

Comunicado a la Opinión Pública sobre el Uso de Bicicletas de Montaña en el Parque Nacional El Ávila o Waraira Repano - 6 de Abril de 2021.

Nosotros, los abajo firmantes, miembros venezolanos de la Comisión Mundial de Áreas Protegidas (CMAP) de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN)¹, nos pronunciamos en cuanto a la polémica que se ha levantado en las redes sociales y medios de comunicación, por la pretensión de un grupo de ciclistas que solicita y exige que su deporte sea permitido dentro del Parque Nacional El Ávila - Waraira Repano, así como la realización de competencias de ese deporte dentro del mismo. Nos dirigimos a la opinión pública con la finalidad de explicar las razones por las que la práctica de ese deporte/actividad y el uso de bicicletas de montañas, y demás vehículos similares, debe estar terminantemente prohibida dentro de los parques nacionales del país, y en particular de El Ávila. Este es nuestro dictamen como especialistas, y no comprometemos a la UICN ni a la CMAP.

Las razones fundamentales que justifican totalmente, hoy y siempre, la prohibición del uso de bicicletas en el Plan de Ordenamiento y Reglamento de Uso (PORU) del parque nacional son de tipo conceptual y de tipo contingente. Las primeras están relacionadas con los usos y actividades compatibles y deseables dentro de una categoría de gestión de la conservación *in situ* de la biodiversidad de Categoría II dentro del sistema aceptado de clasificación de las Áreas Protegidas a nivel internacional; también hay razones de tipo contingentes a las cuales nos referiremos más adelante.

Las áreas protegidas de Categoría II “*son grandes áreas naturales o casi naturales establecidas para proteger procesos ecológicos a gran escala, junto con el complemento de especies y ecosistemas característicos del área, que también proporcionan la base para oportunidades espirituales, científicas, educativas, recreativas y de visita que sean ambiental y culturalmente compatibles*”². Dentro de este marco conceptual debemos destacar el marco legal vigente en Venezuela, el cual establece que un parque nacional “*denotará zonas establecidas para la protección y la conservación de paisajes superlativos, flora y fauna de importancia nacional para que el público en general pueda disfrutar de ella y de la que se pueda beneficiar cuando se sitúe bajo control público*”³, y donde “*los recursos de estas reservas no estarán expuestos a su explotación para usos comerciales*”⁴.

En tal sentido, el que las “**oportunidades para la recreación, ambiental y culturalmente compatibles, para el disfrute de todo el público, no deben tener un sentido comercial**”, sólo pueden entenderse como aquellas aplicables a actividades y usos que no sean elitistas, ni excluyentes y que obviamente no impacten significativamente el estado de naturalidad que debe prevalecer en un parque nacional.

Conceptualmente, desde hace más de 100 años, los parques nacionales se entienden como espacios donde los humanos acuden para tener una experiencia de la Naturaleza. En un mundo

¹ <https://www.iucn.org/commissions/world-commission-protected-areas>

² <https://www.iucn.org/content/guidelines-applying-protected-area-management-categories-including-iucn-wcpa-best-practice-guidance-recognising-protected-areas-and-assigning-management-categories-and-governance-types>

³ Artículo 1 de la Convención sobre la Protección de la Naturaleza y Conservación de la Fauna Silvestre en el Hemisferio Occidental. Tratado Internacional, Ley vigente de la República.

⁴ Artículo 3 Ut Supra.

mayoritariamente urbano, y en crecimiento, esta necesidad de una experiencia de la Naturaleza es cada vez más necesaria y urgente. Por tanto, los parques nacionales son los llamados a proveer las oportunidades para tal experiencia. Una “comunidad” con la Naturaleza implica que el visitante se despoje momentáneamente de sus dispositivos no esenciales y así experimente en forma profunda y reveladora su conexión con la “Madre Tierra”. Es por ello que se entiende que en los países más avanzados en materia de gestión de áreas protegidas de Categoría II, se minimice, e incluso se suprima, el uso de medios y objetos artificiales, que no sean esenciales para la seguridad física del visitante.

La experiencia de la Naturaleza debe estar garantizada de estar libre de ruidos humanos innecesarios, de una calidad estética visual natural (dominada por los procesos naturales), de una biota nativa poco perturbada, de una calidad física del entorno sin contaminación ni degradación, y de una densidad de visitantes baja, de tal forma que se permita al visitante sentirse en comunicación con ella. Estas condiciones presuponen un visitante peatonal, especialmente en parques nacionales terrestres, sin el empleo de aparatos, respetuoso con la Naturaleza (y por tanto silencioso, consciente y no perturbador), y excluye todo tipo de actividad competitiva, ruidosa, perturbadora.

En consecuencia, el uso de bicicletas, sea con fines recreacionales, y más aún con fines deportivos y de competencia, es absolutamente incompatible con el sentido, razón de ser y concepto de un parque nacional. Esto no quiere decir que el ciclismo de montaña, y todas sus modalidades, “no sean buenas”, sino que simplemente no tienen lugar ni cabida dentro de un parque nacional, pero sí pueden tener cabida en otro tipo de áreas, como explicaremos más adelante.

El ciclismo de montaña, MBK ó MTB, como también se le conoce, es una actividad elitista que sólo puede ser practicada por personas que tienen un relativamente alto poder adquisitivo. Es excluyente de los peatones, excursionistas y observadores de aves, por ser ruidosa, por perturbar la experiencia natural a las que éstos últimos tienen el mejor derecho, y por ser además un riesgo a la seguridad por los consabidos sobresaltos y accidentes por atropellamiento que con frecuencia ocurren en senderos donde ambos concurren.

En cuanto a las razones de tipo contingente, es indispensable resaltar que el ciclismo produce numerosos impactos, todos intolerables dentro de un Área Protegida de Categoría II, como son los siguientes, y que hemos podido constatar en numerosas inspecciones técnicas⁵:

- 1) **Erosiona el suelo:** la fricción de los cauchos de las bicicletas tritura y pulveriza el material mineral del suelo, y aplica presión continua sobre una estrecha franja del sendero, generando socavamiento, siendo que todo este material es acarreado luego por las lluvias, acelerando la erosión y generando inevitablemente la profundización de los surcos, que luego producen cárcavas.
- 2) **Amplía el ancho de los senderos:** el ancho mínimo de un sendero, por el que debe circular un ciclista, medido por el ancho de la superficie de circulación, es mayor en al menos el doble o más al de un peatón. Si a esto añadimos que los ciclistas usualmente

⁵ Inspecciones técnicas que hemos realizado en el propio parque nacional El Ávila, en el parque La Fila de El Cafetal (Caracas), en la Zona Protectora Cerro El Volcán (Caracas), en la Reserva Ecológica Universidad Simón Bolívar y en el Parque Municipal Casupo (Valencia), Parque para La Paz (El Hatillo), Los Paulinos (El Hatillo) entre otros.

compiten entre sí y tratan de adelantarse unos a otros, tenemos que el ancho del sendero tiende a expandirse. Las cárcavas además dificultan el andar peatonal, por lo que se incentiva el ensanchamiento de los caminos.

- 3) **Produce atajos:** por la misma razón expuesta anteriormente, y por una razón inherente a la propia técnica de cabalgado de la bicicleta, los senderos peatonales o de caminantes tienden a hacerse insuficientes, aburridos y poco interesantes para los ciclistas, quienes naturalmente tienden a cortar camino, evitando los caminos largos, con pocas pendientes y con numerosas curvas regresivas, los cuales sí son necesarios para los peatones; en este sentido los atajos hechos por ciclistas son una constante creciente en los senderos de montaña peatonales que son usados por ciclistas. Estos atajos producen nuevas afectaciones y multiplican su impacto.
- 4) **Se multiplican las picas bicicleteras:** la propia naturaleza “rápida” del vehículo hace que lo que para un peatón sea un tiempo largo, sea muy corto para un ciclista, por lo que en casi todos los casos los ciclistas se sienten insatisfechos con los senderos peatonales y al cabo de poco tiempo presionan por abrir más picas y más kilómetros de picas por donde circular, e incluso, con el patrocinio de comerciantes del deporte, las abren sin solicitar autorización y en forma clandestina.
- 5) **Efecto “capas de cebolla”:** al igual que los rustiqueros en el Llano (Parque Nacional Aguaro Guariquito) o en la Gran Sabana (Parque Nacional Canaima), los ciclistas también tienden a generar picas paralelas a la ruta principal, a fin de evitar las cárcavas que el mismo ciclismo ha generado; es decir, la propia actividad de la bicicleta genera erosión en forma de surcos profundos y cárcavas, las cuales, después de cierto tiempo, son también un obstáculo para el propio ciclista, el cual tiende a evitar la cárcava abriendo una nueva pista de rodaje paralela a la erosionada. Este patrón se repite sucesivamente, en lo que se conoce como “efecto capa de cebolla”, lo cual al final se traduce en una afectación cada vez más creciente e incontrolable.
- 6) **Aleja a la fauna:** muchos elementos de la fauna son muy sensibles a la vibración del paso de las bicicletas, al ruido que generan y al efecto visual intrusivo de un objeto moviéndose a relativamente alta velocidad, esto sin contar con el atropello de artrópodos, serpientes y algunos mamíferos lentos, especialmente nocturnos y crepusculares, que son sorprendidos por las bicicletas a paso rápido.
- 7) **No tiene horario:** es una aspiración muy común entre ciclistas el realizar su deporte en horas nocturnas; esto tiene como consecuencia una potenciación de todos los demás impactos, y demuestra que el ciclismo no es una actividad que busque una experiencia de conexión con la naturaleza.
- 8) **Genera barreras físicas:** los senderos peatonales convertidos en senderos de ciclismo terminan convirtiéndose en picas de ciclismo y en “sistemas de picas” (circuitos) de ciclistas, lo cual genera espacios de perturbación física en términos de suelo compactado, vegetación perturbada, atropellos a animales y ruido, que pueden ser verdaderos “cortafauna” (en analogía a los cortafuegos) que impiden el paso o el movimiento de fauna silvestre particularmente sensibles, como pueden ser ciertos tipos de pequeños mamíferos, reptiles y aves poco voladoras dependientes del suelo.

- 9) **Deteriora el paisaje:** la percepción estética, visual o escénica de un sendero frecuentado por ciclistas es radicalmente distinta al de un sendero por donde no circulan bicicletas: en éstas últimas el camino es menos ancho, la vegetación penetra en el camino, existe poca erosión y se puede apreciar mejor la fauna; en las picas de ciclismo el paisaje está deteriorado y erosionado. Además, en los sitios de agrupamiento de los ciclistas, que usualmente es una actividad gregaria, hay una mayor incidencia de basura y desechos.
- 10) **Ruidos:** por la propia naturaleza de la locomoción en bicicletas, y por razones de seguridad, los ciclistas deben elevar la voz para comunicarse entre sí, y generalmente deben gritar en advertencia cuando atisban a peatones; eso sin considerar el ruido de la máquina en sí, de sus mecanismos y de su fricción contra el suelo.
- 11) **Genera pasivos nunca pagados a la gestión del parque nacional:** todos los impactos descritos pueden medirse económicamente, y esto genera un pasivo que nadie paga. En los parques nacionales no se cobra a los usuarios por el acceso, y mucho menos hay una tarifa diferenciada en función de los impactos causados. Estos pasivos, al no pagarlos nadie, profundizan el deterioro del parque nacional. Mantener cada kilómetro de pica de ciclismo implicaría la necesidad de disponer de recursos financieros para la construcción y mantenimiento de deflectores de escorrentía, relleno de cárcavas, cierre de atajos, revegetación de sitios impactados, programas de monitoreo de variables ambientales, vigilancia, señalización, equipos para guardaparques, programas de educación ambiental, limpieza de basura dejada por la actividad, etc. Estos gastos nadie los paga y terminan magnificando el impacto negativo, y ello sin contar lo que significa para una administración de parques nacionales que no tiene recursos y que debe sufragar los costos de las labores de rescate en casos de accidentes.
- 12) **Atrae a la delincuencia:** los ciclistas, por el valor de sus máquinas y aparejos, atraen con mayor fuerza a cierto tipo de delincuentes que, teniéndolos como víctimas, pueden sacar un mayor beneficio económico, y se habitúan a realizar sus fechorías en los sitios que frecuentan. Es bien sabido que en los senderos del parque nacional son frecuentes los asaltos a ciclistas y excursionistas.
- 13) **Impide el disfrute de los caminantes:** dondequiera que pretenden coexistir peatones y ciclistas hay conflictos que con frecuencia llegan inclusive a la agresión física; los ciclistas son usualmente intolerantes con el peatón debido a la molestia que significa encontrarse a un objeto lento moviéndose por su vía de circulación, y en contraposición, para el peatón, el ciclista, así se mueva en velocidad moderada, es un factor de perturbación que es percibido como agresivo en muchos casos. La armonización de esta relación puede lograrse, pero sobre la base de un proceso de inducción educativa conductual que es costosa y que generalmente no cuenta con un liderazgo que la promueva y, menos aún, que la financie. Pero más allá de esta situación, y volviendo al aspecto conceptual, tenemos que este impacto, el de impedir o menoscabar la experiencia “natural” del caminante es prácticamente imposible de superar: todos los impactos anteriormente explicados, convergen inexorablemente en éste.

Cabe destacar que estos impactos son: negativos; acumulativos; de corto, mediano o largo plazo; permanentes unos y temporales otros; directos e indirectos; previsibles unos e imprevisibles otros (por ejemplo, lesiones físicas y pérdidas de vidas humanas).

Ahora bien, estos impactos podrían ser tolerables y aceptables en otros tipos de Áreas Bajo Régimen de Administración Especial, siempre y cuando sus impactos sean adecuadamente atendidos y contrarrestados. Sin querer hacer de esto un tratado, si podemos afirmar que este tipo de actividad y deporte podría ser realizable dentro de las áreas de categoría “Zona Protectora” (por ejemplo la Zona Protectora del Área Metropolitana de Caracas, o la Zona Protectora Cerro El Volcán), siempre que, repetimos, sus impactos sean atendidos, contrarrestados y permitidos por la zonificación correspondiente. En tal sentido recordemos que alrededor del 80% del territorio nacional no está protegido por la condición de parque nacional.

Dentro de algunos parques nacionales sabemos que hay carreteras por donde circulan vehículos de doble eje, en su mayoría preexistentes a sus declaratorias como parques nacionales, y obviamente en esas carreteras, públicas y de servicio, en principio no habría problema en que circulen bicicletas de montaña por cuanto en su mayoría están zonificadas por los correspondientes Planes de Ordenamiento y Manejo y Reglamentos de Uso (PORU) como “de uso especial”, “de servicio” o “de uso poblacional autóctono”.

Finalmente una consideración de cierre, en virtud de que hemos conocido por publicaciones en las redes sociales que el Instituto Nacional de Parques (INPARQUES) pretende realizar una “consulta pública” para discutir una eventual “apertura” del PORU al ciclismo de montaña, actividad y uso que cómo hemos explicado, y por lógico y razonable, está actualmente prohibida por el actual y vigente PORU del Parque Nacional El Ávila o Waraira Repano.

Hemos advertido con preocupación que algunos funcionarios técnicos de alto nivel de INPARQUES han emitido opinión favorable, en redes sociales, a este cambio de *status* en un eventual PORU modificado. Esto configura una situación de “adelanto de opinión” que no le es dable a un funcionario de la Administración de los parques nacionales. En tal sentido, una consulta pública, después de emitidas estas opiniones, carecería de objetividad y legitimidad. Peor aún, existe la presunción de que INPARQUES permitió una competencia de ciclismo de montaña que ocurrió en el Parque Nacional El Ávila o Waraira Repano en el 2019, según revelaron sus propios organizadores y, hasta donde se ha sabido, presumimos que el instituto no inició ningún procedimiento administrativo sancionatorio o penal contra los que promovieron este evento o contra quienes lo permitieron, por acción u omisión, dentro del propio instituto. Además, en este año 2021, se anunció en las redes sociales que se efectuaría otra carrera de ciclismo de montaña, y los organizadores confesaron que contaban con las autorizaciones correspondiente, y tampoco hemos conocido de un pronunciamiento de INPARQUES en desautorización de este evento ilegal.

Sabemos también por las redes sociales y por haberlo presenciado, que los ciclistas están actualmente utilizando los senderos de excursionismo del Parque Nacional El Ávila o Waraira Repano, en forma pública, notoria, descarada, impune y desafiante. Incluso lo hacen empleando al sistema teleférico como medio de transporte, lo cual podría considerarse una complicidad de la empresa del estado VENTEL, que eventualmente ameritaría le sea abierto un expediente administrativo sancionatorio. En tal sentido, estamos ante una situación donde pareciera que los personeros de INPARQUES tienen ya una opinión favorable al ciclismo de montaña, por cuanto la habrían consentido por acción u omisión, a pesar de ser ésta una actividad ilegal. Todo esto parece una estrategia para legalizar en retroactivo, por la vía de los hechos, una actividad y uso ilegal, para luego refrendarla a través de una consulta pública que por tanto resultaría írrita y sesgada.

En conclusión, la consulta pública para una eventual revisión o actualización del PORU no puede ni debe incluir una reforma o cambio a la situación del ciclismo de montaña ni de las competencias de ciclismo, las cuales deben seguir siendo un uso y actividad prohibida dentro de El Ávila o Waraira Repano, así como en todos los parques nacionales.

Caracas, 6 de Abril de 2021.

Carlos Rivero Blanco,
Docente Maestría Turismo
Sostenible, Universidad de
Cooperación Internacional,
Costa Rica

Hedelvy Guada
Instituto de Zoología y
Ecología Tropical, Facultad
de Ciencias, Universidad
Central de Venezuela

Edgard Yerena
Departamento de Estudios
Ambientales, Universidad
Simón Bolívar

Eduardo González

Karem Holmquist, Geografa

Juan Carlos Fernández
Fundación Caribe Sur

Gustavo González
Fundación Hermano Ginés

Rodolfo Castillo

Jorge Padrón, Asociación
Civil Ecológica y Social
Chunikai

Vilisa Morón Zambrano
Econservación Ciudadana

Jesús Morales
Especialista en Turismo

José Ramón Delgado
Fundación Caribe Sur

Freddy Parada

Yepsi Barreto Betancur

Franklin Daniel Vásquez
Fundación Hermano Ginés

Elides Sulbarán

Funcionario jubilado INPARQUES. Prof. ad honorem Derecho y Legislación Ambiental,
Facultad de Ciencias Forestales y Ambientales. Universidad de Los Andes

Armando Hernández Arocha

Consultor Ambiental Independiente y miembro de la Mesa Ambiental Nacional

Ausberto Quero

Presidente de FUNVIVE Zulia y de la Comisión de Ambiente del Centro de Ingenieros del
estado Zulia, Miembro del Comité Técnico 25 Gestión Ambiental SENCAMER, Director de la
Asociación Civil para la Conservación del Lago de Maracaibo