

EL USO DE LA BICICLETA COMO ALTERNATIVA EN LOS PROCESOS DE
REVITALIZACIÓN Y RECUPERACIÓN DE ÁREAS DEGRADADAS. CASO DE
ESTUDIO: SECTOR DE LAS UNIVERSIDADES EN EL CENTRO DE BOGOTÁ.
PERIODO: 1998-2010

ANDREA CAROLINA PRADA MENDOZA

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO
BOGOTÁ D.C., 2013

El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. Caso de estudio: Sector de las universidades en el centro de Bogotá.

Periodo: 1998-2010

Estudio de Caso

Presentado como requisito para la obtención del título de

Profesional en Gestión y Desarrollo Urbano

En la Facultad de Ciencia Política y Gobierno

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Andrea Carolina Prada Mendoza

Dirigido por:

Pedro Eliseo Sanchez Baracaldo

Semestre I, de 2013

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. EL CENTRO, LAS UNIVERSIDADES COMO LUGAR DE ESTUDIO.	4
1.1. UBICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO.	5
1.1.1. Vocación económica.	7
1.1.2. Análisis poblacional.	10
1.1.3. Espacio público.	11
1.1.4. La problemática de la movilidad vehicular y peatonal en el centro de Bogotá.	13
1.2. LA IMPORTANCIA DEL CENTRO COMO ZONA UNIVERSITARIA.	15
2. ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN EN ÁREAS CENTRALES.	19

2.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD	19
2.2. RENOVACIÓN URBANA, REHABILITACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.	21
2.3. LAS CICLORRUTAS COMO ALTERNATIVA PARA LA REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.	23
2.3.1. Las ciclorrutas como parte del espacio público de Bogotá.	24
2.3.2. El uso de la bicicleta, de un medio recreativo a un modo de transporte.	26
3. EL CAMINO HACIA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.	28
3.1. MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.	28
3.2. MOVILIDAD PARA UNA CIUDAD A ESCALA HUMANA.	29
3.2.1. Plan Maestro de Ciclorrutas.	31
3.2.2. Las ciclorrutas en el POT (Decreto Distrital 619 de 2000).	35
3.2.3. La infraestructura construida.	36
4. EL USO DE LA BICICLETA, DE UN MEDIO RECREATIVO A UN MEDIO DE TRANSPORTE.	44

4.1. LA BICICLETA COMO UN VALOR DE LA CULTURA CIUDADANA.	44
4.2. LOS ESTUDIANTES COMO AGENTES PROMOTORES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.	45
4.2.1. Encuesta de percepción.	46
a. Perfil del encuestado	47
b. Uso de la bicicleta	48
c. Percepción de la bicicleta como medio de transporte	48
d. Percepción sobre diferentes aspectos en la zona de estudio	50
4.3. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO.	51
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	58

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

LISTA DE GRÁFICOS, TABLAS Y PLANOS

	Pág.
Plano 1. Delimitación de la zona de estudio.	6
Plano 2. Equipamientos colectivos en las localidades Santa Fe y la Candelaria.	9
Gráfico 1. Población y disponibilidad de áreas verdes por habitante según localidades de Bogotá	11
Gráfico 2. Costos de inversión en infraestructura vial para Bogotá.	14
Plano 3. Instituciones de educación superior localizados en la zona de estudio.	16
Cuadro 1. Indicadores de valoración para definir corredores de ciclorrutas.	32
Plano 4. Red de ciclorutas propuesta en el PMC.	34
Cuadro 2. Km de ciclorrutas construidos por el IDU.	37
Plano 5. Ciclorrutas de Bogotá.	39
Plano 6. Estaciones con cicloparqueadero en el Sistema TransMilenio.	43
Cuadro 3. Distribución de estudiantes que contestaron la encuesta por institución.	46
Gráfico 3. Opinión sobre los aspectos por los que no se usa la bicicleta como medio de transporte.	49
Gráfico 4. Percepción sobre algunos aspectos de espacio público y las ciclorrutas	51

Plano 7. Plano de ciclorrutas en el centro de Bogotá. 53

Plano 8. Trazado de las ciclorrutas y localización de las universidades. 55

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Plano. Vías en la zona de estudio.

Anexo 2. Mapa. Localidades de Bogotá y sus respectivas Unidades de Planeamiento Zonal-UPZ.

Anexo 3. Mapa. Ciclovía de Bogotá.

Anexo 4. Resultado de la Encuesta “Uso de la bicicleta en el centro de Bogotá”.

Anexo 5. Fotos. Recorrido por las ciclorutas de la Zona de estudio.

Anexo 6. Entrevista realizada a Jesus David Acero.

A mis papás por su confianza y paciencia.

*A mis directores William y Pedro por haberme guiado, a Gonza por su ayuda y consejos
y a Ani y Sofi por sus ánimos constantes.*

INTRODUCCIÓN

Frente al incremento de los problemas de movilidad que se han presentado en los últimos años en la ciudad de Bogotá, distintos grupos sociales han venido trabajando para promover la bicicleta como un medio alternativo de transporte, demostrando los múltiples beneficios que puede traer la masificación de este medio. Entre los que se exponen están aquellos de carácter ambiental, urbanístico, económico, las evidentes mejoras en materia de movilidad y en lo que a la salud de sus usuarios respecta, entre muchos otros.

Los puntos de partida que guiaron el presente trabajo son; por un lado, reconocer que entre los problemas que más aquejan el centro de la ciudad están; la escasez de medios de transporte eficientes y la percepción de degradación de los espacios públicos y del patrimonio. Y por otro lado, al ver el número de instituciones educativas localizadas en el centro de la ciudad, las cuales generan gran parte del porcentaje de su población flotante que podrían ser usuarios potenciales de este medio, surge la idea de analizar la bicicleta como una alternativa real de transporte. Aprovechando que la normatividad colombiana expresa la prelación que deben tener los medios de transporte no motorizados para promover la movilidad urbana sostenible en los municipios.

Por esta razón, este estudio de caso parte de una de las estrategias de movilidad más representativas de la ciudad de Bogotá: la red distrital de ciclorrutas, y su efecto estructurante en los diferentes ámbitos de ordenamiento físico de la ciudad.

Para la investigación se propuso conducir un análisis desde una visión sistémica, en torno a los beneficios que a la ciudad trae el uso de la bicicleta, excediendo la propia cuestión de la movilidad. Partiendo de esto, el objetivo principal que orientó el presente estudio fue analizar los aspectos y las características del uso de la bicicleta como una opción de medio de transporte sostenible para la población del centro de Bogotá, analizando las condiciones del sector incluyendo el diseño del espacio público, las vías por donde pasa la ciclorruta, la señalización, continuidad y

conectividad con otros equipamientos, la lógica de recorridos, la seguridad, entre otros, y así su potencial para incidir en la revitalización de esta zona de la ciudad.

A través de recorridos por el centro y análisis de la localización de algunas de las instituciones educativas con más número de estudiantes, se delimitó el estudio entre la Calle 7 hasta el norte por la Calle 26 y entre la Avenida Caracas hasta la Avenida Circunvalar.

La investigación se basó en el método de estudio de caso pues lo que se procuró fue observar y analizar el fenómeno del uso de las bicicletas dentro del contexto y las dinámicas urbanas presentes en la zona. Para llevarlo a cabo se hizo una observación de campo con el fin de realizar el diagnóstico de las condiciones del sector para el uso de la bicicleta.

De otra parte, analizar la percepción de la población también fue clave para la investigación, para ello se realizaron encuestas tomando como universo a la comunidad perteneciente a las universidades del sector, se efectuó una entrevista a un experto del tema y se asistió a algunas discusiones que realizan los usuarios y promotores de este medio de transporte. Estas opiniones, tanto de los usuarios como de expertos y otros actores involucrados fueron importantes pues contribuyeron con información y puntos de vistas que ampliaron los resultados de la investigación.

La presente investigación se estructuró en cinco capítulos, el primero de ellos se concentra en un análisis sobre las áreas centrales teniendo en cuenta las generalidades y problemáticas que las atañen, para luego hacer referencia particular al caso de la ciudad de Bogotá y, específicamente, la zona de estudio. En el segundo capítulo se establece una visión sistémica sobre el espacio público, junto al papel que las ciclorrutas juegan en él como una estrategia de revitalización, al ser una intervención que abarca objetivos diversos sobre el medio ambiente, el espacio público, la movilidad y que, además, es inclusiva.

La base conceptual sobre la cual se mueve la investigación es la concepción de movilidad urbana sostenible, concepto detallado en el tercer capítulo. En él se hace referencia al camino que ha seguido Bogotá para concebir la bicicleta como un medio de transporte sostenible para los ciudadanos.

En el cuarto capítulo se profundiza la dinámica de transporte generada por las universidades del centro y el papel fundamental que juegan los estudiantes como promotores de la movilidad en bicicleta, para esto se hacen dos grandes categorías; la primera contempla un análisis basado en la percepción de esta población sobre aspectos relacionados con el uso o no uso de la bicicleta como medio de transporte, y en segundo lugar un trabajo de campo para establecer la situación general de las condiciones del sector.

En el último capítulo, a partir de la recolección de toda esta información y mediante una investigación descriptiva y analítica, se hace una reflexión de las dinámicas generadas con el mejoramiento del espacio público, a raíz de la construcción de ciclorrutas, y el potencial de éstas como motores de revitalización en una zona histórica, a partir de una gestión que involucra a los estudiantes y a las instituciones. Asimismo, se incluyen algunas recomendaciones partiendo de alternativas que se han dado en distintas ciudades para la promoción del uso de la bicicleta y la masificación de este medio, así como el papel del gestor urbano para la consolidación del proyecto.

Ha de quedar claro que el presente trabajo no constituye una investigación técnica, ni pretende ahondar en todos los beneficios que puede traer la bicicleta como medio de transporte para una ciudad, sino que se concentra en analizar el papel del uso de la bicicleta y de su infraestructura dentro del proceso de revitalización del centro de Bogotá, aprovechando la oportunidad de su uso por parte de una población específica.

1. EL CENTRO, LAS UNIVERSIDADES COMO LUGAR DE ESTUDIO.

En la mayoría de ciudades latinoamericanas se refleja cómo el crecimiento incontrolado se ha dado en su mayoría por procesos de autoconstrucción, nuevas formas de ocupación del suelo común que por su velocidad se pueden asumir como procesos espontáneos, generando asentamientos desorganizados y complejos.¹ Asimismo, con el avance de la urbanización y densificación han aparecido en estas ciudades nuevos problemas sociales, económicos, ambientales, entre muchos otros.

Un factor común entre estas ciudades es la generalizada *decadencia del centro*² principalmente por errores de planificación u omisiones estatales³, esto conlleva a una serie de patologías comunes en estas áreas centrales, entre las que se encuentran:

- * la congestión,
- * la inseguridad,
- * el deterioro del patrimonio,
- * la sustitución de los predios para nuevos usos,
- * apropiación por sectores populares e informales, entre otros.

Éstas se señalan como las causas más comunes que llevan a que “las actividades terciarias superiores abandonen el centro de la ciudad y busquen localizaciones alternativas, y algo similar ocurre con la habitación de los grupos de altos y medios ingresos”⁴.

El caso de Bogotá es claro ejemplo de ciudad con presencia de estos fenómenos, en los últimos años la ciudad se ha visto avocada a un acelerado crecimiento de su población, Bogotá pasó de 350 mil habitantes en 1938 a 6.840,116

¹ Comparar García-Bellido, Javier. “Propuesta para la Configuración de una Teoría General de la Gestión Urbanística” En *Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y ciencias Sociales*. Vol. IX, N° 196. (2005). s.p.i

² Ver Rojas, Eduardo. *Volver al Centro. Recuperación de áreas urbanas centrales*, 2004. p.11.

³ Comparar Rojas. *Volver al Centro. Recuperación de áreas urbanas centrales*. p.11.

⁴ Ver Jaramillo, Samuel. “*Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*”, 2006. p.4. Documento electrónico.

habitantes en 2005⁵ situación que ha forzado un crecimiento desordenado e informal de la ciudad y ha generado una serie de patologías entre las que se encuentran; insuficiente oferta de vivienda, urbanización informal, carencia de espacio público, contaminación atmosférica y visual, congestión vehicular, medios de transporte público ineficientes, crecimiento dinámico de la periferia de la ciudad y retroceso poblacional de las zonas centrales.⁶

Sin embargo, son muchas las actividades que por distintas ventajas que ofrece una ubicación central desean permanecer o establecerse en el centro de la ciudad, es el caso de entes administrativos, servicios financieros o algunas universidades que ven en las áreas centrales múltiples beneficios para el desarrollo de sus instalaciones y, a su vez, para las interacciones con su entorno inmediato.

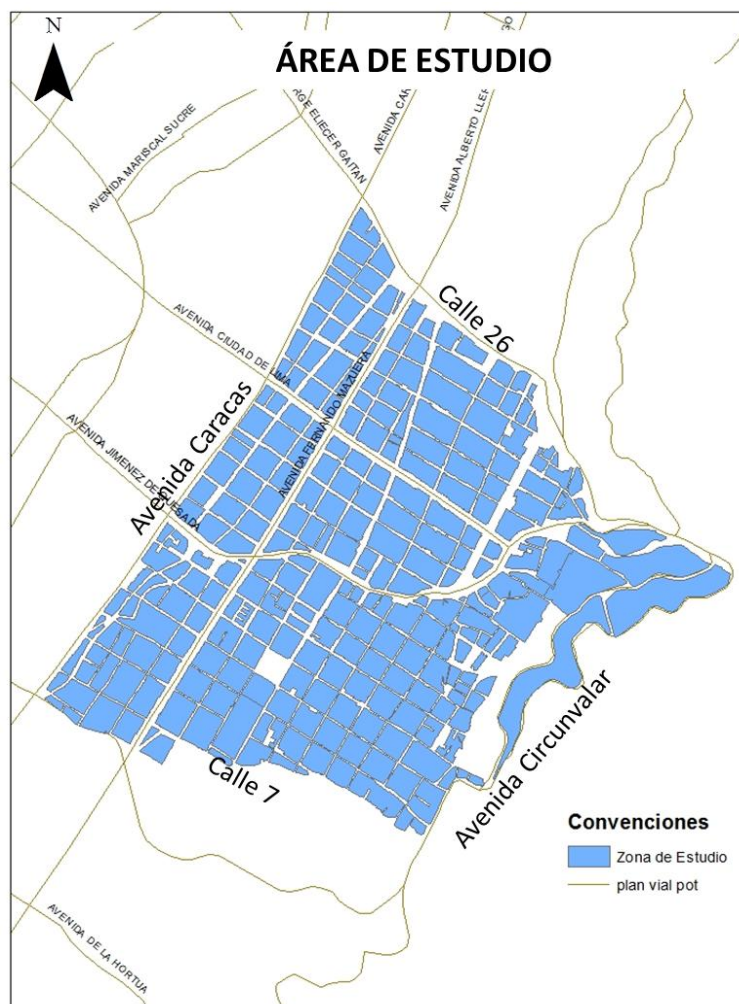
1.1. UBICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

El centro de Bogotá es un sector de la ciudad donde confluyen una variedad de servicios y expresiones históricas y culturales, siendo un lugar de encuentro de población entre visitantes, trabajadores, estudiantes y residentes. La zona de estudio bajo la cual se desarrolla la presente investigación corresponde a una porción dentro de él delimitada de la siguiente forma: al sur por la Calle 7, por el norte con la Calle 26 y al occidente por la Avenida Caracas hasta la Avenida Circunvalar al oriente.

⁵ Comparar Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. Tema de búsqueda: (Indicadores demográficos y tablas abreviadas de mortalidad nacionales y departamentales 1985 – 2005). Consulta electrónica.

⁶ Comparar Secretaria de Planeación- SDP. “Documento Técnico de Soporte. Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”. 2011. pp.13-43. Documento electrónico.

Plano 1. Delimitación de la zona de estudio.



Fuente: Plano elaborado por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Alcaldía Mayor de Bogotá. Tema de búsqueda: (Mapa de Bogotá). Consulta electrónica.

Cabe aclarar que esta delimitación no está determinada bajo ninguna división política o administrativa, sino por la condición de reunir un considerable número de universidades, lo cual se detallará más adelante. La zona comprendida para el estudio de caso, se encuentra ubicada dentro de la localidad de la Candelaria y parte de la localidad de Santa Fe.

Estas dos localidades representan para Bogotá el lugar de encuentro de “la burocracia distrital y nacional, las sedes de las instituciones más socorridas del país y

todo el movimiento comercial, financiero y bursátil que ello genera”⁷, por ende, presentan el mayor movimiento de población flotante de la ciudad, es decir personas que llegan de otras localidades, ciudades y países a hacer uso de sus servicios como centro político, financiero y cultural.⁸

Respecto a su extensión, éstas comprenden el 2.3% del total del suelo urbano de Bogotá, es decir “828 hectáreas”⁹ y se pueden considerar el corazón de la capital pues por ellas pasan vías principales que permiten la conexión del norte y el sur de la ciudad; como la Avenida de los Cerros (circunvalar), carrera séptima, Avenida Caracas, y otras que son punto de partida desde el oriente hacia el occidente como la Avenida Jiménez de Quesada, Avenida Ciudad de Lima (Calle 19), Avenida El Dorado (calle 26). (Ver Anexo 1. Plano. Vías en la zona de estudio.)

1.1.1. Vocación económica. La localidad de Santa Fe es una zona de importante desarrollo comercial, pues en el 45% de su área predomina este uso (sin contar las hectáreas de la Unidad de Planeamiento Rural), y allí se encuentran localizadas un gran número de empresas, entidades públicas y privadas, negocios y oficinas, además de instituciones educativas y lugares culturales.

Respecto a la localidad de La Candelaria, la cual se encuentra ubicada dentro de la localidad de Santa Fe, entre la calle cuarta y el Eje ambiental y entre la carrera Décima hasta la Avenida Circunvalar, se resalta que “en la parte oriental de la localidad el uso predominante es el residencial y en la parte occidental se presentan los usos comerciales e institucionales”¹⁰. Toda la localidad de la Candelaria comprende una UPZ de tipo predominantemente Dotacional, “destinada a la producción de equipamientos urbanos y metropolitanos”¹¹, lo que la caracteriza por ser centro histórico, cultural y turístico de Bogotá, ya que allí se localizan “2.090

⁷ Ver Secretaria de Cultura Recreación y Deporte. “ Diagnóstico de las condiciones sociales, económicas y culturales de la localidad de: Santa Fe”, 2009. p.8. Documento electrónico.

⁸ Comparar Secretaria de Cultura Recreación y Deporte. “ Diagnóstico de las condiciones sociales, económicas y culturales de la localidad de: Santa Fe”. p.9. Documento electrónico.

⁹ Ver Secretaria Distrital de Planeación- SDP. “Conociendo la localidad de La Candelaria: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, 2009. p.13. Documento electrónico.

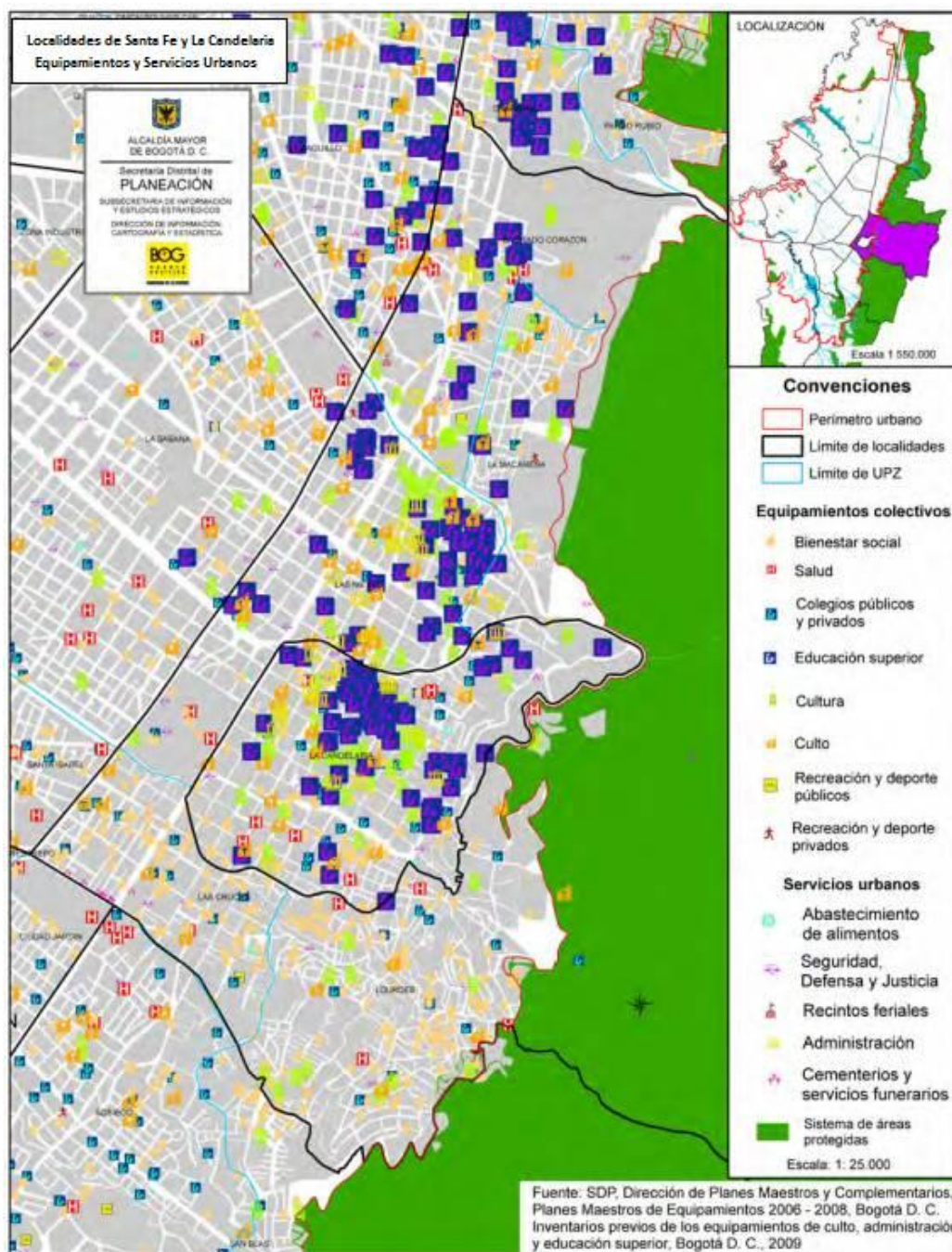
¹⁰ Ver SDP. “Conociendo la localidad de La Candelaria: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”. p.15. Documento electrónico.

¹¹ Ver SDP. “Conociendo la localidad de La Candelaria: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”. p.19. Documento electrónico.

bienes de interés cultural”¹² y además una gran cantidad de instituciones educativas y sedes administrativas del Distrito y la Nación, como se puede evidenciar en el siguiente plano sobre los equipamientos ubicados en la localidad La Candelaria y Santa Fe.

¹² Ver SDP. “Conociendo la localidad de La Candelaria: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”. p.24. Documento electrónico.

Plano 2. Equipamientos colectivos en las localidades Santa Fe y la Candelaria.



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. “Conociendo la localidad de Santa Fe: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, 2009. p.38. Documento electrónico.

Cabe resaltar el protagonismo que tienen las universidades en esta zona, pues en ella se encuentran 102 equipamientos educativos, de los cuales; “58 son universidades, 7 son Instituciones Universitarias, y el resto corresponden a 5 colegios Oficiales, 26 colegios no oficiales, 3 Centros de Investigación y 3 Técnicas”¹³.

1.1.2. Análisis poblacional. El centro de Bogotá a través de los años se ha ido deteriorando, presentando áreas urbanas que se encuentran en desuso o baldías, infraestructuras cuyo uso actual no es óptimo, edificios abandonados y en mal estado, situaciones que han surgido por distintos eventos determinantes en la historia de la ciudad. A esto se le suma que las funciones en las edificaciones para las cuales fueron concebidas se sustituyeron por unas nuevas a las que no responden adecuadamente, seguido de un cambio de usos del suelo, y la obsolescencia de la actividad productiva o habitacional en ellas han aumentado el abandono y deterioro de muchos predios. Este deterioro ha traído como consecuencia que el centro de la ciudad deje de ser atractivo y por lo tanto se ha dado:

Una disminución del precio de los inmuebles, no se vuelven a hacer inversiones ni se mantienen los edificios, el Estado abandona la manutención del espacio público del cual se apoderan vendedores ambulantes que lo desgastan aún más, los propietarios de las viviendas las abandonan o las convierten en inquilinatos.¹⁴

Al ver los residentes de las localidades de Santa Fe y la Candelaria, estas cuentan con una población de 109.882 y 27.095 respectivamente, según proyección al año 2009 del censo DANE 2005.¹⁵ En contraste, a diario se ve atraída una población flotante de 1'700.000 personas aproximadamente al ser un sector solido de equipamientos culturales, educativos, entes financieros y administrativos. Se encuentra que “es la zona de Bogotá con mayor tránsito de personas; trasegar que

¹³Ver SDP. “Conociendo la localidad de La Candelaria: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”. p.34. Documento electrónico.

¹⁴ Ver Jaramillo. *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*. p.4.

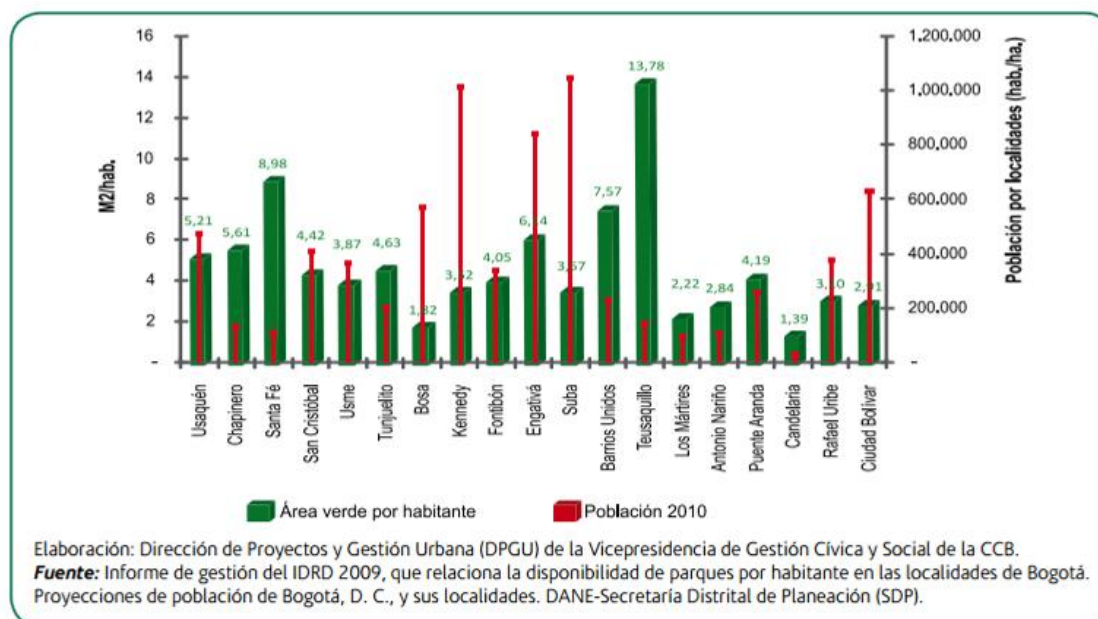
¹⁵ Comparar Secretaria Distrital de Planeación. “Conociendo la localidad de Santa Fe: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”,2009. p.21. Documento electrónico.

puede llegar a una proporción de 10 a 1, según cifras contrastadas del Dane y de Fenalco Bogotá¹⁶.

Frente a este panorama, uno de los principios rectores de la Operación Estratégica del Centro de Bogotá es la consolidación de -Un centro para vivir-, donde se pretende garantizar y aumentar la oferta habitacional en la zona y atraer nuevos habitantes, tanto de ingresos altos y bajos.¹⁷

1.1.3. Espacio público. Santa Fe se presenta como una de las localidades que mayor porcentaje de zonas verdes abarca, es decir parques urbanos en las escalas metropolitana, zonal, vecinal y de bolsillo, con 8,98 m²/hab (metros cuadrados de área verde disponible por habitante), como se puede comparar en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. Población y disponibilidad de áreas verdes por habitante según localidades de Bogotá.



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá – CCB. “Avances y Retos de la Gestión Pública Ordenamiento Territorial, Renovación Urbana y Espacio Público”, 2010. p.40. Documento electrónico.

¹⁶ Ver Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. “Diagnóstico de las condiciones sociales, económicas y culturales de la localidad de: Santa Fe”. p.11. Documento electrónico.

¹⁷ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá, “Decreto 492 de 2007, por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro -PZCB- y las Fichas Normativas para las -UPZ- 91 Sagrado Corazón, 92 La Macarena, 93 Las Nieves, 94 La Candelaria, 95 Las Cruces y 101 Teusaquillo.” Artículo 7, (Octubre 26 de 2007)

Sin embargo, esto es debido a que esta localidad tiene baja población y además en ella se encuentra localizado el parque Tercer Milenio, un escenario de escala metropolitana.¹⁸

Por otro lado, la Candelaria presenta el indicador de zonas verdes por habitante más bajo entre todas las localidades de la ciudad, de 1,39 m²/hab., siendo esta una de las problemáticas con más importancia a tratar si se tiene en cuenta que la oferta dotacional genera un alto flujo de personas que demandan estos espacios y la gran diferencia respecto a la meta establecida para 2015 en el Plan Maestro de Espacio Público, en el que se espera alcanzar la cifra de 6 m²/hab., de espacio público vecinal, zonal y metropolitano.¹⁹

Se debe destacar que entre las localidades de la ciudad, las que presentan la más alta concentración de vendedores de bienes y servicios que realizaban su actividad en el espacio público físico son: “Santa Fe (31.9%), Chapinero (7.6%), San Cristóbal (7.9%), Kennedy (5.8%), Martires (5%) y La Candelaria (4.9%)”²⁰. Se ha identificado que estos problemas de invasión del espacio público y proliferación de vendedores ambulantes traen como consecuencia más basuras en las calles y un aumento en la percepción de inseguridad.

¹⁸ Comparar Cámara de Comercio de Bogotá – CCB. “Avances y Retos de la Gestión Pública Ordenamiento Territorial, Renovación Urbana y Espacio Público”, 2010. p.40. Documento electrónico.

¹⁹ Comparar CCB. “Avances y Retos de la Gestión Pública, Ordenamiento Territorial, Renovación Urbana y Espacio Público”, 2010. p.41. Documento electrónico.

²⁰ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá y UN-HABITAT. *Espacio público y derecho a la ciudad. La política de espacio público físico y la venta de informal en Bogotá*. 2008. p.68. Documento electrónico.

1.1.4. La problemática de la movilidad vehicular y peatonal en el centro de Bogotá. La congestión urbana se ha resaltado como uno de los problemas más graves del centro de Bogotá. En el caso de la localidad de La Candelaria, la cual recibe una población flotante que supera las 700,000 personas entre visitantes, trabajadores y estudiantes que se traduce en flujos vehiculares²¹, superando la capacidad de sus vías pues muchas de éstas fueron construidas desde hace ya varias décadas, por ende sus características técnicas no logran soportar altos flujos vehiculares actuales.

El aumento del tráfico motorizado (automóviles, buses, busetas, transmilenio) es una problemática compleja. Además de ser la principal fuente de contaminación atmosférica, ya que “representa el 60% de la contaminación total, arrojando al aire monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno, dióxido de azufre y partículas”²², también genera uno de los mayores impactos por ruido, accidentes, demanda un alto consumo de combustibles, autopartes y gastos de las administraciones en inversiones para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial. Asimismo, se plantea que la congestión vehicular junto con la inseguridad “realimentan un círculo vicioso que amenaza con conducir a un colapso social del centro”²³.

Otro de los impactos fundamentales está ligado a la ocupación de la mayor parte del espacio común, lo que trae como consecuencia, una reducción en espacios para la circulación y movilidad peatonal y en las oportunidades para el tráfico no-motorizado, “al comparar la bicicleta con el automóvil, se encontró lo siguiente: seis bicicletas ocupan el espacio callejero de un auto. En cuanto al estacionamiento, 20 bicicletas ocupan el espacio reservado por un carro”²⁴. Consecuentemente, implica una disminución en los espacios de encuentro, recreación e interacción de la

²¹ Comparar Umaña Díaz, Jaime. *Centro de Bogotá, realidades e imaginarios*, 2008. p.31

²² Ver Secretaria de Planeación- SDP. “Documento Técnico de Soporte. Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”. 2000.p.35. Documento electrónico.

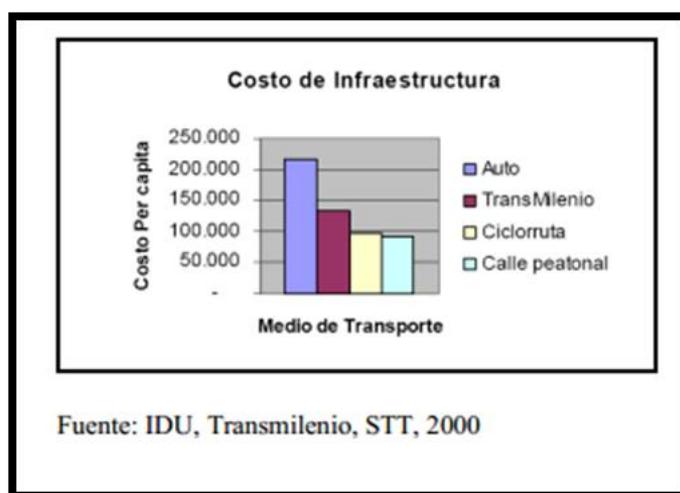
²³ Ver Jaramillo. *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*. p.4.

²⁴ Ver Suero, Diego. “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”, 2006. p.3. Documento electrónico

población, afectando negativamente los procesos de construcción ciudadana y la identidad urbana que se concibe en los espacios públicos de las ciudades.²⁵

Respecto al vehículo particular, a pesar de generar un uso ineficiente del espacio puesto que no permite movilizar a un número relevante de personas y sí exige grandes espacios para su tránsito y parqueo, la inversión para infraestructura vial que hace Bogotá su mayor parte está destinada para éste medio. En la siguiente gráfica se pueden observar los costos de inversión en cada medio de transporte para el año 2000, demostrando el alto costo que implica para la administración la infraestructura destinada para el automóvil particular en comparación con la destinada para Transmilenio, las ciclorutas y la calle peatonal.²⁶

Gráfico 2. Costos de inversión en infraestructura vial para Bogotá



Fuente: Acero, Jesús. “Los sistemas de bicicleta pública vistos desde la relación servicio – producto. Estudio de caso: El programa de bicicletas bicirrun de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá”, 2011. p.28. Documento electrónico.

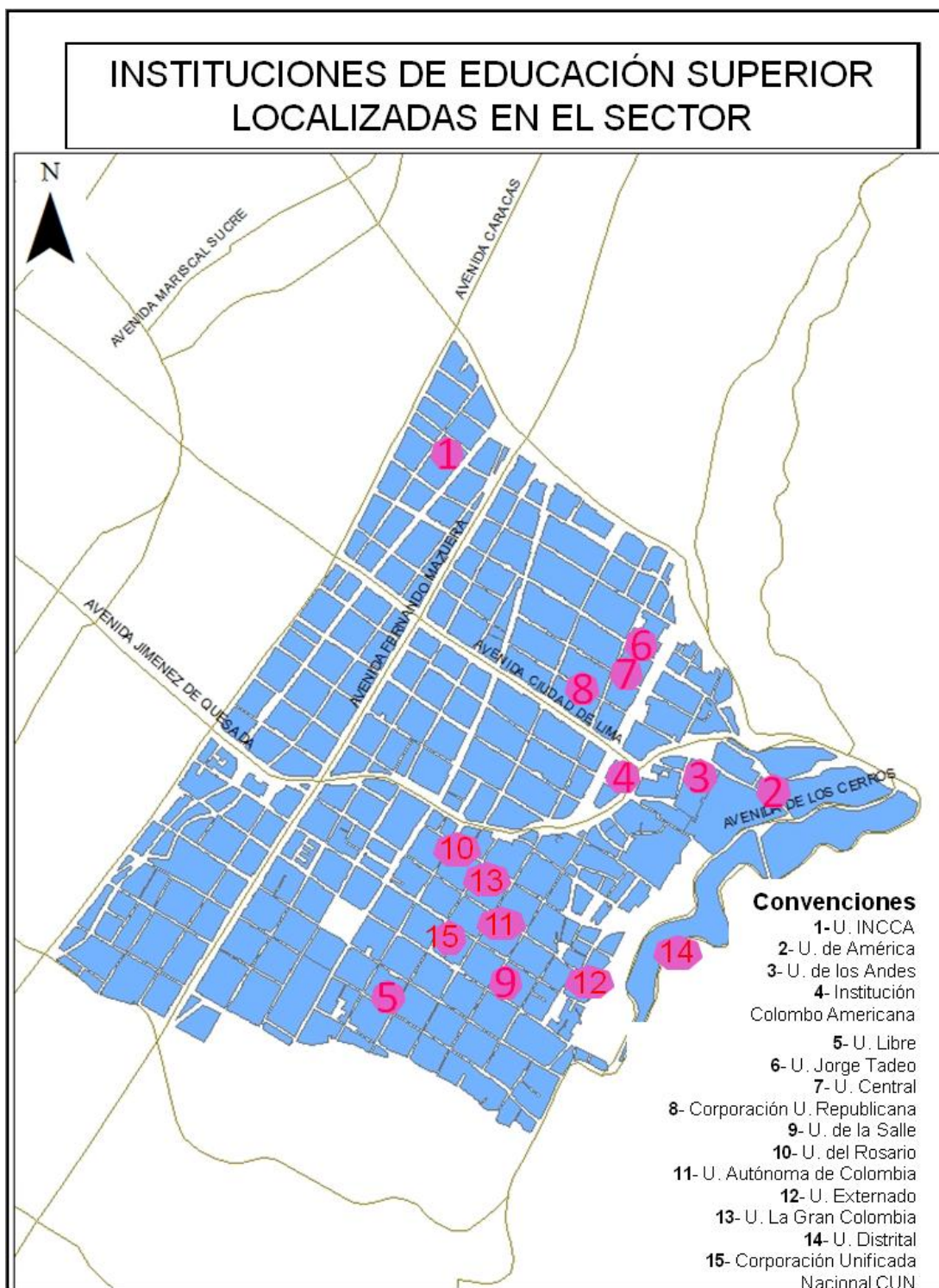
²⁵ Comparar Instituto de desarrollo urbano – IDU. “Plan Maestro de ciclorutas – Manual de diseño”, 1998. p.2. Documento electrónico.

²⁶ Comparar Acero, Jesús. “Los sistemas de bicicleta pública vistos desde la relación servicio – producto. Estudio de caso: El programa de bicicletas bicirrun de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá”, 2011. p.28. Documento electrónico.

1.2. LA IMPORTANCIA DEL CENTRO COMO ZONA UNIVERSITARIA.

Como se pudo apreciar anteriormente, el centro de Bogotá constituye un área central con alta densidad de centros educativos universitarios como la Universidad de Los Andes, Universidad Externado de Colombia, Colegio Mayor Universidad del Rosario, Universidad Gran Colombia, Fundación Universitaria de América, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Universidad La Salle, Corporación Universitaria Republicana, Universidad INCCA, Universidad Central, Universidad Autónoma de Colombia, Institucion Universitaria Colombo Americana y Universidad Libre, indicadas en el siguiente plano.

Plano 3. Instituciones de educación superior localizadas en la zona de estudio.



Fuente: Plano elaborado por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Alcaldía Mayor de Bogotá. Tema de búsqueda: (Mapa de Bogotá). Consulta electrónica.

Estas universidades son “motores de la actividad en el centro”²⁷, “ellas generan una población flotante que supera los 250.000 estudiantes”²⁸, lo que implica una demanda real de bienes y servicios elevada, una oferta que se adecue a las necesidades de esta economía, además de unas condiciones espaciales y de infraestructura que soporte el desarrollo de estas actividades, y principalmente una oferta amplia de medios de transporte.²⁹

Las universidades que se han concentrado en el centro han visto este escenario como una oportunidad para consolidar sus sedes en esta zona y así aprovechar las ventajas de un desarrollo que se ha dado en conjunto a partir de distintos actores que aportan a su revitalización.

Las universidades que decidieron quedarse en el centro, no fue simplemente por no tener la posibilidad de mudarse a otro lugar, sino que vieron una oportunidad y por medio de cualificar significativamente las infraestructuras en las que estaban instaladas y/o desarrollando nuevas edificaciones, decidieron hacer una apuesta a la recualificación.³⁰

Se podría decir que entre los retos del centro de Bogotá se encuentran; maximizar la vivencia de la población que atrae, ofrecer una amplia oferta de espacios abiertos, seguros, de calidad ambiental, una gama de servicios, distintas alternativas de transporte para entrar y salir de él y a su vez para moverse en su interior, entre otras condiciones que permitan mantener activa esta zona de la ciudad.

Finalmente, y a razón de lo expuesto en el presente capítulo, se puede concluir que el área de estudio en el centro de Bogotá está inmersa en un sector complejo e interesante por su heterogeneidad, pues aún conserva muchos sitios históricos y característicos de la ciudad a pesar de que ha sido escenario y protagonista de muchas transformaciones urbanas. Gran parte de estas transformaciones han estado en manos de la administración con el objetivo de mejorar el entorno de manera integral, sin embargo éstas no han arrojado los

²⁷ Ver Umaña Díaz. *Centro de Bogotá, realidades e imaginarios*. p.182.

²⁸ Ver Secretaria Distrital de Planeación- SDP. “Consultoría para el DAPD sobre el Plan Centro. Primer informe: Informe económico”, 2004. p.18. Documento electrónico.

²⁹ Comparar Umaña Díaz. *Centro de Bogotá, realidades e imaginarios*. p.182.

³⁰ Ver Umaña Díaz. *Centro de Bogotá, realidades e imaginarios*. p.182.

resultados más esperados a raíz de la ausencia de una política con visión sostenible en el tiempo, que se acople y anticipe a las necesidades que estriban en medio del desarrollo del centro histórico de la ciudad.

2. ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN EN ÁREAS CENTRALES.

En los centros de las ciudades se pueden encontrar terrenos baldíos, de donde no se obtiene ningún beneficio económico, paisajístico o ambiental para la ciudadanía general, en cambio, en muchos casos sí están siendo ocupados ilegalmente con usos que no son los más óptimos. Y más grave aún, éstas ocupaciones también se dan sobre el espacio público, lugares tales como andenes, parques y plazoletas, en donde, al parecer, no hay quién abogue ni cuide de ellos.

La falta de pertenencia y el cambio de percepción de los ciudadanos sobre el modo de habitar la ciudad se establecen como algunas de las principales causas del deterioro y subutilización del espacio público, explica la doctora en Ciencias Políticas y Sociales María Fabiola Pardo:

Se produce entonces un proceso de fragmentación del territorio urbano en enclaves privados que intentan proteger a los habitantes del peligro que representa la ciudad: barrios cerrados, grandes centros comerciales y complejos urbanísticos en los que el espacio público se privatiza... En Colombia, el espacio público sufrió las mismas transformaciones hasta conducir a la primacía de los espacios para la circulación en detrimento de los espacios de sociabilidad.³¹

Olvidando así la complejidad e importancia que el espacio público ocupa en la ciudad, desconociendo su papel como espacio social, político, cultural y funcional.³²

2.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD.

Al desglosar el concepto de espacio público, se entiende su función y valor dentro de las ciudades. Para designar lo público, algunos investigadores han determinado

³¹ Ver Pardo, María Fabiola. "Territorialidades cívicas: espacio público y cultura urbana en Bogotá, Colombia". 2007. p.9 Documento electrónico.

³² Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá y UN-HABITAT. *Espacio público y derecho a la ciudad. La política de espacio público físico y la venta de informal en Bogotá*. p.39. Documento electrónico.

ciertos criterios, entre ellos: que es de utilidad o de interés común a todos, lo perteneciente o concerniente a todo un pueblo, se destina a personas y grupos sociales que usan el espacio, se apropian y lo legitiman socialmente; designa lo que es accesible o abierto a todos.³³

En una ciudad, lo público es lo que da un valor simbólico y representativo de ella y de sus ciudadanos. De esta forma, es en el espacio público donde se puede exaltar la heterogeneidad que compone una ciudad, permitiendo “la presencia de colectivos sociales diferentes en cada zona de la ciudad y facilita tanto el funcionamiento urbano, ocupación, movilidad, equipamientos, etc., como la integración sociocultural”³⁴.

Un espacio público supone un “uso social colectivo y multifuncionalidad”³⁵, su calidad es determinada por la posibilidad de generar encuentros, su capacidad de reunir grupos y de crear en ellos actitudes y comportamientos que demuestren su condición de ciudadanos y en donde puedan convergir las diversidades que implica una ciudad.³⁶

En otras palabras, el espacio público es un sistema complejo, puesto que comprende otros sistemas de la ciudad, tales como el transporte, los servicios públicos, actividades económicas, manifestaciones sociales, la vivienda y además articula estos usos dentro de cada espacio de la ciudad,

Ello implica que no sólo las acciones realizadas en materia de espacio público inciden de manera exclusiva en su forma y configuración, sino que también lo hacen las disposiciones adoptadas sobre el desarrollo de los demás atributos y sectores.³⁷

Así, se puede entender la importancia del espacio público urbano como elemento base de la ciudad que permite la continuidad individual y colectiva para la realización de la vida de los ciudadanos, reconociendo la diversidad y actuando como

³³ Comparar Ramírez, Patricia y Borja, Jordi. *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, 2003. pp. 33-35.

³⁴ Ver Pardo, María Fabiola. “Territorialidades cívicas: espacio público y cultura urbana en Bogotá, Colombia”, 2007. p.26. Documento electrónico.

³⁵ Ver Umaña Díaz. *Centro de Bogotá, realidades e imaginarios*. p.85.

³⁶ Comparar Umaña Díaz. *Centro de Bogotá, realidades e imaginarios*. p.85.

³⁷ Ver Rivera Reyes, Gabriel. “Una década de gestión del espacio público en Bogotá, apreciaciones desde la perspectiva de las políticas públicas”. En *Revista de Estudios Sociales* N° 12, Junio 2002. p.9.

lugares multifuncionales que dan identidad y materializan a la ciudad, y por lo tanto no se puede ver ni tratar desde la administración pública como un simple espacio sobrante en medio de las construcciones.³⁸

Con todo esto, se puede llegar a concluir que la ciudad en sí es espacio público, como dice Borja: “La ciudad es espacio público al ser espacio de lugares, sedes de formas diversas de relación, de acción, de expresión y de participación en asuntos de interés ciudadano”³⁹.

2.2. RENOVACIÓN URBANA, REHABILITACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

Existen diversas formas desde la administración para incidir en el espacio público, a partir de políticas, programas y proyectos se ha intentado aumentar su oferta y/o mejorar la calidad del ya existente. Siguiendo este perfil de integralidad para entender el espacio público, los procesos que en él se den deben ser acordes a esto. Al analizar el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, se vislumbra la inclusión de la política de renovación urbana, la cual busca la realización de acciones integrales para el mejoramiento de la ciudad. Concretamente, el objetivo que se plantea con la renovación urbana es el siguiente:

Tiene como objetivo propiciar un reordenamiento de la estructura urbana en zonas estratégicamente ubicadas de la ciudad que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado; zonas del suelo urbano que por procesos de deterioro urbanístico y social se encuentran abandonadas y con un aprovechamiento muy bajo en relación con su potencial, asociado a su ubicación dentro de la ciudad y a la disponibilidad de redes de comunicación y servicios públicos.⁴⁰

En aras de cumplir dicho objetivo, se definió el programa de renovación urbana en el que se puntualizan diferentes zonas de la ciudad sobre las cuales se

³⁸ Comparar Ramírez y Borja. *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*. p.37

³⁹ Ver Ramírez y Borja. *Espacio Público y Reconstrucción de Ciudadanía*. p.36.

⁴⁰ Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto Distrital 190 de 2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.” Artículo 159. (22 de junio de 2004). Documento electrónico.

aplica este tratamiento con el fin de priorizar proyectos. Entre los 6 sectores definidos, se encuentra la Operación Borde Centro Tradicional para lo cual se establecieron los siguientes proyectos: “Proyecto Renovación Tercer Milenio, Estación de La Sabana, Las Cruces, Cementerio Central, Renovación puntual estaciones metro, San Martín-MAM, Ciudad Salud”⁴¹. Estos proyectos exigen estar orientados, no solo a un mayor aprovechamiento del espacio urbano, creación de viviendas e infraestructura para servicios públicos, sino a complementarse con la ejecución de obras de espacio público.⁴²

“El factor decisivo en un proceso de renovación urbana es entenderlo como un desafío interdisciplinario, en donde las demandas sociales, económicas, culturales, estéticas y ecológicas sean tenidas en cuenta”⁴³. Dentro de este proceso de renovación urbana se encuentra inmersa la *recuperación* del espacio público, la cual consiste en rescatar y adecuar los lugares donde se daban interacciones y actividades entre distintos actores de la ciudad que por distintos factores perdieron protagonismo, exigiendo intervenciones para devolverle su noción de espacio de interés común, visible y conocido.⁴⁴

Estas transformaciones físicas y funcionales dentro de la ciudad, generan una revitalización del espacio. “Esta revitalización del espacio representa no sólo una mejoría física del territorio sino que puede tener consecuencias importantes en aspectos como su configuración social”⁴⁵. La configuración social se involucra, en tanto que, al intervenir de manera integral en el territorio, no sólo se mejora el aspecto físico, sino que lo hace más atractivo y más dinámico, paralelamente compone espacios accesibles a todos, cambia la percepción de los ciudadanos por lo que atrae

⁴¹ Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto Distrital 190 de 2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.” Artículo 307. Documento electrónico.

⁴² Comparar Alcaldía de Bogotá. “Decreto Distrital 190 de 2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.” Artículo 308. Documento electrónico.

⁴³ Ver UN-HABITAT, “Best practices of social sustainability in historic district”, 2006. p.59. Documento electrónico.

⁴⁴ Comparar Ramírez y Borja. *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*. p.37

⁴⁵ Ver Hurtado, Adriana. “Portales de transmilenio: revitalización de espacios e integración social urbana en Bogotá D.C.” 2008. p.1. Documento electrónico.

más población evitando el aislamiento y el sentimiento de inseguridad, cambiando ciertos comportamientos que se dan en el espacio público y generando sentido de pertenencia tanto de los espacios comunes como de su propio espacio:

La revitalización es valorada positivamente por los habitantes y trabajadores de las zonas tanto por el cambio espacial en sí mismo como por el nuevo significado que adquiere el entorno, hasta el punto de estimular comportamientos individuales dirigidos al mejoramiento del espacio privado.⁴⁶

Esta concepción de mejoría integral del entorno es sobre la que se pretende enmarcar el concepto de revitalización en esta investigación, no solo haciendo referencia a la dimensión espacial sino también a la social, de tal manera que a partir de intervenciones puntuales no sólo se llega a incidir en el aspecto físico de una zona pues al responder adecuadamente al entorno y a sus actores sus efectos llegan a enmarcar positivamente el tejido social y consecuentemente se facilita la visión de proyecto ciudad.

Existen muchas estrategias de revitalización, entre ellas, recuperar áreas obsoletas, generar nuevos usos y funciones, preservar patrimonios, crear programas de inclusión de población vulnerable, impulsar políticas de recuperación de espacio público. Éstas tienen que ver en general con promover la permanencia de sus habitantes y/o la atracción de nueva población. Este estudio se concentra en una línea de acción fundamentada en la promoción de una movilidad urbana sostenible en donde se basa en la recuperación del espacio público, a partir de la construcción de la red de ciclorrutas, para darle protagonismo a los medios de transportes no motorizados y así permitir mayor accesibilidad a los ciudadanos.

2.3. LAS CICLORRUTAS COMO ALTERNATIVA PARA LA REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

⁴⁶ Ver Hurtado. “Portales de transmilenio: revitalización de espacios e integración social urbana en Bogotá D.C.” p.4. Documento electrónico.

2.3.1. Las ciclorrutas como parte del espacio público de Bogotá:

Las ciclorrutas constituyen un corredor vial, alternativo a la calzada, en forma adyacente al andén, en los separadores viales o en las alamedas, destinado al tránsito exclusivo de ciclistas, que permiten a las personas que deseen desplazarse de un lugar a otro en bicicleta, patines o similares, hacerlo en forma segura. Contribuyen a la preservación del ambiente y permiten un desarrollo armónico y organizado de los diferentes sistemas de transporte en el Distrito Capital de Bogotá.⁴⁷

Desde este concepto que la Alcaldía Mayor de Bogotá expone sobre las ciclorrutas, es posible advertir que para abordar el proyecto de las ciclorrutas es necesario contemplar dos elementos fundamentales: el espacio público y la movilidad. Es por esta razón, que la presente investigación se enmarca dentro de la importancia de la revitalización de espacio público a través del proyecto urbano de las ciclorrutas, en el que más allá de analizarlas como parte del sistema de transporte, se analizarán como noción y parte estratégica del espacio público de la ciudad de Bogotá.

Si bien, ya se dio un acercamiento al concepto de espacio público dentro de las ciudades, se debe puntualizar cómo desde el Decreto Distrital 190 de 2004, por el cual se compilan las normas sobre el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, e igualmente en el Plan Maestro de Espacio Público se concibe el sistema de Espacio Público. La definición que se presenta en dichos documentos es la siguiente:

El sistema de espacio público es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, las plazas, las vías peatonales y andenes, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y contruidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

Es una red que responde al objetivo general de garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales, y está integrado funcionalmente con los elementos de la Estructura Ecológica Principal, a la cual complementa con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la ciudad en general.⁴⁸

La anterior definición alude principalmente al espacio público como espacio físico dentro de la ciudad y los elementos urbanos que lo materializan. Aunque no se

⁴⁷ Ver Concejo de Bogotá. “Acuerdo 79 de 2003. Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C.” Artículo 100, 2003. Documento electrónico.

⁴⁸ Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto Distrital 190 de 2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.” Artículo 21. Documento electrónico.

hace explícito que las ciclorrutas forman parte de éste, en la estructura del sistema de Espacio Público Construido que se expone en el POT, se aclara que entre los espacios peatonales estructurantes de este sistema se encuentran:

- * Las plazas y plazoletas
- * La red de andenes
- * Las vías peatonales
- * Las zonas de control ambiental, los separadores, los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías.
- * Los paseos y alamedas
- * Los puentes y túneles peatonales

Determinando que, en los andenes se incluyen las áreas de antejardín y los separadores, ciclorrutas, la arborización, la instalación de mobiliario urbano, y la regulación de la señalización y los avisos. Siendo el motivo por el cual el sistema de ciclorrutas se ha abordado, desde su concepción hasta su construcción, como un componente del espacio público al ser una infraestructura articulada y complementaria a la estructura de éste.⁴⁹

Así mismo, las ciclorrutas son un componente del sistema de movilidad pues tal y como lo expresa el POT en su documento técnico de soporte, son “una vía destinada al tráfico organizado de bicicletas”⁵⁰, el cual está conformado por 4 redes funcionalmente integradas:

- * La red principal se desarrolla sobre los ejes viales más importantes que unen al centro metropolitano con las áreas densamente pobladas de la ciudad.
- * La red secundaria alimenta la Red Principal.
- * La red complementaria distribuye flujos en sectores específicos.
- * La red Ambiental y Recreativa está asociada a los parques, espacios públicos peatonales y equipamientos deportivos y recreativos de carácter metropolitano.⁵¹

⁴⁹ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano -IDU. “Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas, III Informe”, 1998. p.10. Documento electrónico.

⁵⁰ Ver Secretaría Distrital de Planeación- SDP. “Documento Técnico de Soporte- Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”, 2011. p.449. Documento electrónico.

⁵¹ Ver SDP. “Documento Técnico de Soporte- Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”. p.449. Documento electrónico.

2.3.2. El uso de la bicicleta, de un medio recreativo a un modo de transporte. Antes de 1998 ya existía en Bogotá una infraestructura dispuesta para peatones y ciclistas llamada Ciclovía, constituida como una “vía o sección de la calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones”⁵², la cual se encuentra “reglamentada y organizada por autoridades locales los días domingos y días festivos en Bogotá, durante el cual se sustraen kilómetros de vías para vehículos de motor y se destinan a la utilización de medios de tracción humana (transporte activo)”⁵³.

Las ciclovías funcionan en Bogotá desde el año de 1974, pero está reglamentada desde 1995, cuando la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte asumió su administración, “estos espacios se aprovechan además para la realización de programas de actividad física, festivales de folclor aeróbico y Gimnasia Aeróbica Deportiva, entre otros”⁵⁴. (Ver Anexo 3. Mapa ciclovía de Bogotá)

Por otro lado, las ciclorrutas son definidas como “una vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva”⁵⁵, y a diferencia de las ciclovías, son una infraestructura permanente para el uso de la bicicleta como medio de transporte, son “senderos que van entre 2 y 4 metros de ancho, aisladas del tráfico vehicular pero paralelas al mismo”⁵⁶.

Según el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, las ciclorrutas son parte integral del sistema vial y se crearon con el objetivo de “reducir los problemas de

⁵² Ver Poder Público- Rama Legislativa. “Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” Artículo 2°. (Agosto 6 de 2002). Documento electrónico.

⁵³ Ver Cámara de Comercio de Bogotá- CCB. “Manual de políticas amables con la bicicleta”, 2010. p.27. Documento electrónico.

⁵⁴ Ver Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte. Tema de búsqueda: (Programas recreación). Consulta electrónica.

⁵⁵ Ver Poder Público- Rama Legislativa. “Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” Artículo 2°. Documento electrónico.

⁵⁶ Ver Suero. “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”. p.5. Documento electrónico

congestión vehicular y de contaminación ambiental, promover la salud, educación y mejoramiento ambiental”⁵⁷.

La construcción de ciclorrutas se puede considerar como un proyecto urbano que ha hecho parte de la transformación urbanística de la ciudad. Éstas tienen un carácter complejo pues hacen parte fundamental tanto del sistema de movilidad como del de espacio público, además conllevan un tipo de señalización específica, de equipamiento de soporte tales como “pompeyanos (andenes elevados al nivel de la ciclorruta para obligar a los conductores de automóviles a bajar la velocidad para cruzar), ciclo-puentes, rampas y andenes abordadores e intersecciones, cicloparqueaderos y demás”⁵⁸.

⁵⁷ Ver Suero. “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”. p.5. Documento electrónico

⁵⁸ Ver Suero. “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”. p.5. Documento electrónico

3. EL CAMINO HACIA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

3.1. MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

La movilidad se entiende cómo “el conjunto de desplazamientos que tienen que realizar las personas de un ámbito territorial determinado por motivos laborales, formativos, culturales, de ocio o por cualquier otra causa”⁵⁹. Partiendo de esto, al referirse a *movilidad urbana* se indica que el ámbito territorial se enmarca dentro de un contexto de ciudad.

El modelo de ciudad sostenible ha identificado el transporte y la movilidad como una de las actividades urbanas que mayor impacto genera. El término ‘movilidad sostenible’ en principio acepta que el desplazamiento siga incrementándose indefinidamente pero “aprovechando lo mejor posible los recursos energéticos y materiales requeridos y reduciendo sus impactos”⁶⁰. Por otro lado se interpreta como una “reflexión sobre los límites de la movilidad, sobre los límites de las demandas de desplazarse y desplazar bienes de un lado a otro”⁶¹.

Se debe tener en cuenta que el concepto de sostenible no sólo se enmarca en lo ambiental, sino también en lo social y económico, por lo que la visión para abordar la movilidad debe ser integral y compleja. En este orden de ideas, además de tener en cuenta la incidencia en la contaminación del medio urbano que trae consigo la movilidad según cada medio de transporte, se deben tener en cuenta las implicaciones sociales: “la salud, la convivencialidad, la autonomía de los diversos grupos sociales, el uso y la calidad del espacio público, la percepción del riesgo, la equidad, etc”⁶².

Una definición más completa de lo que es la movilidad urbana sostenible es la siguiente:

⁵⁹ Ver Fundación RACC. “Criterios de movilidad en zonas urbanas: el primer paso hacia una movilidad racional”. p.43. s.f. Documento electrónico

⁶⁰ Ver Montezuma, Ricardo y Jimenez, Alex. “Más que un metro para Bogotá: complementar la movilidad: diálogo ciudadano”. En *Ciudad y movilidad del Siglo XXI, retos e innovaciones*, 2009. p.112.

⁶¹ Ver Montezuma y Jimenez. *Ciudad y movilidad del Siglo XXI, retos e innovaciones*. p.112.

⁶² Ver Montezuma y Jimenez. *Ciudad y movilidad del Siglo XXI, retos e innovaciones*. p.114.

Aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «comodalidad» y reconciliar intereses entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.⁶³

Es pertinente tener en cuenta que las necesidades en la movilidad para cada grupo social son distintas, cada uno necesita su espacio, necesita de una accesibilidad y conectividad diferentes. En una ciudad que desee una movilidad urbana sostenible, las decisiones que se tomen deben ser adecuadas a la particularidad de los usuarios, deben ser inclusivas, que ofrezcan facilidades para el desplazamiento y que implique el menor costo social posible. Para el caso de las políticas públicas para la movilidad, al decidir por algún medio de transporte para implantar en un área, se debe analizar el costo para la sociedad del uso de éste, lo que incluye:

Los costes pagados por los usuarios; los costes de las infraestructuras y de los servicios pagados a partir de los presupuestos; los costes de la congestión, de la contaminación atmosférica y acústica; de los accidentes; del uso del espacio público, del uso energético, y de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte.⁶⁴

La conciencia frente a esto, en los últimos años ha hecho que la bicicleta se convierta en un aporte a este modelo de movilidad sostenible, y no es de extrañar, pues complementa los diferentes medios de transporte con las ventajas de mínimo impacto ambiental, espacial, económico y las amplias posibilidades de integración social que puede generar.

3.2. MOVILIDAD PARA UNA CIUDAD A ESCALA HUMANA.

A raíz de los desafíos de Bogotá en torno al problema del transporte, desde hace varios años se han venido buscando diferentes alternativas para garantizar la movilidad dentro de la ciudad. En 1996 se realizó el estudio de JICA (Estudio del Plan Maestro del Transporte Urbano para Santa Fe de Bogotá) el cual estableció tres

⁶³ Ver Comisión de las Comunidades Europeas. “Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”, 2007. p.4. Documento electrónico.

⁶⁴ Ver Fundación RACC. “Criterios de movilidad en zonas urbanas: el primer paso hacia una movilidad racional”. p.42. Documento electrónico

tipos de problema de transporte urbano para la ciudad: De infraestructura física, de manejo del tráfico y de transporte público.⁶⁵ En estos problemas está inmersa la mala educación de peatones y conductores y serias carencias en la administración y planeación del transporte, pues se considera que “se ha llevado una gestión inadecuada en donde las instituciones y entidades públicas se dedican a obras viales y de infraestructura, mientras que la gestión del transporte queda en manos de los intereses privados y del mercado”⁶⁶.

Haciendo frente a estas problemáticas, las principales estrategias que se plantearon, están; la inversión en infraestructura para medios de transporte masivo como el Transmilenio, el pico y placa para reducir la circulación de vehículos particulares y de servicio público, y la construcción de la red de ciclorrutas, la cual se destacó por priorizar un medio de transporte no motorizado. En concordancia a esta última estrategia, las políticas públicas de Bogotá comienzan a incluir los medios no motorizados de transporte, específicamente la bicicleta, con el fin de mejorar la movilidad urbana, aumentar y mejorar las condiciones del espacio público a partir de las intervenciones de las zonas peatonales adyacentes a las ciclorrutas y así mismo obtener beneficios en materia ambiental, económica y social. Y además de esta iniciativa por parte de la administración, se conforman varios grupos sociales que comienzan a trabajar en pro de ella para visibilizar a los usuarios de las bicicletas.⁶⁷

En esa perspectiva, la bicicleta comienza a destacarse como alternativa de transporte, pues pasa de ser tenida en cuenta como instrumento recreativo y deportivo a jugar un papel preponderante dentro de los medios de transporte urbano para la ciudad de Bogotá. Esta estrategia se materializa en 1998, cuando el proyecto de las ciclorrutas fue incluido en el Plan de Desarrollo de la administración del ex alcalde

⁶⁵ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas- III informe”. p. 10. Documento electrónico.

⁶⁶ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano -IDU. “Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas, III Informe”. p. 13. Documento electrónico.

⁶⁷ Comparar Yauhaur Pacheco, Ivette Adriana. “La formulación de políticas públicas de ciclo rutas y espacios peatonales entre 1995 y 2007 en Bogotá. ¿Discurso o alternativa de movilidad en la ciudad?”, 2010. pp.37- 38

Enrique Peñalosa (1998-2000) y así mismo en este año se comienza la construcción de la red de ciclorrutas a lo largo de la ciudad.⁶⁸

En su Plan de Desarrollo -Por la Bogotá que queremos- se encontraban entre las prioridades: la movilidad y la consolidación de una ciudad a escala humana. Uno de sus programas indicaba la necesidad de construir ciclorrutas, según recomendaciones presentadas en estudios sobre el transporte en Bogotá. Para ello, se tuvo en cuenta los siguientes aspectos:

la densidad de la ciudad; los recorridos, en promedio de 8 kms, entre los lugares de habitación y los de trabajo; el clima favorable de Bogotá; los efectos positivos que tendría la disminución de la demanda de transporte público sobre los niveles de congestión vehicular; y por último, que la bicicleta constituye una alternativa de transporte económica, saludable y respetuosa con el ambiente y los habitantes de la ciudad⁶⁹

La meta propuesta era construir una red de 80 km. de ciclorrutas, articulada a la malla vial junto con el espacio público, y a su vez generar un aumento en la calidad y cantidad de éste a lo largo de toda la ciudad. El proyecto de la construcción de dicha red y su implantación implicaba en la gestión, una serie de acciones complementarias y simultaneas, enunciadas en el Plan Maestro de Ciclorrutas, entre las que se encuentran:

- * El mejoramiento de la infraestructura física,
- * El manejo del tráfico,
- * El manejo y coordinación con el transporte público,
- * La planeación y administración del sistema,
- * Concertación y mercadeo.⁷⁰

3.2.1. Plan Maestro de Ciclorrutas. Con el fin de realizar el proyecto de las ciclorrutas de Bogotá, en 1998 se inició con los estudios para la elaboración del Plan Maestro de Ciclorrutas para Bogotá adjudicada al Consorcio Projekta Ltda. Ingenieros Consultores e Interdiseños Ltda. El objetivo de éste era “realizar una estrategia para incrementar la movilidad urbana, apoyar el mejoramiento del

⁶⁸ Comparar Martin, Gerard y Ceballos, Miguel. *Bogotá: anatomía de una transformación. Políticas de seguridad ciudadana 1995-2003*. 2004. p.304.

⁶⁹ Ver Concejo de Bogotá. “Acuerdo 6 de 1998. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 - 2001 –Por la Bogotá que queremos”. Artículo 18. (Mayo 30 de 1998). Documento electrónico.

⁷⁰ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “*Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas*, III informe”, p.10. Documento electrónico.

transporte y reducir la contaminación y la congestión”⁷¹, para ello debía tener en cuenta “aspectos institucionales, de infraestructura y sociales, estableciendo la factibilidad técnica, ambiental, económica, financiera y legal para su ejecución y operación”⁷² y fue así como se estableció la viabilidad del proyecto de las ciclorrutas.

Los estudios preliminares y la definición del proyecto hasta la concepción de sus planos constructivos, se determinaron a partir de indicadores para la selección de los corredores viales en función de la demanda de ese momento y proyecciones a futuro. Para esto, se efectuaron diversos tipos de análisis y mediciones, matriz origen – destino realizando estimados de la demanda, encuestas, entre muchas otras acciones e investigaciones que guiaron la realización del proyecto.

A los corredores con posibilidad de acoger el proyecto se aplicaron indicadores de valoración, que determinaron su viabilidad social, económica y urbanística, así:

Cuadro 1. Indicadores de valoración para definir corredores de ciclorrutas.

Viabilidad técnica (43%) Disponibilidad de espacio (5%) Ajuste de la demanda (15%) Integración con los sistemas de transporte (6%) Seguridad vial (10%) Accesibilidad (7%)	Adaptabilidad (22%) Papel estructurante (10%) Fluidez o continuidad (5%) Compatibilidad con el uso adyacente (7%)
Calidad ambiental y espacial (20%) Nivel de contaminación (Ruidos y vibraciones - Calidad del aire) (8%) Afectación de vegetación y/o de cuerpos de agua (4%) Valores en el recorrido y ejes visuales (4%) Potencial visual paisajístico (4%)	Valoración social (15%) Demanda social (8%) Seguridad social (7%)

Fuente: Tabla elaborada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada del Instituto de Desarrollo Urbano. Tema de búsqueda: (Plan Maestro de Ciclorutas). Consulta electrónica.

⁷¹ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas, III informe”, p.27. Documento electrónico.

⁷² Ver Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “I Informe etapa de diagnóstico del Plan Maestro de Ciclo rutas”, p.2. Documento electrónico.

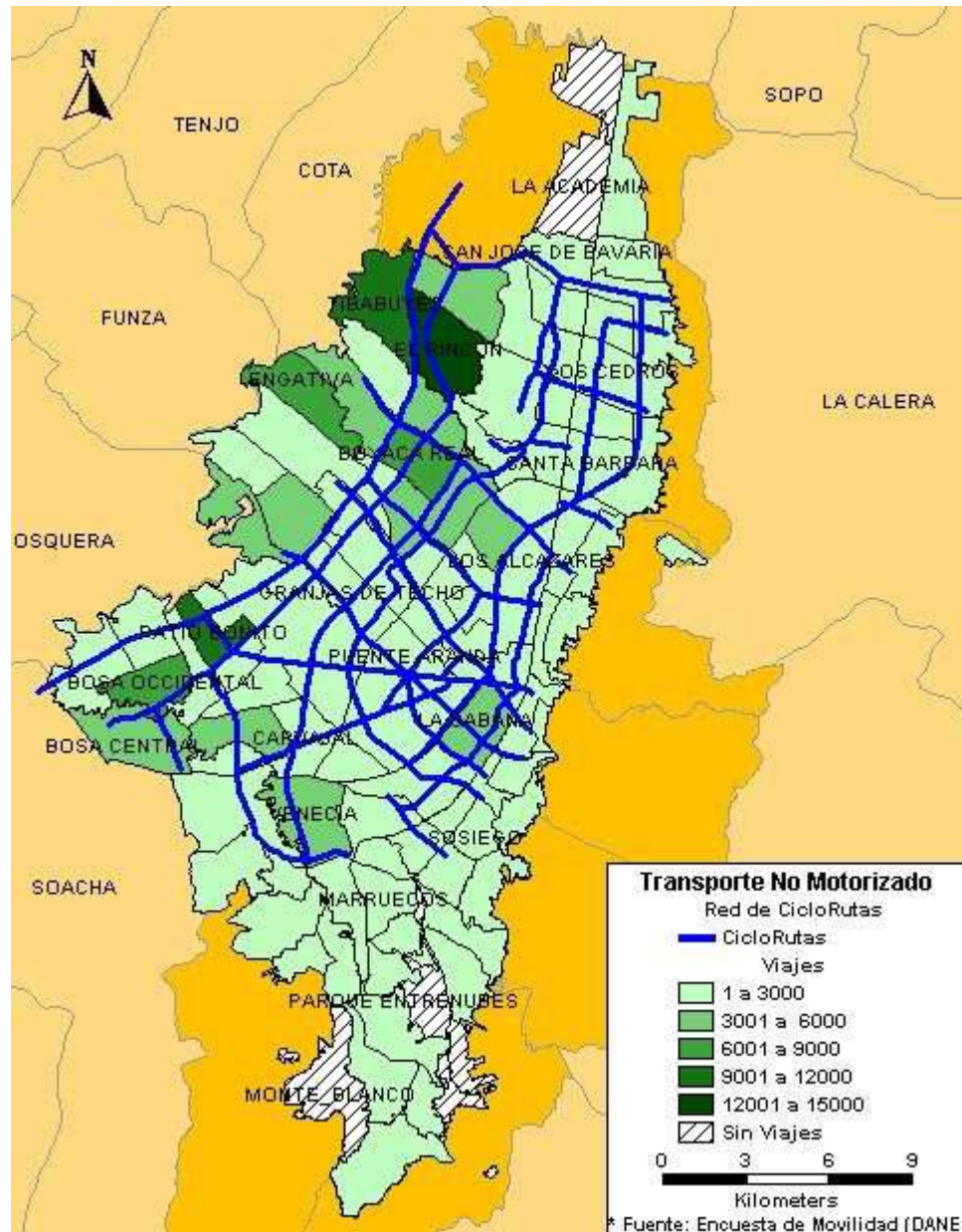
El estudio incluyó además, la elaboración del *Manual de diseño de Ciclorruta*, que proporciona los parámetros y políticas generales que se deben tener presentes para la elaboración del diseño definitivo de Ciclorrutas, el *Manual de mercadeo social* en donde se exponen los criterios de mercadeo y la concertación social, y el *Estudio de impacto ambiental* en el que se analizan los impactos ambientales y sociales que inciden en el PMC.⁷³

Es así como la bicicleta se comenzó a perfilar y potencializar como medio de transporte para promover la movilidad sostenible, previendo en el PMC la construcción de 301 kilómetros de ciclorrutas en distintas zonas, como se puede apreciar en el siguiente plano, acompañadas de la solución de cruces e intersecciones, conexiones con otros sistemas de transporte, servicios y facilidades como estacionamientos con servicios complementarios para el usuario, equipamiento urbano, paisajismo y señalización.⁷⁴

⁷³ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “*Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas*, III informe”, p.2. Documento electrónico.

⁷⁴ Comparar Martín y Ceballos. *Bogotá: anatomía de una transformación*. p.304

Plano 4. Red de Ciclorrutas propuesta en el PMC.



Fuente: Secretaria de tránsito y transporte. “Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.”, 2006. p74. Documento electrónico.

Se puede decir que el PMC y el resultado del periodo de administración del ex alcalde Peñalosa, fue consecuente y coherente con lo previsto en su Plan de Desarrollo, específicamente en el tema de movilidad donde previó la construcción de ciclorrutas como parte de su objetivo de mejorar la calidad de la movilidad y así la

calidad de vida. En el año 2000, la ciudad contaba con “más de 100 Km. de senderos para bicicletas además de 45 Km de áreas verdes que conectan barrios ricos y pobres, más de 300 pequeños parques propuestos y construidos por las mismas comunidades, un total de 1.123 parques nuevos o reconstruidos”⁷⁵, demostrando también en buena parte el cumplimiento de su objetivo de incrementar la cantidad y calidad del espacio público así como recuperar el ya existente para armonizar los espacios dentro de la ciudad.

3.2.2. Las ciclorrutas en el POT (Decreto Distrital 619 de 2000). En cuanto a la normatividad que respalda proyectos como la construcción de ciclorrutas, se debe resaltar que en Colombia a través de la Ley 1083 de 2006 se expresa la importancia de “dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes”⁷⁶, determinando así la necesidad de articular la movilidad sostenible dentro de los Planes de Ordenamiento Territorial –POT- de los municipios.

En el año 2000 se adoptó el POT para Santa Fe de Bogotá, el cual planteaba entre sus objetivos: Mejorar la calidad ambiental, creando nuevos lugares de esparcimiento y devolviéndole la ciudad al peatón, fortalecer el Centro, adelantar proyectos de renovación y de aprovechamiento de los vacíos existentes en el suelo urbano, para generar vivienda, infraestructura y equipamientos conducentes a revitalizar la ciudad construida.

Al ver su Política sobre la vialidad y el transporte, en la cual se expresa el fin de garantizar la accesibilidad dentro de las zonas urbanas, se propone como una de sus líneas de acción:

Poner en marcha el Sistema Integrado de Transporte Masivo, conformado por el Sistema Metro Línea 1, el Sistema de Transporte Masivo por Corredores Preferenciales (Troncales) y el Sistema de Ciclorrutas.⁷⁷

⁷⁵Ver Peñalosa, Enrique. *El papel del transporte en la política de desarrollo urbano*. 2002. p.7. Documento electrónico.

⁷⁶ Ver Congreso de la República. “Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.” Artículo 1, (31 de julio de 2006).

⁷⁷ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 619 de 2000, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital.”, Artículo 105, (Julio 28 de 2000).

En el POT, el sistema de ciclorrutas se expone como uno de los componentes del sistema de transporte, y se establece que basándose en el PMC se definen los corredores que componen la red Principal, la red secundaria, la complementaria y la red ambiental y recreativa⁷⁸.

Cabe aclarar que en la vigencia administrativa distrital siguiente, periodo 2001-2004, para el cual fue elegido como Alcalde Mayor el profesor Antanas Mockus quedó plasmado dentro del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Publicas "BOGOTA para VIVIR todos del mismo lado" un eje transversal que denominó proyectos prioritarios en materia de Movilidad Inteligente, en el que se propuso la ejecución del 10% del Plan Maestro de Ciclorrutas.⁷⁹ No obstante, y a pesar de cumplir dicha meta, construyendo más de ochenta kilómetros de ciclorrutas a lo largo de la ciudad, el PMC no fue adoptado.

Es claro que el instrumento rector del tema de la bicicleta es el POT pues instrumentaliza tanto el plan de movilidad como el de espacio público para la ciudad, sin embargo, en la entrevista realizada a Jesús Acero, él afirma: “si uno mira el POT, éste habla de una cifra 459 kms de ciclorrutas, de los cuales solo 128 kms están contruidos de los que estaban planteados, 250 kms se han construido por fuera de lo establecido obedeciendo a redes que se han construido a partir de las troncales de Transmilenio”.

3.2.3. La infraestructura construida. Como se planteó anteriormente, el proceso de construcción de las ciclorrutas inició en el año 1998, la institución encargada de dicha ejecución fue, y es, el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, sin embargo, y en lo que podría catalogarse como una precaria coordinación interinstitucional al interior del distrito, no se tiene claridad del número real de kilómetros contruidos a lo largo de la ciudad, ni se posee mapa consolidado de las vías por donde pasa. El IDU indica que para el año 2012 la red de ciclorrutas está

⁷⁸ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 619 de 2000, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital.”, Artículo 179 y 180.

⁷⁹ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 440 de 2001, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Publicas para Bogotá D.C. 2001 – 2004 -BOGOTA para VIVIR todos del mismo lado” Artículo 15. (1 de junio de 2001).

conformada por 344 kms⁸⁰, igualmente lo señala la Secretaría Distrital de Movilidad, pero al consultar el Instituto de Recreación y Deporte -IDRD-, ellos expresan que son 354 kilómetros de ciclorrutas.⁸¹

Según Jesús David Acero, coordinador del programa de movilidad sostenible de la Dirección Técnica de Proyectos del IDU, el motivo para que cada una de las entidades tenga una cifra diferente y no se sepa con certeza cuántos kilómetros de ciclorrutas existan, pues se calcula que puede haber entre 340 y 370 km, es porque

no solo ha sido el IDU quien ha construido, también el IDRD pues construyó ciclorrutas asociadas a parques. Además la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB- ha construido la red que está vinculada a humedales y canales, lo que genera una asimetría en la información a falta de una gestión organizada y coordinada.⁸²

En la siguiente tabla se indican los kilómetros construidos cada año, a partir de 1998 al 2010, basado en datos suministrados por el IDU:

Cuadro 2. Km de ciclorrutas construidos por el IDU

Administración	Año	Km. Construidos	Total Km. Período	Total Km. 1998 – 2007
Enrique Peñalosa	1998	2.00	132.4	261.53
	1999	16.95		
	2000	113.45		
Antanas Mockus	2001	62.78	89.96	
	2002	5.99		
	2003	20.79		
Luis Eduardo Garzón	2004	3.27	39.17	
	2005	13.27		
	2006	15.24		
	2007	7.39		
Samuel Moreno	2008	8.40	15.88	Total Km. 1998- 2010
	2009	3.92		277.41
	Hasta 06/ 2010	3.56		

Fuente: Yauhaur Pacheco, Ivette Adriana. “La formulación de políticas públicas de ciclo rutas y espacios peatonales entre 1995 y 2007 en Bogotá. ¿Discurso o alternativa de movilidad en la ciudad?”, 2010. p.34. Documento electrónico.

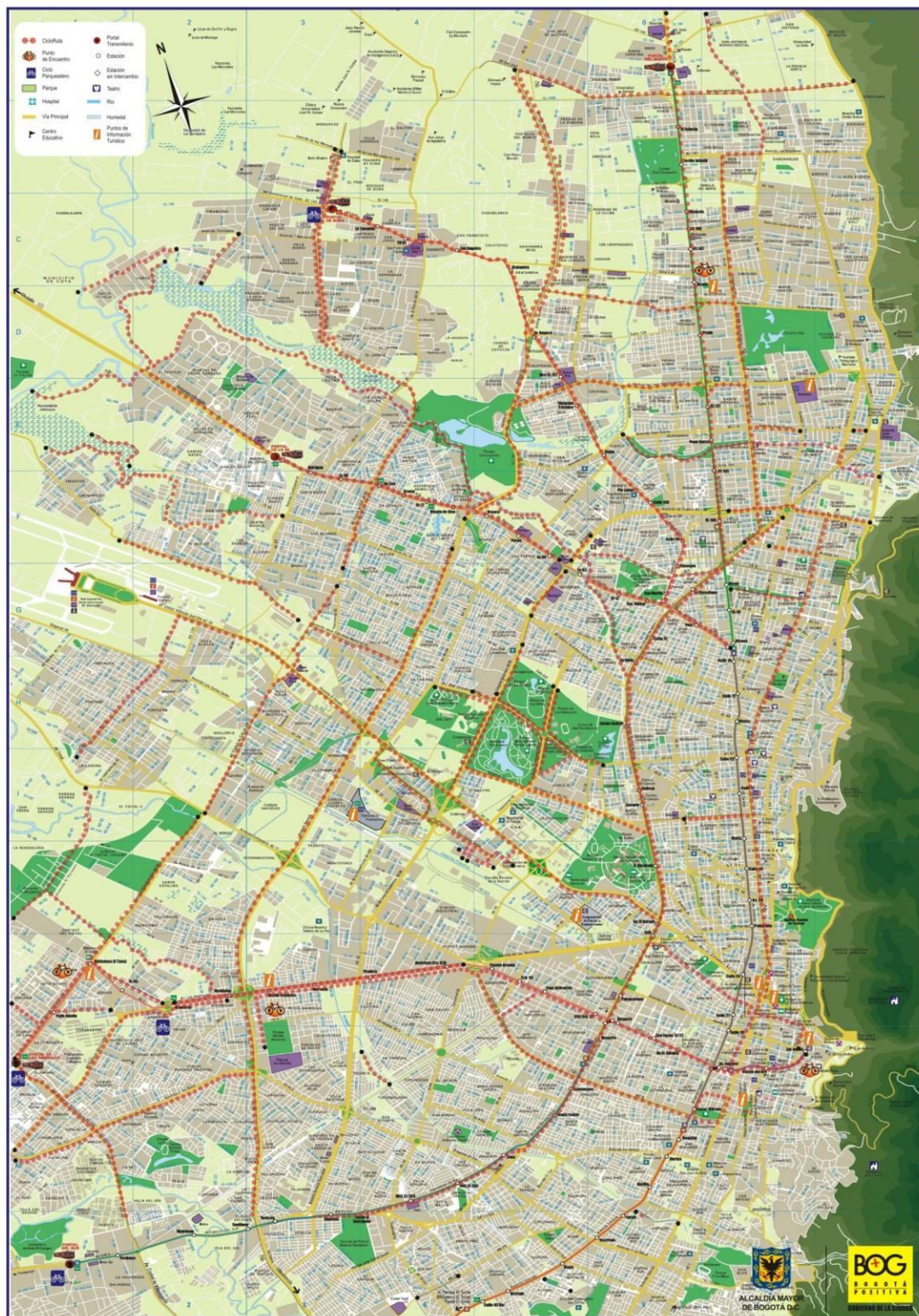
⁸⁰ Comparar Instituto de Desarrollo Urbano. Tema de búsqueda: (Ciclorutas). Consulta electrónica.

⁸¹ Comparar Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte. Tema de búsqueda: (Programas recreación, Ciclovía). Consulta electrónica.

⁸² Ver Entrevista a Jesús David Acero, coordinador del programa de movilidad sostenible de la Dirección Técnica de Proyectos del IDU. (14 de Julio de 2012).

En el siguiente plano se puede ver que la red de ciclorrutas se expande por toda la ciudad, respondiendo, por un lado, a estudios previos que priorizaron las zonas donde se debían construir y que tenían más potencial para ser usadas con mayor frecuencia por los ciudadanos, y por otro lado, a la integración pretendida con el sistema de transporte Transmilenio.

Plano 5. Ciclorrutas de Bogotá.



Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Tema de búsqueda: (Ciclorrutas). Consulta electrónica.

Los corredores dispuestos de ciclorrutas a lo largo de la ciudad varían en ciertos aspectos, según los “distintos tipos de vías, con perfiles, condiciones urbanas, ambientales y usos”⁸³ que particularizan las características de cada zona. Los conceptos que la Cámara de Comercio de Bogotá, en el Manual de Políticas Amables con la Bicicleta, identifica y destaca sobre los tipos de trazados que están dispuestos para el desplazamiento de los ciclistas son los siguientes:

Carril bici: carril exclusivo para bicicletas identificado sobre la carretera con un símbolo de una bicicleta que sólo puede ser utilizado por los ciclistas. Los carriles bici por lo general son unidireccionales, en la misma dirección del flujo de tráfico mixto. En las zonas donde se permite el estacionamiento de automóviles, el carril bici está por lo general entre el carril de estacionamiento y el carril de tráfico

En algunos casos, las bicicletas comparten un carril designado con otros vehículos específicos como en un carril bicicleta-autobús. Es un sistema no reglamentado en Colombia, razón por la cual no se implementa.

Bici senda: caminos cuya separación no está tan pronunciada y pretende ser exclusiva para los usuarios de la bicicleta, normalmente construidos en parques urbanos. Habitualmente se construyen en paralelo a caminos peatones (andenes, alamedas) y están abiertos a diferentes tipos de vehículos con ruedas como bicicletas, patines en línea, patinetas y sillas de ruedas

Andenes para peatones y/o bicicletas (Carril Compartido): área designada para el uso compartido preferente o exclusivo de peatones y bicicletas. Estos espacios no son usuales en Colombia, de hecho no están reglamentados y conceptualmente no están definidos, se dan implícitamente. Tienen cierta semejanza a lo que en Colombia se conceptualizó como alameda.

Alameda: Se define como una tipología diferente a la de los andenes ya conocidos. Existe el concepto de alamedas, definidas como lugares de espacio público o paseos peatonales amplios adornados con árboles y destinados al esparcimiento de la comunidad, las cuales en su mayoría incluyen ciclo ruta.

Ciclorruta: instalación para el uso de la bicicleta que se encuentra físicamente separada y segregada del tráfico vehicular motorizado por un espacio abierto o por una barrera. En Colombia, el concepto de ciclorruta está mal usado, es así como algunas autoridades locales definen como ciclorruta a cualquier camino, ruta, parte de la carretera o autopista.⁸⁴

Durante este proyecto urbano se realizaron múltiples intervenciones de diferente tamaño, en andenes, vías, parques, plazas, que constituyen la red más amplia de infraestructura para bicicletas de América Latina, lo que ha creado una imagen de ciudad para Bogotá amigable con peatones y bicicletas, reconocido a nivel

⁸³ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “*Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas*, III informe”, p.49. Documento electrónico.

⁸⁴ Ver Cámara de Comercio de Bogotá. “Manual de Políticas Amables con La Bicicleta”, 2010. p.27. Documento electrónico

mundial.⁸⁵ Sin embargo, el número de viajes diarios, en comparación con otros medios de transporte, no es representativo: “Según la Encuesta de Movilidad de 2005, en Bogotá se realizan diariamente 213.159 viajes en cicla, de un total de 9’689.027 viajes que se realizan en la ciudad”⁸⁶, esto podría ser por causa de las debilidades que aun presenta en temas de conectividad, equipamientos de soporte tales como cicloparqueaderos, campañas para su promoción y falta de conexión con los modos de transporte público.⁸⁷

Respecto a los cicloparqueaderos (lugares de estacionamientos exclusivos para bicicletas), aunque con el Decreto 036 de 2004 se determina que por cada 10 estacionamientos para vehículos se debe disponer de 1 espacio para bicicletas, esta norma no se ha cumplido ni se ha exigido su cumplimiento, situación que dificulta el uso masivo de este modo de transporte al no tener lugares seguros donde estacionar las bicicletas.⁸⁸ Es tan grande esta falencia de cantidad de cicloparqueaderos que, según visitas realizadas por la Cámara de Comercio de Bogotá para la realización del Informe de Movilidad en Bicicleta, 2009, ni siquiera las entidades públicas cumplen con esta disposición, pues se registró:

- * De 17 alcaldías locales visitadas, sólo 3 tienen parqueo para bicicletas
- * De 20 hospitales del Distrito visitados, 4 tienen cicloparqueadero
- * De 75 entidades distritales visitadas, 52 no tendrían sitios para parqueo de bicicletas (30%).⁸⁹

En el centro de Bogotá, con el recorrido de campo realizado para la presente investigación sólo se encontró un parqueadero de bicicletas público vigilado y gratis localizado en el punto de encuentro de las Aguas y un cicloparqueadero en la Universidad de los Andes.

Por otro lado, existe una incongruencia con la integralidad que se pretendía entre la bicicleta y el sistema de transporte Transmilenio, pues sólo existen “5 ciclo parqueaderos al interior del sistema de Transmilenio, 3 en los Portales: Portal del Sur,

⁸⁵ Comparar Cámara de Comercio de Bogotá –CCB. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”, 2009. p.34. Documento electrónico.

⁸⁶ Ver CCB. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”. p.25. Documento electrónico.

⁸⁷ Comparar CCB. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”. p.34. Documento electrónico.

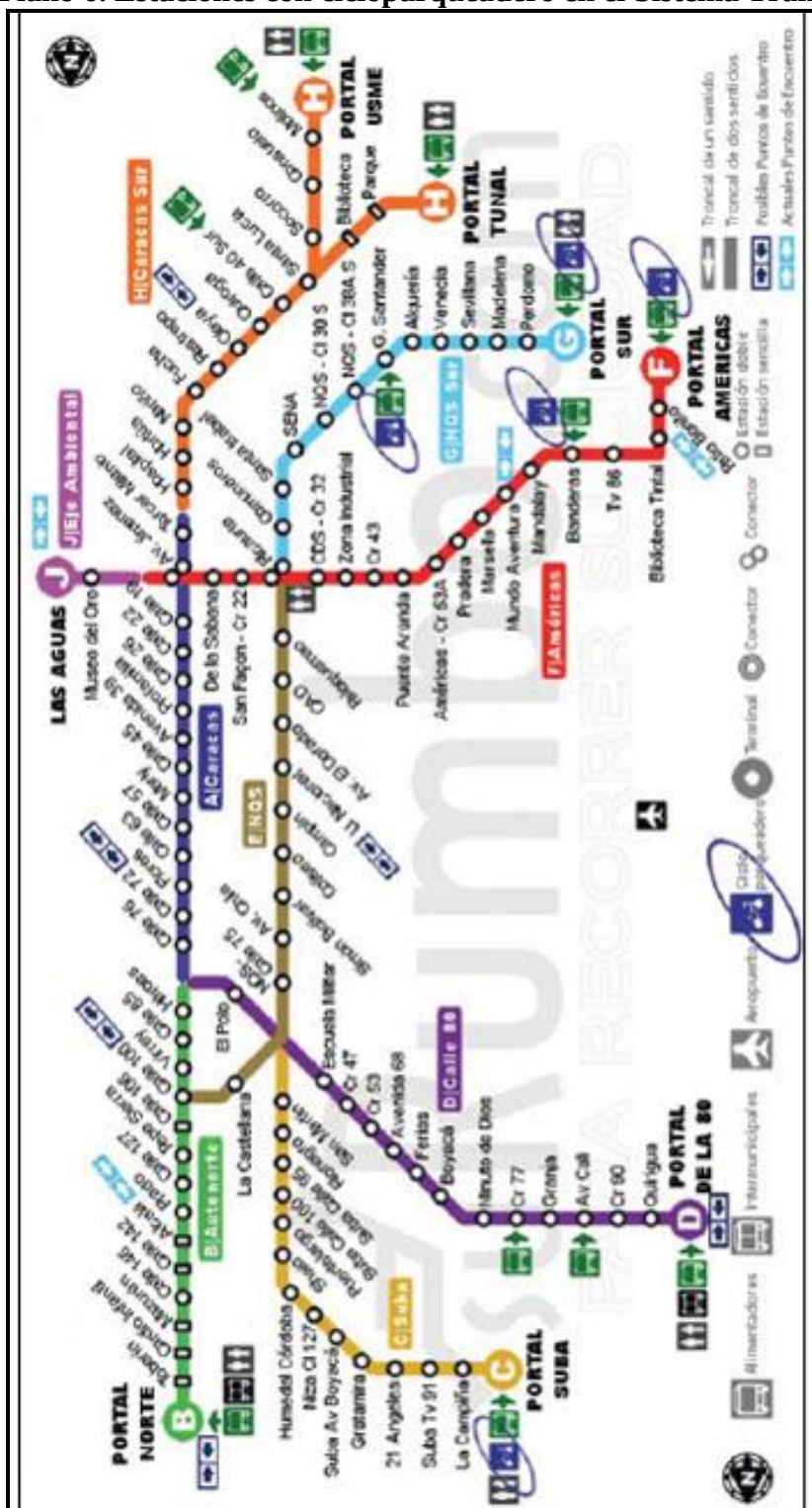
⁸⁸ Comparar CCB. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”. p.37. Documento electrónico.

⁸⁹ Ver CCB. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”. p.38. Documento electrónico.

Portal de Suba y Portal de la Américas y 2 en estaciones intermedias: Estación de Banderas y General Santander”⁹⁰, situación que dificulta el uso de la bicicleta como complemento a este sistema, como se puede ver en la siguiente imagen.

⁹⁰ Ver CCB. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”. p.39. Documento electrónico.

Plano 6. Estaciones con cicloparqueadero en el Sistema TransMilenio,



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”, 2009. p 42. Documento electrónico.

4. EL USO DE LA BICICLETA, DE UN MEDIO RECREATIVO A UN MEDIO DE TRANSPORTE.

4.1. LA BICICLETA COMO UN VALOR DE LA CULTURA CIUDADANA.

Para los fines de esta investigación se delimitó el estudio entre los años 1998 y 2010, sin embargo, es necesario destacar cómo desde la primera administración del ex Alcalde Antanas Mockus (1995-1997), en su Plan de Desarrollo -Formar Ciudad-, se consideraba el espacio público como escenario por excelencia para el encuentro ciudadano, siendo en él donde se hace visible la cultura ciudadana, entendida como “el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generen sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común”⁹¹, haciendo así posible el uso, disfrute y respeto por el espacio público.

De este modo apoya su estrategia de espacio público que partía de la hipótesis: “El mejoramiento del espacio público favorece el buen comportamiento ciudadano”⁹², por lo tanto, se podría inferir que al revitalizar espacios públicos de las ciudades incide en las conductas de quienes lo usan, pues el buen estado de éste, junto con atractivos que generen pertenencia a los ciudadanos, genera una conducta recíproca en donde las personas propician un ambiente regido por la cultura ciudadana.

Además, dentro de la agenda prioritaria para temas de Espacio Público, se incluyó la Ciclovía, de manera que se construyera un sistema de carácter permanente a lo largo del Distrito, constituyendo así el espíritu recreativo que hasta ese momento revestía la bicicleta y las Ciclovías en Bogotá.⁹³ En este sentido es preciso destacar la

⁹¹ Ver Alcaldía Mayor de Bogotá, “Decreto 295 de 1995, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1995 - 1998 - Formar Ciudad”. Artículo 6. (Junio 1 de 1995).

⁹² Ver Alcaldía Mayor de Bogotá, “Decreto 295 de 1995, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1995 - 1998 - Formar Ciudad”. Artículo 11.

⁹³ Comparar Instituto de Desarrollo Urbano. Tema de búsqueda: (Ciclorutas). Consulta electrónica.

importancia que representa el proceso de fortalecimiento de la cultura ciudadana, en el que se priorizó introducir en la mentalidad de las personas el respeto por los demás, y en especial magnitud por los peatones. Aquí jugó un papel fundamental el desarrollo de campañas educativas como las adelantadas con mimos en cebras y esquinas de Bogotá, con el ánimo de inculcar la importancia de un comportamiento ejemplar, considerado y respetuoso con los demás ciudadanos, ambiente que permitió robustecer pero sobre todo armonizar, la bicicleta en las calles de la ciudad. También es importante recordar aquí las paletas verdes y rojas que se establecieron en un comienzo en procura de amilantar los conflictos entre conductores de servicio público individual y colectivo, y que después se extendió para vehículos particulares.⁹⁴

Así pues, una vez logrado un nivel deseado de respeto entre cada medio de transporte, Bogotá adquirió y ganó unos mínimos de convivencia entre los ciudadanos en las vías públicas, siendo éste el verdadero punto de partida de la inclusión de la bicicleta como medio de transporte para la ciudad.

4.2. LOS ESTUDIANTES COMO AGENTES PROMOTORES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Se percibe que la bicicleta como medio de transporte no tiene una gran acogida entre la población flotante que se desplaza al centro, la cual está compuesta en gran parte por estudiantes universitarios quienes se pueden considerar como los usuarios potenciales de este modo. Esta situación puede obedecer a distintos factores, entre los que se encuentran las distancias, el clima, una infraestructura incompleta que limita la conectividad y continuidad, la lógica de los trazados que no responden a las necesidades, la percepción de inseguridad, la falta de señalización o amoblamiento urbano que soporte este medio de transporte, entre muchas otras razones.

Sin embargo, uno de los principales actores promotores de la bicicleta en el centro han sido los estudiantes. Éstos han jugado un papel fundamental organizando

⁹⁴ Comparar Martín y Ceballos. *Bogotá: anatomía de una transformación*. pp.517-519.

colectivos de ciclistas, desde donde se han impulsado un sinnúmero de actividades tales como; las caravanas a las respectivas universidades, ciclo-paseos nocturnos, espacios para la promoción de buenas prácticas en el tema de movilidad, donde vale la pena resaltar la “carrera de modos” que desde el año 2010 viene desarrollando la Universidad de los Andes.

Esta “carrera de modos” nace como una estrategia para la concientización de la rentabilidad en términos ambientales, económicos y de tiempo que ostenta la bicicleta como un medio de transporte sostenible. Dicha carrera consiste en un ejercicio donde cuatro participantes se desplazan desde un mismo punto de la ciudad en distintos medios de transporte con el objetivo de comparar los tiempos de viaje hasta las instalaciones de la Universidad de los Andes en el centro de la ciudad. Los medios de transporte comparados eran la bicicleta, el Transmilenio, el bus urbano y el carro particular, es de suma importancia mencionar que en los dos ejercicios que ha realizado la Universidad, la bicicleta ha logrado tener el menor tiempo,⁹⁵ destacando y reiterando así las amplias bondades ya descritas sobre el uso de la bicicleta como medio eficiente de transporte.

4.2.1. Encuesta de percepción. Como herramienta para conocer sobre la percepción de la población estudiantil en relación con el entorno inmediato a su universidad junto con la apreciación que tienen de la bicicleta como opción de medio de transporte y la infraestructura disponible para su uso en el centro, se llevaron a cabo 134 encuestas, las cuales se realizaron por medio de internet y el grupo objetivo eran estudiantes de alguna de las universidades del sector.

La encuesta contenía once preguntas obligatorias de selección múltiple y dos preguntas abiertas opcionales. Los principales temas analizados en la encuesta fueron: el perfil del encuestado, uso de la bicicleta, percepción de la bicicleta como medio de transporte y percepción de diferentes aspectos en el centro. (Ver Anexo 4. Resultado de la Encuesta “Uso de la bicicleta en el centro de Bogotá”)

⁹⁵ Comparar Universidad de los Andes. “La bicicleta ‘voló’ en la ‘Carrera de modos 2010’”, 2010. Documento electrónico.

a. Perfil del encuestado: En primer lugar, se indagó sobre la persona que respondía la encuesta; su género, de cuál universidad eran estudiantes, el estrato donde queda ubicada su residencia y el medio de transporte que más usa. Debido al esfuerzo físico que implica el uso de la bicicleta para desplazarse, se considera que los usuarios potenciales de este medio de transporte están constituidos por las personas entre 20 y 40 años. A través de estudios se determinó que el 41% de los usuarios actuales están entre los 21 y 30 años, seguidos del rango entre 31 y 40 años los cuales representan el 26%.⁹⁶ Basado en esto, se consideró importante conocer la percepción de estudiantes universitarios pues en su mayoría se encuentra entre este rango y es por esta razón delimita la encuesta a quienes sí son estudiantes.

Como se ha señalado, el número total de personas que respondieron la encuesta fue de 134, distribuidas en las siguientes universidades:

Cuadro 3. Distribución de estudiantes que contestaron la encuesta por institución.

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	NÚMERO DE ESTUDIANTES
Universidad del Rosario	28
Universidad de los Andes	20
Universidad Jorge Tadeo Lozano	14
Universidad de América	13
Universidad Central	10
Universidad Libre	6
Universidad de la Salle	9
Universidad Externado de Colombia	9
Universidad Gran Colombia	8
Universidad Autónoma de Colombia	7
Otra	10

Fuente: Tabla elaborada por el autor del presente trabajo con base en la información tomada del Anexo 4. Resultados de la encuesta “Uso de la bicicleta en el centro de Bogotá.

⁹⁶ Comparar Martin y Ceballos. *Bogotá: anatomía de una transformación*. p.307

Seguido a esto, se preguntó si la universidad tenía algún programa de promoción e incentivo para el uso de la bicicleta, sólo el 21% contestó que sí tienen, correspondiendo únicamente a la Universidad de los Andes y a la Universidad del Rosario. Esto demuestra una falencia en el papel de las instituciones como promotores para el uso de la bicicleta.

Uno de los principales prejuicios que se tienen al pensar en la bicicleta como un medio para transportarse es el tema de género. Al ver las respuestas, ninguno de quienes contestaron que usan la bicicleta como medio de transporte diario es mujer y al ver las respuestas del género femenino sobre el aspecto más relevante por el cual no usa la bicicleta como medio de transporte, la mayoría contestó que por inseguridad. Según, la psicóloga y cofundadora de la Iniciativa Bicibogotá, Mónica Dávila, los prejuicios sobre la inseguridad para las mujeres, además de la incomodidad por la ropa, los tacones, el peinado y aspectos como estos que están detrás de la perspectiva de género, son uno de los mayores limitantes para que las mujeres piensen en la bicicleta como una opción de transporte.⁹⁷

b. Uso de la bicicleta: Sobre el medio de transporte que más emplean para desplazarse a la universidad, el bus urbano es el de mayor utilización, seguido por el Transmilenio y en tercer lugar se encuentra la bicicleta. Se debe resaltar que son los estudiantes que residen en los estratos 3 y 4 quienes más usan la bicicleta como su medio de transporte. De los encuestados que contestaron que sí tienen bicicleta, la mayor parte indicó que la usan principalmente para ocio o recreación.

c. Percepción de la bicicleta como medio de transporte: Han sido múltiples los estudios que se han hecho para demostrar que el uso de la bicicleta presenta mayores beneficios al compararlo con otros sistemas de transporte, en aspectos como el ambiental, económico y tiempos de desplazamiento, sin embargo es importante tener en cuenta para los usuarios o posibles usuarios cuales aspectos creen que los más relevantes sobre las ventajas y desventajas del uso de la bicicleta.

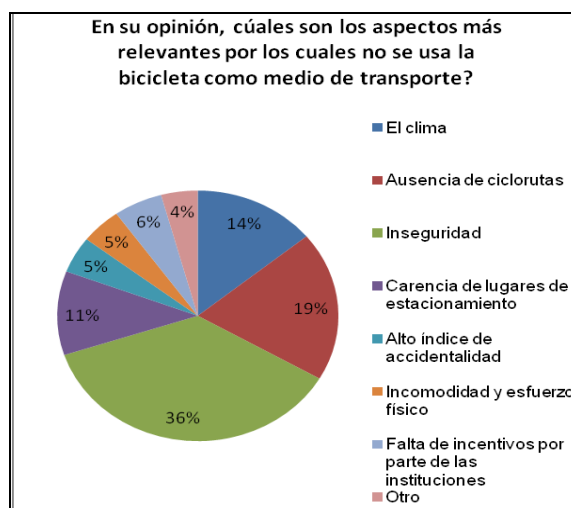
⁹⁷ Comparar Dávila, Mónica. “Tertulia del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU: Miradas de los bicisuarios frente al Plan de Desarrollo Distrital”, (28 de junio de 2012).

Respecto a las ventajas, el 30% de los encuestados indicó que el bajo impacto ambiental que produce la bicicleta es la mayor ventaja, esta conciencia ambiental de los estudiantes demuestra la necesidad de incentivar el uso de un modo de transporte como la bicicleta, que no emita gases contaminantes, no requiera combustible y no genere ruido.

El 29% señaló que por ser una forma económica de transportarse. El bajo costo de adquisición, uso diario y mantenimiento de la bicicleta es la segunda ventaja más relevante, pues es una forma que permite desplazarse sin generar gastos diarios como pasajes, combustible o parqueadero. El 23% porque permite desplazamientos más rápidos, el 16% porque mejora la salud y los restantes indicaron otros motivos como diversión y gusto.

Por otro lado, al preguntar sobre los aspectos más relevantes por los cuales no usan la bicicleta, el mayor porcentaje considera que la inseguridad, seguido de la ausencia de ciclorrutas como los principales motivos por los cuales no se transportan con mayor regularidad en este medio.

Gráfico 3. Opinión sobre los aspectos por los que no se usa la bicicleta como medio de transporte



Fuente: Tabla elaborada por el autor del presente trabajo con base en la información obtenida del Anexo 4. Resultados de la encuesta “Uso de la bicicleta en el centro de Bogotá.

Con relación al aspecto más importante a solucionar para que aumente el uso de la bicicleta en el centro de Bogotá, la mayoría le da prioridad a que haya conexión

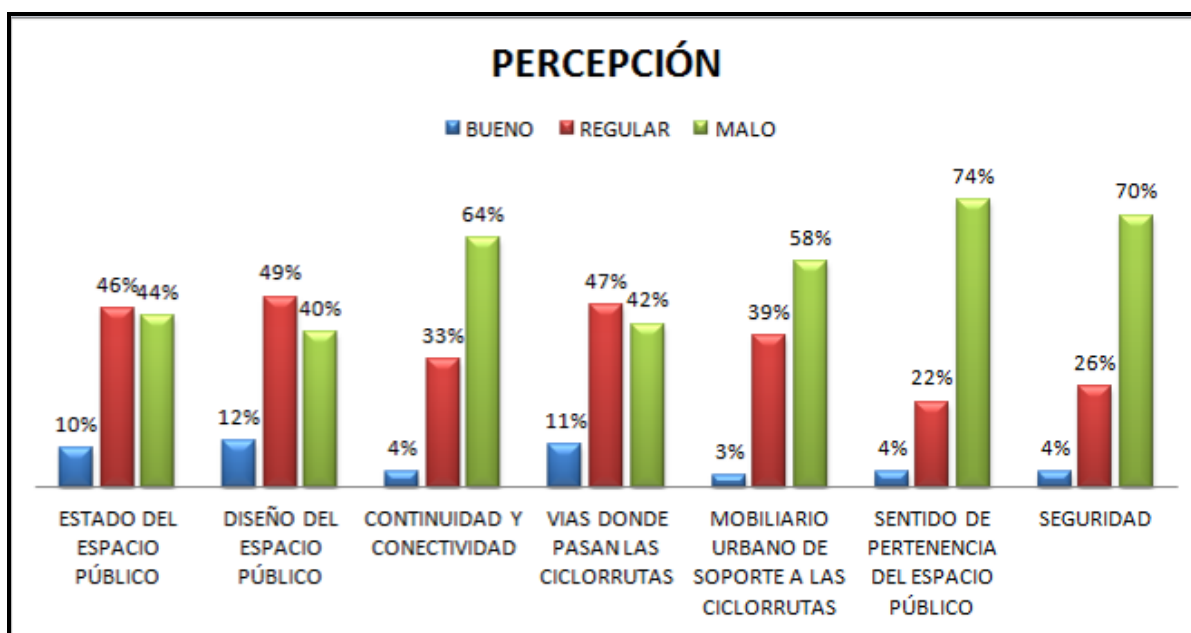
con otros medios de transporte, seguido en igual proporción la necesidad de que las ciclorrutas sean respetadas por el peatón y los vehículos, que se adecue un mejor espacio público y que haya continuidad de las ciclorrutas a lo largo del centro.

La planeación de ciclorrutas presupone la coherencia con los viajes, tanto de quienes habitan allí como de la población flotante que llega al centro para que se pueda potenciar como medio alternativo para desplazarse dentro de él, y así permitir recorridos que complementen otros medios de transporte como los buses y automóviles para de esta forma descongestionar de vehículos motorizados ciertas zonas dentro del centro de la ciudad.

d. Percepción sobre diferentes aspectos en la zona de estudio: La percepción constituye visiones y apreciaciones que tienen los usuarios acerca del sistema de las ciclorrutas existentes en esta zona, concibiéndolo como un sistema integral y complementario del espacio público. Más allá de la infraestructura de las ciclorrutas, la noción de pertenencia y seguridad que la zona genere para los usuarios es de vital importancia pues ello garantiza en buena medida el uso, y por ende, el éxito o no, del sistema de ciclorrutas. Es bien sabido que la pertenencia da legitimidad a todo proceso de planeación y a las intervenciones que se dan en la ciudad.

Por consiguiente, en la encuesta se pidió calificar como bueno, regular o malo algunos aspectos relacionados con la percepción que se tiene sobre el espacio público y las ciclorrutas en el centro de Bogotá. En el siguiente gráfico se puede ver el resultado de estas preguntas:

Gráfico 4. Percepción sobre algunos aspectos del espacio público y las ciclorrutas



Fuente: Tabla elaborada por el autor del presente trabajo con base en la información obtenida del Anexo 4. Resultados de la encuesta “Uso de la bicicleta en el centro de Bogotá.

Una de las barreras que más dificulta el uso de la bicicleta en el centro de Bogotá es la inadecuada infraestructura para su uso y los equipamientos que soporten este medio. Al medir y analizar la percepción que se tiene respecto a las distintas condiciones que integran el centro de Bogotá se denota un amplio margen de percepción desfavorable en lo que al Estado, diseño y sentido de pertenencia del espacio público, continuidad y conectividad de las ciclorrutas, vías por donde estas pasan, el mobiliario urbano de soporte, y la seguridad atañe.

4.3. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO.

En el marco del desarrollo de la presente investigación y como parte fundamental del trabajo de campo, se propuso realizar una visita en la cual se adelantara un respectivo recorrido por el área de estudio, en aras de establecer, entre otros, el estado de las ciclorrutas, la lógica con que operan los recorridos en el sector, la realidad de las

obras ejecutadas y el ambiente en que gravita la operación de las ciclorrutas, como en las dinámicas urbanas latentes en zonas adyacentes al área objeto de estudio.

Lo anterior con el fin de conocer e interpretar realidades, lógicas y comportamientos que puedan presentarse a lo largo del trazado de las ciclorrutas en este sector del centro de Bogotá, para así poder determinar aciertos y desaciertos en la concepción y funcionamiento del sistema.

Algunos de los parámetros de observación que se propusieron en el marco de la visita in situ, abarcaron temas concernientes al diseño del espacio público, estado de las vías conexas a la ciclorruta, señalización para el tránsito de las bicicletas, lógica planteada para los recorridos, continuidad y conectividad del trazado de la ciclorruta, percepción de seguridad, dinámicas urbanas, y por último, la invasión del espacio público. (Ver Anexo 5. Fotos. Recorrido por las ciclorrutas de la zona de estudio)

A continuación se aprecia la zona de estudio sobre el plano presentado por el IDU, en donde se pueden identificar unas vías que contienen ciclorrutas, esto es en la Calle 23, Cra 12, la Avenida Jimenez, y unos tramos de la Cra 3, Cra 10 y Calle 9 y asimismo se denota el Punto de Encuentro Las Aguas.

Plano 7. Plano de ciclorrutas en el centro de Bogotá.



Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Tema de búsqueda: (Ciclorrutas). Consulta electrónica.

En primer lugar se debe indicar que al contrastar el plano con lo construido, se identificó que sobre el Eje Ambiental no se encuentra la infraestructura, equipamientos o señalización que demuestre que efectivamente existe una ciclorruta sobre el espacio público.

Dentro de lo que se podría determinar como falencias apreciadas en el recorrido realizado se encuentran: el recurrente deterioro en la carpeta asfáltica del trazado, el evidente mal estado de los cruces, daños en espacio público conexas a la ciclorruta, tabletas, adoquines y ladrillos rotos o levantados, diezmado mobiliario urbano de soporte, importante número de arcos/bolardo en precarias condiciones, frecuente ausencia de tapas en cajas de inspección cónica de empresas de servicios públicos, carencia de cicloparqueaderos y lo que podría catalogarse como una

desacertada conexión entre el trazado existente y el único cicloparqueadero ubicado en el sector de Las Aguas.

De otra parte, la invasión del espacio público y la invasión de los carriles de uso exclusivo para bicicletas, esta última situación en algunos casos provocada por la manera en que se desarrolló dicha calzada, a veces sin medir siquiera el limitado espacio que se proponía para transeúntes o inexactitudes como en las ondulaciones pronunciadas, deprimidos y desniveles, dificultan en gran medida el uso constante y nutrido de las ciclorrutas. Es por lo anterior que se determinó la imperiosa necesidad de ahondar en la labor de la recuperación del espacio público, claro, pero también en replantear de cierta manera, la forma en que se propuso desarrollar el trazado de las ciclorrutas en el área de estudio.

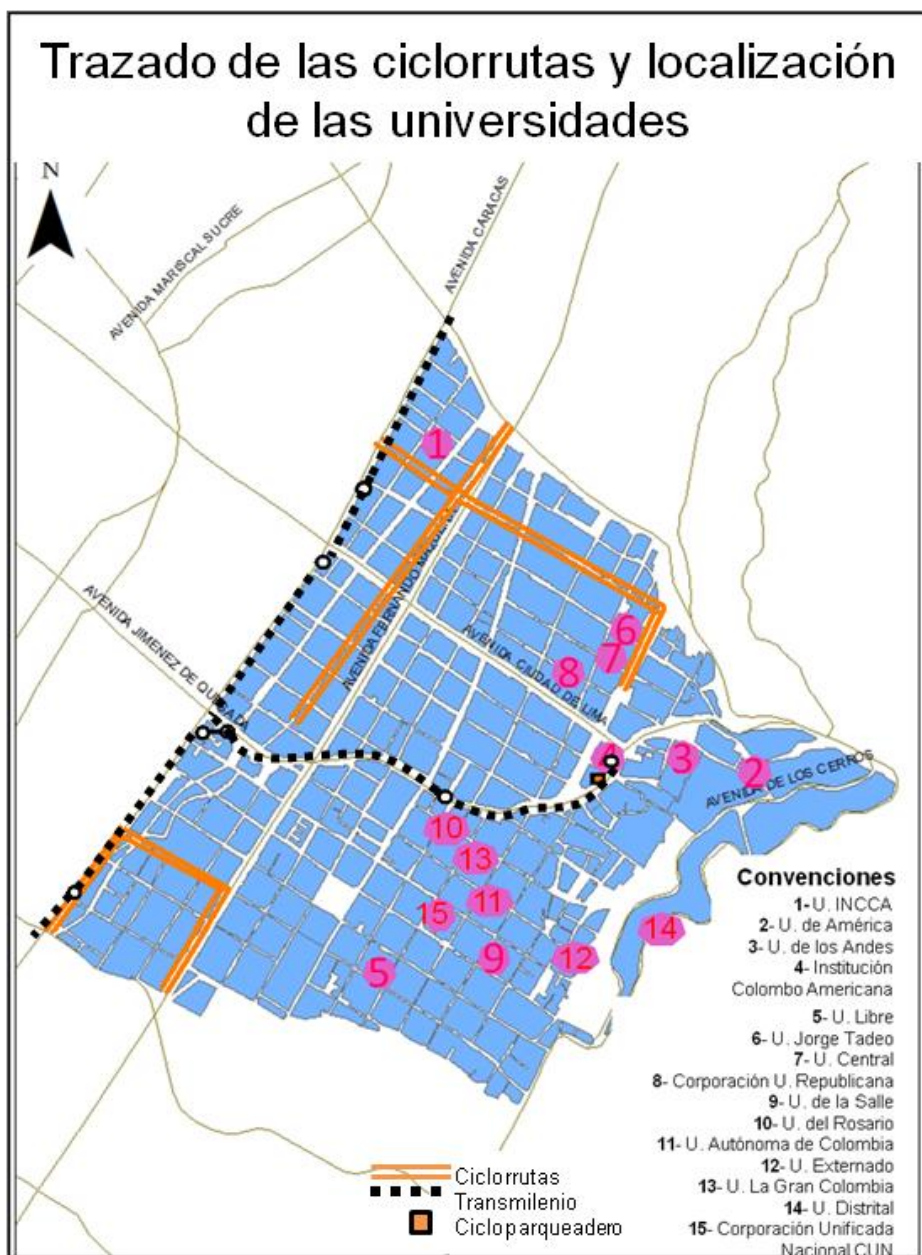
En cuanto a lo provechoso que podría ser consolidar las lógicas de sinergia o de catálisis que circundan en lo deseado del sistema, es relevante indicar lo que pareciere ser un error craso, pues en términos de continuidad y conectividad, las limitaciones abundan y dificultan el óptimo uso de las ciclorrutas. Por ejemplo se observó que al finalizar algunos tramos de ciclorruta sobre no existe continuidad con otro eje vial ni conexión con otros modos, generando rutas disgregadas y sin propósito claro.

Esta situación se observa en la carrera 12, siendo este un trazado que reviste fundamental importancia pues se aprovisiona y teje a manera de bisagra, el entramado compuesto por la calle 23 que aporta usuarios originados desde el occidente y el oriente de la ciudad, así como la carrera 13 que a su vez participa con los ciclistas que desde el norte se dirigen al centro, haciendo de ésta, una espina dorsal para el sistema de ciclorrutas en el centro de Bogotá y que por ende debiera propender por fijar una efectiva articulación con otros modos de transporte como puede ser el Transmilenio, a su paso por la Avenida Jiménez.

Con el siguiente plano se puede deducir que las rutas no son útiles para las facilidades de desplazamientos de quienes desean ir a las universidades localizadas en el centro de Bogotá. De acuerdo con la demanda de posibles usuarios y considerando la ubicación de universidades generadoras de gran parte de los viajes de la población

flotante diaria, se encuentra que no hay conexión de las ciclorrutas con estas instalaciones, ni con el sistema de transporte Transmilenio, tal como se puede ver a continuación:

Plano 8. Trazado de las ciclorrutas y localización de las universidades.



Fuente: Plano elaborado por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Tema de búsqueda: (Mapa de Bogotá). Consulta electrónica.

Es importante resaltar que durante los recorridos realizados al área de estudio se pudo observar un número sustancial de usuarios de las ciclorrutas pese a las diferentes dificultades ya descritas, quienes aprovechan las bondades de este medio de transporte, principalmente para desplazarse a sus diferentes lugares de trabajo, estudio, o realizan a través de los no motorizados su actividad laboral y de sustento. Sin embargo, es un volumen mínimo al tener en cuenta la cantidad de población que se mueve en el centro.

En la actualidad, y según lo que se observó durante el recorrido realizado, la apatía de la ciudadanía y cierto desdén por las ciclorrutas del centro de Bogotá, las hacen casi imperceptibles, en este punto se puede plantear la ausencia de ciertos parámetros fijados para el funcionamiento de éstas. En algunos casos pareciera una mixtura entre bici sendas, carriles para bicicletas y/o peatones y ciclorrutas, perdiendo así legibilidad y en frustrante medida el carácter integral ordenador del territorio que se presupone.

Ahora bien, en términos de percepción de inseguridad del sector, ambiente adyacente y dinámicas urbanas latentes, es preciso señalar que luego del recorrido realizado queda la sensación de que existen perímetros vetados en la ciclorruta, que el ostensible deterioro físico y social producen desconfianza y temor por aprovechar ese espacio, aunque cabe aclarar que esta aseveración puede estar infundida por percepción, sin embargo es una barrera que desmotiva y poco atrae a nuevos usuarios de las ciclorrutas.

De otra parte, el impacto producto de las diferentes dinámicas que en el centro de Bogotá convergen, obstaculiza en buena medida el óptimo desarrollo de las ciclorrutas, se sabe que éste sector es la porción de ciudad en donde por tradición se dan cita las diferentes actividades comerciales, financieras y de servicios que a su vez conciben un sin número de situaciones beneficiosas para el real desarrollo de la ciudad, pero que también dan lugar a otras hondamente alteradoras del orden, como pueden ser aquellas ligadas a la informalidad, la invasión del espacio público y conformación de escenarios y realidades para el delito.

El deterioro, sumado a lo que pareciera ser la ausencia de mantenimiento a las ciclorrutas, son una característica recurrente entre los aspectos que denotan el estado actual de estas, y que sin lugar a duda, se convierte en catalizador de factores que componen los contra a la hora de contemplar la posibilidad de hacer uso de la bicicleta como medio de transporte en el centro de Bogotá.

Estamos hablando entonces de la necesidad urgente de un sistema con un alcance efectivo y permanente, que logre ofertar a los actuales y futuros usuarios de las ciclorrutas en el centro de Bogotá, un espacio cómodo pero a la vez seguro y rápido, concebido en medio de la activación del dialogo propositivo, está visto que existe un buen número de grupos colectivos dedicados a la investigación y la promoción de la bicicleta en Bogotá, y un esfuerzo sistémico por la consecución de una estrategia sostenible, capaz de generar responsabilidad común, autorregulación y claro está, sentido de pertenencia, de otra manera complejizaría la legitimidad de la planeación.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como se planteó en el primer capítulo, la degradación en el centro se da en términos de contaminación (ambiental, visual, auditiva), invasión de espacio público, deterioro del patrimonio, problemas de movilidad y accesibilidad. Asimismo, permitir el deterioro de las áreas centrales incide en segregación y divisiones sociales, creando sentimientos de desconfianza e inseguridad. Generalmente estos sentimientos traen como consecuencia que las personas no generen sentido de pertenencia por los espacios públicos de su entorno, y al no usarlos se deterioran pues no hay quien abogue por ellos.

No obstante, las actuales condiciones del centro y en particular del entorno inmediato a las universidades tiene potenciales reales en términos de la población que atrae, en la riqueza ambiental ofrecida por los cerros orientales y con un diseño como el Eje Ambiental, con un patrimonio construido muy importante, además de las dinámicas cotidianas que en él se dan. Después de analizar estas condiciones se denota que las alternativas para revitalizarlo van más allá de la propia cuestión de infraestructura, que no se requiere de grandes inversiones por parte del sector público y/o privado, sino que depende en gran parte de un proceso de gestión, de una instancia que procure coordinar y conciliar los distintos esfuerzos, de identificar los múltiples recursos, elementos y potenciales que se concentran en esta zona para obtener los mayores beneficios posibles.

Al centrarse en el asunto de la movilidad se da cuenta de un tema complejo, pues el aumento del tráfico motorizado implica la principal fuente de contaminación atmosférica y de los mayores impactos por ruido, así como genera la ocupación de la mayor parte del espacio común, lo que trae como consecuencia una reducción en espacios para la circulación y movilidad peatonal y en las oportunidades para el tráfico no-motorizado, “seis bicicletas ocupan el espacio callejero de un auto”⁹⁸, y

⁹⁸ Ver Suero, Diego. “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”. p.3. Documento electrónico

además demanda altos gastos de las administraciones en inversiones para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial.

Para enfrentar esta situación presente en el centro se exigen intervenciones que revitalicen sus barrios y permitan suplir las nuevas necesidades, esto implica impulsar el aumento de la oferta habitacional, cambios sustanciales en el espacio público, en las redes de servicios públicos, en las vías, entre otros aspectos, siempre teniendo en cuenta el carácter especial de centro histórico que conlleva esta zona.

Es por esto que se consideró importante e interesante resaltar el papel de un medio de transporte no motorizado como una alternativa que sopesa parte de las problemáticas ya nombradas. El uso de la bicicleta junto con la red de ciclorrutas, no sólo puede ser una solución para mejorar la movilidad, sino que se debe abordar como un medio para lograr una movilidad urbana sostenible y así procurar la revitalización de una zona.

En ese sentido, las intervenciones que se hacen de manera integral en el territorio, no sólo mejoran el aspecto físico, haciéndolo más atractivo, pues paralelamente se convierte en un espacio más dinámico, incidiendo en la configuración social al componer espacios accesibles a todos, más amables con el medio ambiente, cambian la percepción de los ciudadanos por lo que atrae más población evitando el aislamiento y el sentimiento de inseguridad, cambiando ciertos comportamientos que se dan en el espacio público y generando sentido de pertenencia tanto de los espacios colectivos.

Sin embargo, para que un proyecto sea sostenible debe ir acompañado de una óptima gestión, pensado a largo plazo, garantizando la continuidad de su ejecución. Ésta es una de las debilidades más notorias en el proyecto de las ciclorrutas, pues en la investigación se apreció como la implantación arrancó con fuerza, por medio del PMC se establecieron todas las condiciones, etapas y estrategias necesarias para su desarrollo y el POT se fundó bajo estos preceptos, pero con el tiempo cada administración fue relegando el proyecto hasta el punto que se redujo en más del 50% el número de kilómetros de ciclorrutas construidas por periodos administrativos y se dejó de lado el mantenimiento de las ya construidas. A

su vez se encuentra una gran falencia en términos de cantidad y calidad de mobiliario y equipamientos urbanos de soporte a las ciclorrutas. Esto se apreció en el trabajo de campo y en los resultados de la encuesta, pues solamente el 3% de los encuestados lo calificó como “bueno”. Estas consideraciones también la exponen algunos expertos,

“Cuando se creó la infraestructura no se pensó en la seguridad del ciclista. Los cruces son inseguros, no existen parqueaderos, solo pocas estaciones de Transmilenio los tienen y en muchos tramos no hay rampas de ascenso y descenso”⁹⁹

Es por esto que surge como primera recomendación que el proyecto de las ciclorrutas sea un proyecto de ciudad, y no de gobernantes, éste debe ser consistente a lo largo de los años para que atraiga adeptos y genere beneficios cada vez mayores. Asimismo, el proyecto demanda una coordinación interinstitucional entre el IDU, la EAAB y el IDRD para que la construcción de las ciclorrutas no se siga haciendo de manera segregada y por lo tanto se dificulten las intervenciones y la generación de información en términos de la cantidad de km, del estado de ellas, de un mapa que contemple las rutas reales que se encuentran a lo largo de la ciudad y de las campañas de promoción que se han dado.

A pesar de esto, no se puede negar que la construcción de ciclorrutas se puede considerar como un proyecto urbano que ha hecho parte fundamental en la transformación urbanística de la ciudad. Sin embargo, intervenciones físicas como éstas no generan impactos tan trascendentales para la ciudad si no están acompañas de una promoción efectiva, un trabajo conjunto con la ciudadanía para la toma de decisiones y para transformar la mentalidad colectiva y, tal vez, así sí se lograría la demanda prevista en el PMC. El imaginario de las personas puede llegar a ser uno de los principales limitantes para promover nuevas costumbres, como en este caso, destinar la bicicleta como el medio de transporte cotidiano, ya que muchas veces temas como la inseguridad, el género, el clima son las principales excusas para no usarla.

⁹⁹ Ver El Tiempo. Tema de búsqueda: (Bogotá aún no está pensada para movilizarse en bici). Consulta electrónica.

Por esta razón, como segunda instancia, se deben destacar las iniciativas ciudadanas como los ciclopaseos y caravanas a las universidades, que involucran a distintos grupos sociales para desmitificar pensamientos alrededor de este medio a través de la experiencia, además permiten conocer distintas rutas para desplazarse en bicicleta por la ciudad y a su vez promueven la cultura ciudadana en los ciclistas.¹⁰⁰ Desde la gestión se podría potencializar y unir los esfuerzos de los distintos actores que convergen en el proyecto, es decir, generar alianzas entre los entes ya nombrados con las universidades, los estudiantes y demás actores privados que de alguna forma estarían involucrados e interesados.

Ahora bien, con la investigación y la encuesta, a pesar de las debilidades que se encontraron, se puede deducir que existe un potencial de usuarios importante, asociado a la población flotante que generan las universidades, pues la percepción de los estudiantes frente a la bicicleta demuestra que existe un gran interés por fortalecer el uso de éste medio, sin embargo hace falta apoyo por parte de las instituciones y hay una escasez de opciones de complementariedad con otros medios de transporte, especialmente Transmilenio. A partir de un conjunto de incentivos y regulaciones se podría tener mayor éxito, pues no cabe duda que las universidades deben tener especial interés en revitalizar su entorno inmediato al igual que la ciudad por procurar su centro histórico, como anteriormente se aclaró, por medio de las ventajas de accesibilidad, mínimo impacto ambiental, económico y al patrimonio, y las amplias posibilidades de integración social y de mejoramiento sobre el espacio público que puede generar la masificación de este medio y su infraestructura.

Para optimizar esta estrategia de revitalización por medio de la promoción de la movilidad urbana sostenible en una zona como el centro, se pueden sumar iniciativas que se han dado en países europeos como por ejemplo la Zona 30, la cual consiste en

una alternativa de pacificación del tráfico, en donde la velocidad máxima permitida es de 30 km/h, la acera y la calzada están situadas a distinto nivel para dar mayor protección al peatón, contiene señalización específica que indica la zona de entrada y salida a la zona... y

¹⁰⁰ Comparar Vergara, Andres. “Tertulia del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU: Miradas de los biciusuarios frente al Plan de Desarrollo Distrital”, (28 de junio de 2012).

acompañada de participación ciudadana permite la recuperación del espacio público como lugar de encuentro social.¹⁰¹

De esta forma, en un centro histórico que a su vez es comercial, estudiantil y administrativo, las estrategias de movilidad deben apuntar a la convivencia entre los distintos medios de transporte que en él convergen, privilegiando, sin lugar a dudas, a los peatones y al transporte no motorizado, como se señala en la normatividad colombiana sobre planificación urbana sostenible.¹⁰²

En ese sentido, desde la gestión urbana se hace un llamado al sector público a entender el tema de la movilidad desde una perspectiva integral, desde el ámbito social, las conductas, los imaginarios y la cultura ciudadana, hasta la complejidad del espacio público, y no abordarlo exclusivamente como un problema de infraestructura. Y por otro lado, es importante hacerle un reconocimiento al liderazgo que, junto a los colectivos de usuarios, están materializando iniciativas tales como el alquiler de bicicletas públicas en el centro, la donación de bicicletas a personas en situación de vulnerabilidad y los programas en “bici al colegio” y en “bici al trabajo”. Las administraciones deben considerar la importancia de continuar promoviendo estrategias integrales, comenzando por entender y promocionar los beneficios y conocer los obstáculos para sobrellevarlos, igualmente sumando todos estos esfuerzos que se están dando desde iniciativas ciudadanas, privadas y públicas a partir de una gestión institucional coordinada y organizada.

¹⁰¹ Ver Fundación RACC. “Criterios de movilidad: Zona 30”, 2007. pp.9-11. Documento electrónico.

¹⁰² Comparar Congreso de la República. “Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.” Artículo 1, (31 de julio de 2006).

BIBLIOGRAFÍA

Lozano, Fabio (et al). *Centro de Bogotá. Realidades e imaginarios*. Bogotá: Editorial Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2008.

Martin, Gerard y Ceballos, Miguel. *Bogotá: anatomía de una transformación. Políticas de seguridad ciudadana 1995-2003*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2004.

Montezuma, Ricardo y Jiménez, Alex. *Ciudad y movilidad del Siglo XXI, retos e innovaciones*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2009.

Ramírez, Patricia y Borja, Jordi. *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*. México: Facultad latinoamericana de Ciencias Sociales-FLACSO, 2003.

Rojas, Eduardo *Volver al Centro. Recuperación de áreas urbanas centrales*. Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo, 2004.

Delgado, Pilar; Cardenas, Andres y Garcia, Jon. *Espacio público y derecho a la ciudad. La política de espacio público físico y la venta de informal en Bogotá*. Bogotá: Fundación Cultural Javeriana de Artes Gráficas, 2008. Documento electrónico.

Artículos en publicaciones periódicas académicas

Alfonso, William. “El concepto de hábitat en medios urbanos: Una transición del pensamiento urbano del Siglo XX”. *Revista Traza*. Unisalle. Vol. 2 (2010): 24 -53
Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:
<http://revistas.lasalle.edu.co/index.php/tr/article/view/406>

García-Bellido, Javier. “Propuesta para la Configuración de una Teoría General de la Gestión Urbanística” *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias*

Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 196 (1 de septiembre de 2005):1-2. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-196.htm>

Hurtado, Adriana. “Portales de Transmilenio revitalización de espacios e integración social urbana en Bogotá”. *EGOB. Revista de asuntos públicos*. Universidad de los Andes. No. 3 (2009): 39-43. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:
http://ediciones.uniandes.edu.co/index.php?Itemid=83&option=com_zoo&view=item&category_id=0&item_id=1679

Jaramillo, Samuel. “Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá”. *CEDE*, Facultad de Economía Universidad de los Andes. No 2006-40, (2006): 1-40. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:
http://economia.uniandes.edu.co/investigaciones_y_publicaciones/CEDE/Publicaciones/documentos_cede/2006/reflexiones_sobre_las_politicas_de_recuperacion_de_l_centro_y_del_centro_historico_de_bogota

Rivera Reyes, Gabriel. “Una década de gestión del espacio público en Bogotá, apreciaciones desde la perspectiva de las políticas públicas”. *Revista de Estudios Sociales*, Universidad de los Andes. N° 12, (2002): 90-97. Consulta realizada en abril de 2012. Disponible en la página web:
<http://res.uniandes.edu.co/view.php/509/view.php>

Otros documentos

Acero, Jesús. “Los sistemas de bicicleta pública vistos desde la relación servicio – producto. Estudio de caso: El programa de bicicletas bicirrun de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá”, Tesis para Magister en Medio Ambiente y

Desarrollo, Universidad Nacional de Colombia, 2011. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/6547/1/696651.2011.pdf>

Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto Distrital 190 de 2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”, (22 de junio de 2004). Consulta realizada en Abril de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>

_____. “Decreto 295 de 1995, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1995 - 1998 - Formar Ciudad”, (1 de junio de 1995). Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=2393>

_____. “Decreto 440 de 2001, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2001 – 2004 -BOGOTA para VIVIR todos del mismo lado”, (1 de junio de 2001). Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3787>

_____. “Decreto 619 de 2000, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital”, (Julio 28 de 2000). Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3769#0>

_____. “Decreto 492 de 2007, por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro -PZCB- y las Fichas Normativas para las -UPZ- 91 Sagrado Corazón, 92 La Macarena, 93 Las Nieves,

94 La Candelaria, 95 Las Cruces y 101 Teusaquillo.” (Octubre 26 de 2007)
Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=27312>

_____. Tema de búsqueda: (Punto de encuentro Aguas), 2011. Consulta realizada en Abril de 2012. Disponible en la página web:
http://www.bogota.gov.co/mad/info_sitio.php?id_sitio=95657

Alcaldía Mayor de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. “I Informe etapa de diagnóstico del Plan Maestro de Ciclo rutas”. Bogotá, 1998. Documento electrónico.

_____. “Formulación del Plan Maestro de ciclo rutas, III Informe”. Bogotá, 1998. Documento electrónico.

“Bogotá aún no está pensada para movilizarse en bici”. El Tiempo, (noviembre de 2012).
Consulta realizada en diciembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://m.eltiempo.com/colombia/bogota/arranca-la-semana-de-la-bicicleta/12371523>

Cámara de Comercio de Bogotá. “*Manual de políticas amables con la bicicleta*”. Bogotá, 2010. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
www.ccb.org.co/documentos/6865_manual_bicicletas_p2.pdf

_____. “Avances y Retos de la Gestión Pública Ordenamiento Territorial, Renovación Urbana y Espacio Público”. Bogotá, 2010. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
http://www.ccb.org.co/documentos/7512_2observatoriogestionurbana.pdf

_____. “Informe movilidad en bicicleta en Bogotá”. Bogotá, 2009. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf

Comisión de las Comunidades Europeas. “Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”, 2007. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web:

http://eurlex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2007&nu_doc=551

Congreso De La República. “Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”, (31 de julio de 2006). Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2006/ley_1083_2006.html

Concejo de Bogotá. “Acuerdo 6 de 1998. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 - 2001 –Por la Bogotá que queremos”, (Mayo 30 de 1998). Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=535>

Concejo de Bogotá. “Acuerdo 79 de 2003. Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C.”, 2002. Consulta realizada en Marzo de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6671>

Dávila, Mónica y Vergara, Andrés. “Instituto de Desarrollo Urbano – IDU: Miradas de los biciusuarios frente al Plan de Desarrollo Distrital”, (28 de junio de 2012). Notas de la ponencia.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. Tema de búsqueda: (Indicadores demográficos y tablas abreviadas de mortalidad nacionales y

departamentales 1985 – 2005), 2005. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
http://www.dane.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=238&Itemid=121

Fundación RACC. “Criterios de movilidad en zonas urbanas: el primer paso hacia una movilidad racional”. España, 2007. Consulta realizada en Marzo de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.racc.es/externos/fundacion/Public.pdf>

_____. “Criterios de movilidad: Zona 30”. España, 2007. Consulta realizada en Marzo de 2012. Disponible en la página web:
http://www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_zonas_30_ok_jzq_132e1b4c.pdf

Google Maps, Tema de búsqueda: (Bogotá). Consulta realizada en enero de 2013, disponible en la página web:
<https://maps.google.com>

Instituto de Desarrollo Urbano. “Plan Maestro de ciclorrutas – Manual de diseño”. Bogotá, 1998. Consulta realizada en Mayo de 2012. Disponible en la página web:
<http://movilidadurbana.files.wordpress.com/2007/10/manual-de-diseno-de-ciclorutas.pdf>

_____. Tema de búsqueda: (Ciclorrutas), 2012. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
http://www.idu.gov.co/web/guest/espacio_ciclo_plan

Mesa Ciudades y territorio. “Movilidad urbana: Mitigadora de la segregación socio-residencial y potenciadora del empleo productivo de Bienes y Servicios”. Facultad

de Arquitectura de la Universidad de la República de Uruguay, 2004. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

http://agenda.montevideo.gub.uy/sites/agenda.montevideo.gub.uy/files/proyecto/archivos/Plan_de_movilidad.pdf

Pardo, María Fabiola. “Territorialidades cívicas: espacio público y cultura urbana en Bogotá, Colombia”. Edición Universidad de Leiden. Países Bajos, 2007. Documento electrónico.

Peñalosa, Enrique. “El papel del transporte en la política de desarrollo urbano”, 2002. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.sutp.org/index.php?download=196:1a-udp-es&lang=en>

Poder Público- Rama Legislativa. “Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, (agosto 6 de 2002).

Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

Rogat, Jorge. “Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América Latina”, 2009. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

http://www.unep.org/transport/PDFs/public_transport/NMT_PlanificacionImplementacion.PDF

Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. “Diagnóstico de las condiciones sociales, económicas y culturales de la localidad de: Santa Fe”, 2009. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Localidad_Martires-Santafe/Diagnostico_Social_Cultural_SantaFe-Sec_Cultura-2009.pdf

_____. Tema de búsqueda: (Programas recreación), 2012. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/portal/node/112>

Secretaria de Hacienda. “Recorriendo Santa Fe: diagnostico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá”, 2004. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:
http://impuestos.shd.gov.co/portal/page/portal/portal_internet_sdh/publicaciones/Est_fis_pub/localidades_est_pub/RECORRIENDO_SANTA_FE.pdf

Secretaria Distrital de Planeación. “Documento Técnico de Soporte. Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”. 2000. Documento electrónico.

_____. “Primer informe. Informe económico. Consultoría para el DAPD sobre el Plan Centro”. Bogotá, 2004. Documento electrónico.

_____. “Conociendo la localidad de Santa Fe: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”. Bogotá, 2009. Documento electrónico.

_____. “Conociendo la localidad de La Candelaria: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”. Bogotá, 2009. Documento electrónico.

_____. “Documento Técnico de Soporte- Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”. 2011. Consulta realizada en octubre de 2012. Disponible en la página web:
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT/QueEs/DTS.pdf>

_____. Tema de búsqueda: (Unidades de Planeamiento Zonal). Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/upz/enprocesoderevision/QueEs>

Secretaría de Transito y Transporte. “Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.” Bogotá, 2006. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/07-InfraestructuraVial.pdf

Suero, Diego. “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”, 2006. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

http://guaica.uniandes.edu.co:5050/dspace/bitstream/1992/849/3/Paper_Investig_Diego_Suero.pdf

UN-HABITAT, “Best practices of social sustainability in historic district”, 2006. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2604>

Universidad de los Andes. “La bicicleta ‘voló’ en la ‘Carrera de modos 2010’”, 2010. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en la página web:

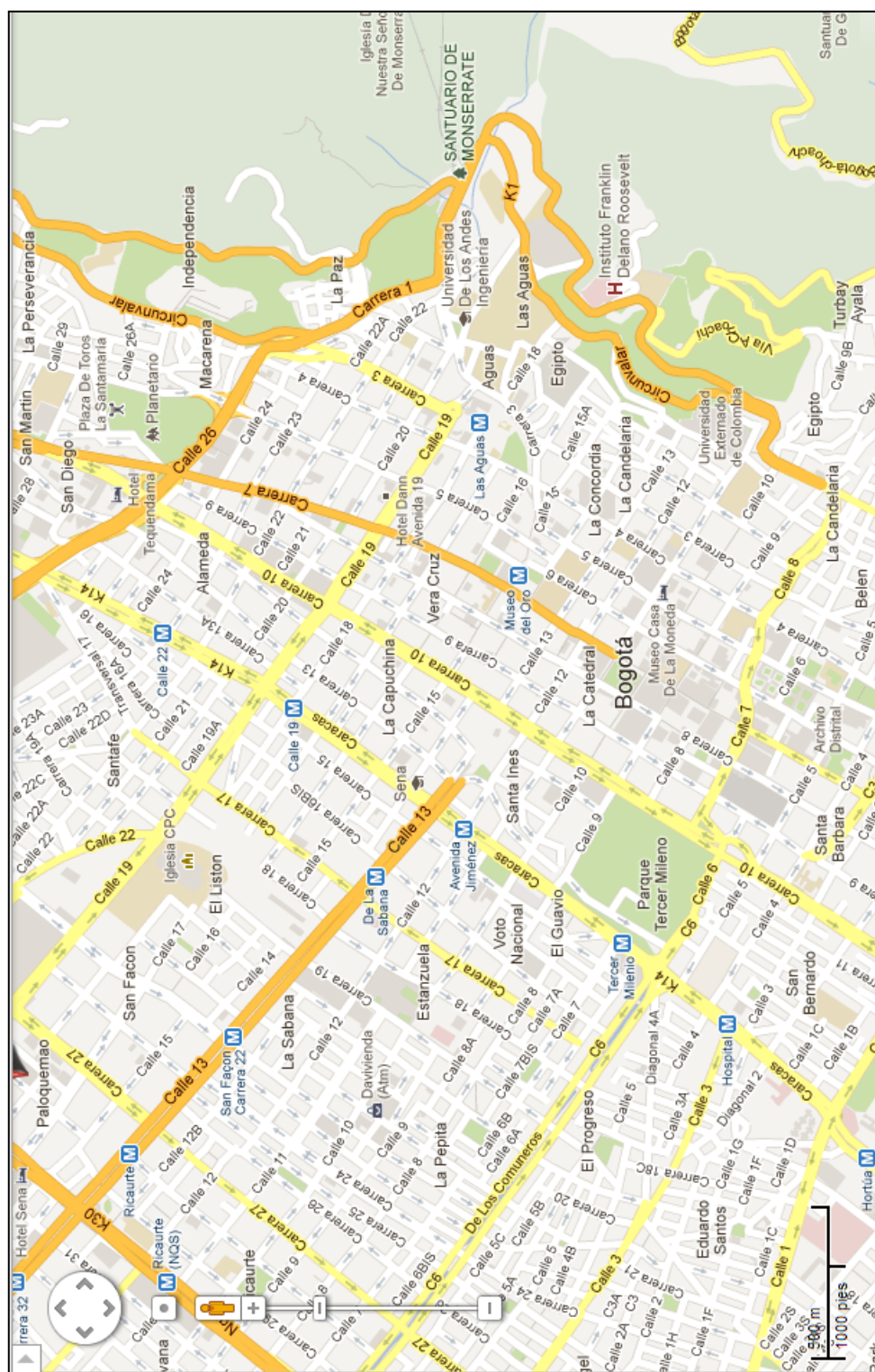
<http://www.uniandes.edu.co/component/content/article/219-carrera-de-modos>

Yauhaur, Ivette. “Monografía: La formulación de políticas públicas de ciclorutas y espacios peatonales entre 1995 y 2007 en Bogotá, discurso o alternativa de movilidad en la ciudad?”. Monografía de grado, Universidad del Rosario, 2010. Documento electrónico.

Entrevista

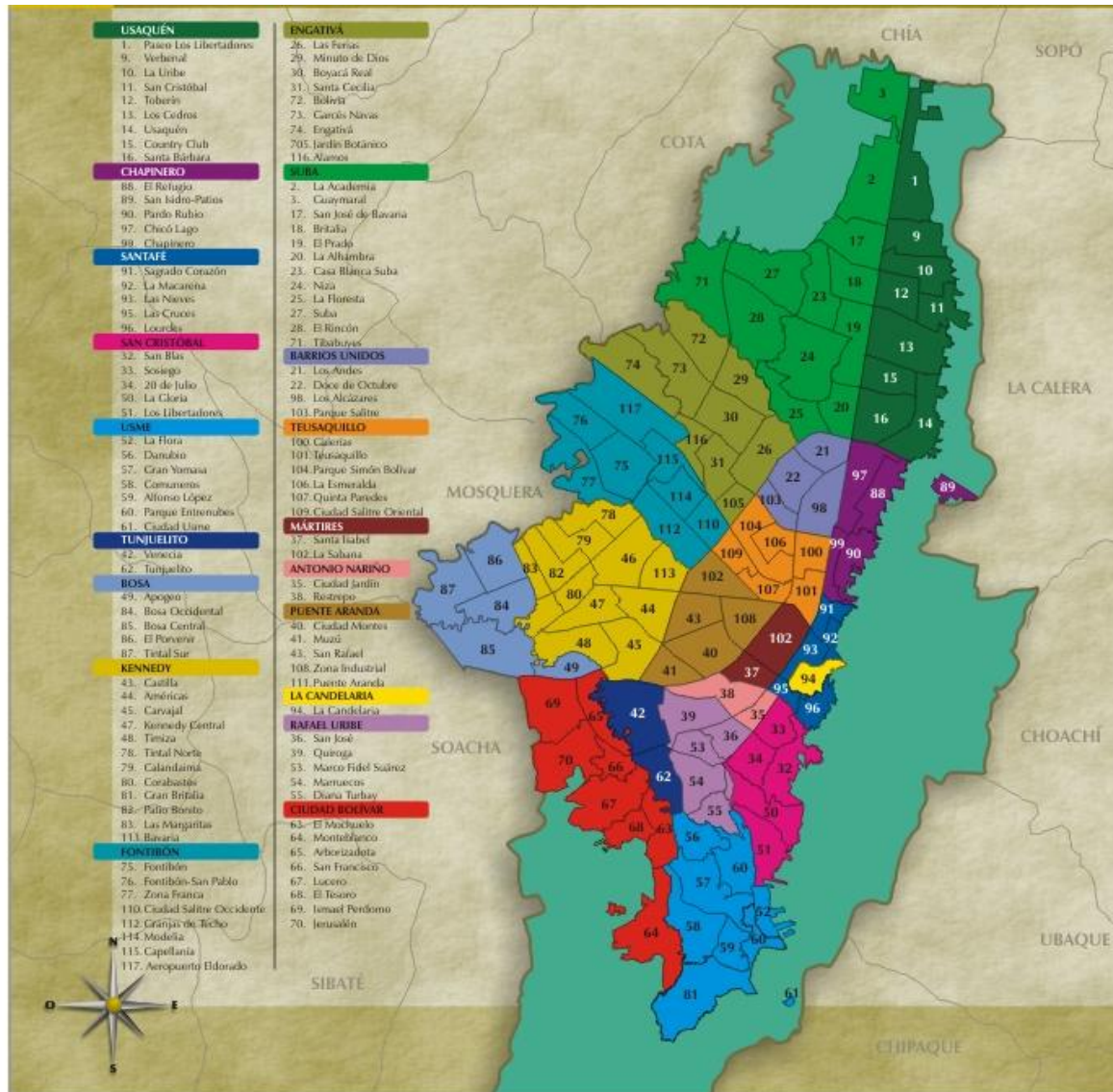
Jesús David Acero, coordinador del programa de movilidad sostenible de la Dirección
Técnica de Proyectos del IDU. Realizada en Bogotá el 14 de Julio de 2012.

Anexo 1. Plano. Vías en la zona de estudio.



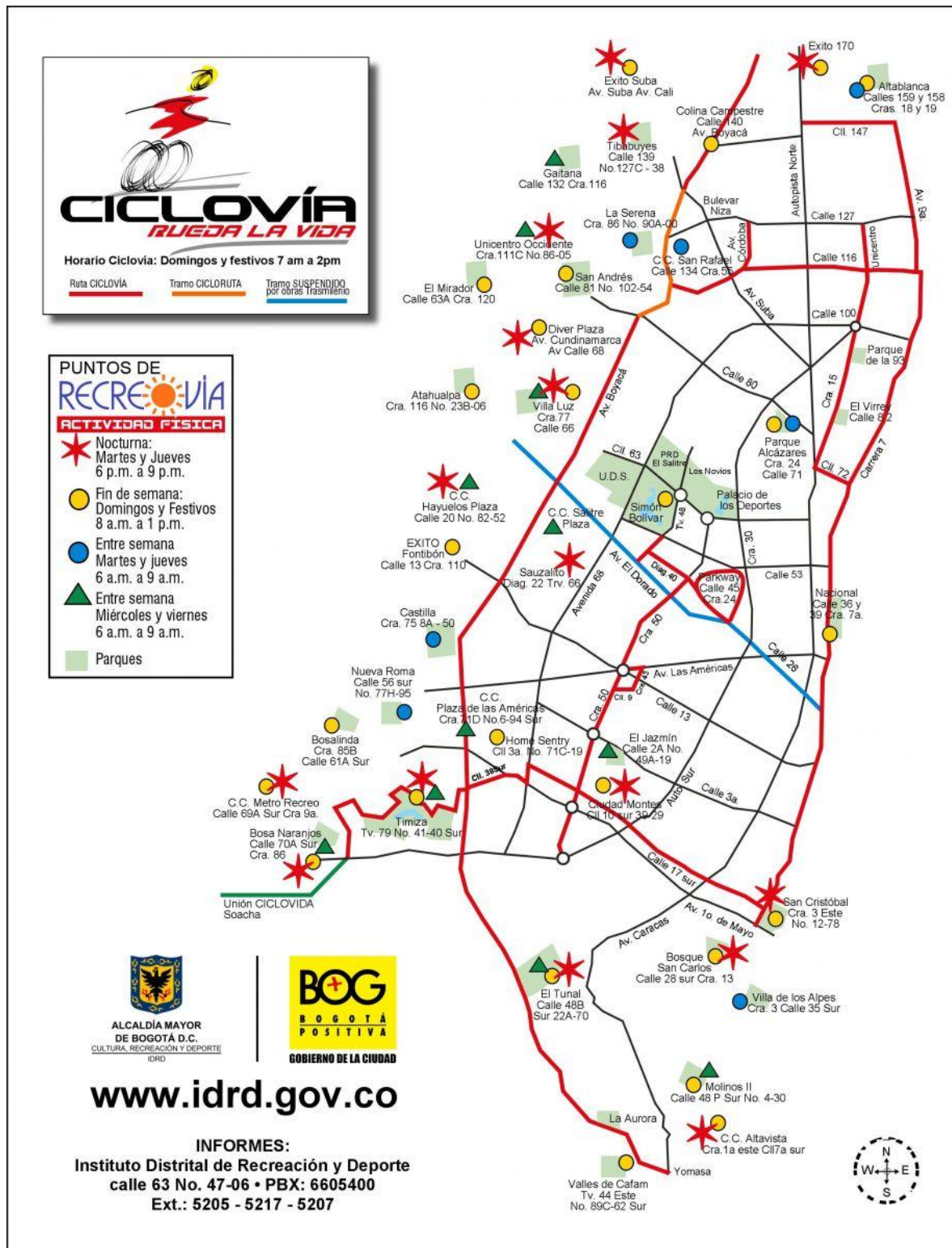
Fuente: Plano tomado de Google Maps. Tema de búsqueda: (Bogotá). Consulta electrónica.

Anexo 2. Mapa. Localidades de Bogotá y sus respectivas Unidades de Planeamiento Zonal-UPZ.



Fuente: Secretaria Distrital de Planeación. Tema de búsqueda: (Unidades de Planeamiento Zonal). Consulta electrónica.

Anexo 3. Mapa. Ciclovía de Bogotá.



Fuente: Instituto de Cultura, Recreación y Deporte. Tema de búsqueda: (Ciclovía). Consulta electrónica.

Anexo 4. Resultado de la Encuesta “Uso de la bicicleta en el centro de Bogotá”

Número de encuestas diligenciadas: 134

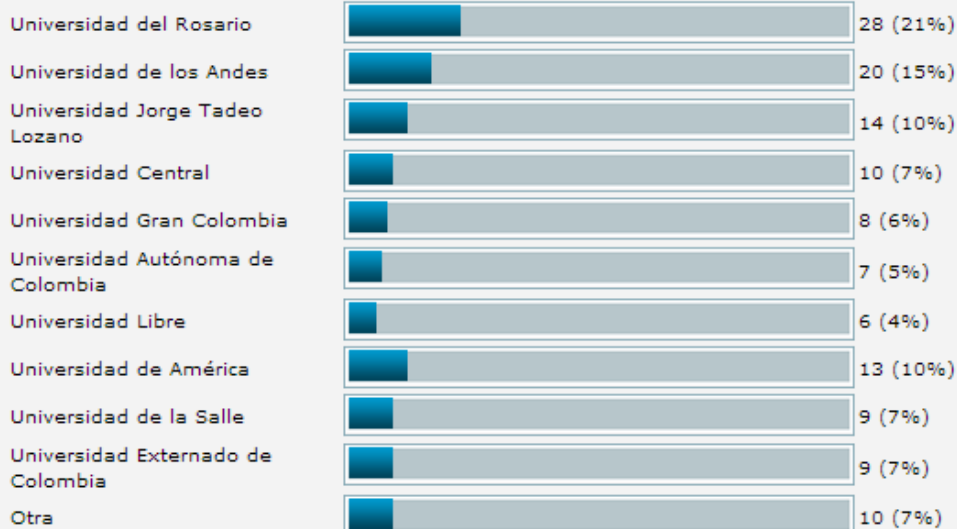
1 Género: 134/134



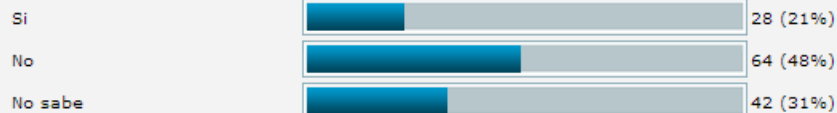
2 Es estudiante de alguna universidad con sede en el centro de Bogotá? 134/134



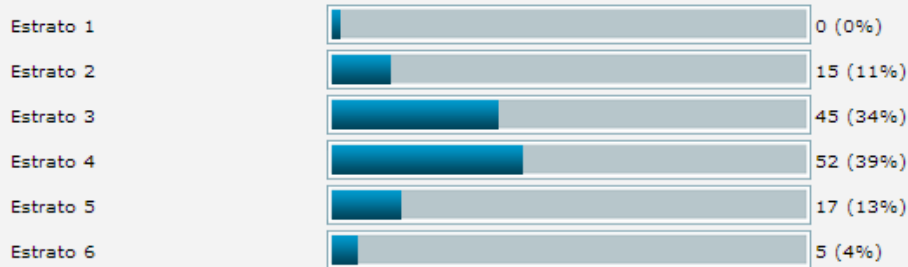
3 De cuál universidad? 134/134



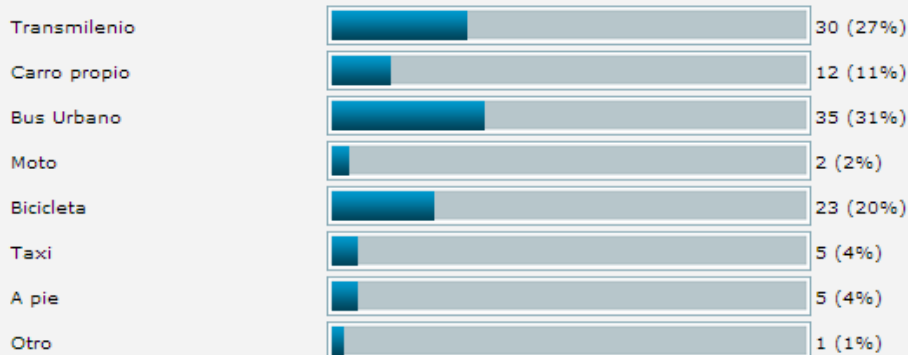
4 Su universidad tiene algún programa de promoción o incentivos para el uso de la bicicleta?



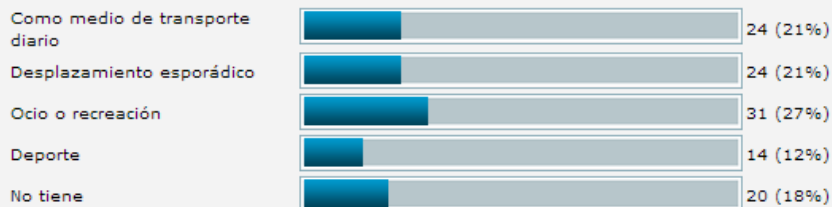
5 Su residencia está ubicada en: 134/134



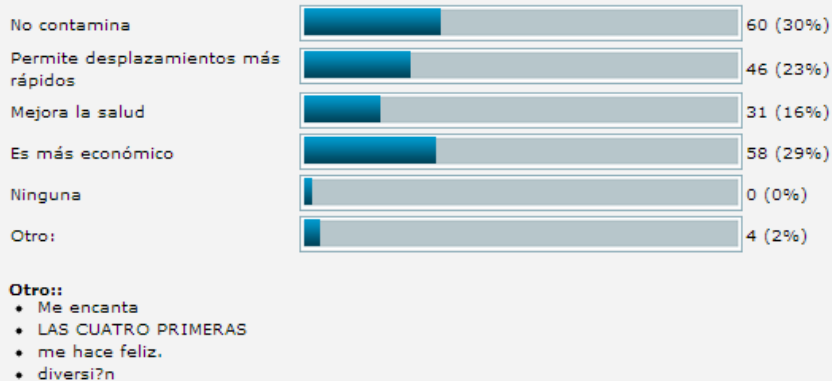
6Cuál es el medio de transporte que más emplea para desplazarse a su universidad?



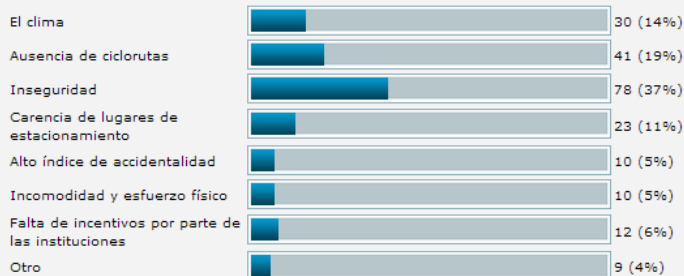
7 Para qué utiliza normalmente su bicicleta? 113/113



8 Cuáles cree que son las mayores ventajas del uso de la bicicleta como medio de transporte?



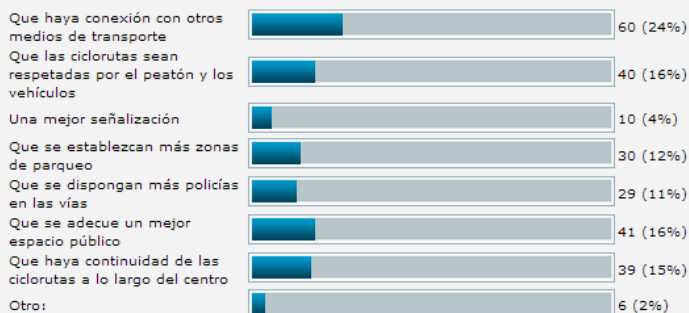
9 En su opinión, cuáles son los aspectos más relevantes por los cuales no se usa la bicicleta como medio de transporte? 213/213



Otros:

- Contaminaci?n
- La gente no tiene iniciativa
- TODAS LAS ANTERIORES
- me robaron la bicicleta
- la contaminaci?n!!!!
- La distancia
- no se usar la bicicleta
- Se piensa que la bicicleta es para pobres
- mentalidad de que el ciclismo es solo un deporte

10 Cuáles cree que son los aspectos más importantes a solucionar para que aumente el uso de la bicicleta en el centro de Bogotá? 255/255



Otros:

- Falta incentivar a los personajes, las universidades no promueven el uso de estas ni de los carros compartidos; hay que ver la Bicicleta como un transporte no alternativo.
- Que se reduzca la contaminaci?n
- Mejorar la disposici?n del la gente, es s?lo eso!!
- TODAS LAS ANTERIORES
- Que se incentive el uso por parte de las instituciones garantizando la seguridad en los parqueaderos
- seguridad

11 Según su percepción, califique los siguientes aspectos en el centro de Bogotá:

	Bueno	Regular	Malo	
Estado del espacio público	11 (10%)	52 (46%)	50 (44%)	🇨🇴
Diseño del espacio público	13 (12%)	55 (49%)	45 (40%)	🇨🇴
Continuidad y conectividad de las ciclorutas	4 (4%)	37 (33%)	72 (64%)	🇨🇴
Vías por donde pasan las ciclorutas	12 (11%)	53 (47%)	48 (42%)	🇨🇴
Mobiliario urbano de soporte a las ciclorutas	3 (3%)	44 (39%)	66 (58%)	🇨🇴
Sentido de pertenencia del espacio público	4 (4%)	25 (22%)	84 (74%)	🇨🇴
Seguridad	5 (4%)	29 (26%)	79 (70%)	🇨🇴

12 Si tiene alguna idea, proyecto o sugerencia que crea que puede aumentar el uso de la bicicleta en el centro de Bogotá por favor méncionelo:

1. Conexión con los otros medios de transporte
2. un sistema de bicicletas públicas, desde la calle 26 hasta la calle 6ta entre las carreras 13 y 1...
3. La bicicleta debe constituirse como un verdadero medio de transporte. Es necesario que el distrito cree políticas pedagogicas encaminadas a mejorar el uso de la bicicleta en los espacios de la ciudad, ademas de la necesidad que la comunidad bogotana vincule y respete a los ciclistas que se movilizan por las calles.
4. Promoverlo a través de campañas de acompañamiento a las universidades, mostrar las comparaciones economicas con el uso del Transporte publico y la bicicleta, mostrar los puntos a favor de la bicicleta como la salud, el mundo, la ecolog?a.
5. Hacer más comodo el trayecto. Eso incluye mejorar los cruces de la cicloruta con las calles. reducir la contaminación y hacer respetar el espacio p?blico, principalmente por los vendedores ambulantes.
6. Simplemente es concienciar a la gente y motivarla para que utilice la bicicleta. Ese es el principal problema, luego si se pueden atacar los problemas secundarios como los de la señalización, parqueaderos, ciclorutas, etc!!!
7. que el piso de las ciclorutas sea pintado de color VERDE, en especial los cruces con calles y carreras, para diferenciarlo claramente de las otras zonas peatonales ? de transito de motos y carros....
8. la red de universidades, como se ha planteado, pero en diferentes puntos de la ciudad, para tener acceso a la universidad por medio de la bicicleta, indudablemente la seguridad es un factor importante, cll 10ma 7ma caracas y centro internacional, entre otros son puntos complejos en este aspecto, y educacion mucha educacion a los peatones, conductores de auto y los ciclistas para respetar el espacio de cada uno.
9. garantizarle la seguridad a la gente
10. Considero que se debería realizar más ciclorutas que conecten localidades, en mi caso Engativa, con el centro de la ciudad, ya que el acceso al mismo es imposible debido a trasmilenio por la 26, que lo que hizo fue acabar con las ciclorutas.
11. Mas ciclorutas!!!
12. Mini-Estaciones (guardando distancia de 2km) en las ciclo rutas para protegerse de la lluvia.
13. Estaciones y rutas de movilidad a lo largo de las grandes calles de movilidad como la séptima, autopista, etc. Donde se realice el préstamo de ciclas de unas estación a otra para que las personas se puedan transportar en cicla por las partes más transitadas de la ciudad.
14. estaciones de alquiler de bicicletas en los alrededores del centro, con dos primeras estaciones en las entradas al centro/ Calle 24 al norte y Av 6ta al sur y una intermedia en la estación de transmilenio de Las Aguas
15. Crear campañas que le lleguen a más gente en donde se resalten los motivos por los cuales usar la bicicleta es bueno (salud, economía, medio ambiente) y que se desmitifiquen algunas concepciones como "si ando en bicicleta me roban", "es muy incómodo".. contar el punto de vista de los usuarios!!
16. Las universidades pueden incentivar el uso de la bicicleta ofreciendo beneficios a los estudiantes. Por ejemplo: descuentos en restaurantes, un 5 en la planilla de notas, servicios de salud gratuitos o más baratos. Todo esto basandose en los argumentos de conservación ambiental para contribuir a la sostenibilidad de la ciudad. Trabajar en eso puede ser un programa interesante de responsabilidad social.
17. aunque no hayan vías destinadas al uso de la bicicleta, un plan que asegure seguridad incentivaria el uso de bicicletas y ese seria un primer paso para crear nuevas rutas de acuerdo a la demanda.....peor considero que el problema principal es seguridad y cubriendo ese aspecto se pueden ver avances a futuro
18. Cambiar la forma de que la gente ve la bicicleta, que la bicicleta no es significado de que no le alcanza para el bus o para el carro. En si cambiar la mentalidad de la gente. Trabajar con las alcadias locales para incentivar el uso de la bicicleta para mejora la congestión vehicular de la ciudad.
19. -Más ciclorutas, mejor conectadas -Des-estimular el uso del vehículo particular -Estímulos institucionales (empresas, universidades) -Estacionamiento gratuito/bajo costo -Cultura ciudadana (pertenencia y respeto espacio público)y autoridad para reforzarla
20. prestamos de ciclas en algunos establecimientos
21. 1. peatonalizar más vías. 2. en vías vehiculares estrechas no poner las ciclorutas sobre el andén como es el caso de la Calle 22, sino sobre la calzada vehicular. As? los peatones tienen un mayor espacio para transitar sin incomodar a los ciclistas y la menor sección vial disminuye la velocidad de los carros. 3. El uso obligatorio del casco desmotiva el uso de la bicicleta. Aunque ?últimamente la policía no le pone cuidado al asunto, es necesario que la ley establezca el casco como opcional. (Antes de que se esgriman todas las supuestas ventajas del casco, se debería estudiar la legislación de Holanda en este tema, donde es opcional.)

22. La creación de políticas y pedagogías para todos los ciudadanos, con el fin de comprender el respeto por el espacio público.
23. .
24. Bicicleta públicas que se puedan alquilar
25. préstamo de ciclas, alquiler para estudiantes
26. Rutas que unan transmi con otras vías
27. Campañas de educación
28. Más apoyo desde el distrito, as? como mesas de participación ciudadana. No es tanto el qué? sino el cómo!
29. Campañas directas con universidades, colegios e incluso zonas laborales
30. Que se conecte eficazmente la ciclorruta por toda la 26 desde la cra. 30 hasta la circunvalar.

13 Comentarios:

1. La bicicleta es muy práctica en ciudades más pequeñas. A mí me tocaría pedalear casi 20 kilómetros para llegar al centro, con el esfuerzo físico y la contaminación que eso significa. Me quedo con Transmilenio
2. Seguridad permanente en el centro
3. No deberían limitar en las preguntas 8 y 9 a solo escoger 2 opciones, ya que a mi percepción en la 8a las cuatro primeras opciones son ventajas primordiales del uso de la bici como medio de transporte y al igual en la 9a son varias las determinantes por las que no se usa la bici.
4. Hay que mejorar algunas opciones de las preguntas. Felicitaciones por abrir esta encuesta y sigamos contribuyendo para hacer de la bicicleta una vehículo de transporte masivo.
5. La policía no es una solución, la seguridad se logra a través de la cultura ciudadana y no a través de agentes represores de la libertad!
6. .
7. La bicicleta es sin duda alguna hoy en día el mejor medio de transporte en la ciudad de Bogotá?. Se necesita una campaña agresiva que motive a la gente a montar más!!
8. ...gracias por preocuparse por el tema..
9. se puede lograr, dispendioso, muchas veces el desplazamiento por los puentes...pero se logra llegar al centro, hace falta más seguridad.
10. Buena encuesta, ojala sea escuchado
11. Mas ciclorrutas!!!
12. Muy buena encuesta y arriba la bicicleta.
13. qué bueno que se le dé prioridad a el uso de ciclas en toda la ciudad ayudaría a disminuir la contaminación y los trancones
14. Los detalles de las ciclorrutas son pésimos. La gran mayoría de rampas (qué? además no deberían existir) terminan con un pequeño escalan de entre 5 y 10 cm. Sería bueno que en las intersecciones las ciclorrutas no cambiaran de altura y que actuaran como un paso pompeyano o reductor de velocidad para los carros. Este elemento podría tener un color distinto para proteger al conductor.
15. .
16. ninguno
17. La falta de cultura de esta ciudad "cosmopolita" es grande y gracias a esto hay falta de pertenencia; la inseguridad es cada vez mayor y el espacio público menor. Difícil aportar ideas con estos problemas. Gracias, con gusto
18. Ciclorrutas adecuadas y libres de peatones para mayor movilidad y seguridad
19. Me agrada que nos estemos interesando por el bienestar de Colombia, y el uso de la bicicleta es una forma de ayuda tanto ambiental como económica entre muchas otras.
20. La calle 13 tiene ciclorruta pero es intransitable. Excelente ciclo parqueaderos

Fuente: Resultados de la encuesta elaborada por el autor del presente trabajo, noviembre de 2012.

Anexo 5. Fotos. Recorrido por las ciclorutas de la Zona de estudio.











Fuente: Fotos tomadas por el autor del presente trabajo de grado, Bogotá, junio de 2012.

Anexo 6. Entrevista realizada a Jesús David Acero.

Coordinador del programa de movilidad sostenible de la Dirección Técnica de Proyectos del IDU. (14 de Julio de 2012).

1. Las ciclorrutas en el POT:

Si uno mira el POT, éste habla de una cifra 459 kms de ciclorrutas, de los cuales solo 128 kms están contruidos de los que estaban planteados, 250 kms se han construido por fuera de lo establecido obedeciendo a redes que se han construido a partir de las troncales de Transmilenio. Al comparar la malla dispuesta en el POT con la malla construida la diferencia es abismal, más los kms que no debieron haber sido. No se ha respetado lo que se había planteado según estudios.

2. Qué pasó con el Plan Maestro de Ciclorrutas?

A partir de 1998 cuando inicia la construcción ya había mucha información y para el Plan Maestro de Ciclorrutas se hizo un trabajo muy fuerte, pero no se adoptó por falta de interés político. En 2008 la Secretaría de Movilidad en alianza con la Universidad Distrital trabajó de nuevo para aprobarlo, pero el convenio fracasó. Ellos no tenían ninguna experiencia en el tema y se les dejó todo en sus manos.

3. El motivo para que cada una de las entidades tenga una cifra diferente:

No se sabe con certeza cuántos kilómetros de ciclorrutas existen, pues se calcula que puede haber entre 340 y 370 km, porque no solo ha sido el IDU quien ha construido, también el IDRD pues construyó ciclorrutas asociadas a parques. Además la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá –EAAB- ha construido la red que está vinculada a humedales y canales, lo que genera una asimetría en la información a falta de una gestión organizada y coordinada.

4. Qué otra falencia ve para la inclusión de la bicicleta como medio de transporte?

Lo principal es la necesidad de una política integral, necesidad de una gestión institucional coordinada y organizada. Además se toman las decisiones desde personas que nunca han vivido esta actividad por lo que se debe diseñar pensando en el usuario, las instituciones necesitan incluir a los usuarios para tomar las decisiones y socializarlas.

5. En la actualidad, cómo se administran las ciclorrutas?

IDU es quien construye y ejecuta, y está sumándole una fuerte promoción. Antes tenían campañas muy fuertes de promoción (tenían bicicletas públicas, hacían ciclopaseos, entre otras campañas), pero no hay nada documentado. Hace 8 años que no se toca la malla vial, se nota la

prioridad que se le da al carro, pues las vías, señales y equipamientos giran en torno a ellos. Y se olvidó la cultura ciudadana, se perdió el respeto para el peatón y para los biciusuarios.

En vista de esto, se crea la “mesa de la bicicleta” y se vincula el IDRD con el programa: pedalea la ciudad. Al hacer parte la secretaria de cultura se amplía la visión pues para esto se necesita cultura. Por ejemplo si hay ciclorrutas, la infraestructura necesaria, la normativa adecuada, buena promoción y así todos quieran empezar a montar en bici, pero si no hay respeto por los ciclistas ni cultura entre los conductores de los distintos medios, la bicicleta como medio de transporte fracasa.

6. Qué está haciendo el IDU respecto a las ciclorrutas?

De los 376 km de ciclorrutas, 90% son sobre el andén, ahora se va a explorar las ciclorrutas sobre calzada. Esto con el fin de usar la infraestructura existente pues sólo es cuestión de adecuarla para la instalación de ciclorrutas, es un método que está mundialmente probado y es exitoso. Deben ser seguras, coherentes, atractivas, cómodas, rectas... La idea es facilitar el desplazamiento de los ciclistas y no entorpecerlo.

El ciclista busca la ruta más fácil, no es segregarlos sino integrarlos entre los medios.