaza San Gaspar Vivar
- 23 Plaza San Pedro Las Huertas
- 24 Plaza San Juan del Obispo
- 25 Plaza San Bartolomé Becerra

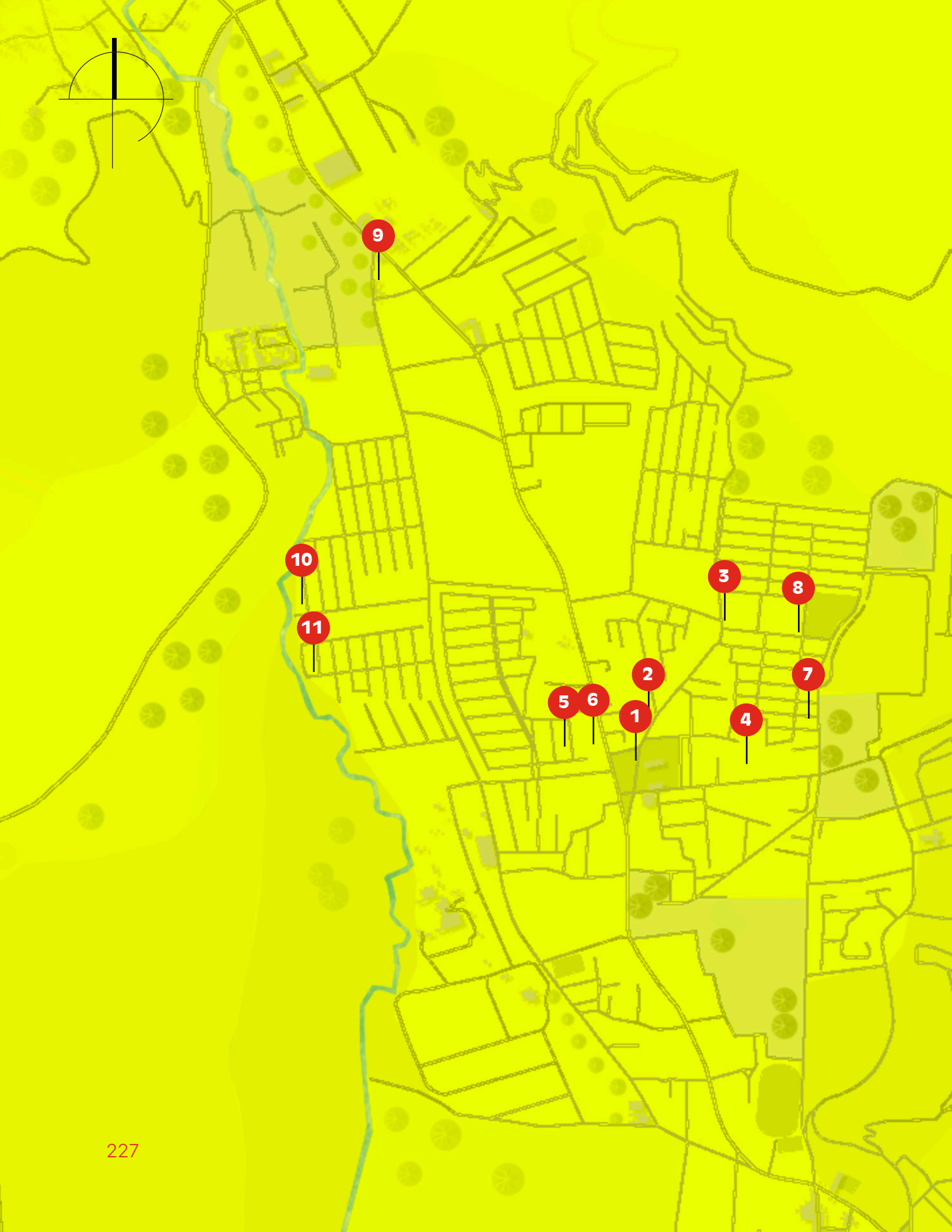


ESTACIONES DE BICICLETA CIUDAD VIEJA

Parqueos de bicicleta en Ciudad Vieja

- 1 4ta calle – 3 ave, zona 3
- 2 4ta calle Frente a PanaDely, zona 2
- 3 4ta calle – 4ta ave, z. 1
- 4 3era calle – 2da Avenida, Z. 1
- 5 Despensa Familiar -, 3ra ave, Z. 3
- 6 4ta calle, frente al Centro de Salud, Z. 5
- 7 4ta calle Complejo Educativo, Z. 5
- 8 Plaza San Miguel Escobar Z. 6
- 9 Parqueo de Motos, Parque Central
- 10 1 avenida – 2da Calle, Z. 3
- 11 Costado Parque Central, Z.4
- 12 Frente Escuela Francisco Marroquín, Z.4

ESTACIONES DE BICICLETA JOCOTENANGO



- 1 Calle Ricardo Arjona, frente a Municipalidad
- 2 Calle La Gallera, EDUM Rafael Rosales
- 3 Interior Estación Buses los Llanos
- 4 Calle Ricardo Arjona – Plaza Jocotenango
- 5 1ra calle - C.C. La Cúpula
- 6 1ra Calle - La Bodegona
- 7 Los Llanos – U. Mariano Gálvez
- 8 Los Llanos – U. Mariano Gálvez
- 9 Cuchilla Calle San Isidro Plaza Jocote
- 10 Calle Gravileas, Z. 2 Cancha de Papi Futbol
- 11 Las Perpetuas, Z. 2 Iglesia

ESTACIONES DE BICICLETA PASTORES

- 1 Parque Central Pastores
- 2 Frente a la Municipalidad Pastores
- 3 Plaza Barrio de la Cruz
- 4 Plaza San Lorenzo El Tejar
- 5 Plaza San Luis Pueblo Nuevo



5G. DETALLE DE SEÑALIZACIÓN

La seguridad, simplicidad y atractivo de un circuito son principios de diseño que van muy de la mano con el tipo de señalización al usuario.

La señalética de BiciRuta 502 está inspirada en algunos de los mejores casos implementados en latinoamérica, brindando la información de forma simple al usuario para hacer de su recorrido lo más fácil posible de forma intuitiva, aspecto importante para inspirar y motivar a nuevos usuarios de bicicleta.

TIPOS DE SEÑALIZACIÓN

Se toma como referencia la señal indicada en el Manual de Especificaciones Técnicas de COVIAL - 2017 y el Catálogo de Señales especificado en el Manual Centroamericano de dispositivos de control de tránsito del SIECA - 2000; en los cuales se indica el tipo de señalética que se debe utilizar según la naturaleza de lo que se busca indicar.

Se recomienda consultar dichos manuales para validación de señalética propuesta, así como revisar el Manual de señalética de ciclovías para la ciudad de Buenos Aires.

Señales de Información

Se utilizan para guiar sobre rutas, distancias y elementos que se relacionen con lugares y poblaciones considerados como puntos importantes. En las vías convencionales se utiliza el color negro en leyendas sobre fondo blanco, y en las autopistas y carreteras se utiliza el color blanco y fondo verde. Pueden ser:

- Señales de información general (SIG)
- Señales informativas de servicio (SIS)
- Señales informativas de destino (SID)

Señales de Prevención

Se utilizan para advertir sobre posible peligro en la vía y las características de este. Los colores que se utilizan son negro para la leyenda y el fondo amarillo.

Señales Restrictivas

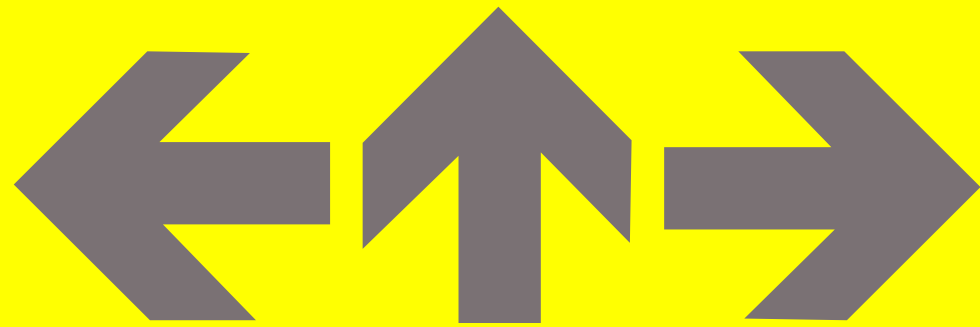
Se utilizan para indicar restricciones y limitaciones en el uso de las vías y la violación de esas restricciones constituyen un delito. Los colores que se utilizan son negro en la leyenda, fondo color blanco y los indicativos de restricción en color rojo.



SEÑAL TÍPICA HORIZONTAL

Se desarrolla una señal típica aplicable a las zonas en las que se busca indicar la continuidad de la BiciRuta y, debido a que es una señal que entra en la categoría de información, se utiliza el color verde como fondo y la leyenda en color blanco reflectivo.

De igual manera se tiene el espacio de flecha direccional que puede variar según la dirección en la que se continua la ruta.



Luego se coloca el ícono de una bicicleta indicando el tipo de transporte permitido en la ruta, así como el nombre de la ubicación de la señal o de la estación más cercana.

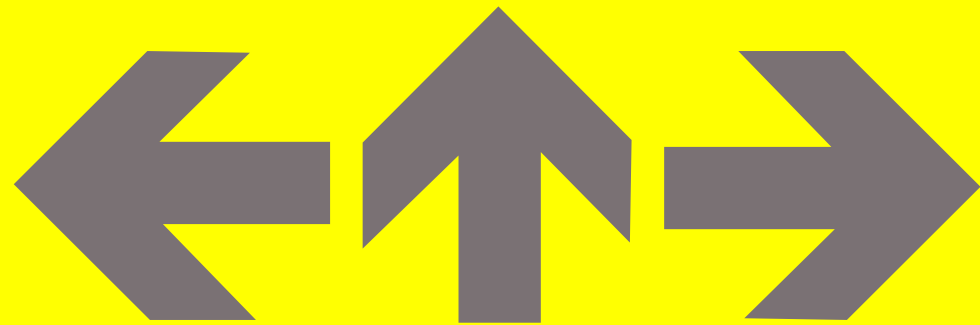
Por último se coloca el nombre del recorrido, siendo este BiciRuta 502 para identificar y crear un sentido de pertenencia con el nombre del proyecto al ser recordado fácilmente.



SEÑAL TÍPICA VERTICAL

Por otro lado, se genera otro tipo de señal que puede ser aplicada lo largo del recorrido, indicando la continuidad y la dirección de la ruta de una manera más reducida. Cuenta con los elementos mínimos y puede ser colocada en calles y avenidas que tengan un espacio más reducido.

Cuenta con el ícono de la bicicleta para indicar el tipo de transporte admitido en la vía, el nombre de BiciRuta 502 y el espacio para colocar las flechas direccionales indicando hacía que lugar se dirige la ruta.



SEÑAL DE ESTACIONAMIENTOS



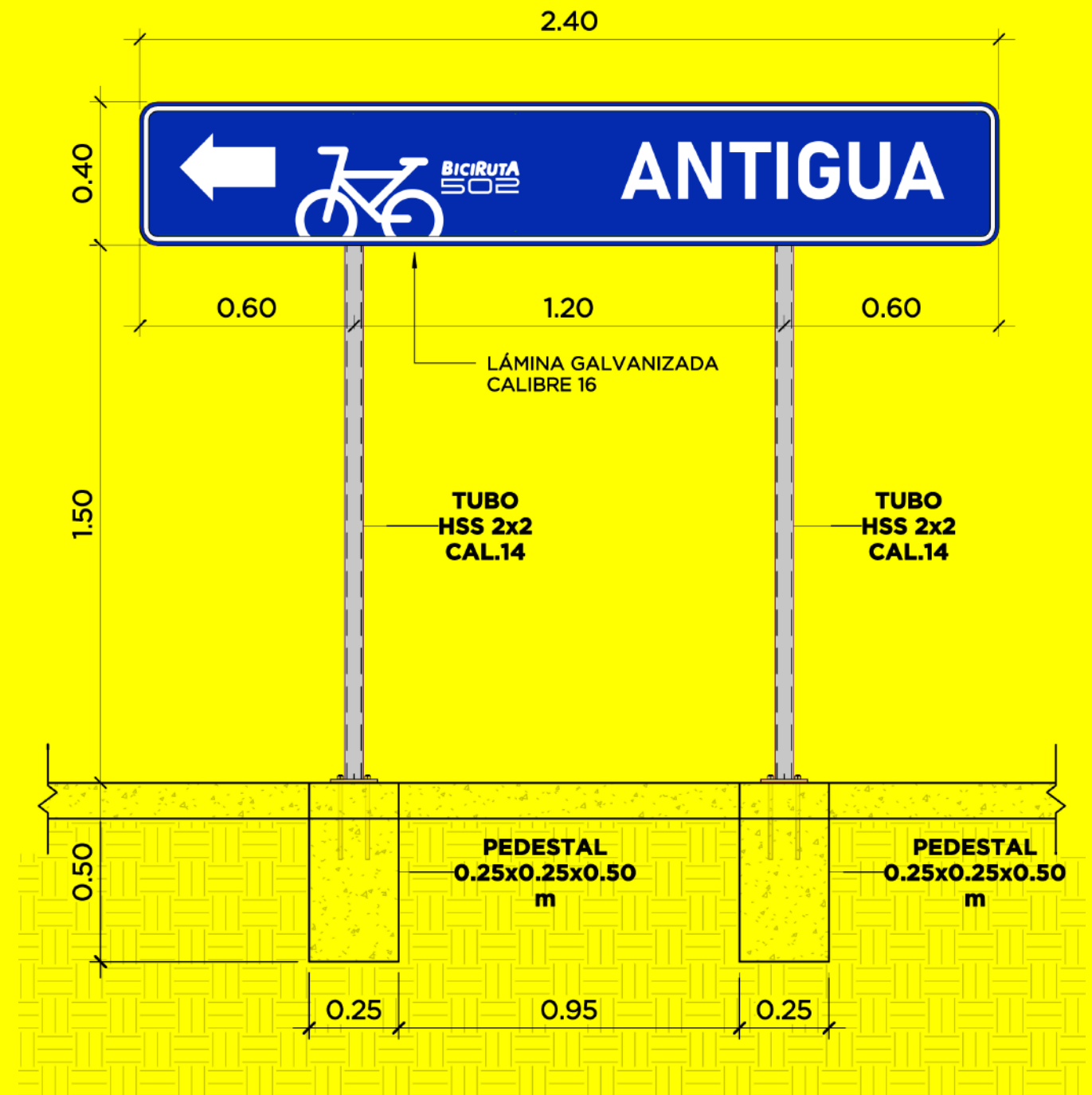
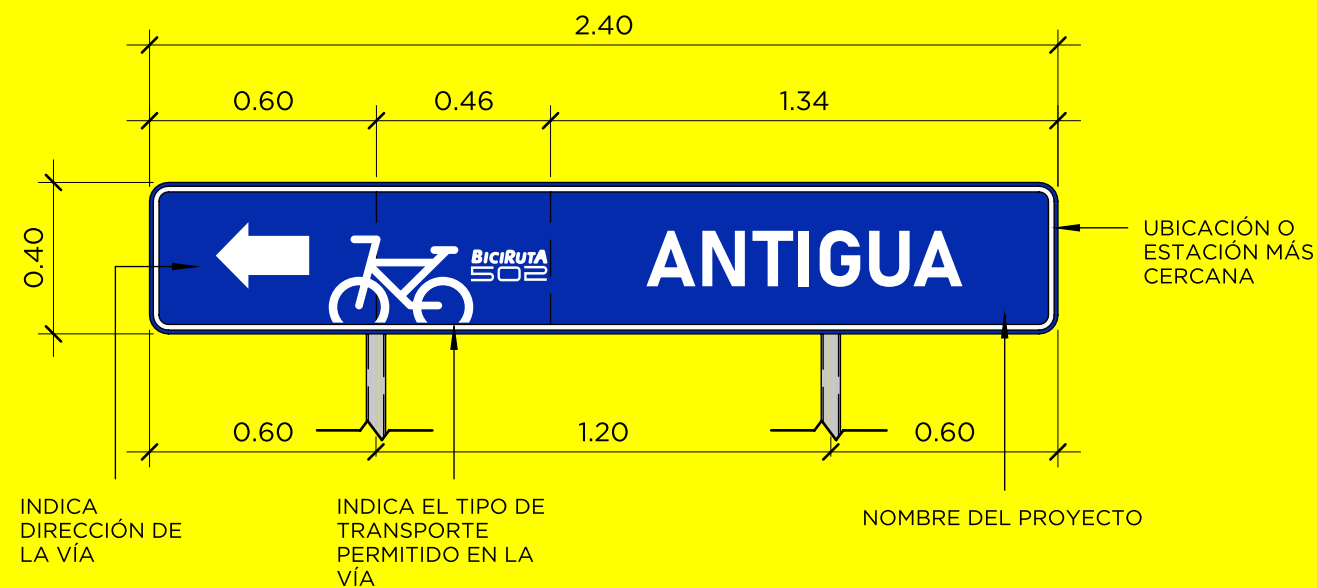
ESPECIFICACIONES

Señal Horizontal

Lámina: Lámina galvanizada calibre 16 (1.52 mm) con fondo de película reflejante de grado diamante cubo color verde. Debe ser del tipo charola troquelada, con doblez perimetral de 2.5 cm para mayor rigidez y evitar el marco posterior, no pueden existir soldaduras.

Leyenda: Símbolos o leyenda con letras blancas en reflejante de alta intensidad.

Postes: dos postes de perfil tubular galvanizado calibre 14 (1.90 mm) de sección cuadrada de 2" x 2", cuyo tamaño permita una altura libre a la parte baja de la señal, de 1.50 m. medido desde el nivel de superficie de la capa asfáltica.



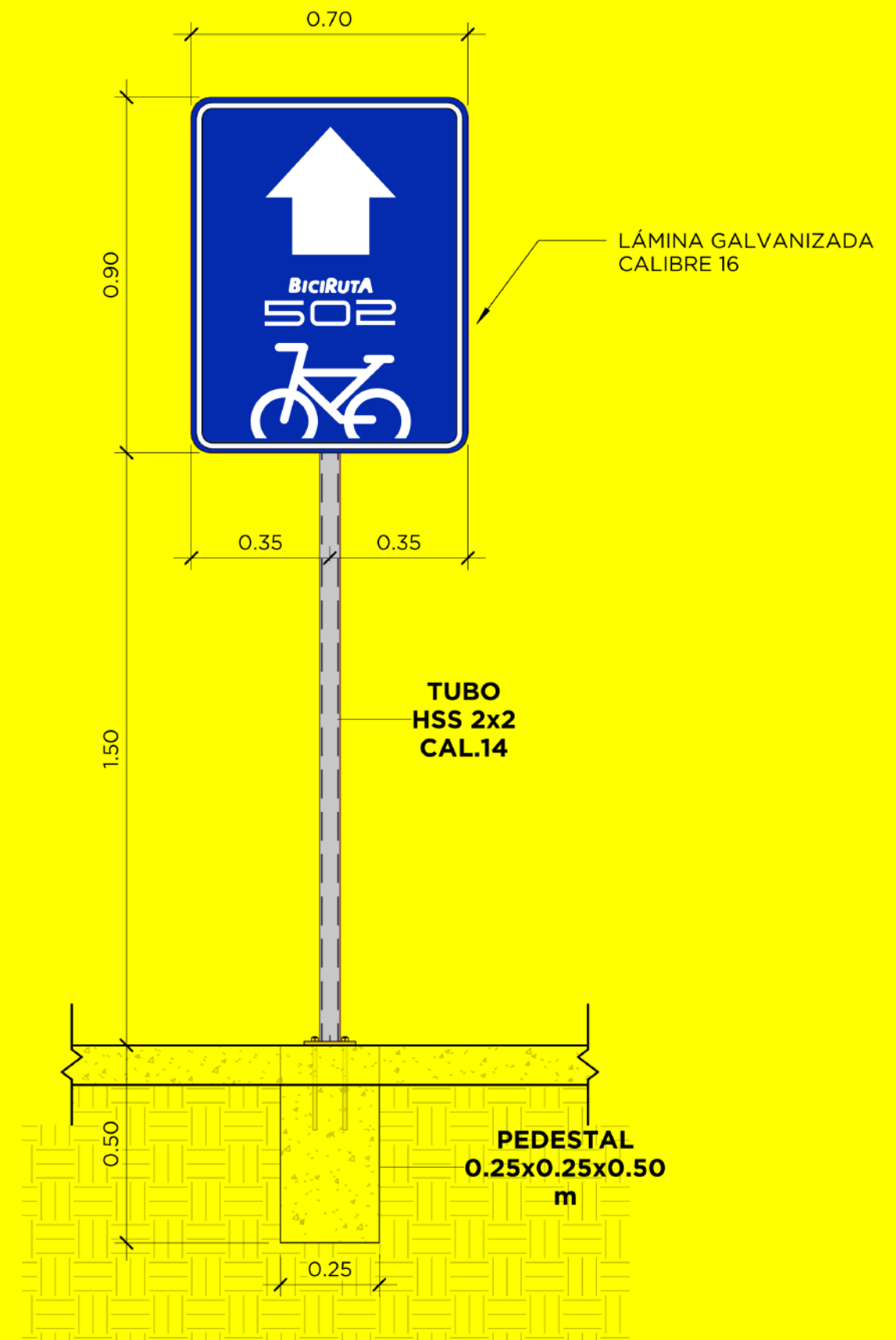
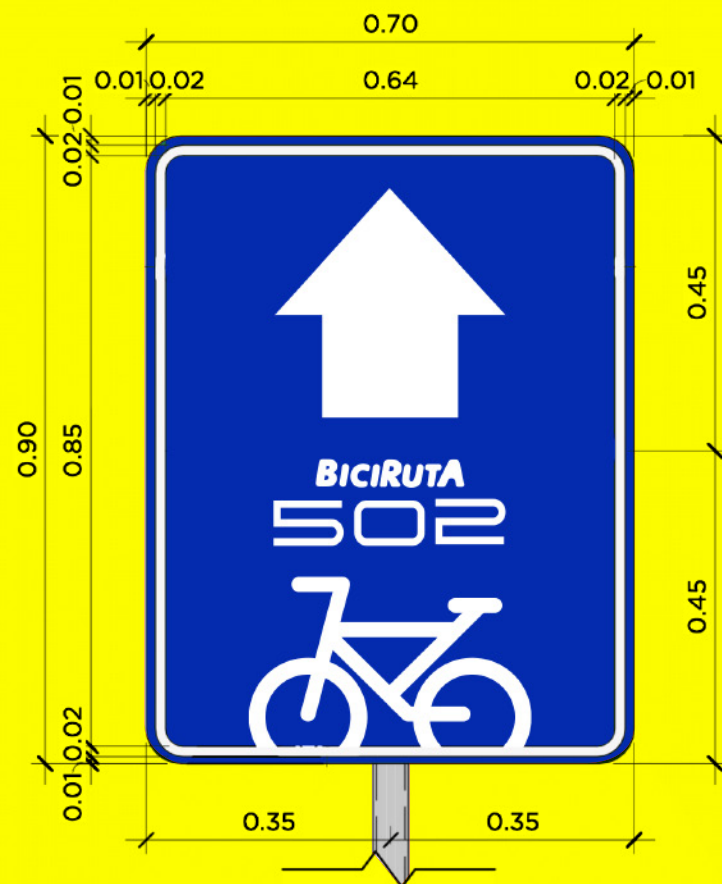
ESPECIFICACIONES

Señal Vertical

Lámina: Lámina galvanizada calibre 16 (1.52 mm) con fondo de película reflejante de grado diamante cúbico color verde. Debe ser del tipo charola troquelada, con doblez perimetral de 2.5 cm para mayor rigidez y evitar el marco posterior, no pueden existir soldaduras.

Leyenda: Símbolos o leyenda con letras blancas en reflejante de alta intensidad.

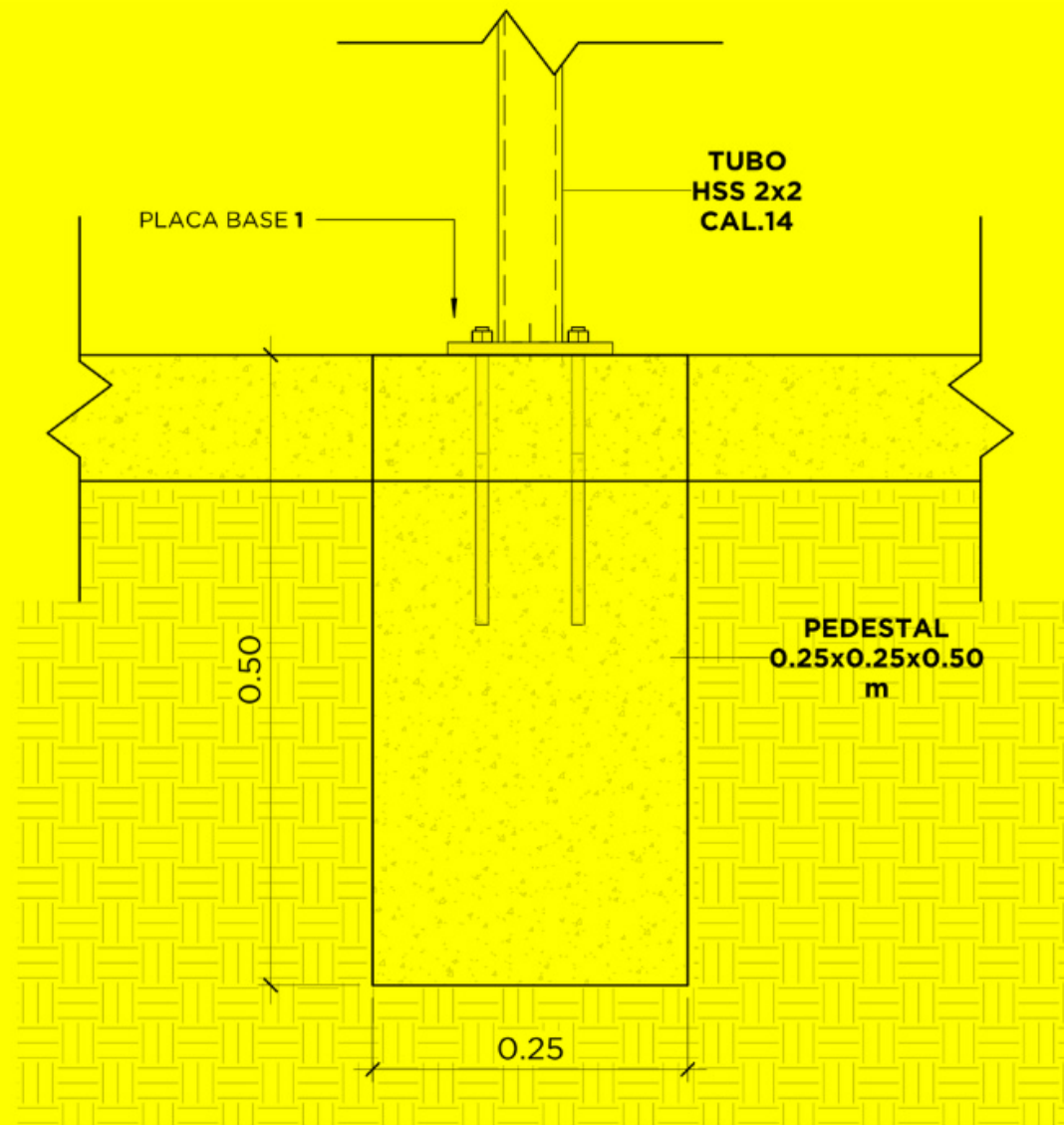
Postes: un poste de perfil tubular galvanizado calibre 14 (1.90 mm) de sección cuadrada de 2" x 2", cuyo tamaño permita una altura libre a la parte baja de la señal, de 1.50 m. medido desde el nivel de superficie de la capa asfáltica.



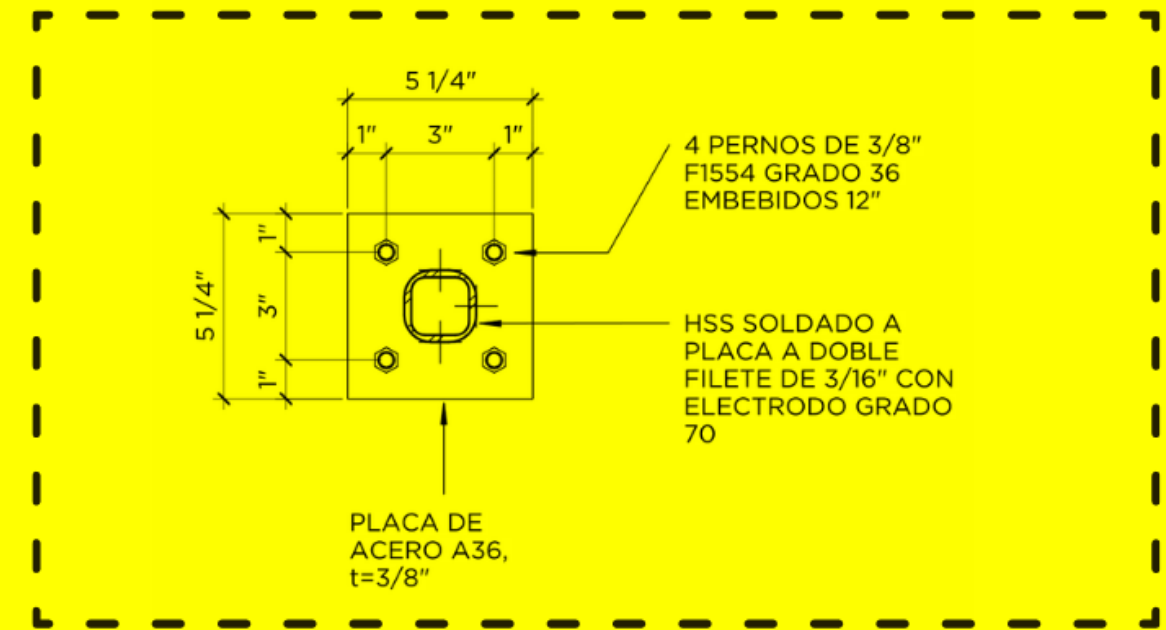
ESPECIFICACIONES

Cimentación

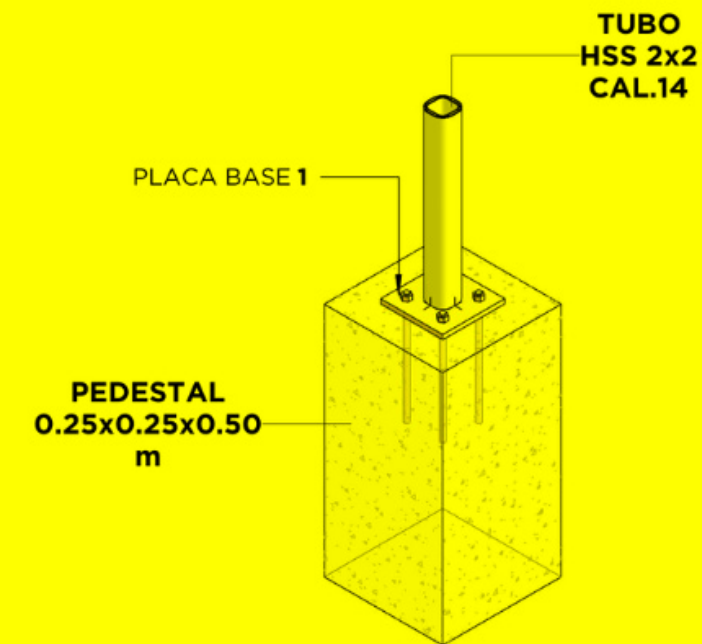
Conexión: Unión de HSS 2x2 calibre 14 a pedestal de concreto de 0.25x0.25x0.50m con sistema de anclaje a base de varilla.



sección



placa base de anclaje

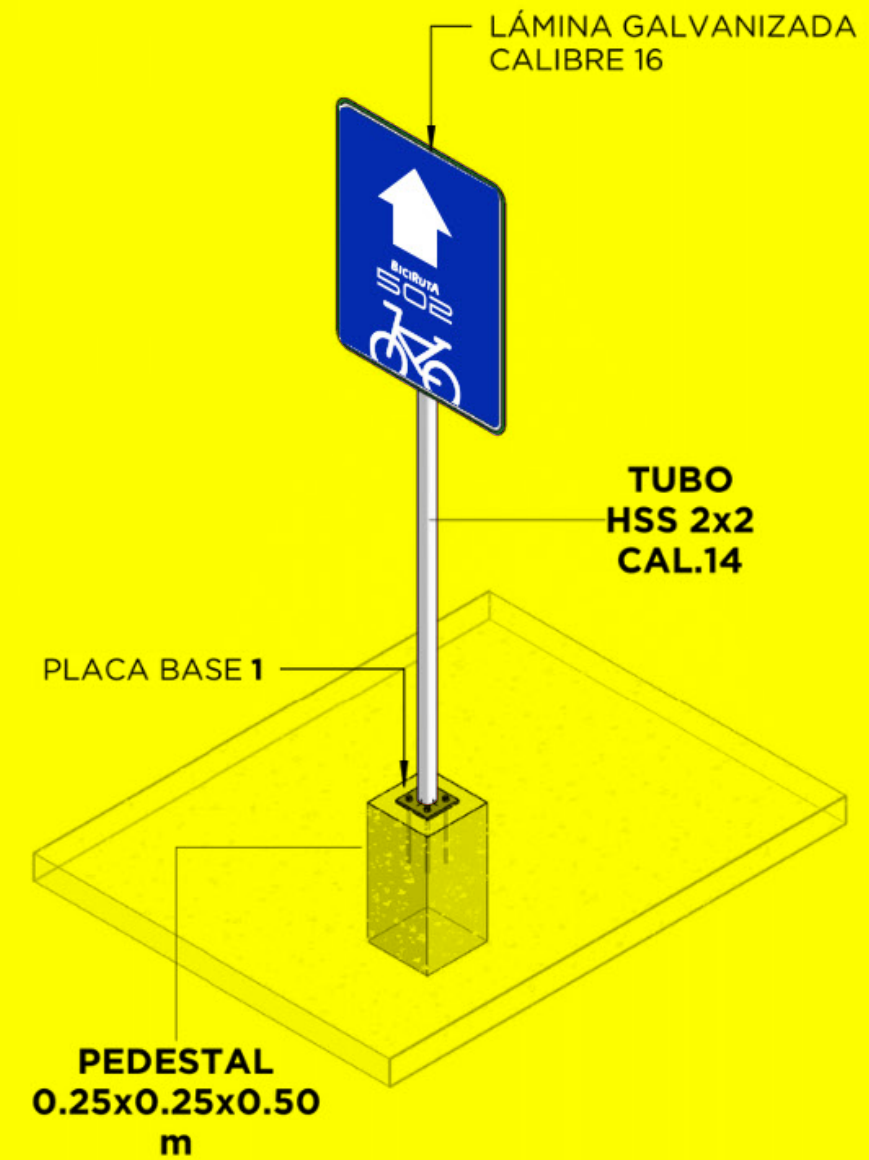


isométrico de anclaje

ISOMÉTRICOS GENERALES



señal horizontal



señal vertical

BICIRUTA 502 EL DOCUMENTAL



NUEVA NARRATIVA Y FUNDACIÓN CRECER EN ASOCIACIÓN CON REEL LIFE STUDIOS PRESENTAN BICIRUTA 502 CENTROAMÉRICA
LUISA ZEA ENGEL TALLY IGNACIO PACHECO PAULA ENRÍQUEZ FERNANDO DE LEÓN MÚSICA FERNANDO SCHEEL
DIRECCIÓN EMILIO MÉNDEZ **MIÉRCOLES 30 DE MARZO** PRODUCCIÓN ANDRÉS TURCIOS
ESTRENO

Comunicación

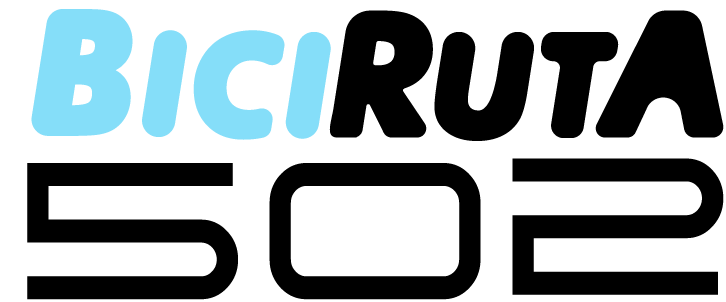
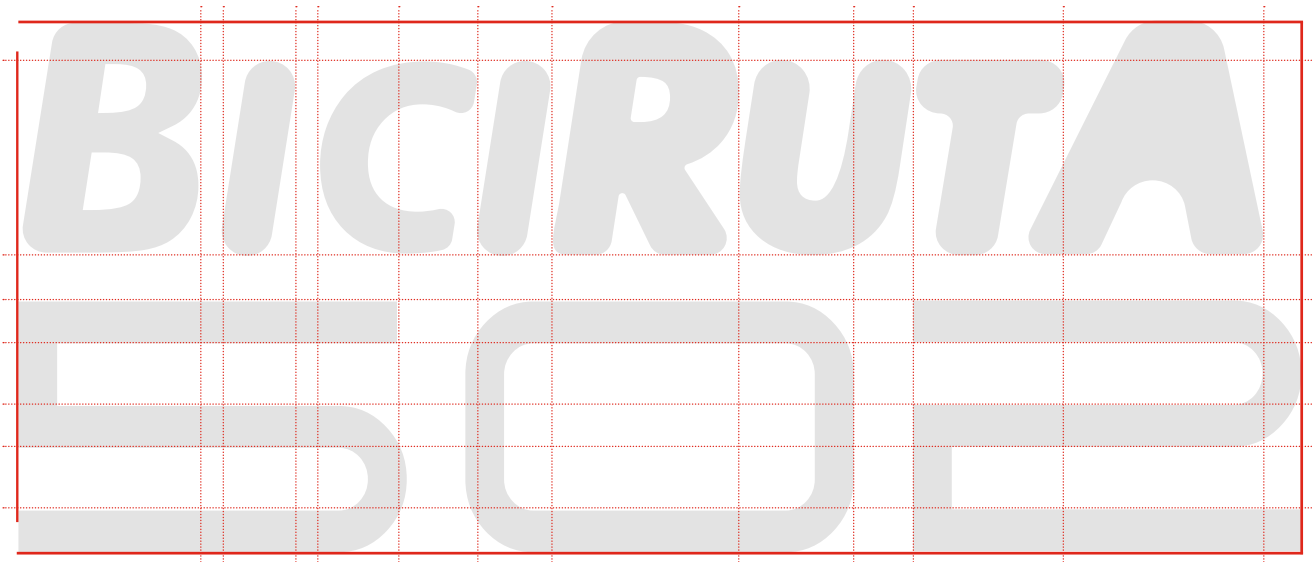
- 6a Diseño
- 6b Estrategia
- 6c El Documental
- 6d Redes Sociales
- 6e Medios
- 6f Replicadores/as



6A. DISEÑO

El diseño de BiciRuta parte con el nombre, un nombre claro y liviano, que refleje el tipo de proyecto del cual se trata. Es por eso que se unió la Bici (Bicicleta) y Ruta para evocar y transmitir la finalidad de lo que se busca.

502 representa el territorio que está uniendo y es el identificador para un sueño regional en donde el proyecto crezca y pueda unir no solo a Guatemala, también a otros países en la región.





6B. ESTRATEGIA

BiciRuta 502 es un proyecto que busca una comunicación directa del proyecto con las personas, creemos que los beneficios son tan grandes que deben ser del interés de todos y todas, no solamente a los deportistas y turistas, es por ello que se han generado eventos y actividades en el territorio, recorridos en los circuitos, actividades en las plazas locales, con la finalidad de compartir la idea, hacer consciencia de la importancia que tiene un proyecto de este tipo y compartir ideas que nos puedan llevar a un modelo de viabilidad para BiciRuta 502 en todo Guatemala.







6C. EL DOCUMENTAL BICIRUTA502

El Documental retrata el viaje de una mujer guatemalteca, Luisa Zea, que durante 50 días recorre todo el país y nos muestra una nueva perspectiva de Guatemala, mucho más rica y abundante.

Una mirada amable con el entorno donde Luisa va hilando y conectando todas las regiones, presentándonos lugares secretos y personajes extraordinarios que, en conjunto van construyendo una narrativa potente y esperanzadora del futuro de Guatemala.

El Documental BiciRuta 502 es una pieza estratégica realizada en 4K y dirigida por Emilio Méndez junto a un equipo de cineastas y productores que acompañan a la protagonista a lo largo de todo el viaje.

Una pieza cinematográfica de 55 minutos, realizada para ser presentada a audiencias específicas. Empresas, Universidades y Centros Educativos, instituciones públicas, ciudadanos comprometidos con el futuro de Guatemala y cooperación internacional.

Hasta enero 2023, el documental se ha presentado 36 veces en salas de cine de la ciudad de Guatemala, Quetzaltenango, Cobán, Jocotenango y en algunas plazas públicas de Sacatepéquez.





6D. REDES SOCIALES

Las redes sociales han sido una plataforma efectiva y directa para comunicar el sueño y el proyecto con los y las guatemaltecas.

Han sido un puente con millones de interacciones que comparten por medio de sus comentarios, el apoyo, motivación y las aspiraciones acerca del proyecto.

Para promover la cultura del uso de la bicicleta como una nueva movilidad, se trabajó en colaboración con Nueva Narrativa, creando contenido audiovisual que difunde Nuevas Rutas para impulsar el turismo comunitario.

También se hizo alianza con restaurantes de Sacatepéquez que empezaron a otorgar espacios físicos dentro de sus locales para estacionamiento de bicicletas y brindar un 15% de descuento a las personas que se transportan en bicicleta. Esta comunicación se hizo viral a través de redes sociales.

BiciRuta502:

<https://www.facebook.com/BiciRuta502/>

<https://www.instagram.com/BiciRuta502/>

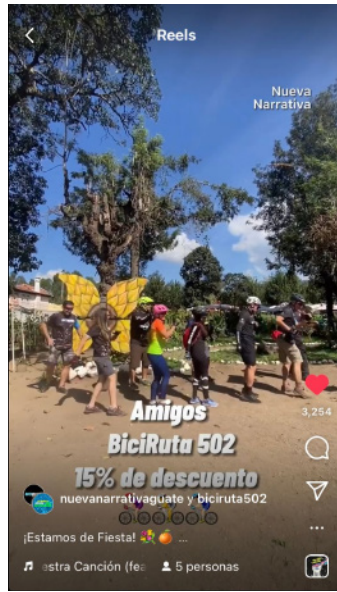
Nueva Narrativa:

<https://www.instagram.com/NuevaNarrativaGuate>

<https://www.facebook.com/nuevanarrativaguatemala>

<https://www.tiktok.com/@nuevanarrativaguatemala>





Estadísticas del reel

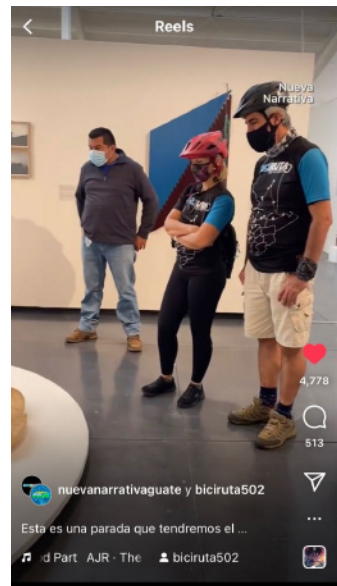
70033 3254 136 720 935

Alcance 74.818
Cuentas alcanzadas

Reproducciones 70.033

Interacciones con el contenido 5.045

Me gusta 3.254
Veces que se guardó 935
Veces que se compartió 720



Estadísticas del reel

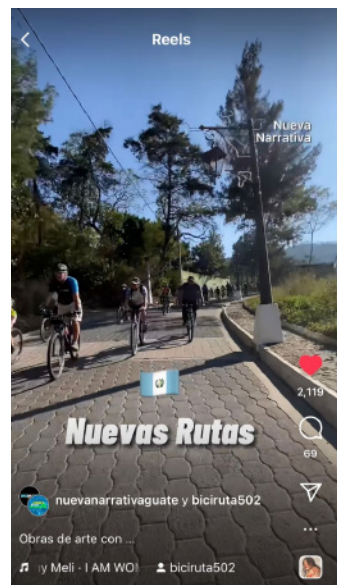
58115 4778 513 1516 1599

Alcance 58.301
Cuentas alcanzadas

Reproducciones 58.115

Interacciones con el contenido 8.406

Me gusta 4.778
Veces que se guardó 1.599
Veces que se compartió 1.516



Estadísticas del reel

32889 2119 69 459 268

Alcance 31.954
Cuentas alcanzadas

Reproducciones 32.889

Interacciones con el contenido 2.915

Me gusta 2.119
Veces que se compartió 459
Veces que se guardó 268

sosaeh_ 🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝🤝
9sem 1 Me gusta Responder

nuevanarrativaguante @sosaeh_ 🙏🙏
9sem Responder

persymor Esta es mi tierra!!! 🇨🇹🇨🇹 Mi gente!! 🇨🇹🇨🇹
9sem 2 Me gusta Responder

nuevanarrativaguante @persymor 🙏🙏
9sem 1 Me gusta Responder

janmab 🙏🙏🙏
9sem 1 Me gusta Responder

nuevanarrativaguante @janmab 🙏🙏
9sem Responder

anne.silvia.mansilla Gracias por tan linda informaci3n
9sem 1 Me gusta Responder

nuevanarrativaguante @anne.silvia.mansilla 🙏🙏
9sem Responder

gabypalma 🙏🙏🙏🙏🙏🙏🙏🙏🙏🙏
2sem Responder

magdaleno1961 🙏🙏🙏🙏🙏🙏🙏🙏
9sem 1 Me gusta Responder

nuevanarrativaguante @magdaleno1961 🙏🙏
9sem Responder

manuel.guzmanramirez Me gusta como narraron el arte del tejido , pues as3 es, en los huipiles y cortes esta plasmada toda una historia. 🙏🙏
8sem Responder

strangeletquetzal Espectacular v3deo, felicidades 🙏
9sem 1 Me gusta Responder

nuevanarrativaguante @strangeletquetzal 🙏🙏
9sem Responder

generalistmark 🙏🙏🙏🙏
6sem Responder

draven9099 Un bello lugar 🙏🙏🙏
9sem Responder

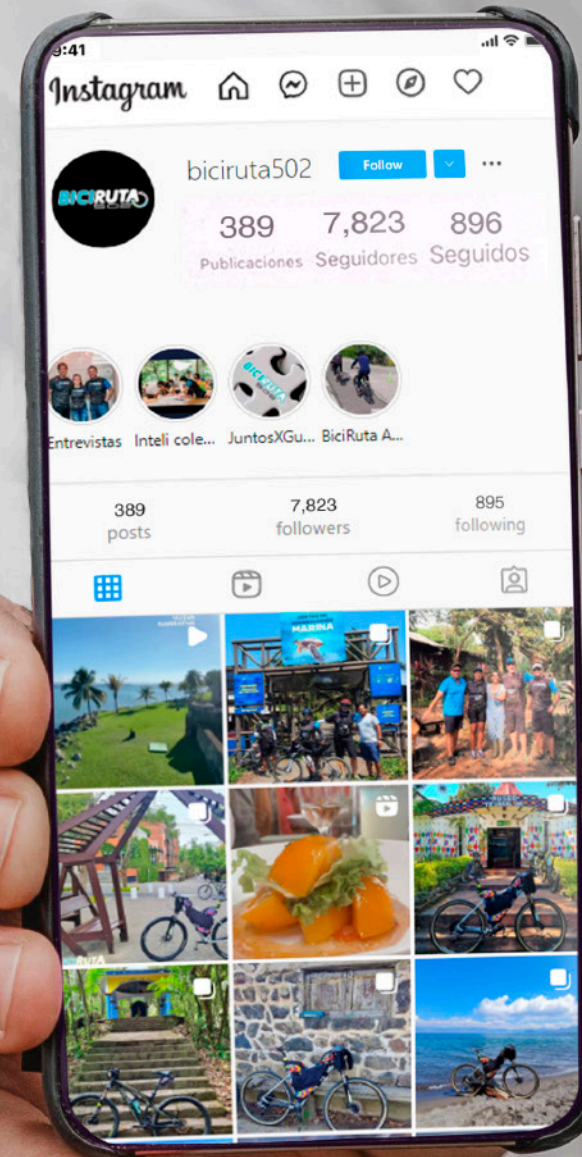
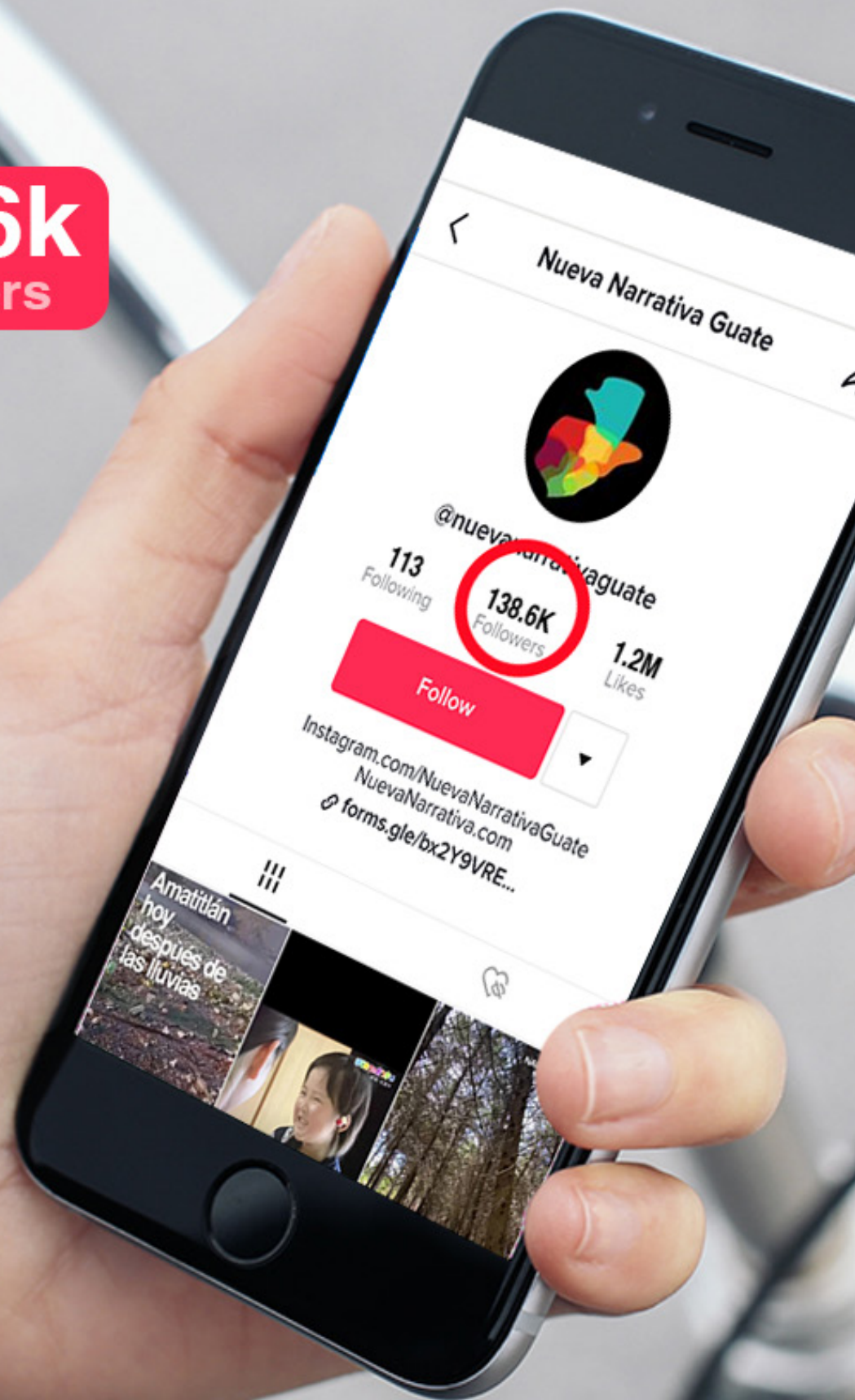
cacaojunajpu #Matyox
9sem 1 Me gusta Responder

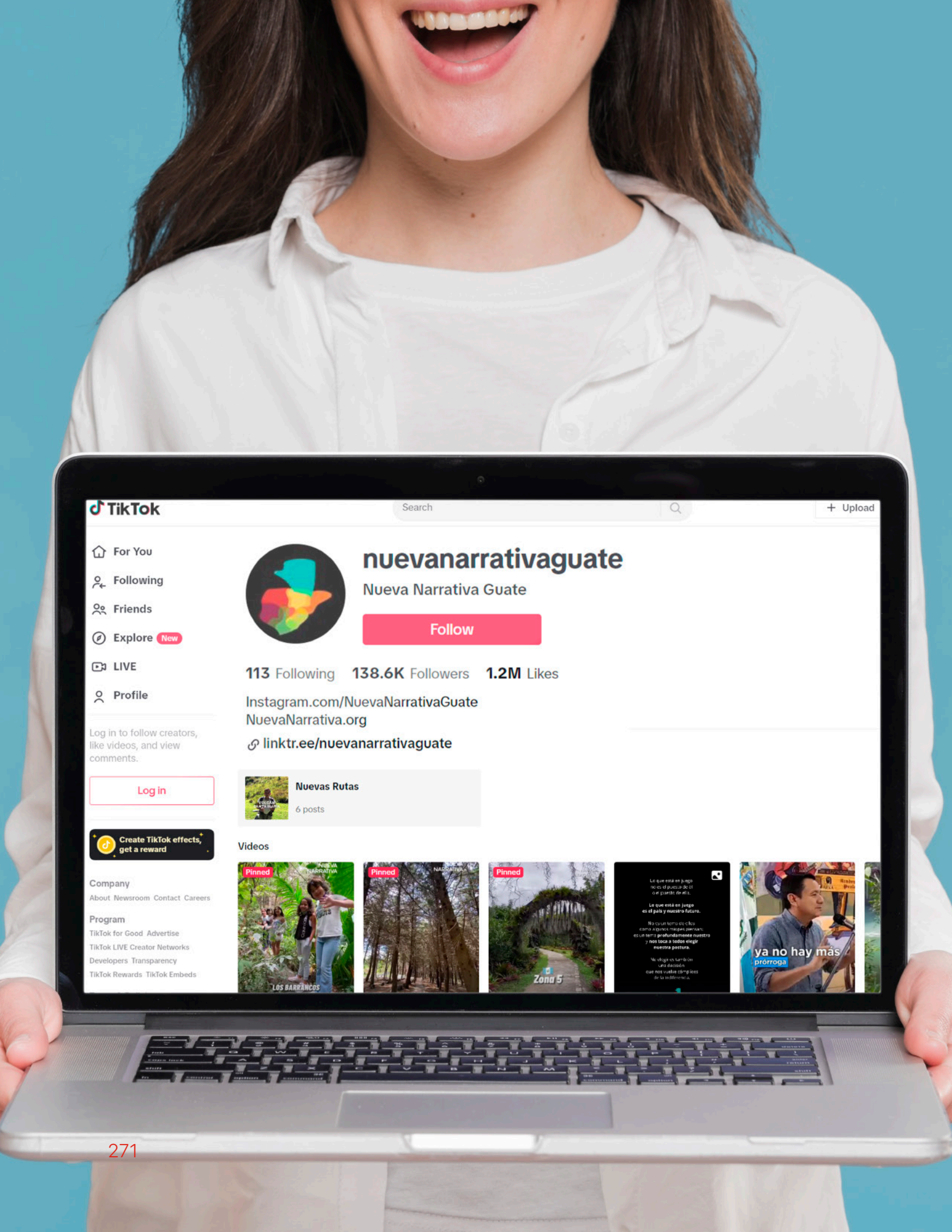
nuevanarrativaguante @cacaojunajpu 🙏
9sem 1 Me gusta Responder

TikTok



138.6k Followers





TikTok Search Upload

nuevanarrativaguate
Nueva Narrativa Guate

Follow

113 Following 138.6K Followers 1.2M Likes

Instagram.com/NuevaNarrativaGuate
NuevaNarrativa.org
linktr.ee/nuevanarrativaguate

Log in

Create TikTok effects, get a reward

Company
About Newsroom Contact Careers

Program
TikTok for Good Advertise
TikTok LIVE Creator Networks
Developers Transparency
TikTok Rewards TikTok Embeds

Nuevas Rutas
6 posts

Videos

LOS BARRANCOS

Zona 5

ya no hay más prórroga

nuevanarrativagua... 1:52

1,241 Publicaci... **74.9K** Seguidor... 6,336 Seguidos

CUMBRE LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS

Nueva Narrativa Guatemala
Comunidad
¿De dónde venimos?
¿Quiénes somos?
¿Hacia dónde vamos Guatemala?
Co-creamos una nueva narra... más
Ver traducción
elperiodico.com.gt/opinion/opiniones-de-hoy/2022...
saul, gabrielaasturiasgt y 14 personas más siguen esta cuenta

Mensaje

Siguiendo

MOTAG... GuateAnd... GT 2032 ¿Quiénes ... Bien

TENEMOS AGENDA DE PAIS

NUOVA 2032 NARRATIVA

Instagram

74.9K
Followers

Resumen

Ene 22 — mar 22

Participación

- Visualizaciones de videos 801.3K
- Visualizaciones de perfil 10.4K
- Me gusta 69.6K
- Comentarios 1,020
- Veces compartido 6,101

Seguidores

84,364 en total
+7,418 neto en Ene 22 — mar 22

6E. MEDIOS

La idea, el sueño y el proyecto de BiciRuta 502 ha llegado a los guatemaltecos a través de diversos medios, entre ellos, numerosos artículos de prensa, programas en radio y en televisión.

https://www.prensalibre.com/vida/que-bueno-es-mi-pais-sec_vida/BiciRuta-502-el-proyecto-que-conectara-guatemala-para-conocerla-pedaleando/



Mie 23 Mar 2022 20:20h

f t i in

PRENSA LIBRE
Periódico líder de Guatemala

Suscríbete

Buscar

Ahora Guatemala Ciudades Deportes Internacional Economía Vida Opinión Studio PL+

Qué bueno es mi país

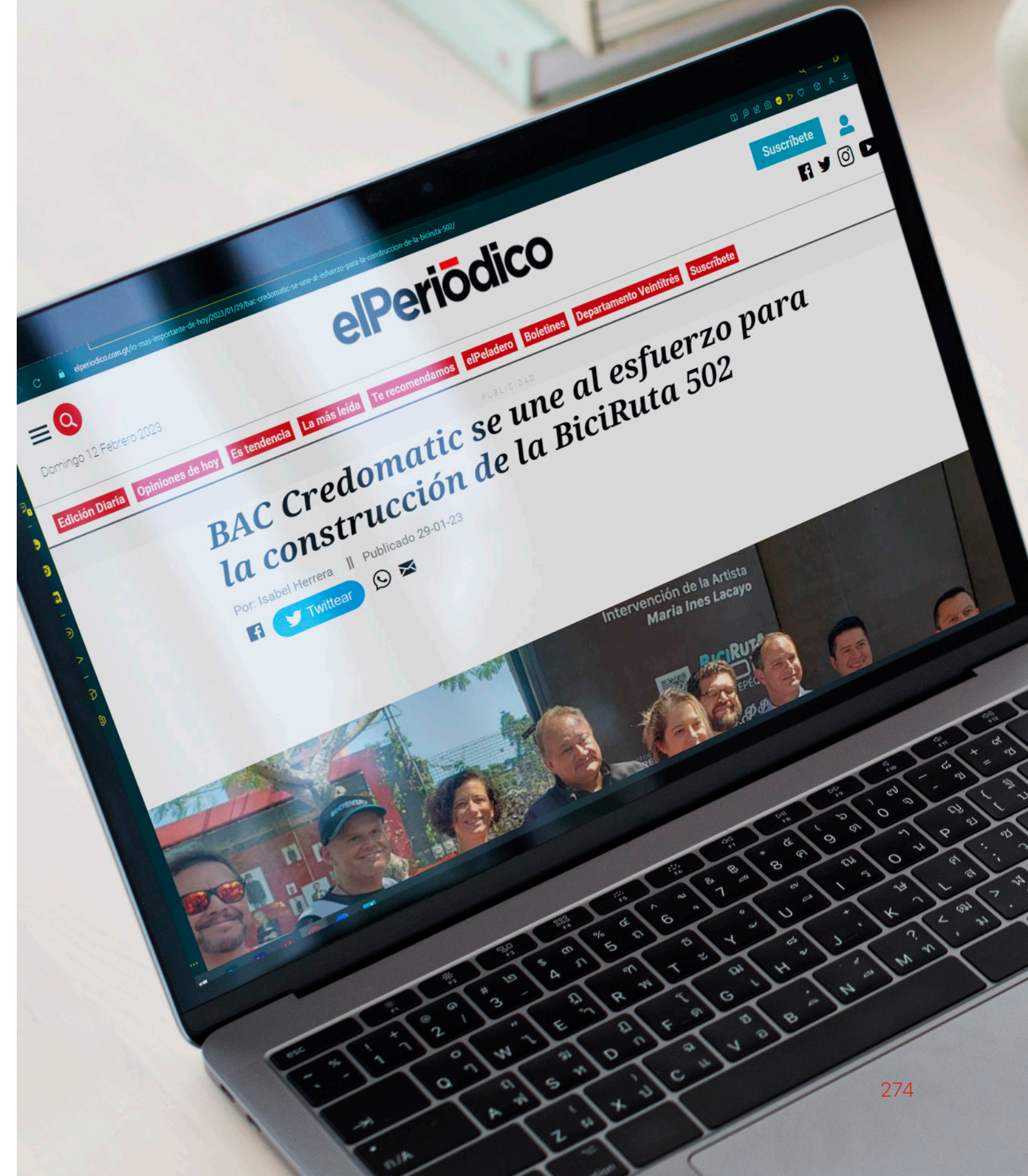
Biciruta 502: el proyecto que conectará Guatemala para conocerla pedaleando

El proyecto está comenzando en el 2021. La propuesta es que en menos de 10 años los puntos turísticos más destacados del país sean accesibles en caminos seguros en los que usted se trasporte en bicicleta.

Por Ingrid Reyes
4 de julio de 2021 a las 17:07h

Guardar Compartir

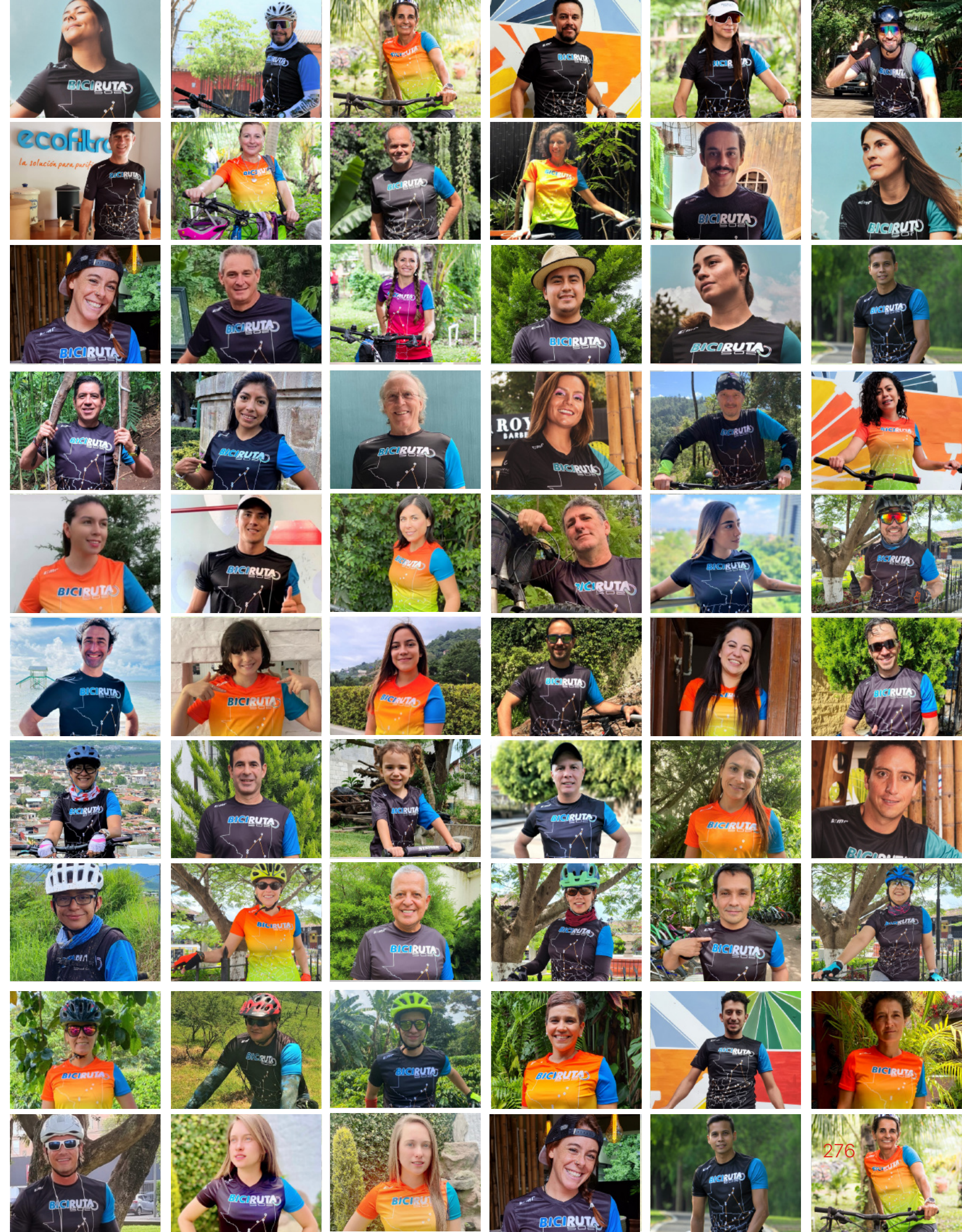
Archivado en:
▶ Antigua Guatemala ▶ bicicleta ▶ Biciruta 502 ▶ ciclovías ▶ conexión ▶ conoce ▶ Turismo



6F. REPLICADORES/AS

La comunidad que apoya BiciRuta 502 cada vez es más grande, ha ido creciendo conforme el proyecto llega con más voces a cada parte de Guatemala.

Cada día, más personas se suman a ser embajadores y embajadoras del proyecto BiciRuta 502, desde vecinos, niños y niñas, artistas, empresarios, líderes locales, gestores públicos, deportistas y más.





ANEXO

1 | Parque Lineal el Pensativo

PARQUE LINEAL EL PENSATIVO

Es un proyecto innovador que no existe todavía en Guatemala y Antigua será la punta de la lanza para ponerlos en moda como parte del equipamiento urbano. Es un proyecto propuesto por la Fundación Nim Palow y la gestión de Jean Marc Vayssier, para una ciudad del bienestar, sostenible con sus recursos naturales y que ofrece muy buena calidad de vida a los habitantes y visitantes de la ciudad.

- **Ruta Turística /económica, creación de ingresos para la población a través de negocios al pie del parque.** Desde jardines botánicos especializados en plantas medicinales mayas hasta jardines de permacultura. Un Museo al aire libre que genera ingresos de los turistas. 'Farmers Markets' dentro del parque para artesanías y hortalizas de las comunidades.
- **Revitalización del medio Ambiente, a través de la recuperación de los espacios perdidos se convierten en jardines botánicos, siembras de plantas y arboles endémicos a lo largo del proyecto, atrae especies polinizadoras del valle y brinda un nuevo hábitat.**
- **Reciclaje de desechos sólidos, habrá varios puntos de basureros con sistema de elevador de clasificación de los desechos.** Las empresas de reciclaje comprarán la basura clasificada.
- **Agua limpia y recarga al subsuelo (agua para las comunidades).** Usando plantas de tratamiento de aguas negras tecnología biosdiscos alemana. Bajo consumo energético y también servirán como medidor de COVID19 en las comunidades.
- **Salud y bien estar, limpiando el río actualmente cargado con patógenos, bacterias y virus reduce las enfermedades a la población.**
- **Salud mental, espacios para relajación, deporte e inspiración artística y creativa.**

- **Bicirutas; para deporte y tránsito seguro entre las comunidades, camino al trabajo o a la escuela libre de vehículos.**
- **Caminos peatonales para deporte y caminar en un lugar libre de vehículos.**
- **Educación para escuelas, universidades y la población en general, espacios para clases al aire libre, sobre temática de cómo tratar el agua, crecer comida en casa, tecnologías que se usan en el parque desde electricidad fotovoltaica y plantas de tratamiento, plantas endémicas del valle, deporte y prácticas alternativas como clases de Yoga, Tai Chi, Qui Gong, skate, baile.**
- **Seguridad : Revitalizando espacios perdidos remueve la criminalidad e vandalismo, da oportunidad a jóvenes de realizar deporte y su creatividad. Una vía de tránsito segura e iluminada con sus cámaras de seguridad, para niños e adultos ir al colegio y trabajo a todas las horas.**
- **Creatividad y aceptación: Expresión artística permite la expresión de un pueblo, amplía la imaginación y la interacción con personas de diferentes culturas. Aceptación de nuestras diferencias en un lugar pertenecía de todos.**

