

INCIDENCIA DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA RE-IMPLEMENTACIÓN DEL
COMPONENTE DESTINADO A INCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA EN EL
MARCO DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ ENTRE LOS
AÑOS DE 2009 A 2012

JUAN CAMILO GÓMEZ PINZÓN

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

“Incidencia de la sociedad civil en la re-implementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en Bogotá entre los años de 2009 a 2012”

Monografía de grado
Presentada para optar por el título de
Politólogo
En la Facultad de Ciencia Política y Gobierno
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:
Juan Camilo Gómez Pinzón

Dirigido por:
Andrés Echeverría

Semestre II, 2013

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. ASPECTOS TEÓRICOS Y CONCEPTUALES SOBRE EL COMPONENTE DE MOVILIDAD EN BICICLETA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ	3
1.2. POLÍTICA PÚBLICA	3
1.3. ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS.	4
1.4. POLICY CICLE	4
1.5. CRÍTICAS AL POLICY CICLE.	5
1.6. ACTORES DE LA POLÍTICA PÚBLICA	6
1.7. ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS	8
1.8. SOCIEDAD CIVIL	9
1.8.1. Empresas	9
1.8.2. Medios de Comunicación	10
1.8.3. Movimientos Sociales	11
1.9. MODELO DE ANÁLISIS	11

1.10. CONCEPTOS DE MOVILIDAD	12
1.11. REFLEXIONES FINALES	14
2. EVOLUCIÓN DEL COMPONENTE DEL USO DE LA BICICLETA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ	15
2.1. FACTORES QUE INCIDEN EN LA GESTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA	15
2.1.1. Contexto internacional	15
a. Políticas probicicleta y mundialización de bicicletas públicas	18
2.1.2. Contexto nacional	20
2.2. FORMULACIÓN DEL COMPONENTE DESTINADO A INCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE BOGOTÁ	21
2.2.1. Mockus: la bicicleta como incentivo a la cultura ciudadana	21
2.2.2. Peñalosa: la bicicleta en un contexto de desarrollo urbano	23
a. “Día sin carro”	24
2.2.3. Mockus: construyendo sobre lo construido	24
2.2.4. Garzón: de la infraestructura a un gobierno social	24

2.2.5. Moreno: estalla la crisis de movilidad urbana	25
2.3. REFLEXIONES FINALES	27
3. PAPEL DE LA SOCIEDAD CIVIL SOBRE EL COMPONENTE DE MOVILIDAD EN BICICLETA	29
3.1. TAMAÑO Y COMPLEJIDAD DEL PROBLEMA	29
3.1.1. Voluntad Política.	29
3.1.2. Infraestructura.	29
3.1.3. Diseño y Señalización.	30
3.1.4. Ausencia de Cicloparqueaderos	31
3.1.5. Ausencia de Cultura Ciudadana	32
3.1.6. Normatividad	32
3.1.7. Falta Intermodalidad.	33
3.1.8. Falta conocimiento técnico	33
3.2. REFORMULACIÓN DEL COMPONENTE EN BICICLETA POR PARTE DE LA SOCIEDAD CIVIL	34
3.2.1. Creación de iniciativas promotoras del uso de la bicicleta.	34
a. Movimiento social probicicleta.	34

b.	Medios de comunicación	35
3.2.2.	Agendación campaña política del 2011	36
3.2.3.	“Bogotá Humana”	37
3.2.4.	Compatibilidad con el discurso de humanización	39
3.2.5.	Concejo de Bogotá e instituciones distritales como catalizadores	39
3.3.	REFLEXIONES FINALES	41
4.	ALCANCE DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA REIMPLEMENTACIÓN DE LA BICICLETA EN LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ	42
4.1.	RESULTADOS O REALIZACIONES DE LA REIMPLEMENTACIÓN DEL COMPONENTE	42
4.1.1.	Carriles-bici y Ciclorutas.	42
4.1.2.	Bicicletas públicas	43
4.2.	EVALUACIÓN DEL COMPONENTE	44
4.3.	ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS Y ACTITUD DE LOS SECTORES SOCIALES Y GRUPOS EN PODER	45
4.3.1.	Alcaldía	45

4.3.2. Consejo de Bogotá e instituciones gubernamentales	46
4.3.3. Ciudadanía a favor de la bicicleta	47
4.3.4. Ciudadanía en contra.	48
4.4. REFLEXIONES FINALES	49
5. CONCLUSIONES	50
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

LISTA DE GRÁFICOS Y TABLAS

	Pág.
Cuadro 1. Análisis de política pública	12
Cuadro 2. Plan de Ciclorutas 2013	43

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Entrevista. Jesús David Acero, coordinador del programa de Ciclorutas del IDU.

Anexo 2. Entrevista. Manuel Lancheros, funcionario del IDRDR del programa “Pedalea por Bogotá.

Anexo 3. Entrevista. Jorge Malagón, miembro de la logística del Ciclopaseo de los Miércoles.

Anexo 4. Entrevista. Andrés Felipe Vergara, creador del Ciclopaseo de los Miércoles.

Anexo 5. Entrevista. Mónica Dávila, creadora del colectivo “Nosotras Pedaleamos”.

Anexo 6. Entrevista. Carlos Felipe Pardo, director de la Fundación Despacio.

Anexo 7. Entrevista. Diego Ospina, director de Mejor en Bici.

Anexo 8. Entrevista. Germán Prieto, director de la Semana de la Bicicleta en la Cámara de Comercio.

Anexo 9. Entrevista. Mariana Guhl, profesora de la Universidad Central y líder de la Bicicletada Cultural.

Anexo 10. Entrevista. David Serna, coordinador de CycleChic en Colombia.

Anexo 11. Gráfica de número de muertes en ciclistas por accidentes de tránsito por año.

Anexo 12. Gráfica de Numero de ciclistas heridos por año.

Anexo 13. Gráfica de Ciclorutas construidas.

Anexo 14. Manifiesto de la Bicicleta.

Anexo 15. Gráfica del periódico El Tiempo

Anexo 16. Programa de gobierno referente a la bicicleta de Gustavo Petro.

Anexo 17. Programa de gobierno referente a la bicicleta de Enrique Peñalosa.

Anexo 18. Programa de gobierno referente a la bicicleta de Gina Parody.

Anexo 19. Programa de gobierno referente a la bicicleta de David Luna.

Anexo 20. Beneficios de la movilidad en bicicleta como aquella sostenible y no motorizada.

Anexo 21. La ciclovía sienta las bases del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta

Anexo 22. Bicibog: un proyecto fallido.

Anexo 23. Movimiento Probicicleta

Anexo 24. Acciones producto de la sociedad civil

Anexo 25. La Vélorution de Monde a Bicycleette.

Anexo 26. El papel de los Actores del Conocimiento, representado en las Universidades.

INTRODUCCIÓN

La presente monografía tiene como objetivo principal realizar un seguimiento a la formulación de la política pública de movilidad en Bogotá en relación con el componente destinado al uso de la bicicleta entre los años 2009 y 2012 para verificar los alcances y limitaciones de la sociedad civil en la re-implementación de dicho componente.

Los objetivos que se han constituido como hoja de ruta para la elaboración de esta monografía son los siguientes: describir cómo ha sido la evolución del componente de movilidad destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá; determinar qué papel ha desempeñado la sociedad civil en la evolución del componente en los años 2009-2012; y analizar cuál es la relación entre la sociedad civil y la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la mencionada política pública.

En el primer capítulo, se pretende contextualizar al lector con aspectos teóricos y conceptuales propios de la movilidad y de las políticas públicas con el “Policycycle” de Jones, sumado al “Análisis de Involucrados” de Luis de Sebastián y a la “Política de las Políticas públicas” del Banco Interamericano de Desarrollo - BID. En el segundo, se contextualiza la evolución del componente del uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá desde un contexto internacional, un contexto nacional y desde la primera administración de Antanas Mockus (1995-1997), hasta el final de la gestión de Samuel Moreno en 2012. En el tercero, se avanza hacia la determinación del papel desempeñado por la sociedad civil en la evolución del componente de movilidad de la política pública en el periodo comprendido entre los años 2009 y 2012. En el cuarto, se efectúa el análisis de la sociedad civil y la reimplementación del componente de movilidad del uso de la bicicleta en el marco de la citada política pública.

Las conclusiones permitirán reafirmar o refutar la hipótesis que afirma que la sociedad civil tuvo grandes alcances en la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en Bogotá durante los años 2009 – 2012, de modo que agendó el tema en las campañas en las

elecciones de 2011 y logró incluir el tema en la mesa de discusión de la elaboración del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” en la administración de Gustavo Petro.

Si bien se ha estudiado en gran magnitud el tema de cómo el uso de la bicicleta mejoraría el panorama de movilidad y demás en Bogotá, no ha habido profundización en cómo la sociedad civil ha actuado para lograr tal fin. Por tanto, esta investigación es importante en el campo de la ciencia política, pues permite apreciar un tema poco estudiado como la incidencia de la sociedad civil en la reimplementación del componente destinado al incentivo del uso de la bicicleta en la mencionada política pública.

Este estudio constituye una monografía debido a que se explica la problemática por medio de varias teorías de la ciencia política. Es importante aclarar que gran parte de la información de este estudio fue extraída de entrevistas realizadas a fuentes primarias y de artículos de prensa, los cuales respaldan todos los hechos que suceden durante el periodo de estudio.

Por último, se espera que este trabajo genere inquietud en el lector para que éste, en su papel de ciudadano, contribuya con el proceso de reimplementación del componente de movilidad en bicicleta. Sin duda alguna, el fomento, incentivo e incremento del uso de la bicicleta, constituirá una acción sostenible que permita mejorar la calidad de vida de la ciudad, sobretodo en estos tiempos donde los problemas económicos, de movilidad, medio ambiente y salud pública abundan en Bogotá.

1. ASPECTOS TEÓRICOS Y CONCEPTUALES SOBRE EL COMPONENTE DE MOVILIDAD EN BICICLETA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ

En este capítulo, en primer lugar se explicará el concepto de política pública expuesto por André Noël Roth. Luego, se explicará la importancia del análisis de políticas públicas con el ánimo de analizar el componente de movilidad destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de Bogotá. Posteriormente, se desarrollará el “Policy Cycle” descrito por Charles O. Jones.

Como el “Policy Cycle” no es una teoría idónea para explicar lo correspondiente a la variable sociedad civil, se le añadirá el “Análisis de Involucrados” de Luis de Sebastián y “La política de las políticas públicas” en la explicación de los diferentes actores en el proceso de la política pública. Así, se tomará un modelo de análisis realizado por Alejo Vargas Velásquez en su libro “Notas sobre el Estado y las políticas públicas”, el cual se desarrollará a lo largo del documento. Finalmente, se realizará un marco teórico sobre diferentes definiciones de movilidad.

1.2. POLÍTICA PÚBLICA

Es imprescindible tomar una definición de política pública adecuada y varias teorías que puedan ayudar a explicar y a entender la problemática sucinta en esta monografía. Sin embargo se hace la aclaración de que los modelos y teorías utilizados hacen referencia a un modelo ideal e irreal con el cual se pretende aproximarse a la realidad.

Así, se tendrá en cuenta la definición de política pública de Roth, quien considera que:

Una política pública designa la existencia de un conjunto conformado por uno o varios objetivos colectivos considerados necesarios o deseables y por medios y acciones que son tratados, por lo menos parcialmente, por una institución u organización gubernamental con la finalidad de orientar

el comportamiento de actores individuales o colectivos para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática.¹

Con base en lo anterior, cabe explicar que esta definición incluye principalmente al Estado o a organizaciones gubernamentales, pero también a actores individuales y colectivos en busca de solucionar un problema, aspecto que tiene relación con este tema de estudio y permite desarrollarse a lo largo del texto.

En el caso de la política pública de movilidad de Bogotá, se puede partir de la creación de la misma y del rol del Estado en ese proceso. En este caso, el Estado está representado en el Distrito y sus representantes principales son la Alcaldía de Bogotá y algunas instituciones gubernamentales como por ejemplo el IDU y la Secretaría de Movilidad, las cuales tienen que ver con la regulación de la movilidad en Bogotá.

1.3. ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS

El análisis tiene en cuenta las siguientes cuatro características: primero, toma la política como unidad de análisis, es decir que todo se basa en lo que ocurra en el proceso de la misma; segundo, tiene una pretensión explicativa y no sólo descriptiva, de modo que trata de analizar el porqué de lo acontecido y también una conceptualización del proceso generado por la política pública; tercero, apela al análisis histórico reconstruyendo el proceso desde el origen hasta el momento en que se analiza; finalmente, rompe con las barreras que separan al sistema político de la sociedad y los interrelaciona en el proceso desarrollado por la política.²

Así, el análisis de política pública aborda la relación estado-sociedad dando prioridad al Estado, como organización social compleja, que no está influido en su acción por determinantes unívocos de la esfera política y social, sino interactuando con éstos, lo que hace que la política sea el resultado de las relaciones del Estado con los distintos actores de la sociedad y sistema político.³

¹ Ver Roth, André Noël. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*, 2004. p.27.

² Comparar Vargas, Alejo. *Notas Sobre el Estado y las Políticas Públicas*, 1999. p.99.

³ Comparar Vargas. *Notas Sobre el Estado y las Políticas Públicas*. pp.99-100.

1.4. POLICY CICLE.

El “Policycycle” de Jones ayudará a entender el desarrollo de la política pública de movilidad en cuanto al citado componente. Para este caso, se estudiarán las fases de la política pública en cuestión, pero se hará un mayor énfasis en la implementación y evaluación, ya que el eje central de esta investigación versa en la reimplementación del componente de dicha política. No obstante, es importante entender las críticas que se le han realizado al “Policycycle”, por lo que también se acudirán al Análisis de Involucrados y a “La política de las políticas públicas” para explicar el papel que juega la sociedad civil en la incidencia del componente de movilidad en bicicleta de la política pública de movilidad de Bogotá. Sin embargo, es claro que el modelo de Jones es de gran importancia para el análisis de políticas públicas, y es pertinente para esta monografía.

A nivel teórico, según el “Policycycle”, la primera fase de la política pública corresponde a la identificación de un problema. En esta etapa “se busca que el problema quede inscrito en la agenda del sistema político”⁴. La segunda fase, correspondiente a la formulación de soluciones y acciones, tiene en cuenta que “una vez lograda la inscripción en la agenda gubernamental, la administración trata de elucidar el problema y propone una o varias soluciones al mismo”⁵.

La tercera fase, consistente en la toma de decisiones, “los actores e instituciones autorizados para tomar la decisión, examinan las soluciones existentes y deciden la respuesta”⁶. La cuarta fase correspondiente a la implementación (o no implementación), donde la administración se encarga de implementar la solución escogida por el decisor, es decir traducir la decisión en hechos concretos. La fase de evaluación, comprende la respuesta dada al problema y los impactos causados por su implementación son evaluados por los actores sociales y políticos, lo cual puede dar pie o reinicio del ciclo con el fin de reajustar la respuesta o suprimir la política.

⁴ Ver Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*. p.51

⁵ Ver Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*. p.51.

⁶ Ver Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*. p.51.

1.5.CRÍTICAS AL POLICY CICLE.

Cabe mencionar que el “Policy Cicle” es una herramienta para el análisis de políticas públicas, pero es importante tener presente que tiene limitaciones y críticas a tener en cuenta. Así, una válida según Sabatier es “la incapacidad de dar explicaciones de carácter lógico por medio de formulación y comprobación de hipótesis. Esta forma no permite responder a preguntas sobre cuáles son las condiciones que transforman el proceso de una fase a otra”⁷. Igualmente, una limitación es situar la evaluación al final del proceso, cuando es posible que todo el tiempo se esté evaluando la política de manera formal e informal.⁸

Otra crítica es afirmar que el proceso de la política pública ocurre de arriba hacia abajo (desde las instituciones hacia la sociedad), “un análisis que privilegia demasiado la perspectiva legalista e institucional que no es satisfactorio para aprehender una política pública compleja con un sinnúmero de medidas e interacciones”⁹. Igualmente, el recorte de política en diferentes etapas, desde una presentación lineal y a nivel conceptual y temporal, dificulta mostrar las conexiones entre las fases y el carácter reiterativo de los ciclos.¹⁰

Una vez mencionadas las críticas, se acude al análisis de los actores de la política pública según Carlos Salazar, al “Análisis de involucrados” de Luis de Sebastián y “La Política de las Políticas Públicas”, con el ánimo de analizar el papel de los diferentes actores de la sociedad civil en el proceso de la política pública.

1.6.ACTORES DE LA POLÍTICA PÚBLICA

Es imprescindible tener en cuenta a los actores de la política pública. Según Carlos Salazar Vargas “Los actores son de tipo político y/o económico y de tipo social. Los políticos son los partidos y movimientos. Los económicos son conglomerados y grupos económicos. Y los sociales se relacionan con movimientos sociales u organizaciones gremiales que

⁷ Ver Roth.*Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.52.

⁸ Comparar Roth.*Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.52.

⁹ Ver Roth.*Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.52.

¹⁰ Comparar Roth.*Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.52.

pretenden presionar al Estado para que considere determinado problema como político o de carácter general y formule propuestas en términos de política pública.¹¹

Al respecto, Salazar afirma que son los actores políticos, económicos y/o sociales los que convierten y transforman un problema cualquiera en asunto relevante, en la medida en que se considera socialmente prioritario y por tanto el Estado (gobierno) tiene que entrar a ofrecer respuestas en términos de políticas públicas.

A su vez, Thoening expresa que los individuos, grupos o agrupaciones ponen en marcha estrategias de juego, para lo cual buscan obtener una posición de consideración por parte de la autoridad pública legítima. Así, existen dos clases de empresarios: las élites (dirigentes de gobierno o instituciones) de la política y la administración pública, o los movimientos sociales (clases no-elitistas, organizaciones periféricas en relación con el sistema político y social).¹²Entonces, se puede evidenciar los dos tipos de actores sobre la citada política pública, a las élites representando el aparato gubernamental personificado en la Alcaldía como entidad gestora de la política pública de movilidad y los movimientos sociales, como grupos al margen del sistema político, los cuales entran en diálogo con las autoridades en la defensa de sus intereses, los cuáles exponen no como propios de dichos grupos, sino de la ciudadanía en general.

“Además del gobierno, toda cuestión involucra y abarca una serie de otros actores que pueden sentir que sus intereses están afectados o amenazados por ese asunto y por la forma en que el gobierno lo enfrentó y evitó. Por eso, éstos también toman posición frente a cuestiones que los afectan, adoptando cursos de acción cuyas consecuencias e impactos dentro de la arena política pueden tener influencia, algunas veces mayor que la que tienen las mismas políticas públicas”¹³.

Con base en lo anterior, la política pública se compone de dos tipos de actores: el primero, los actores para los cuales la política pública incluye efectos prácticos. El segundo, las actividades del sistema social definido por la política pública. Así, en relación con la

¹¹Comparar Salazar, Carlos.*Políticas públicas y thinktanks 2ª Edición*,2009.p.50.

¹²CompararSalazar.*Políticas públicas y thinktanks 2ª Edición*.p.51.

¹³Ver Salazar.*Políticas públicas y thinktanks 2ª Edición*. pp.148-149.

anterior se pueden encontrar estos dos tipos de actores en la política pública de movilidad de Bogotá teniendo en cuenta, a los actores que pueden ser de diferente naturaleza y que pueden aparecer, desaparecer y/o cambiar de naturaleza o papel durante el transcurso de la política pública; y por otro lado, a las actividades en el marco de la política pública que forman un conjunto en el cual se reúnen valores, proyectos sociales, conflictos locales, negociaciones marginales y relaciones de poder, los cuales serán mejor detallados por el “Análisis de Involucrados”.

1.7. ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS

Según Luis de Sebastián en “Análisis de involucrados”, el término involucrado se traduce del término “stakeholder” refiriéndose a una persona, física o moral, que, en el contexto de una determinada acción o circunstancia, puede ganar o perder algo, obtener o no lo que desea, salir beneficiado o perjudicado, y/o recibir o entregar alguna forma de valor.¹⁴ En resumen, los stakeholder son los involucrados, que a su vez son afectados por la política pública, y en lo que respecta a este estudio, al componente mencionado anteriormente en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá. Así, es importante tener presente que “los involucrados se emplean también en el contexto de relaciones entre autoridades y sociedad civil en negocios originarios de la vida social, no solamente cuando se preparan cambios y reformas importantes”¹⁵.

Ahora bien, como se presentan diferentes tipos de involucrados, es importante hacer una distinción de éstos. La primera es de quiénes se benefician y perjudican directamente de la nueva política o medida en cuestión. Hay que tener en cuenta que por el proceso de la política pública y los errores de información, es posible que inicialmente existan involucrados que en principio se supone son beneficiados y terminen perjudicados y viceversa.

¹⁴ Comparar De Sebastián, Luis. “Análisis de Involucrados”, 1999. p.40. Documento Electrónico.

¹⁵ Ver De Sebastián. “Análisis de Involucrados”. p.40. Documento electrónico.

Otro criterio de clasificación de involucrados es si éstos actuarán o no, o si se movilizarán o no a favor de sus intereses, teniendo en cuenta que en un principio pueden ser pasivos y a raíz de la medida convertirse en activos(o viceversa), o simplemente no alterar su estado inicial. Igualmente, es importante medir la magnitud de intereses, considerando que a mayor interés en términos de beneficio o perjuicio, mayor posibilidad de movilización y viceversa. También, es indispensable tener presente cuan poderosos son los involucrados, midiendo el poder en términos de disposición de recursos, conexiones políticas, organización en cabildos o grupos de presión, conexión con medios de comunicación, etc. Así, la contundencia de la respuesta será más grande a mayor disposición de recursos de los involucrados. Sumado a esto, es importante tener en cuenta los intereses de los involucrados, pues siempre existirán conflictos de intereses, y hay que prestarle atención al origen del conflicto de los mismos, pues éste puede hacer fracasar la política pública.

1.8.SOCIEDAD CIVIL

En primer lugar es importante entender a la sociedad civil como “la agrupación natural o convencional de personas con unidad distinta y superior a la de sus miembros individuales que cumple con la cooperación de sus integrantes un fin general de utilidad común”¹⁶. Así, esta variable de estudio se basará en el libro “La política de las políticas públicas” el cual expone la sociedad civil como uno de los diferentes actores participantes en el proceso de las políticas públicas. Según el texto, la sociedad civil es la aglutinación de empresas, medios de comunicación, sindicatos, movimientos sociales y “actores del conocimiento”.

1.8.1. Empresas. Las empresas juegan un papel importante en la formulación de políticas públicas, pues son los actores que más dinero pueden gastar. Igualmente, pueden tener influencia en el proceso de formación de las políticas públicas en la medida en que pueden ser grupo de presión, hacer contribuciones a campañas electorales, tener una red de

¹⁶ Ver Ossorio,Manuel. *Diccionario de las ciencias jurídicas, políticas y sociales 23ª Edición*.1996.p.931.

contactos personales y políticos e incluso podría haber cabida para la corrupción. En relación con lo anterior, en el desarrollo de la presente monografía se pretende evaluar el papel de las empresas en la reimplementación del citado componente en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá. Se quiere medir si lo realizado por éstas es importante o no, e influye en la reimplementación del componente.

1.8.2. Medios de Comunicación. Los medios de comunicación tienen influencia en el proceso de formación de políticas, pues éstos tienen "la capacidad para utilizar la cobertura informativa a fin de establecer la agenda de formulación de políticas, acelerar el ritmo de las decisiones, cambiar el incentivo para el apoyo a las políticas y cambiar el costo del comportamiento estrecho o en interés propio"¹⁷.

Los medios de comunicación tienen importancia en la definición de la agenda de las políticas. Aquí, se señalan y priorizan los asuntos que requieren atención. Igualmente, participan en el proceso de formulación de políticas, pues ahí logran efectos. Por ejemplo, "cómo los medios tienden a presentar asuntos o sucesos en términos de crisis, lo cual lleva a los formuladores de políticas a actuar de forma rápida y visible y a tomar medidas simbólicas, en vez de duraderas"¹⁸.

En cuanto a la implementación de políticas, hay que aclarar que la "cobertura informativa generalmente es esporádica y tiende a centrarse en políticas que tienen gran impacto y que pueden fragmentarse en determinados incidentes o en unas pocas crónicas conectadas entre sí, por medio de la presentación de los malos, las víctimas o los héroes y dramatizadas en términos de conflicto o trasgresión moral"¹⁹.

Con base en lo anterior, más adelante se quiere analizar el papel que desempeñan los medios de comunicación en la reimplementación del uso de la bicicleta en la citada política pública, pues se quiere analizar específicamente cuál ha sido la influencia de éstos en el ataque o apoyo al gobierno en todo lo referente a movilidad en Bogotá.

¹⁷Ver Banco Interamericano de Desarrollo-BID. "La Política de las políticas públicas", 2006. p.118. Documento electrónico.

¹⁸Ver BID. "La Política de las políticas públicas". p.120. Documento electrónico.

¹⁹Ver BID. "La Política de las políticas públicas". p.121. Documento electrónico.

1.8.3. Movimientos Sociales

Los movimientos sociales están compuestos por personas racionales, socialmente activas, y bien integradas en la comunidad que tratan de defender sus intereses por vías diferentes a las instituciones reconocidas. En vista de su índole generalmente pacífica y de autogestión, y gracias al apoyo que reciben de los medios, que ayudan a darles publicidad, a legitimarlos y a amplificarlos, los movimientos sociales se han convertido en actores políticos complejos e influyentes.²⁰

El rol de los movimientos sociales en la formulación de políticas tiene efectos diferentes. “Si son constructivos, los movimientos sociales organizados en torno a reivindicaciones concretas tienden a desempeñar un papel en la formulación de la agenda; si no lo son, sólo tienden a esgrimir el poder de veto”²¹.

Con base en esto, se quiere determinar cuál ha sido el rol del movimiento social probicicleta, su papel como miembro de la sociedad civil, cómo se ha movilizadado en busca de sus intereses y si ha actuado de forma constructiva o destructiva en relación con la política pública de movilidad de Bogotá.

1.9. MODELO DE ANÁLISIS

Como modelo de análisis de políticas públicas se tendrá en cuenta a Alejo Vargas Velásquez y su libro “Notas sobre el Estado y las políticas públicas” en donde presenta lo siguiente:

²⁰ Ver BID. “La Política de las políticas públicas”. p.132. Documento electrónico.

²¹ Ver BID. “La Política de las políticas públicas”. p.126. Documento electrónico.

Cuadro 1. Análisis de política pública

1 Factores que inciden en la gestación de la política
Ámbito internacional
Ámbito interno
Actores políticos sociales y predominantes, sus posiciones y recursos de poder
Tamaño y complejidad del problema
Disponibilidad de recursos
2. ¿Cómo se llega a la formulación de la política pública?
Actitud de los sectores sociales y grupos en poder (Imposición, exclusión o concertación de las decisiones)
Mecanismos de concertación utilizados
Tipo de expresión normativa que adquiere la política pública
Reacciones en otros actores sociales (actores privados)
Posición del Estado frente a situación problemática
3. Reformulación de la política pública
¿Cómo se modificaron los factores incidentes sobre la política pública (externo, internos, nuevos factores)?
¿En qué se altera la política pública? Objetivos, alcances, estrategias, recursos, etc.
4 Resultados o realizaciones de la política pública
Análisis de los resultados previstos explícitamente en la formulación de la política
Resultados no previstos en la formulación de la política que se produjeron como resultado de la misma
5. Evaluación de la política pública
Resultados, efectos e impactos de la acción pública
Efectos esperados por sus políticas y programas

Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en el modelo de análisis de política pública expuesto por Alejo Vargas Velásquez en el libro “Notas sobre el Estado y las Políticas Públicas”.

1.10. CONCEPTOS DE MOVILIDAD

El gobierno Distrital ha creado una política pública de movilidad con el fin de regular el tráfico dentro de la ciudad para garantizar el desarrollo personal de los objetivos de los

ciudadanos. Para abordar la política pública de movilidad en Bogotá, es imprescindible tener alguna noción sobre qué es movilidad. Para ello, se deben estudiar algunos conceptos.

De una forma general, la movilidad es “una condición esencial en la evolución de la sociedad, ella permite el ejercicio de las libertades, contribuye al progreso individual y colectivo, a la vez que materializa en el territorio los procesos sociales del hombre en su búsqueda del bienestar y la felicidad”²². Con base en lo anterior, el hombre “no se desplaza porque sí sino para alcanzar ciertos lugares”²³ de acuerdo a sus diferentes necesidades con el fin de alcanzar la felicidad y/o bienestar.

Una vez expuesto este concepto, es posible restringirlo un poco para referirse a la movilidad dentro de la ciudad, teniendo en cuenta que se está analizando la política pública de movilidad de Bogotá. Así, la movilidad urbana es “la tendencia de un ser humano a desplazarse en una ciudad”²⁴. Al respecto, Ricardo Montezuma expone:

La accesibilidad a todas las partes de la ciudad en condiciones de comodidad y tiempos aceptables, es una de las condiciones básicas para brindar a todos los habitantes una oportunidad de integración a los lugares de trabajo. En la medida en que la población pueda desplazarse al interior de los centros urbanos, las posibilidades de uso de la ciudad y de participación de la sociedad aumentan.²⁵

Con base en estos conceptos, se creó una política pública de movilidad con la cual se establecieron métodos de regulación de los diferentes modos de transporte para cumplir con las diferentes demandas de los ciudadanos. Cómo se verá más adelante, Bogotá en los noventas enfrentará grandes dificultades en materia de movilidad, por lo que en esa misma década, el gobierno revolucionará la política pública dando origen a nuevas alternativas de transporte. De acuerdo a los objetivos de esta monografía, se analizará el componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de dicha política pública. Para conocer sobre los beneficios del uso de la bicicleta ver el Anexo 20.

²²Ver Suárez, Gabriel. “La movilidad en la sociedad Urbana”. *Revista Escala* No 176. 1997. p.9.

²³Ver Cervero, Robert. “Integración del transporte y la planificación urbana”. En: *Los retos del gobierno urbano*. 2001. p.381.

²⁴ Ver Merlin, Pierre y Choay, Françoise. “Mobilité”. En: *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement*. 1988. pp.414-415.

²⁵ Ver Montezuma, Ricardo. “Introducción” En: *El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio*. 1996. p.17.

1.11. REFLEXIONES FINALES

En primer lugar, cabe recordar que el desarrollo de la presente monografía tendrá como columna vertebral y modelo de análisis de políticas públicas el expuesto por Alejo Vargas Velásquez en su libro “Notas sobre el Estado y las Políticas públicas. Posteriormente, se efectuará el análisis del “Policy Cicle” en donde la reimplementación del ciudadano componente en el marco de la política pública de movilidad bogotana tiene que ver con las fases de implementación y evaluación esencialmente.

Respecto a esto, la monografía pretende mostrar cómo fue la reimplementación del componente ya mencionado cuando se empezó a ejecutar, especialmente en los mandatos de Mockus y Peñalosa. Luego, hacer la evaluación de esa política, especialmente cuando ésta empezó a tener problemas con su ejecución en los gobiernos de Garzón y Moreno, siendo en el del último, el periodo en el cual hubo una ruptura en el ciclo de la política, lo cual causó la reacción de la sociedad civil con miras a lograr reimplementar el componente del uso de la bicicleta en la administración del alcalde Gustavo Petro cómo se verá más adelante en el desarrollo de la presente investigación.

Luego del desarrollo del “Policy Cicle” y teniendo en cuenta que es un modelo general que no ayuda a entender totalmente el problema de estudio, especialmente desde la sociedad civil, se desarrollará el “Análisis de Involucrados” de Luis de Sebastián y “La Política de las Políticas Públicas”, los cuales llevarán a efectuar un mejor análisis sobre el papel de la sociedad civil.

Así, “el Análisis de involucrados” permitirá analizar el papel de los diferentes involucrados especialmente en el aspecto de su beneficio y/o perjuicio y la movilización que pueden emprender dependiendo de sus posibilidades de poder en cuanto a recursos, alianzas y movilización. Por otro lado, “La Política de las Políticas Públicas” permitirá evidenciar como participan los diferentes sectores que componen la sociedad civil, pertinentes para el tema de estudio, en el proceso de reformulación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en Bogotá.

2. EVOLUCIÓN DEL COMPONENTE DEL USO DE LA BICICLETA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ

En el transcurso del siguiente capítulo, se mostrará cuál ha sido la evolución del contexto internacional y cómo éste ha influenciado en el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en Bogotá. Así, se realizará un recorrido histórico de dicho componente desde la administración de Antanas Mockus hasta la de Gustavo Petro.

No obstante, en este apartado, se hará especial énfasis en la administración de Samuel Moreno, periodo en el que se profundizan los problemas relacionados con la movilidad en Bogotá que inciden en la reacción de la sociedad civil en la reimplementación del componente del uso de la bicicleta en el marco de mencionada política pública desde el año 2009 hasta el 2012.

2.2. FACTORES QUE INCIDEN EN LA GESTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA

2.1.1. Contexto internacional. Para hablar sobre las primeras manifestaciones de la sociedad civil promoviendo el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte, y que gracias a eso repercutió en la creación de políticas públicas que favorecieron el uso de la bicicleta como un modo de transporte real y viable en las ciudades, hay que remontarse a diferentes lugares donde hubo manifestaciones y movilizaciones de personas que constituyeron un grupo de presión evidenciando problemas en la ciudad que posteriormente fueron solucionados mediante la creación de políticas públicas probicicleta.

En primer lugar habría que remontarse a los setenta, específicamente en el marco de la crisis petrolera de 1973 generada por la decisión de la OPEP y otros países petroleros de no exportar petróleo a países que apoyaron a Israel en la guerra del Yom Kippur, dentro de los cuales se encontraban EEUU y países de Europa Occidental, se generó un cambio mundial en la concepción del uso de la bicicleta. Este cambio se debió principalmente a la dependencia que estaba creando el automóvil en el interior de las ciudades y que debido a

ello, la movilidad de éstas se encontraba colapsada por la gran demanda sobre el petróleo y su poca oferta lo cual disparó los precios en estos países generando una crisis económica en diferentes sectores dependientes del petróleo, siendo uno importante todo el relacionado con la movilidad motorizada, lo cual repercutía en toda la población que se movilizaba de esta forma a su trabajo.

A raíz de esto en 1974 se creó una Fundación del movimiento de la bicicleta y en Suiza se organizaron cuatro domingos sin carros. En EEUU se realizó la publicación del informe Snell, American GroundTransport.²⁶ Luego, en 1975 en la ciudad de Montreal se creó otra iniciativa emprendida por la sociedad civil como MAB (Monde a bicyclette). Dicho grupo de ciudadanos realizó protestas intentando arrebatarle el espacio público al carro: querían reivindicar el uso de la bicicleta en las calzadas y ser respetados en las calles, de modo que se repensara la forma en cómo estaba siendo utilizado el espacio público en la ciudad. Así, su modo de protesta fue la instalación de un armazón alrededor de la bicicleta para que ésta ocupara el mismo espacio que un carro en las calles como lo muestra el Anexo 28.²⁷

Con base en lo anterior, la visión moderna de desarrollo sin automóviles tiene lugar en los setentas. Jane Jacobs, por ejemplo, planteó investigaciones que arrojaban datos sobre los altos costos sociales y ambientales del uso descontrolado de automóviles.²⁸ Los efectos sobre la salud por la alta concentración de smog y la congestión de las calles generaron interés en una opción sin automóviles. Así, Jacobs enfatizó en la importancia del espacio público, especialmente el del peatón al definir la dinámica actual de la ciudad.²⁹ Sin embargo, estos estudios no fueron tenidos en cuenta porque el interés económico mundial era promover el automóvil.

Así mismo, la *Masa Crítica* tiene origen en la misma década en Estocolmo, Suecia, con la protesta de un grupo de ciclistas que invadieron las calles exigiendo mejores

²⁶ Comparar Montezuma, Ricardo. *Ciudadanos Calles y Ciudades: las Américas unidas por una ciclovía*, 2012. p.58.

²⁷ Comparar “La bicicleta y el rol de los movimientos ciudadanos”. *Revista Plataforma Urbana*. 10 de Noviembre de 2011. Documento electrónico.

²⁸ Comparar Wright, Lloyd. “Desarrollo sin automóviles”. 2006. p.27. Documento Electrónico.

²⁹ Comparar Wright. “Desarrollo sin automóviles”. p.27. Documento Electrónico.

condiciones para los ciclistas en la ciudad. Sin embargo, el fenómeno adquiere gran relevancia a nivel mundial luego de una masa crítica en la ciudad de San Francisco en EEUU llamada “Commuter Clod”, la cual presentó un referente importante para el desarrollo de éste fenómeno en todo el mundo a partir de 1992.³⁰ La *Masa Crítica* se concibe como una expresión ciclística por la cual los ciclistas deciden tomar toda una avenida. La finalidad principal de éste fenómeno es realizar una protesta al uso descontrolado de medios motorizados y exponer las ventajas del uso de la bicicleta.

En los noventa a partir de 1992 en la Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en Alemania y la Cumbre de la Tierra celebrada en Brasil, el consenso internacional concluyó que el cambio climático global era causado en parte por la liberación a la atmósfera de gases de efecto invernadero que vienen de la quema de combustibles fósiles y la deforestación. Así, se pensó en la formulación del concepto de desarrollo sostenible, promoviendo mecanismos de menor impacto ambiental permitiendo el desarrollo económico y social de los países sin comprometer el bienestar y la supervivencia de las generaciones futuras.³¹ Desde entonces, los medios no motorizados juegan un papel importante a nivel mundial, especialmente en países desarrollados. “Las políticas de transporte y las relacionadas con el automóvil reciben críticas por doquier”³². Así, re-emergió una atención significativa por reducir los vehículos motorizados, aplicando un discurso agresivo sobre la calidad de vida y el medio ambiente: temas que ocuparon un rol central en la discusión mundial. Entonces, temas como el cambio climático, los efectos nocivos para la salud y la congestión vehicular en las carreteras, adquirieron relevancia y renovaron los planteamientos que concebían el desarrollo sin automóviles y la movilidad no motorizada sostenible.³³ En este orden de ideas, la bicicleta entró en la agenda internacional sobre la importancia de medios alternativos de transporte que fueran ecológicos.

³⁰ Comparar Garofoli, Joe. “Critical Mass turns 10”. *SFGate* (Septiembre 26, 2002). Consulta electrónica.

³¹ Comparar Castillo, Martha. “Transporte Urbano y calentamiento Global” En: *Movilidad y Ciudad del Siglo XXI*, 2011, p.244.

³² Ver Lambert, Benoit. “El retorno de la bicicleta”. En: *El Correo de la Unesco*, 1998, p.30. Documento electrónico.

³³ Comparar Wright. “Desarrollo sin automóviles”. p.28. Documento electrónico.

Complementariamente, en 1994 en los Países bajos se realizó la creación de la “Red de ciudades sin coches” la cual luego adhirió más de 60 ciudades en Europa. El objetivo de este movimiento ha sido el estímulo a políticas de desarrollo sostenible, reducir la utilización de automóviles privados en la ciudad y crear una plataforma internacional para el intercambio de experiencias en ese campo.³⁴En 1995, se hizo la primera ocupación del grupo “Reclamo de las calles” en Carentown al norte de Londres. En EEUU nació el periódico “Libre de Autos”. En 1996 en Islandia se realizó el primer día sin carro organizado por el gobierno de la capital. En 1997 en el Reino Unido se hizo la creación de la revista universitaria “Política y Práctica Mundial de Transporte” que favorecía la movilidad ecológica.

En 1997, 159 países signatarios de la CMNUCC adoptaron el Protocolo de Kioto en el cual se establecieron límites a las emisiones de gases de efecto invernadero a 39 países desarrollados.³⁵En relación con lo anterior, se puede analizar que esta decisión que involucra aspectos de la movilidad y transporte y el medio ambiente, respalda las decisiones políticas de incentivar el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte como un medio limpio ecológicamente hablando.

a. Políticas probicicleta y mundialización de bicicletas públicas. La primera generación de bicicletas públicas, se realizó en Ámsterdam en 1968 debido al movimiento de los “provos”, quienes querían promover el modelo de bicicletas públicas de las “bicicletas blancas” que pretendía llenar la ciudad de bicicletas con el fin de reivindicar esta forma de transporte a modo de crítica frente al carro particular. Este grupo ofrecía a partir del uso de la bicicleta una forma diferente de reorganizar la ciudad. Este proyecto fracasó porque decían que incitaba a los ciudadanos a la desobediencia en el espacio público y también por el robo de bicicletas del mismo, ya que no había puntos de entrega ni algo por el estilo, por lo cual dependía de la consciencia de la persona que la utilizara.

³⁴ Comparar Lambert. “El retorno de la bicicleta”. En: *El Correo de la Unesco*, p.30. Documento electrónico

³⁵ Comparar Castillo. “Transporte Urbano y Calentamiento Global”. En: *Movilidad y Ciudad del Siglo XXI*, p. 244.

La segunda generación correspondiente a un verdadero sistema de bicicletas públicas ocurrió en 1995 en Copenhague. Éste se hizo en gran escala y contaba con un precario sistema de seguridad en donde había estaciones con bicicletas y éstas se sacaban con dinero. No obstante, el sistema sufrió una gran cantidad de robos, por lo que se volvió a replantear sobre su seguridad nuevamente. Además de esto, en 1998 en Copenhague era donde se habían dado los mejores resultados del uso de la bicicleta en el marco de una política pública pues allí era considerada como un medio de transporte en pleno derecho. Representaba el 33% de los viajes en la capital logrando una proporción equivalente al transporte público y al carro. Aún cuando el clima no favorecía el uso de la bicicleta, los habitantes seguían utilizándola con regularidad. Su éxito se debió en gran parte a la existencia de una red de Ciclorutas en las calles y principales ejes de circulación. Gracias a la prohibición de lugares de estacionamiento para vehículos en pro de generar más vías de circulación para bicicletas, el uso del automóvil disminuyó un 10% desde 1970.

La tercera generación, surge de la importancia sobre la obligatoriedad de devolver las bicicletas. Así, se cambiaba de usuario anónimo a identificado, con el fin de que éste devolviera la bicicleta y en el caso de no hacerlo tenía que pagar una multa o suma de dinero considerable. Adicionalmente, este sistema surge en una época donde las tecnologías de la información y comunicación permiten saber más sobre el origen, destino y tiempo de uso de la bicicleta, para garantizar mayor seguridad y estructurar un sistema de cobro por el uso de la misma.³⁶

Para hablar sobre el origen de éste sistema, es importante remontarse al periodo comprendido entre el 2002 y el 2008, el cual ha sido todo un cambio paradigmático para la movilidad en París. En esta ciudad, el gobierno le ha quitado carriles a los automóviles y se los ha dado a autobuses, peatones, patinadores y ciclistas. En este periodo se logró reducir el uso del automóvil en casi un 10%. Así mismo, se le ha dado total prioridad al peatón promoviendo y respetando la caminata por encima de cualquier otro modo de transporte, se le ha dado gran importancia a los patinadores y se ha promovido el uso de la bicicleta

³⁶Comparar “La Mundialización de los Sistemas de Bicicletas Públicas. Reflexiones para su posible implementación en Santiago de Chile”.*Revista Plataforma Urbana* (29 febrero 2012).Documento electrónico.

especialmente con Vélib, un sistema de alquiler de bicicletas que constituye un nuevo concepto de transporte público. Vélib es posiblemente el sistema de bicicletas públicas más desarrollado del mundo, pues ha incentivado el uso de la bicicleta en gran medida en la ciudad. Dispone de 1500 estaciones y de 20mil bicicletas y gracias a éste se han desarrollado 400km de carriles destinados para el uso de la bicicleta en una ciudad que no tiene más de diez mil hectáreas ni dos millones de habitantes.³⁷ Actualmente, existen cientos de ciudades en el mundo que han desarrollado sistemas públicos de bicicletas. Los ejemplos más importantes son: Copenhague, Hangzhou, París, Barcelona, México, Rio de Janeiro, Quito, Medellín, entre otros.

2.1.2. Contexto nacional. Basado en los diferentes casos de movilización de la sociedad civil en diferentes partes del mundo con una tendencia de los gobiernos a aceptar dichas movilizaciones y responder ante ellas e incluso a privilegiar (sin necesidad de éstas) políticas públicas que favorecen el uso de la bicicleta, se demuestra que para en los noventa el tema estaba en furor a nivel mundial, y Colombia especialmente Bogotá se vio fuertemente influenciado por ello. Para ver sobre cómo incide la Ciclovía en la creación del citado componente, ver Anexo 21.

Desde la perspectiva del urbanista Ricardo Montezuma, es muy importante sumarle a toda esta serie de eventos el paso del concepto de “transporte” al de “movilidad” en el mundo y en Bogotá. Principalmente el concepto de transporte hace referencia a los vehículos y a la infraestructura en general, mientras que el de movilidad hace referencia más bien a un componente estructural y cultural incluyendo el componente humano y su comportamiento, por lo que el ser humano en la ciudad busca moverse para el acceso de algún fin en particular. A raíz de este cambio, lo que se vuelve importante no es *transportar* vehículos, sino *movilizar* personas, es decir que se cambia un modelo de ingeniería basado en la infraestructura por un modelo arquitectónico basado más bien en la estructura y el diseño de las cosas. En ese sentido, el componente humano cobra mayor importancia, respecto del componente inhumano representado básicamente por los vehículos

³⁷ Comparar Montezuma, Ricardo. *Movilidad y Ciudad del Siglo XXI*. p.40.

motorizados y la infraestructura. De aquí es que van a surgir nuevos planteamientos acerca del uso irresponsable del vehículo particular y se le dará un nuevo aire a la ciudad pensada en modelos de transporte colectivo, no motorizado y sostenible como la caminata y la bicicleta especialmente, con el liderazgo político, en primer lugar, de AntanasMockus.

2.2. FORMULACIÓN DEL COMPONENTE DESTINADO A INCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE BOGOTÁ

2.2.1. Mockus: la bicicleta como incentivo a la cultura ciudadana. “La cultura ciudadana comprende todos los comportamientos ciudadanos que están aceptados como válidos por los mismos, así no estén escritos en las normas y en las leyes, pero que finalmente determinan la forma de actuar de una mayoría. Cuando estos comportamientos son correctos y coinciden con las normas escritas, los ciudadanos viven mejor”³⁸.

Para hablar de la relación entre cultura ciudadana y el incentivo del uso de la bicicleta por el Distrito, hay que remontarse específicamente a la primera Administración de AntanasMockus (1995-1997), quien logró implementar dentro de la política general de movilidad un componente que exaltaba el uso de la bicicleta como medio de transporte. Todo esto en el contexto y la concepción del alcalde, quien propendía por incentivar la cultura ciudadana, definida en su Plan de Desarrollo *Formar Ciudad como* “el conjunto de acciones y reglas mínimas comparadas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes de los ciudadanos”³⁹.

De este respecto es importante destacar el liderazgo y capacidad de éste alcalde frente al tema de la cultura ciudadana, pues poseía gran convicción sobre lo importante que era en Bogotá. Así, su empresa estaba en primer lugar en la promoción de una cultura ciudadana y un cambio estructural por encima de un cambio infraestructural. Por tanto, su

³⁸Ver El Espectador. *Cultura Ciudadana*. 2005. p.7.

³⁹Ver Mockus, Antanas. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, D.C., 1995–1998 *Formar Ciudad*. Documento electrónico.

apuesta en torno a la movilidad fue en primer lugar la recuperación del espacio público para el peatón, al cual consideraba sagrado, y a los medios no motorizados como la bicicleta.

En relación con lo anterior, hay que mencionar un estudio sobre el Plan Maestro de Transporte Urbano para Bogotá llevado a cabo por la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) en 1995. Este demostró que la mayoría del tráfico se concentraba en el área comprendida entre la Avenida 7ª, la Autopista Norte, la Avenida Quito y la Autopista del sur y que en hora pico tenía una velocidad promedio de 10km/h, lo cual viene a ser baja demostrando que para entonces, el tráfico ya era complicado en Bogotá.⁴⁰ Así, el estudio se encontraba a favor del automóvil y promovía la creación de autopistas para vehículos privados con el fin de descongestionar la ciudad.

No obstante, el estudio también se encargó de mirar la movilidad en bicicleta arrojando una cifra aproximada de 60mil bicicletas en la ciudad.⁴¹ De aquí surgió la necesidad de ofrecer espacios para el tránsito y la recreación de los ciudadanos con el fin de mantener el tráfico seguro, preservar el medio ambiente y mitigar la congestión vehicular. Sobre el concepto de planificación para las carreteras de bicicletas se encontró que existían muchos parques como el Parque Nacional, el Simón Bolívar, El Tunal, Timiza, Florida y Kennedy. Igualmente, se encontraron cuatro ríos o canales y en la parte oriental de la ciudad un parte montañosa la cual mantenía un buen ambiente en la ciudad.

Con base en eso, se definió que se deberían construir Ciclorutas como caminos en los cuales no pudieran circular motorizados. Éstas debían estar conectadas a los principales parques y áreas institucionales formando una red. Se pretendía que las rutas evadieran el paso por áreas de tráfico congestionadas, que las zonas de tránsito tuvieran buenos ambientes, la planeación de la construcción estuviera alejada de zonas donde había adquisición de tierras y se realizara por zonas vacantes alrededor de ríos y canales considerando la fácil construcción de las vías.

⁴⁰Comparar Agencia de Cooperación Internacional de Japón-JICA. *The study on the master plan for urban transport of Santa Fe de Bogotá in the Republic of Colombia : final report*,1996.p.124.

⁴¹Comparar JICA. *The study on the master plan for urban transport of Santa Fe de Bogotá in the Republic of Colombia: final report*.p.360.

De acuerdo con lo anterior, a pesar de que el estudio en rasgos generales era un estudio proautomóvil, también se le prestó un lugar importante al uso de la bicicleta y así Mockus y su liderazgo a favor de la cultura ciudadana le apostaron al modelo de movilidad en bicicleta propuesto por el estudio. Finalizando su administración, se sentaron las bases de las ciclorutas para la administración entrante construyendo la primera cicloruta de Bogotá en los alrededores del parque Simón Bolívar.

2.2.2. Peñalosa: la bicicleta en un contexto de desarrollo urbano. Con la administración de Enrique Peñalosa (1998-2000), quien tenía una visión diferente, aunque en cierto modo complementaria a la de su predecesor, se puso en marcha la creación masiva de Ciclorutas. Peñalosa se encontraba a la vanguardia mundial con la concepción de que los carros debían estar limitados y debía haber prioridad con el transporte público, la bicicleta y el peatón. “Peñalosa concebía la ciudad como un espacio para las personas”⁴². De este modo, consideraba las Ciclorutas como un componente de la malla vial. Para él, el desarrollo de una ciudad no se encontraba en la construcción de autopistas para soportar más carros, pues no era funcional la construcción con base en el disfrute de éstos, más si lo era en favor de las personas, algo que ocurría con la bicicleta. En este sentido afirmaba “una ciudad no es más civilizada cuando tiene grandes autopistas, sino cuando un niño en un triciclo es capaz de moverse por todas partes con facilidad y seguridad”⁴³.

Desde entonces, la ciudad poseía grandes problemas de movilidad y una solución para éstos era el uso de la bicicleta. Bajo este gobierno, la movilidad en carro no era prioritaria. Peñalosa pensaba que “el uso sin limitación de automóviles genera inevitablemente el desarrollo suburbano”⁴⁴. Esto se complementaba con la bicicleta que tuvo gran importancia, lo que influyó en el desarrollo de infraestructura para consolidar el componente de movilidad en bicicleta dentro de la política de movilidad. Para ello, fue indispensable la creación del Plan Maestro de Ciclorutas. Al final de la Administración, se

⁴²Ver Peñalosa, Enrique. “El papel del Transporte en una política de desarrollo urbano”.p.2.Documento Electrónico.

⁴³ Ver Peñalosa. “El papel del Transporte en una política de desarrollo urbano”.p.4.Documento Electrónico.

⁴⁴Ver Peñalosa. “El papel del Transporte en una política de desarrollo urbano”.p.6.Documento Electrónico.

entregó la mayor inversión de construcción en Ciclorutas con la cifra de 83.641'887.940 en pesos corrientes, constatado en el proyecto de acuerdo No. 405 de 2008.⁴⁵

a. **“Día sin carro”**. En el 2000 se lleva a cabo la creación del “Día sin carro”, una oportunidad para promover el uso de la bicicleta. El “Día sin carro”, fue influencia de países europeos desde 1990, especialmente en Francia en la ciudad de Rochelle en 1996, en dónde se celebró la primera jornada sin carro. Después, en 1998, el Ministerio de Medio Ambiente de Francia promovió la primera jornada sin carro con la participación de 34 ciudades. Los resultados de esa jornada fueron la reducción de un 30% de la contaminación atmosférica y de un 10% en la contaminación auditiva.⁴⁶ La idea del “Día sin carro” consistía en promover diferentes alternativas de transporte sostenible y también el descanso de las emisiones de gases producidas a diario por la cantidad de vehículos motorizados.

La importancia del día sin carro radica en su influencia sobre la reflexión de los diferentes modos de transporte, logrando énfasis en el uso de la bicicleta. En 2004, el alcalde Mockus solicitó a las diferentes entidades públicas que se motivara a los funcionarios trasladarse en bicicleta durante la jornada.⁴⁷

2.2.3. Mockus: construyendo sobre lo construido. Más tarde, con la segunda administración de Mockus el componente de movilidad en bicicleta se vio fortalecido, ya que éste continuó haciendo pedagogía sobre la importancia del uso de la bicicleta, conservó el legado de Peñalosa y aumentó la infraestructura existente. Para entonces, el componente estaba en su mejor instante desde que se implementó en la política pública de movilidad. Según la consultoría que se realizó para el contrato IDU-BM215 de 2004, en el 2004, se tenían 350km de Ciclorutas en funcionamiento y 5km en construcción.⁴⁸

2.2.4. Garzón: de la infraestructura a un gobierno social. Con la administración de Luis Eduardo Garzón, el citado componente dejó de tener prioridad. El modelo de

⁴⁵Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. “Acuerdo 405 de 2008” Documento electrónico.

⁴⁶Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Directiva 5 de 2006 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C”. Documento Electrónico.

⁴⁷Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Directiva 5 de 2006 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C”. Documento Electrónico.

⁴⁸Comparar Instituto de Desarrollo Urbano-IDU. “Informe Red de Ciclorutas”. 2011.p.2. Documento electrónico.

gobierno de Garzón al ser un candidato de izquierda, fue darle prioridad a un gobierno social, en el cual el rubro destinado a dicho componente fue aproximadamente del 60% de la inversión, mientras que la utilización del espacio público fue diferente, pues se vio como un medio democrático de explotación para la economía informal,⁴⁹ lo cual conllevó a que los espacios para el ciclista se perdieran.

En relación con el uso de la bicicleta, no se avanzó mucho. Dentro de las pocas cosas que se pueden destacar dentro de su Administración se encuentran el Acuerdo Distrital N° 236 de 2006, por el cual el Consejo Distrital ordenó a Entidades Públicas del Distrito acondicionar un espacio en sus parqueaderos que ofreciera seguridad para las bicicletas, además de 40Km de cicloruta construidos durante su gestión según el Informe de Ciclorutas del IDU en 2011.⁵⁰

Hay que destacar, que durante el final de esta administración el tema de la bicicleta se politizó en campaña, pues se pensaba que si se promovía cualquier actividad en relación con el uso de la bicicleta, se estaba apoyando a Peñalosa, lo cual dificultó promover cualquier tipo de actividad alrededor de la bicicleta, pues cabría para la interpretación de que Garzón siendo del Polo Democrático Alternativo, estaría apoyando la a Peñalosa, y no a su copartidario Samuel Moreno.

2.2.5. Moreno: estalla crisis de movilidad urbana. Bajo la alcaldía de Moreno, se continúa con el mismo modelo de gobierno del periodo anterior, por lo que principalmente se pensó en la construcción de alrededor de apenas 20km de ciclorutas, pero se le suma el agravante de que fue un gobierno que no pudo realizar bien su gestión debido a problemas de corrupción que llevaron a la suspensión del alcalde, lo cual dificultó la gestión de toda la ciudad. Las obras que se realizaron en cuanto a movilidad, fueron principalmente para Transmilenio y carro particular, por tanto no hubo cabida para la bicicleta. En este periodo la movilidad de la ciudad colapsó.

⁴⁹Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. *Bogotá sin indiferencia es hacer realidad el derecho a la educación con hechos concretos*.2007.p8.

⁵⁰Comparar Instituto de Desarrollo Urbano-IDU.“Informe Red de Ciclorutas”.2011.p.2.Documento electrónico.

Hay que agregar que durante esta administración, no hubo interés en promover el uso de la bicicleta, en parte por lo que el tema se había politizado anteriormente. A estas alturas, hubo movimientos ciudadanos (que serán analizados en el próximo capítulo) que no fueron tenidos en cuenta. Bajo este contexto, no se realizaron obras públicas al respecto y todo lo relacionado con la pedagogía y el incentivo de la bicicleta no continuó⁵¹.

La cantidad de obras que se realizaron para Transmilenio y carro particular repercutieron negativamente sobre la ciudad, lo que supuso su colapso, pues todas esas obras tuvieron problemas en su administración, lo que hizo que ninguna se entregara a tiempo complicando más la movilidad.

Para el cuatrienio de Moreno se prometieron 20km de ciclorutas, pero hasta agosto de 2009 apenas se habían construido 4km.⁵² La movilidad se complicó más convirtiéndose en un caos. El promedio de velocidad en el transporte público disminuyó a 21km/h en el 2009, cuando el año anterior estaba en 23km/h, mientras que el transporte particular también había disminuido de 31km/h a 26km/h.⁵³ Adicionalmente, el boletín Bogotá Cómo Vamos demuestra los retrasos en la Fase III de Transmilenio, donde se prometió que iba a entregarse en el primer semestre del 2010 y para la fecha la Administración anunciaba que se entregaría a mediados del 2011, cosa que terminó sin cumplir al final de dicho periodo.

Ante esto, cabe resaltar que el uso de la bicicleta aumentó no por incentivo de la administración, sino por la problemática de la ciudad y la promoción de la misma ciudadanía, que llevó a que varios bogotanos decidieran acoger este medio de transporte. El uso de la bicicleta aumentó, según la encuesta de movilidad de “Bogotá Cómo Vamos”, pasando de un 4% de viajes en bicicleta a un 5% en 2010. La encuesta decía que si el Distrito participara en la promoción de la bicicleta se hubiera podido alcanzar el 6% o el 7%⁵⁴ en 2011.

⁵¹ Ver anexo 13 sobre ejecución de ciclorutas durante el periodo de Moreno (2008-2011).

⁵² Comparar Pardo, Carlos. “Un total atropello”. *Periódico El Tiempo* (Septiembre 19 de 2009). Consulta electrónica.

⁵³ Comparar Bogotá Como Vamos. “Boletín 16”, 2010, p.2. Documento Electrónico.

⁵⁴ Comparar Pardo, Carlos. “La solución más sencilla al caos de movilidad” *Periódico El Tiempo* (22 Octubre 2010). Consulta electrónica.

Adicionalmente, Transmilenio empezó a cargar con casi toda la movilidad de la ciudad, cuando no fue planeado para ello, pues fue proyectado dentro de un sistema integrado de transporte, que durante dicha administración nunca se implementó. La promesa de campaña de Moreno de realizar la primera línea del metro, tampoco se cumplió. Quien continuó la gestión de Moreno, tras su suspensión en 2011, fue Clara López, presidente de su partido. Durante sus meses de gestión se implementó el programa piloto de bicicletas públicas “Bicibog”;⁵⁵ ara ver sus falencias ver Anexo 22.

2.3. REFLEXIONES FINALES

A nivel teórico, según el “Policycle”, la primera fase de la política pública correspondiente a la identificación de un problema,⁵⁶ se concibe en la administración de Mockus, cuando los problemas eran la ausencia de cultura ciudadana y la movilidad. El incentivo del uso de la bicicleta iba a ser el componente de una política pública de movilidad para resolver dichos problemas. Igualmente, bajo esta administración se logra la segunda fase, correspondiente a la formulación de soluciones y acciones,⁵⁷ en donde se pensó en el esquema de una red de Ciclorutas y en acciones para implementar e incentivar el uso de la bicicleta para solucionar los problemas mencionados.

Posteriormente, la tercera fase consistente en la toma de decisiones,⁵⁸ se hizo en la administración de Peñalosa, en donde se estructuró y se implementó todo el componente de movilidad en bicicleta. Para ello se tuvo en cuenta el Plan Maestro de Ciclorutas y un grupo de acciones encaminadas a promover el uso de la bicicleta en Bogotá. A su vez, la fase de implementación se hizo durante esa gestión y la segunda de Mockus, pues fue donde se consolidó el componente de movilidad en bicicleta, pues se ejecutó prácticamente toda la

⁵⁵ Comparar “Bicicletas públicas gustan, pero falta planificación en Bogotá” *Periódico El Tiempo* (9 de noviembre de 2011) Consulta electrónica.

⁵⁶ Comparar Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.51.

⁵⁷ Comparar Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.51.

⁵⁸ Comparar Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.51.

red de Ciclorutas existente y se empezaron a evidenciar los efectos de la implementación de dicho componente.

Más tarde, en las administraciones Garzón y Moreno, el tema perdió importancia debido a un cambio de prioridades del gobierno. En este sentido, se puede evidenciar una ruptura en el ciclo de la política pública en relación con el componente de la bicicleta. La fase de evaluación empezó con las administraciones Garzón y Moreno, especialmente la última, cuando se paró el proceso de implementación del componente y la Administración decidió suprimir (evaluar) la política. Así, la alcaldía evaluó que no era conveniente seguir con ese componente, mientras que un sector de la sociedad civil, representando intereses de los usuarios de la bicicleta entró en confrontación con el Distrito, protestó mediante la movilización ciudadana con el fin de lograr la reimplementación del componente que se venía trabajando por las administraciones de Peñalosa y Mockus.

En conclusión, las inacciones bajo la Administración Moreno han sido detonantes de la reacción de la ciudadanía, pues en este periplo, hubo un cambio de prioridades en relación con lo que se hizo hasta la gestión de Mockus, pues no se trató ni al peatón ni al ciclista, quienes se suponían prioridad según el Código de Tránsito, mientras que el transporte público y sobretodo el particular gozaron de prelación, dónde éste debió estar en el último lugar en la escala de la movilidad (Ver Anexo 29). También, porque no se abrieron espacios en las negociaciones de cómo hacer movilidad en bicicleta, de modo que la sociedad civil, interesada en promoverla intentó abrir sus propios espacios para la reimplementación del componente del uso de la bicicleta dentro de la mencionada política pública. Así, la reimplementación empezó con la agendación del tema en la administración y en la cotidianidad de los grandes defensores de la bicicleta con la búsqueda de espacios alternativos que permitieran paulatinamente la reimplementación (Aspectos que se verán en el próximo capítulo).

3. PAPEL DE LA SOCIEDAD CIVIL SOBRE EL COMPONENTE DE MOVILIDAD EN BICICLETA

A lo largo del presente capítulo, se expondrá el papel desempeñado por la sociedad civil en la evolución del componente de la citada política pública en el periodo comprendido entre 2009 y 2012. Para ello, en primer lugar es importante explicar sobre la complejidad del problema relacionado con el componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta, el cual motivará la movilización de la sociedad civil.

Luego, se evidenciarán acciones concretas importantes que ha emprendido la sociedad civil para llevar a cabo la reimplementación de este componente. Vale aclarar que esta información, ha sido construida a partir de fuentes primarias, las cuales representan organizaciones públicas, privadas y la ciudadanía en general. Estas fuentes, son activistas en pro del uso de la bicicleta en Colombia.

3.1. TAMAÑO Y COMPLEJIDAD DEL PROBLEMA

3.1.1. Voluntad Política. Para Enrique Peñalosa “los obstáculos que enfrenta la promoción del uso de la bicicleta en Colombia son más de índole política que económica, razón por la cual son necesarios esfuerzos sobre la concienciación de las ventajas que representa un hábitat humanizado”⁵⁹.

Es evidente que un problema sobre el incentivo del uso de la bicicleta es de voluntad política, pues bien se contó con personalidades y liderazgos en materia de movilidad como Mockus y Peñalosa, pero luego eso se perdió con el cambio de las administraciones precedentes.

3.1.2. Infraestructura. Para hablar de infraestructura es importante hablar de Ciclorutas, su señalización y de los cicloparqueaderos que constituyen el 100% de la infraestructura destinada a incentivar la bicicleta. A éste respecto cabe agregar que aunque

⁵⁹Ver Montezuma. *Ciudadanos, calles y ciudades: las Américas unidas por una ciclovía*.p.70.

Bogotá es un referente mundial en el uso de ciclorutas con una red existente de aproximadamente 350km (la más grande de América), aún existen obstáculos e impedimentos para que el ciudadano que aún no se ha atrevido a utilizar la bicicleta siga sin hacerlo.

Es importante destacar que desde la creación de las ciclorutas, éstas no han tenido ningún tipo de mantenimiento bien sea preventivo o curativo, lo cual se ha reflejado en el número de imperfectos en la superficie, con deformación total o parcial de algunos tramos y la presencia de múltiples huecos que pueden generar accidentes y ocasionar daños a las bicicletas. Algunos ejemplos Ciclorutas con tramos en pésimo estado son la Av Boyacá, la Carrera 11, la Av. NQS, etc.

3.1.3. Diseño y Señalización. Otro aspecto preocupante es la pésima o inexistente señalización que existe a lo largo de la ciudad sumado al mal diseño de las ciclorutas en muchos tramos. El problema radica en que, los ingenieros que han diseñado la señalización y la infraestructura de las ciclorutas no han sido ciclistas, lo cual ha puesto en problemas a quienes lo son y consideran que en muchas partes la señalización y el diseño de la infraestructura está mal realizado.

Algunos problemas al respecto son la falta de señalización cuando el asfalto de la bicicleta se acaba, por lo que principiantes en el uso de esa cicloruta pueden interpretar que en ese tramo se acaba, cuando es posible que más adelante continúe el trayecto. El problema consiste en el cambio de asfalto a adoquín, lo cual no necesariamente significa que la cicloruta haya finalizado. El hecho de no saber la ruta de la cicloruta puede hacer que el usuario no llegue satisfactoriamente a su destino y se desincentive el uso de la bicicleta.

Existe un mal diseño de ciclorutas en cruces que son peligrosos para ciclistas. Debería haber señalización que indicara a vehículos que tuvieran precaución al voltear mirando el andén en donde se encuentra la cicloruta para evitar accidentes. En unos casos, como por ejemplo en los cruces de la Av. 30, en donde los carros doblan con gran velocidad, se debería poner la señalización mencionada anteriormente e igualmente pompeyanos o reductores de velocidad para darle prioridad a los ciclistas y peatones en los cruces.

Otro tipo de problema, es el diseño que no corresponde a una lógica ni a un sentido común en donde existen ciclorutas en el costado en donde los peatones abordan y desabordan los buses, lo cual resulta incómodo y peligroso para ciclista y peatón, en especial para éste quien es más frágil y por lo general está distraído pendiente del bus. Un ejemplo donde ocurre esta problemática es la cicloruta de la Cra 11, la cual debería estar construida en el costado oriental.

Otro problema de diseño general de las ciclorutas es la falta de interconexión entre ellas, pues si bien Bogotá posee una extensa red de ciclorutas, en muchos casos no existe conexión entre una y otra, y en los casos en los que hay, falta señalización al respecto, lo que a veces causa que los usuarios no continúen el trayecto.

3.1.4. Ausencia de Cicloparqueaderos. Otra limitante para el fomento de la bicicleta es la ausencia de cicloparqueaderos, el mal diseño de algunos cicloparqueaderos urbanos y la falta de regulación del tema por parte de la Administración Distrital. Por lo general en la mayoría de parqueaderos públicos salvo en los de los Centros Comerciales, Supermercados de Cadena y uno que otro parqueadero particular no existen cicloparqueaderos.

El Decreto 036 de 2004 obliga a los parqueaderos públicos a que por cada diez estacionamientos de vehículos, debe haber uno para bicicletas o en parqueaderos públicos en los que exista una capacidad menor a 120 vehículos, mínimo debe haber 12 cicloparqueaderos.⁶⁰ Sobre las tarifas, el Decreto 268 de 2009 regula que el cobro del minuto de parqueo de la bicicleta no debe exceder los 10 pesos, cosa que en varios lugares se incumple, incluso en varios centros comerciales.⁶¹

A lo largo de toda la ciudad no existen muchos cicloparqueaderos urbanos y varios de ellos no son idóneos para ello. Los cicloparqueaderos inadecuados por lo general tienen una forma de tostadora, cuando expertos como José Alberto Gaona de Mejor en Bici, recomiendan que deberían tener forma de U invertida porque es más seguro, pues con el primero sólo se puede asegurar una llanta y con el segundo se puede asegurar el marco y las

⁶⁰Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 036 de 2004”. Consulta electrónica.

⁶¹Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 268 de 2009”. Consulta electrónica.

dos llantas.⁶² A pesar de que existen varias U rígidas en la ciudad éstas no tienen difusión y la gente no sabe que son cicloparqueaderos, pues se encuentran en varias partes rodeando árboles en la ciudad.

3.1.5. Ausencia de Cultura Ciudadana. Por un lado, no existe cultura ciudadana sobre la importancia del uso de la bicicleta, razón por la cual el ciudadano prefiere otro modo de transporte. Por otro, en las carreteras no existe respeto por el ciclista o el peatón. Los carros no tienen conciencia sobre la fragilidad de éstos dos estamentos de la movilidad bogotana, razón por la cual se vuelve un impedimento en el ciudadano del común a la hora de optar por utilizar la bicicleta como medio habitual de transporte.

3.1.6. Normatividad. La normatividad sobre la bicicleta es prácticamente nula: en ocasiones equivale a un peatón, en otras a un vehículo motorizado como la moto. Las únicas normas que atañen al ciclista son el Código Nacional de Policía y el Código Nacional de Tránsito.

En el Capítulo V sobre ciclistas y motociclistas del Tercer Título referente a “Normas de comportamiento” del Código de Tránsito de Bogotá, se puede evidenciar como la bicicleta equivale a un vehículo motorizado equiparándolo a una motocicleta en la mayoría de los artículos de ese apartado.

Por otro lado, la norma del uso del casco obligatorio desincentiva el uso de la bicicleta, puesto que la gente se ve obligada a utilizar el casco y muchas veces no se tiene, lo cual impide su uso. El hecho de obligar a la gente a la utilización del casco desincentiva el uso de la bicicleta porque para muchas personas la obligatoriedad de éste es un obstáculo para el uso libre y placentero de la bicicleta. Si bien éste puede ser importante en la protección de las personas, éste debería ser opcional y no obligatorio. Se cree que existen métodos y formas más eficaces que pueden ayudar a mejorar la seguridad del ciclista que el uso obligatorio del casco como por ejemplo campañas de sensibilización e incentivación de cultura ciudadana para el respeto al ciclista en las vías.

⁶²Comparar Arango, Federico. “Cada vez hay más zonas de parqueo para bicicletas en Bogotá”. *Periódico el Tiempo*. Consulta electrónica.

3.1.7. Falta Intermodalidad. Como bien se mencionó anteriormente en el Anexo 20, la bicicleta es el medio de transporte más efectivo hasta aproximadamente 7km de distancia. Es posible que en Bogotá y sus problemas de movilidad, esa cifra se pueda extender a 10km. Sin embargo, en una distancia mayor, la bicicleta pierde eficiencia respecto de otros modos de transporte y por eso se vuelve necesario e indispensable la intermodalidad. Ésta consiste en la alternación de diferentes modos de transporte. Un ejemplo de ellos es el Transmilenio con el alimentador, o el SITP que se piensa instaurar en Bogotá con la interconexión entre buses tradicionales y Transmilenio.

En cuanto a la bicicleta, cabe decir que no existe intermodalidad alguna en Bogotá, pues no existen condiciones para que una persona monte su bicicleta en un bus tradicional o en Transmilenio. De lo único que se puede hablar de intermodalidad, es para el caso de las bicicletas plegables, las cuales se pueden llevar en el transporte público debido al poco espacio que ocupan. Al respecto, gracias a un grupo de ciudadanos se pudo lograr el permiso del ingreso de éstas bicicletas a Transmilenio. (Ver Anexo)

Es importante el desarrollo de éste tipo de sistemas, pues pueden incentivar el uso de la bicicleta y promover la movilidad de sistemas de transporte colectivo y sostenible para mitigar la congestión y la contaminación de la ciudad. En diferentes partes del mundo existen buses y metros adaptados para que ciclistas puedan dejar sus bicicletas cuando son distancias muy largas.

3.1.8. Falta conocimiento técnico. Realizando un estudio sobre la bibliografía que tiene que ver con la historia del uso de la bicicleta en Bogotá y en Colombia se encontraron vacíos sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte. Por ejemplo en el libro “Historia del transporte y la Infraestructura en Colombia” (1492-2007) de José Alvear Sanín, no aparece en todo el tratado nada que tenga que ver con bicicleta, ni cómo se utilizaba a principios del siglo XX, ni la importancia que jugaba en lo que era el transporte de las personas desde su casa a su lugar de trabajo y viceversa. Tampoco, en cuanto a la infraestructura representa lo importante que vino a ser el papel de la Ciclovía en los 70, ni tampoco lo que vino a representar para Bogotá las Ciclorutas en los 90. En todo el tratado nunca apareció algo relativo a la bicicleta.

Por su parte, el libro “La ciudad del Tranvía”1880-1920 de Montezuma en la introducción de su libro afirma que en América Latina y en Colombia el proceso de urbanización y transporte han sido objetos de análisis sectoriales, es decir que la investigación no ha sido integrada, sino que ha estado desarticulada y por ejemplo no ha logrado relacionar el transporte con la estructura. Según Montezuma “el transporte ha sido abordado como un problema técnico qué resolver”⁶³. Aún así “son pocos los trabajos que tratan de hacer una lectura transversal de la estructura socioeconómica y espacial de la ciudad”⁶⁴ y más aún cuando es un tema tan específico como la bicicleta, el cual apenas empieza a adquirir importancia en Colombia desde los noventa.

La falta de conocimiento técnico en torno a un tema así, hace que éste no tenga una verdadera preocupación dentro de los problemas de la ciudad, pues es por medio de la academia y los centros de conocimiento que los temas pueden trascender a la formulación de las políticas públicas de una forma más equilibrada y abierta.

3.2. REFORMULACIÓN DEL COMPONENTE EN BICICLETA POR PARTE DE LA SOCIEDAD CIVIL

El cambio de prioridades de los gobiernos Garzón y Moreno, hizo que el componente de movilidad en bicicleta se descuidara y se empezaran a percibir nuevas problemáticas al respecto, razón por la cual la sociedad civil se movilizó para reformular y reimplementar el citado componente.

3.2.1. Creación de iniciativas promotoras del uso de la bicicleta.

a. Movimiento social probicicleta. Ante la situación descrita en el capítulo anterior, un sector de la sociedad civil, se convenció de que una forma de solucionar problemas de movilidad y salud pública era el uso de la bicicleta, lo que hizo buscar la forma de reimplementar tal componente en el marco de la política pública de movilidad constituyendo una especie de movimiento social relativamente organizado y algunos

⁶³Ver Montezuma, Ricardo. *La Ciudad del tranvía*, 2008.p.23.

⁶⁴Ver Montezuma. *La Ciudad del Tranvía*.p.24.

actores que podrían influir en la reimplementación del componente citado. Para ampliar sobre el movimiento, ver Anexo 23. Para ver sobre el papel de las Universidades ver Anexo 30.

b. Medios de Comunicación. El tema de la bicicleta ha salido constantemente en diferentes medios de comunicación especialmente en la prensa, aunque eventualmente ha habido participación en la radio y la televisión. Esto se debe a la conformación de los grupos anteriormente mencionados, pues han logrado captar la atención por medio de eventos que reúnen multitudes. Un ejemplo de ellos, es la movilización masiva del “Día sin carro”, pues estos grupos han aprovechado este evento para la promoción de la bicicleta mediante los medios de comunicación a su alcance.

En medios escritos han aparecido en El Espectador, El Tiempo, Revista Fucsia, Publímetro, ADN, entre otros. Al respecto, en El tiempo, las noticias que tienen la palabra bicicleta han tenido gran aumento desde el 2008 hasta el 2012, tal y como muestra el Anexo 15. A este respecto hay que hacer la salvedad que no necesariamente estas noticias tienen que ver con el tema de estudio, pues puede haber noticias que hablen de la bicicleta como deporte y en otros aspectos. Sin embargo, es notable la cantidad de noticias que hablan del incentivo del uso a la bicicleta y del ciclismo urbano, y también, que si bien puede haber noticias que hablen sobre la bicicleta en un ámbito deportivo, esto podría llegar a influir indirectamente en el imaginario colectivo de la gente para la utilización de ésta tanto en el ámbito deportivo como en el urbano, pues muchos ciclistas urbanos se terminan adoptando el ciclismo deportivo y viceversa.

En televisión, ha habido apariciones en CityTV y Canal Capital sobre las “Semanas de la bicicleta”, el CPM, el “Ciclopaseo Cachaco”, entre otros. En la radio ha habido apariciones de diferentes grupos anteriormente mencionados en la W, Caracol Radio, Radio Santa fe, en la emisora de la Universidad Politécnico Gran Colombiano, en la de la Universidad Jorge Tadeo Lozano y la de la Pontificia Universidad Javeriana.

En internet se puede encontrar gran participación de estos grupos en Facebook y en Twitter, para la movilización de miles de personas. Igualmente existen videos en Youtube, en Terra TV, etc. (para ver la aparición en redes sociales ver Anexo 24).

Así, se cumple con el modelo de la mediatización, pues los ciudadanos han recurrido a los medios de comunicación para presionar el gobierno y también para mantener el tema en la agenda política y opinión pública. Los medios de comunicación han problematizado el tema del caos en la movilidad bogotana, y, en cierto sentido, que una de sus soluciones es la movilidad en bicicleta. Los medios han presentado a la Administración de Moreno como los villanos, y a los ciclistas urbanos, como los héroes que buscan una solución en materia de movilidad en la ciudad.

3.2.2. Agendación campaña política del 2011. Para hablar de agendación, es posible tomar el concepto de agenda-setting, el cual puede referirse “al conjunto de temas seleccionados para formar parte de un índice o agenda”⁶⁵. En este sentido, la agendación corresponde al proceso por el cual la sociedad civil introduce el tema en la opinión pública para que éste sea producto de debate en la coyuntura. Todas las acciones emprendidas, contribuyeron con el proceso de agendación del tema de la bicicleta en la administración saliente (Moreno) y en la campaña política del 2011.

Desde la aparición de personas y colectivos (mencionados en los anexos) hasta la actualidad, medios de comunicación y universidad, la sociedad civil ha sido visible en la reimplementación del citado componente, pues durante las campañas a la Alcaldía y Concejo para el periodo 2012-2015, se retomó el tema de la bicicleta por presión de estos grupos.

Un punto de discusión importante en las campañas fueron las bicicletas públicas y las Ciclorutas para promover el uso de la bicicleta. Sobre éstas, los candidatos hablaron de la interconexión faltante y sobre la posibilidad de integrar el uso de la bicicleta con el sistema de transporte público. El tema estuvo incluido en programas de gobierno de candidatos como: Parody, Peñalosa, Galán, Luna y Petro⁶⁶.

Al respecto, se pueden evidenciar demandas de la sociedad civil, la cual logró que los candidatos se preocuparan por el tema y lo incluyeran en los aspectos de movilidad,

⁶⁵Ver Rodríguez Díaz, Raquel. “Teoría de la agenda-setting: aplicación a la enseñanza universitaria” p.16. Documento electrónico.

⁶⁶ Ver anexos 16 al 20.

como una forma de movilidad alternativa y sostenible que soluciona problemas ambientales y de salud pública.

A nivel teórico, la ciudadanía logró la inscripción del tema de la bicicleta en la agenda política por el modelo de la movilización. Este modelo explica cómo los actores sociales en pro de una causa o a favor de la promoción o defensa de unos intereses buscan movilizar a los ciudadanos.⁶⁷ En este caso, se cumplieron las siguientes características del modelo de la movilización: la creación de eventos para atraer la atención de las autoridades, los medios de comunicación y la mediatización para ampliar la audiencia y la legitimidad de las reivindicaciones.

3.2.3. “Bogotá humana”. Por otro lado, también se puede destacar la agenda en un ámbito gubernamental. En este sentido, para Pierre Muller “la noción de agenda es fundamental para cualquier análisis de procesos mediante los cuales las autoridades políticas se apropian de una cuestión para construir un programa de acción”⁶⁸. Agenda política es para Jean-Gustave Padioleau “el conjunto de los problemas percibidos como aquellos que piden un debate público e incluso la intervención de las autoridades legítimas”⁶⁹.

Para la agendación de un problema deben existir ciudadanos que pueden estar organizados que definen una situación como problemática, por lo que el descubrimiento del problema se debe acompañar de un proceso de etiquetaje que lo califique como competencia de las autoridades públicas y se espera la intervención de la sociedad política, estando dentro de las posibilidades la opción de no hacer nada.⁷⁰ Por tanto, existen cuatro fases en este proceso: el surgimiento del problema, su especificación, su difusión y su entrada en el sistema formal de decisión política. Con base en esto, es importante aclarar tres aspectos fundamentales del proceso de inscripción de la agenda política: La inscripción es un objeto de controversia social y política por lo que está sujeto a un campo de fuerzas que va a construirse alrededor del problema. La transformación del problema en objeto de

⁶⁷ Comparar Roth. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*.p.65.

⁶⁸ Ver Salazar. *Políticas Públicas y Think Tanks*.p.154.

⁶⁹ Ver Salazar. *Políticas Públicas y ThinkTanks 2ª Edición*.p.154.

⁷⁰ Comparar Salazar. *Políticas Públicas y ThinkTanks 2ª Edición*.p.154.

intervención política es producto de un trabajo específico realizado por diferentes actores cuya naturaleza puede variar, pero siempre el papel de éstos consiste en traducir el lenguaje de la sociedad en lenguaje de la acción política y formular el problema en un lenguaje aceptable por las élites políticas.

En relación con lo anterior, se puede destacar la relación de la sociedad civil con algunos candidatos al concejo que fueron electos y desde su posesión, han intentado retomar el tema de la bicicleta. Se pueden destacar los concejales Roberto Sáenz, Angélica Lozano, Olga Victoria y Juan Carlos Flores, quienes han intentado agendar y reimplementar el mencionado componente. Específicamente, el 5 de marzo del 2012 hubo una reunión entre varios miembros de los colectivos (anteriormente mencionados) y estos concejales para definir estrategias de reimplementación del componente de movilidad en bicicleta.

En el Documento sobre el Plan de Desarrollo para la consulta ciudadana del 29 de febrero de 2012,⁷¹ se tocaba el tema de movilidad, pero no aparecía ni una vez la palabra bicicleta, lo que evidenciaba que por parte de la Alcaldía no había interés en el tema. Por esa razón, el 18 de abril del 2012, durante el Foro de Movilidad de la Universidad de los Andes, la ciudadanía le entregó a Petro una propuesta de Plan de Desarrollo de Bicicletas construido por la sociedad civil en pro de la bicicleta, para que se incluyera en el Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”⁷². Así, se logró que en el Plan de Desarrollo final “Bogotá Humana” la ampliación de la red de Ciclorutas y la promoción del uso de la bicicleta en el primer inciso del Artículo 28⁷³.

Con base en lo anterior, se le dio la segunda prioridad al ciclista, luego del peatón, de manera que el uso de ésta se volvió importante para la Administración, en relación con las anteriores. La ampliación de la red de Ciclorutas y la promoción del uso de la bicicleta

⁷¹Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Plan de Desarrollo para la Consulta Ciudadana del 29 de Febrero del 2012”, 2012. Documento electrónico.

⁷² Ver Vergara, Andrés Felipe. “Entrega Propuesta Plan de Desarrollo por parte de BiciUsuarios”, 2012. Video electrónico.

⁷³“Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: peatones, ciclistas, transporte masivo sobre vehículo particular y la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo, con el fin de reducir emisiones y contribuir a mitigar el cambio climático y disminuir las causas de las enfermedades”.

está incluida en el numeral 8 del artículo titulado “*Ampliación y optimización de la Red de Ciclorrutas y promoción del uso de la bicicleta*”⁷⁴.

3.2.4. Compatibilidad con el discurso de humanización. Petro en tanto que era un candidato de la línea de Garzón y Moreno, que también había hecho parte del Polo Democrático Alternativo, se caracterizó en campaña política por la promoción de un programa de gobierno social, siguiendo a grandes rasgos los lineamientos de esas administraciones anteriores, pero optó por una vía diferente respecto de la bicicleta.

El punto de quiebre en lo concerniente a la bicicleta, es que Petro comprendió que el hecho de apoyar su uso era compatible con la perspectiva de un gobierno social en cuanto a que la inversión en la bicicleta ayudaría a lograr una ciudad más inclusiva y ayudaría a cerrar, en parte, la brecha social.

Además, Petro en todo momento hizo referencia en su discurso a una Bogotá más Humana, por lo que tituló su programa de gobierno “Bogotá Humana”. Este alcalde en campaña y al comienzo de su gobierno no hizo énfasis en la bicicleta, pero encontró en ella un espacio perfecto en el que podía “humanizar” la ciudad, mediante la promoción de vías peatonales con exclusivo lugar para la caminata y la bicicleta. Por tanto, la bicicleta ha sido un elemento que ha permitido darle coherencia y ha fortalecido el discurso de Petro en cuanto a la “humanización” de la que habla en su programa de gobierno. Así, Petro, al contrario de la administración anterior, ha abierto las puertas al sector de la sociedad civil que ha buscado la reimplementación del componente en el marco de la política pública de movilidad.

3.2.5. Concejo de Bogotá e instituciones distritales como catalizadores. Es muy importante mencionar que la labor que han realizado los concejales mencionados anteriormente, en relación con el tema de la bicicleta ha sido crucial para la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte en Bogotá. Dicha labor ha sido importante, puesto que el Concejo se constituye como ente catalizador del proceso, pues a través de éste, se puede ejercer presión

⁷⁴Ver Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”, 2012, p.77. Documento electrónico.

para que la Alcaldía de Bogotá, realice proyectos en torno al tema de la bicicleta tal y como se ha visto y se verá en el próximo capítulo. Igualmente, es importante destacar que el Concejo es quien aprueba el Plan de Desarrollo, el cual se ha mostrado (por lo menos en el papel) constructivo en cuanto a la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá se refiere.

Adicionalmente, hay que mencionar que también es de suma relevancia el hecho de que el Concejo es quien elige a los directores de las instituciones distritales, en este caso valga la pena resaltar al IDRD, IDU y la Secretaría de Movilidad, en donde es posible afirmar que muchos directores y funcionarios de éstas instituciones han asumido también la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en Bogotá y su influencia ha sido notable en el proceso.

Con base en lo anterior, es posible evidenciar cómo el uso de la bicicleta se ha incentivado y se ha promocionado mediante la creación de proyectos desde las diferentes entidades, bajo diferentes puntos de vista. Por ejemplo, el IDRD ha promocionado el uso de la bicicleta desde el eje de la salud, la recreación y el deporte. Secretaría de Movilidad, ha promocionado su uso como un medio de transporte alternativo que puede ser real y viable, el cual trae beneficios económicos, de salud y de tiempo para la persona y beneficios de movilidad y calidad de vida para la ciudad. Y por su parte, el IDU se ha encargado de la promoción y la construcción de infraestructura relacionada con el uso de la bicicleta con el mantenimiento a la red de ciclorutas existente y la inmersión de un nuevo concepto como el del Carril-Bici tal cual y como se verá en el próximo capítulo.

Así, el Concejo de Bogotá y las mencionadas instituciones distritales se vuelven canales de catalización por donde la sociedad civil, encuentra apoyo en el proceso de reimplementación del componente de movilidad en bicicleta mencionado a lo largo de la presente monografía.

3.3. REFLEXIONES FINALES

En este apartado se pudo evidenciar que la sociedad civil, compuesta por medios de comunicación, empresarios, el sector académico, particulares, organizaciones no gubernamentales y colectivos que promueven el uso de la bicicleta, empezaron a intentar re-implementar el componente enfocado a incentivar el uso de la bicicleta, el cual fue descuidado por las administraciones Garzón y Moreno.

La sociedad civil, representada especialmente en los defensores de la bicicleta ha reaccionado mediante la creación de iniciativas públicas y privadas en la reimplementación del componente de movilidad en bicicleta en el marco de la mencionada política pública. Cabe mencionar, que este tipo de movilización al comienzo fue aislada, pero luego fue unificada debido a que sus integrantes perseguían el mismo objetivo, lo que ha permitido que la movilización se volviera contundente. Desde la destitución de Samuel Moreno, poco a poco han podido obtener espacios de presión importantes.

Así, se llegó a un punto en el que se creó una red ciudadanos que apoya todo lo referente al uso e incentivo de la bicicleta, razón por la cual apenas pasa algo que perjudique los intereses de éste grupo, se movilizan y presionan la Administración para que rápidamente cambie su decisión. Ejemplo de esto, fue el intento de recorte a la Ciclovía Nocturna (ver Anexo 26).

Finalmente, queda concluir que efectivamente la relación de la sociedad civil con la reimplementación del citado componente en el marco de la política pública de movilidad, es notoria, pues las diferentes acciones que han emprendido los grupos ya mencionados, han sido causa de la agendación de la bicicleta en la campaña política y la gestión de Petro.

En el próximo capítulo, se pretende evaluar el alcance de las actividades y acciones de la sociedad civil vistas en este apartado, para determinar cuáles son los alcances y limitaciones de ésta en la reimplementación del componente en el marco de la política pública de movilidad.

4. ALCANCE DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA REIMPLEMENTACIÓN DEL COMPONENTE EN LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD

4.1. RESULTADOS O REALIZACIONES DE LA REIMPLEMENTACIÓN DEL COMPONENTE

4.1.1. Carriles-bici⁷⁵ y Ciclorutas. Una de las acciones concretas que se han realizado bajo la Administración-Petro cuando comenzó, concerniente al incremento del uso de la Bicicleta, ha sido el Carril Bici que, gracias a los diálogos con la “Veeduría de la Bicicleta”, se logró en la Cra 13,⁷⁶ entre calles 32 y 26 durante la demolición del puente de la 26. También, la peatonalización de la Cra 7 desde la calle 26 hasta la Plaza de Bolívar, con la inclusión de un carril bici exclusivo para bicicletas y el sistema de bicicletas públicas “Biciséptima”.

A mediados de enero del 2013, la Administración emprenderá dos tramos de Carriles Bici que servirán de piloto, para ver si esta modalidad es más efectiva que las Ciclorutas. Uno de los tramos estará alrededor de Transmilenio en la estación Mundo Aventura y conectará un punto de encuentro entre la estación y el centro comercial Plaza de las Américas. El otro se llevará a cabo sobre la carrera 50 entre la Av. Esperanza y la Calle 63.⁷⁷

Según el Plan de Desarrollo se pretende la inversión de cerca de 190milmillones de pesos en la creación de 150km de nuevas Ciclorutas en vías importantes como la Cra 7ª, las Calles 63, 53, la Avenida Boyacá, el mantenimiento de la malla vial de la red existente para el final del cuatrienio,⁷⁸ y la construcción de Carriles Bici, en vez de Ciclorutas. Este

⁷⁵ Se diferencian de las Ciclorutas porque van en medio de la calzada con separadores que impiden el acceso a motorizados garantizando la seguridad del ciclista. El carril bici evita el problema que ocurre con los peatones, al estar la cicloruta ubicada en el andén.

⁷⁶ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Opciones de movilización para ciclistas por demolición en la séptima con 26”. Consulta electrónica.

⁷⁷ Comparar “Nacen primeros carriles bici”. *Periódico El Espectador*. Enero 9 de 2013. Documento electrónico.

⁷⁸ Comparar “Nuevas ciclorutas compartirán vía con carros”. *Periódico El Espectador*. 15 de Noviembre de 2012. Documento electrónico.

cambio se debe a las conversaciones con expertos en movilidad en bicicleta (mencionados en el capítulo anterior).

Sin embargo, asistiendo a las instalaciones del IDU e indagando sobre el presupuesto real para ejecutar en el 2013 en materia de Ciclorutas, se encontró lo siguiente: para el programa de Ciclorutas en la vigencia 2013, inicialmente se apropiaron \$30.098 millones, de los cuales se suspendieron recursos por valor de \$29.759 millones, teniendo en cuenta el Decreto 011 del 08 de Enero/13, emanado por Alcaldía Mayor de Bogotá. Razón por la cual tan sólo se cuenta con \$339 millones, programados para las siguientes intervenciones:

Cuadro 2. Plan de Ciclorutas 2013

DESCRIPCION	Presupuestoprogramado 2013	Suspe ndidos	Presu puesto realdisponible
Construir km de ciclo ruta en la ciudad	\$ 16.419.082.000	\$ 16.413.082.000	\$ 6.000.000
Mantener Km de ciclo rutas	\$ 10.991.360.000	\$ 10.657.941.000	\$ 333.419.000
Implantar estratégicamente 23 ciclo parqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclorutas	\$ 2.688.000.000	\$ 2.688.000.000	\$ 0
TOTAL	\$ 30.098.442.000	\$ 29.759.023.000	\$ 339.419.000

Fuente: Departamento de Planeación del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU

4.1.2. Bicicletas públicas. Luego del piloto fallido de bicicletas públicas “Bicibog” (Anexo 22). Se cambió el operador de bicicletas públicas por lo que para 2013, se pudo instaurar el sistema de bicicletas públicas en el centro de la ciudad por la Carrera 7ª llamado “Biciséptima” en el marco del programa “Pedalea por Bogotá” liderado por el IDRD.

El programa “Pedalea por Bogotá” tiene como objetivo incentivar el uso de la bicicleta para promover en el distrito capital nuevas conductas y hábitos de vida saludables que mejoren la interrelación entre sus miembros y las actividades cotidianas, procurando entornos de respeto e inclusión que eleven la calidad de vida.⁷⁹

4.2. EVALUACIÓN DEL COMPONENTE

Un factor importante para hablar de la evaluación de la implementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de Bogotá durante la Administración Petro es la incorporación de ciudadanos probicicleta encargados de la promoción de la bicicleta desde la institucionalidad. Este hecho refleja la insistencia e incidencia de la sociedad civil durante la administración anterior (Moreno), en donde ésta sólo tuvo negativas y poca atención, razón por la cual siguió insistiendo y hasta que en la Administración de Petro, logró ser acogida. Así, esto se puede ver como una incidencia en el sentido de que la administración en vez de ganar opositores en la sociedad civil y/o grupos de presión decide incorporarlos en el gobierno quitándose el problema de tener que estar enfrentándolos a menudo, como ocurrió en la administración pasada. Dicho en otras palabras, la Administración de Petro decidió ahorrar y evitar discusiones para trabajar en conjunto con ellos.

Por su parte, una acción para destacar durante la gestión de Petro ha sido el exitoso Día Sin Carro 2013 con la innovación de las Ciclovías, una iniciativa que partió de la insistencia de la sociedad civil y de usuarios de la bicicleta que respondieron que estarían de acuerdo con la instauración de la Ciclovía ese día. Así, se privilegió por encima de todos los modos de transporte a la bicicleta, lo cual consiguió que más ciudadanos utilizaran la bicicleta ese día, con respecto a los otros Días sin carro realizados anteriormente. El hecho de que hubiera Ciclovía ese día permitió a los ciudadanos animarse a utilizar la bicicleta y

⁷⁹Comparar IDRD. “Manual de Usuario Bicicorredores”. Consulta electrónica.

transportarse por medio de ella de una forma más segura sin tener que lidiar con los carros, un aspecto que muchas veces desincentiva su uso.

Igualmente, es de destacar que la implementación del programa de bicicletas públicas “Biciséptima” ha tenido gran acogida en el centro de la capital, pues hasta la fecha ya son más de 750 usuarios que pedalean en promedio diariamente por los bicicorredores de la carrera 7ª. Así mismo, se está a la espera de 70 nuevas bicicletas, debido a los impactos positivos del programa.⁸⁰

4.3. ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS Y ACTITUD DE LOS SECTORES SOCIALES Y GRUPOS EN PODER

Como aún queda mucho por analizar en la gestión de Petro y como la reimplementación del citado componente es un proceso en construcción, se recurre al análisis de involucrados con el ánimo de predecir cuáles pueden ser los diferentes comportamientos de los actores involucrados, según éstos sean beneficiados, perjudicados o neutrales, sumándole su capacidad de poder y de mover recursos, así como de sus verdaderos intereses.

4.3.1. Alcaldía. La Alcaldía es el primer involucrado en el componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de Bogotá. Es un involucrado sumamente poderoso, pues tiene una gran cantidad de recursos (todos los que desee para la política pública), contactos e influencia en los medios de comunicación. En primera instancia es el creador de dicho componente, razón por la cual su participación es constante en el proceso de la elaboración del mismo en el marco de la política pública. Sin embargo, desde 2008, periodo en el cual comienza la Alcaldía de Moreno, este actor se volvió pasivo razón por la cual se irrumpe en el proceso de la política pública con una asignación de recursos inferior y su participación en el proceso se vuelve intermitente, e incluso nula. A raíz del cambio de gobierno en 2012, su participación se empieza a

⁸⁰CompararAlcaldía Mayor de Bogotá.“Ya son más de 700 los usuarios que diariamente pedalean por los 'bicitravectos' de la séptima”(mayo 29 de 2013).Consulta electrónica.

reactivar en un proceso lento. Principalmente, lo que falta para la reactivación total del componente es voluntad política.

Al respecto, cabe mencionar que los intereses de este involucrado están relacionados con el de garantizar una movilidad digna y/o aceptable para que los ciudadanos puedan cumplir con sus necesidades personales. Así, el gobierno tendrá legitimidad y apoyo de la mayoría de los ciudadanos por lo menos en esta materia, que es muy importante para casi todos los ciudadanos.

En cuanto a las clases de acciones y la posibilidad de éxito, cabe agregar que todo depende de la voluntad política de la Alcaldía y demás instituciones de las que depende dicho componente de la ciudad política pública. Si, la voluntad política logra la instauración del componente, es posible que pueda mejorar la movilidad en general de la ciudad.

4.3.2. Concejo de Bogotá e Instituciones gubernamentales. El Concejo de Bogotá y diferentes instituciones gubernamentales tales como la Secretaría de Movilidad, el IDU y el IDR, son involucrados indispensables en el proceso de reimplementación de la política pública de movilidad, pues son catalizadores dentro del proceso de reimplementación. Inicialmente, el Concejo y éstas entidades no habían mostrado interés en el tema de la bicicleta, pero dado que el uso de la misma se ha convertido una tendencia mundial y una posibilidad real que puede beneficiar la movilidad y la calidad de vida de una ciudad (tal y como lo muestra el Anexo 20), algunos concejales y las mencionadas entidades públicas han decidido impulsar el uso habitual de la bicicleta desde sus diferentes funciones y objetivos trazados desde sus diferentes dependencias. A través de diferentes concejales, líderes y funcionarios de éstas instituciones se puede consolidar el tema de la bicicleta en la Alcaldía. El grado de poder de éstas instituciones es alto, pues poseen un contacto directo con la Alcaldía y son en realidad quienes ejecutan los proyectos que tienen que ver con la promoción e incentivo del uso de la bicicleta. A su vez, sus intereses se pueden ver relacionados con el tema de la bicicleta, en la medida en que son instituciones que buscan mejorar la movilidad y en general la calidad de vida de los ciudadanos, lo cuál es posible con el fomento del uso de la bicicleta. Es crucial el hecho de que el fomento del uso de la bicicleta pueda ayudar a cumplir parte de los diferentes objetivos trazados por una

entidad de este tipo. Estas instituciones tienen grandes posibilidades de éxito fomentando el uso de la bicicleta, pues tal y como lo demuestra el anexo anteriormente nombrado, promover el uso de la bicicleta puede ayudar de manera significativa la movilidad y la calidad de vida de una ciudad. Si hace un análisis técnico de los objetivos de las diferentes instituciones, en relación con el fomento del uso de la bicicleta, es posible concluir que fomentando el uso de la bicicleta, se van obtener mejores resultados en el cumplimiento de esos objetivos trazados por cada entidad.

4.3.3. Ciudadanía a favor de la bicicleta. La ciudadanía a favor es otro involucrado en el marco de la presente política pública. En un principio su actitud es pasiva y receptora frente a los primeros años de implementación de la política pública, pues para entonces el protagonismo lo llevaba a cabo la Alcaldía. Una vez cambiadas las prioridades acerca de la política pública, es cuando existe una reacción de la porción afectada por el cese de actividades en materia del componente de la política pública. Así, la participación de la ciudadanía a favor, representada en diferentes medios de comunicación, algunos colectivos en pro de la bicicleta que podrían considerarse parte de un movimiento social, algunas empresas interesadas en el tema y el sector académico representado principalmente en las Universidades, se vuelve activa. El poder de éste sector es moderado: consiste en la agrupación de diferentes ciudadanos por medio de redes sociales y algunos medios de comunicación cuando tiene alcance a ellos. La cantidad de recursos es limitada y no existe mucha organización al respecto. A pesar de que existen algunas alianzas y conexiones políticas en el Concejo de Bogotá, éstas no han constituido un poder contundente, para reactivar el componente de forma total.

Al respecto es importante expresar los intereses de la ciudadanía a favor en la posibilidad de ejercer un derecho fundamental propio de la movilidad en la ciudad. En este caso, se busca que la movilidad de la ciudad en bicicleta sea de una manera en la que la infraestructura y la estructura (ámbito cultural) permitan movilizarse dignamente bajo este modo de transporte contribuyendo con la calidad de vida de la ciudad (movilidad, salud pública, etc).

En cuanto a las posibles acciones y posibilidad de éxito, están sujetos al verdadero alcance que se logre tener en la reimplementación del componente de movilidad. Debido a la multidisciplinariedad de sus acciones y movilización, su posibilidad de éxito podría llegar a ser grande en el marco de la política de movilidad de Bogotá.

4.3.4. Ciudadanía en contra. Es posible que existan involucrados que no se encuentren a favor de la promoción del uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en la medida en que sus intereses se vean afectados. Por ejemplo, en el caso de la construcción de un carril-bici que pudiera quitarle espacio a vehículos particulares en una avenida principal, podría hacer que el sector de los conductores privados se movilizara en contra de la reimplementación del componente de la bicicleta.

Igualmente, otro sector que podría movilizarse en contra podría ser el de los peatones, aunque es posible que ellos también podrían estar a favor. Podrían estar en contra en la medida en que se construyan Ciclorutas en lugares peatonales, de manera que la convivencia entre peatones y ciclistas sea hostil y los peatones se puedan sentir vulnerados por los ciclistas. Por otro lado, los peatones podrían estar a favor de los ciclistas en la medida en que son actores de movilidad bastante parecidos, por lo que si se logran avances en términos de ciclismo urbano, probablemente también se logren para peatones. Por ejemplo si construyen carriles-bici en lugares donde no hay conflicto con peatones, como ocurre en la Av 19.

Otro involucrado importante para analizar puede ser el gremio de los transportadores, quienes podrían encontrar una amenaza en la promoción del uso de la bicicleta, en la medida en que ésta empiece a ser exitosa y mucha gente deje de moverse en transporte público por optar por la bicicleta. No obstante, también podrían actuar a favor de la bicicleta en la medida en que adecuen su sistema de transporte, de modo que se puedan realizar viajes intermodales y varios usuarios en bicicleta puedan utilizar un transporte público adecuado para ello.

Así, este grupo de involucrados pertenecientes de la movilidad podrían verse en algunos casos beneficiados y perjudicados a raíz de la reimplementación del citado componente. No obstante, es probable que la movilización de estos grupos sea

prácticamente inexistente. Es posible que haya descontento ante las medidas de la Administración, pero de ahí a que haya una movilización es complicado, puesto que son grupos grandes, diversos y dispersos, lo cual la hace muy difícil y sus posibilidades de éxito son escasas. Ahora bien, en cuanto a la cantidad de recursos y su capacidad de poder, es posible que en efecto el gremio de los conductores y los transportadores puedan tener gran cantidad de recursos económicos, alianzas con políticos y medios de comunicación, por lo que en éste ámbito, es posible que puedan tener éxito en la obstrucción de la reimplementación de dicho componente.

4.4. REFLEXIONES FINALES

En resumen, algunas de las acciones de la Alcaldía de Petro han tenido un impacto positivo en la ciudadanía y se ha logrado promover el uso de la bicicleta de una forma más abierta con respecto a las dos administraciones anteriores. Es importante aclarar que esta monografía se encuentra en elaboración en menos de la mitad de su gestión, por lo que falta mucho por analizar en cuanto a la reimplementación del componente en cuestión.

En síntesis, el análisis de involucrados de la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de Bogotá demuestra que la movilidad en Bogotá, es algo que se puede concertar de manera que la mayoría de actores involucrados pueda salir ganando. No obstante, es imposible hacer que todos ganen, pues siempre habrá un actor o un sector que saldrá perdiendo. Sin embargo, lo que se debe procurar en la reimplementación de dicho componente es tratar de tomar las decisiones concertadas con los diferentes actores de la movilidad, de manera que la mayoría salga ganando.

5. CONCLUSIONES

Tras efectuar una reconstrucción del papel de la sociedad civil en la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de Bogotá, se puede afirmar que si bien tuvo ciertas limitaciones que incidieron en que el proceso fuera lento, ésta efectivamente ha tenido alcance influyendo en la reimplementación parcial del componente. Sin embargo, no ha sido el único actor que ha influido en este proceso.

Por un lado, las limitaciones que presentó la sociedad civil han sido especialmente representadas en la desunión en primer instante de los diferentes grupos interesados en el uso de la bicicleta, pues estos aparecieron en diferentes sectores de la sociedad y cada uno fue haciendo su labor por separado. Posteriormente, a medida que los diferentes grupos de presión crecieron, se desencadenó su unión, por la cual se lograron resultados visibles, dando origen a la reimplementación parcial del componente de movilidad en bicicleta.

Así, en lo referente al alcance de la sociedad civil, cabe decir ésta ha sido una de los diferentes actores que han influido la reimplementación parcial del componente de movilidad en bicicleta. La sociedad civil logró convocar diferentes sectores como un pequeño grupo de empresarios, un movimiento social probicicleta, el sector académico y los medios de comunicación para presionar al gobierno distrital para que apoyara causas a favor de la bicicleta y desaprobara aquellas en contra. En este sentido, surgieron iniciativas probicicleta que agendaron el tema el componente del uso de la bicicleta en campañas de candidatos a la alcaldía en el 2011 y además lo incorporaron en el Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”. Esto se ha materializado en la planeación del primer “Día Sin Carro” con Ciclovía, la implementación de pilotos de carriles bici y la peatonalización de la Cra 7ª con el sistema de bicicletas públicas “Biciséptima” en el marco del programa “Pedalea por Bogotá”.

Igualmente, es preciso aclarar que si bien, la sociedad civil ha influido en la reimplementación del componente de movilidad en bicicleta, esto no ha sido únicamente por presión de ésta, pues también ha existido una voluntad política de Petro quien ha

decidido apoyar acciones que permiten el uso de la bicicleta en concordancia con la vanguardia mundial, consolidando apoyo y legitimidad en un sector de la sociedad civil.

Sin embargo, también es importante aclarar que si bien ha habido un apoyo de la Alcaldía, éste apoyo hasta el momento, ha sido mucho más discursivo que activo. Al respecto, se puede decir que Petro no ha sido un líder en el tema, tampoco lo ha ignorado y al contrario ha promovido cosas importantes respecto de la movilidad en bicicleta durante su mandato. No obstante, hasta el momento de elaboración de este escrito no ha transcurrido ni la mitad de su mandato, por lo que aún puede haber mucho de qué hablar sobre su gestión en el tema. En relación con lo anterior, queda concluir que a pesar de lo que ha hecho la Alcaldía de Petro, falta mayor voluntad política por parte de éste y que es importante retomar el liderazgo político en materia de movilidad que existió durante las alcaldías de Mockus y Peñalosa, si se quiere mejorar la movilidad de Bogotá y también incentivar el uso de la bicicleta.

No obstante, es cierto que la sociedad civil ha tenido cierto grado de influencia sobre las instituciones y sobre el Distrito. Sin embargo, la sociedad civil en dónde más ha influido es en ella misma más que a nivel estatal, pues gracias a ella ha habido la creación de grupos de diferente origen e índole con el objetivo común de incentivar de algún modo u otro el uso de la bicicleta y éstos grupos se han unido en esa lucha de intereses. La sociedad civil ha sido el actor que probablemente ha tenido más influencia en la ciudadanía en general con respecto al tema del uso de la bicicleta constituyendo un grupo de presión frente al Distrito.

Al respecto, no sólo se puede decir que la sociedad civil es la única que ha influido en la reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta, pues también existen actores gubernamentales como el Consejo de Bogotá, la Secretaría de Movilidad, el Instituto de Recreación y Deporte y el Instituto de Desarrollo Urbano, los cuales han influido de manera notable en este proceso, pues han sido todo un catalizador del proceso iniciado en una primera instancia por la sociedad civil.

Finalmente, queda concluir que esta investigación espera concienciar al lector de la importancia de la movilidad no motorizada y las ventajas que ésta le generaría a una

ciudad de la magnitud de Bogotá. Igualmente, se espera motivar al lector a que utilice la bicicleta como un medio habitual de transporte y ayude a mitigar problemas de movilidad, ambiente y salud pública de Bogotá. Entonces, se espera que el lector ayude a impulsar esta movilización de la sociedad civil, pues hasta la fecha final de esta investigación, es un proceso que se encuentra en construcción.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia de Cooperación Internacional de Japón-JICA. *The study on the master plan for urban transport of Santa Fe de Bogotá in the Republic of Colombia: final report*. Bogotá: Chodai, Yachiyo Engineering, 1996.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. *Bogotá sin indiferencia es hacer realidad el derecho a la educación con hechos concretos*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2007.

Alcaldía Mayor de Bogotá. *Las ciclo rutas: “una cicla más, un vehículo menos*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999.

El Espectador. *Cultura Ciudadana*. Bogotá: Edición Promopress LTDA., 2005.

Lowi, Theodore. *La Hechura de las políticas públicas*. 3ª edición. Madrid: Editorial Paidós. 2007.

Montezuma Ricardo. *Ciudadanos, calles y ciudades: las Américas unidas por una Ciclovía*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2011.

Montezuma, Ricardo. *La ciudad del Tranvía 1880 – 1920*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario., 2008.

Montezuma, Ricardo. *Movilidad y ciudad del siglo XXI, retos e innovaciones*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2010.

Murtinho Espinosa, Felipe. *Los problemas del uso de la bicicleta en Bogotá como medio alternativo de transporte*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2001.

Roth, André Noël. *Políticas Públicas-Formulación, implementación y evaluación*. Bogotá: Ediciones Aurora, 2006.

Salazar Vargas, Carlos. *Políticas Públicas y Think Thanks 2ª Edición*. Ciudad de México: Ediciones Konrad Adenauer Stiftung, 2009.

Vargas Velásquez, Alejo. *Notas sobre el Estado y las políticas públicas*. Bogotá: Ediciones Almudena, 1999.

Capítulos o artículos en libro

Cervero, Robert. “Integración del transporte y la planificación urbana”. En: Freire, Mila y Stern, Richard, (editores). *Los retos del gobierno urbano*. Bogotá: Banco Mundial en coedición con Alfaomega., 2001. 381 – 399.

Mockus Antanas. “¿Qué es cultura ciudadana?” En: Mockus Antanas. *Cultura ciudadana, construcción de ciudad*. Bogotá: Panamericana Editorial Ltda., 2003. 10 – 16.

Mockus Antanas. “De la cultura ciudadana a la cultura democrática”. En: Mockus Antanas. *Cultura ciudadana*. Bogotá: Panamericana Editorial Ltda., 2003. 35 – 37.

Montezuma, Ricardo. “Introducción” En: *El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio Seminario sistema de transporte para las grandes ciudades*. Bogotá: CEJA e Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo INJAVU., 1996. 15 – 19.

Montezuma, Ricardo. “Movilidad en Bogotá en el siglo XX”. En: *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá Retos y realidades*. Bogotá: CEJA e Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo INJAVU., 1996. 33 – 70.

Ossorio, Manuel. *Diccionario de las ciencias jurídicas, políticas y sociales 23ª Edición*. Buenos Aires: Editorial Heliasta, 1996. p.931.

Artículos en publicaciones periódicas académicas

Suárez, Gabriel. “La movilidad en la sociedad urbana”. *Revista Escala* No. 176. (1997): 5 – 10.

Velásquez, Raúl. “Hacia una nueva definición del concepto política pública”. *Desafíos*, CEPI, Universidad del Rosario, No. 20. (I Semestre de 2009): 149-187.

Artículos en publicaciones periódicas no académicas

“Alcaldía confirma que Ciclovía navideña no cambiará de horario”. *Periódico El Tiempo*. 6 de diciembre de 2012. Consulta realizada el 15 de enero de 2013. Disponible en la página Web: http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12431014.html

Arango, Federico. “Cada vez hay más zonas de parqueo para bicicletas en Bogotá”. *Periódico el Tiempo*. Consulta electrónica. Consulta realizada el 14 de mayo de 2013. Disponible en la página Web: <http://m.eltiempo.com/colombia/bogota/cada-vez-hay-ms-parqueo-para-bicis/12206248>

Arévalo, Fabio “El mundo elige la bicicleta”, *Periódico El tiempo*. 11 de enero de 2006. Consulta realizada el 29 de octubre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1880793>

“Bicicletas públicas gustan, pero falta planificación en Bogotá” *Periódico El Tiempo*. 9 de noviembre de 2011. Consulta realizada el 9 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10735645.html

“Bogotá realizará prueba piloto del sistema de bicicletas públicas” *Periódico El Espectador*, Septiembre 3 de 2011. Consulta realizada el 13 de enero de 2013.

Disponible en la página Web:
<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-301394-bogota-realizara-prueba-piloto-del-sistema-de-bicicletas-publica/>

“En medio de improvisación nace sistema de bicicletas públicas “bicibog” ¿Cómo hacemos para mejorarlo?” Noviembre 10 de 2011. Consulta realizada el 13 de enero de 2013. Disponible en la página Web: <http://www.kienyke.com/kien-bloguea/en-medio-de-la-improvisacion-nace-sistema-de-bicis-publicas-bicibog-%C2%BFcomo-hacemos-para-mejorarlo-%E2%80%A6/>

Garofoli, Joe. “Critical Mass turns 10” *SFGate*. September 26, 2002. Consulta electrónica. Consulta realizada el 7 de junio de 2013. Disponible en la página Web: <http://www.sfgate.com/politics/joegarofoli/article/Critical-Mass-turns-10-A-decade-of-defiance-2767020.php>

Lambert, Benoit. “El retorno de la bicicleta”. En: *El Correo de la Unesco*, 1998. Documento electrónico. Consulta realizada el 15 de junio de 2013. Disponible en la página Web: <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001104/110425so.pdf>

“La bici les volvió a ganar a todos. *Periódico El Tiempo*. 12 de Noviembre de 2011. Consulta realizada el 16 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-4960373>

“La bicicleta pedalea en el concejo de Bogotá”. *Agenda Bogotá*. Noviembre 13 de 2012. Consulta realizada el 14 de noviembre de 2012. Disponible en la página web: <http://www.agendabogota.co/articulo-bicicleta-pedalea>

“La bicicleta y el rol de los movimientos ciudadanos”. *Revista Plataforma Urbana*. 10 de Noviembre de 2011. Consulta electrónica. Consulta realizada el 5 de junio de 2013. Disponible en la página Web:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/11/10/la-bicicleta-y-el-rol-de-los-movimientos-ciudadanos/captura-de-pantalla-2011-11-10-a-las-17-31-13/>

“La Mundialización de los Sistemas de Bicicletas Públicas. Reflexiones para su posible implementación en Santiago de Chile”. *Revista Plataforma Urbana* (29 febrero 2012). Consulta electrónica. Consulta realizada el 5 de junio de 2013. Disponible en la página Web: http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/02/29/la-mundializacion-de-los-sistemas-de-bicicletas-publicas-reflexiones-para-su-posible-implementacion-en-santiago-de-chile/#identifiar_0_38957

“Nacen primeros carriles bici”. *Periódico El Espectador*. Enero 9 de 2013. Consulta realizada el 15 de enero de 2013. Disponible en la página Web: <http://m.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-395840-nacen-primeros-carriles-bici>

“Nuevas ciclorutas compartirán vía con carros”. 15 de Noviembre de 2012. Consulta realizada el 20 de enero de 2013. Disponible en la página Web: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-387274-nuevas-ciclorrutas-compartiran-via-carros>

Pardo, Carlos. “La solución más sencilla al caos de movilidad” *Periódico El Tiempo*. 22 Octubre 2010. Consulta realizada el 17 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-8174591.html

Pardo, Carlos. “Un total atropello”. *Periódico El Tiempo*. Domingo 27 de 2009. Consulta realizada el 17 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3632449>

Téllez, Verónica. “Bicibog: Aciertos y Tropiezos”. *Periódico El Espectador*. 4 de Noviembre de 2011. Consulta realizada el 13 de enero de 2013. Documento

electrónico. Disponible en la página Web:
<http://www.elespectador.com/impreso/bogota/articulo-309570-bicibog-aciertos-y-tropiezos>

Otros documentos

Agenda Joven. “Debate Ciclorutas en Bogotá” Bogotá, 2012. Consulta realizada el 14 de enero de 2013. Disponible en la página Web:
<http://www.youtube.com/watch?v=ICWev6bA1po>

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Acuerdo 308 de 2008. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá, D. C., 2008 – 2012 "Bogotá positiva: para vivir mejor". Bogotá, 2008. Consulta realizada el 9 de enero de 2013. Disponible en la página Web:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=30681>

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Acuerdo 405 de 2008. Por el cual se crea y promociona el uso de la bicicleta como sistema público de transporte sostenible integrado al sistema de movilidad masivo del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, 2008. Consulta realizada el 13 de enero de 2013. Disponible en la página Web: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=31773>

Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 036 de 2004”. Consulta electrónica. Consulta realizada el 12 de mayo de 2013. Disponible en la página Web:
http://www.movilidadbogota.gov.co/normatividad/Decret036de2004_16_34_18.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 268 de 2009”. Consulta electrónica. Consulta realizada el 12 de mayo de 2013. Disponible en la página Web:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36517>

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Directiva 5 de 2006 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C”. Bogotá, 2006. Consulta realizada el 20 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21702>

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Opciones de movilización para ciclistas por demolición en la séptima con 26”. Bogotá, 2012. Consulta realizada el 30 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=387>

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. “Plan de Desarrollo para la Consulta Ciudadana del 29 de Febrero del 2012”. Bogotá, 2012. Consulta realizada el 27 de octubre de 2012. Disponible en la página Web: http://www.pedagogica.edu.co/agencia/docs/actualidad/6-plan_de_desarrollo_distrital_2012-2016_bogota_humana.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, “Plan de Desarrollo *Bogotá Humana*”.2012” -2016”. Bogotá, 2012. Consulta realizada el 18 de octubre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.bogotahumana.gov.co/index.php/component/content/article/11-plan-de-desarrollo/410-lan-de-desarrollo-bogota-humana-2012-2016>

Alcaldía Mayor de Bogotá. “Ya son más de 700 los usuarios que diariamente pedalean por los 'bicitrayectos' de la séptima” mayo 29 de 2013. Consulta electrónica. Consulta realizada el 15 de junio de 2013. Disponible en la página Web: <http://www.bogota.gov.co/article/ya-son-m%C3%A1s-de-700-los-usuarios-que-diariamente-pedalean-por-los-bicitrayectos-de-la-s%C3%A9ptima>

Banco Interamericano de Desarrollo-BID. “La Política de las políticas públicas”, Washington, 2006. Documento electrónico. Consulta realizada el 20 de mayo de

2013. Disponible en la página Web: <http://es.scribd.com/doc/6763360/B-I-D-La-Politica-de-Las-Policas-Publicas>

Behrentz, Eduardo y Sarmiento, Olga lucía. “La Ciclovía, un espacio sin ruido y sin contaminación”. Bogotá, 2008. Consulta realizada el 10 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/english/advocacy/anexos/CiclovíaUnEspacioSinRuido.pdf>

Bogotá Como Vamos. “Boletín 16”. Bogotá, 2010. Documento electrónico. Consulta realizada el 18 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/boletin-no-16-bogota-se-estanco-en-seguridad-movil>

Buis, Jeroen y Wittink, Roelof. “The Economic Significance of Cycling. A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy”. La Haya, 2000. Documento electrónico. Consulta realizada el 23 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.ocs.polito.it/biblioteca/mobilita/EconomicSignificance.pdf>

Cámara de Comercio de Bogotá. “Movilidad en bicicleta en Bogotá”. Bogotá, 2009. Consulta realizada el 18 de octubre de 2012. Disponible en la página Web: http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf

Cámara de Comercio de Bogotá. “Observatorio de movilidad 2009”. Bogotá, 2009. Consulta realizada el 18 de octubre de 2012. Disponible la página Web: http://camara.ccb.org.co/documentos/7192_observatorio_movilidad_numero5_parte2.pdf

Centro de la Salud de la Universidad Alemana del Deporte. “Informe Salud y Bicicleta”, Consulta realizada el 10 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.cyclingandhealth.com>

Congreso de la República. “Ley 769 de 2002 por el cual se expide el Código Nacional de Transporte terrestre y otras disposiciones”. Artículo 2. Bogotá, 2002. Consulta realizada el 15 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

De Sebastián, Luis. “Análisis de Involucrados” Washington, 1999. Documento Electrónico. Consulta realizada el 15 de mayo de 2013. Disponible en la página Web: <http://preval.org/documentos/ma0013.pdf>

Hook, Walter. “Preservar y expandir el papel del transporte no-motorizado”. Eschborn, 2006. Consulta realizada el 15 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: http://camara.ccb.org.co/documentos/6086_i_semana_bicicleta.pdf

Instituto de Desarrollo Urbano. “Informe Red de Ciclorutas”. Bogotá, 2011. Consulta realizada el 16 de octubre de 2012. Documento disponible en las instalaciones del IDU.

Instituto de Desarrollo Urbano. “Plan Maestro de Ciclo-rutas (PMC) para la ciudad de Santa Fe de Bogotá. 1999, Consorcio Projekta & Interdiseños”. Bogotá. 1999. Consulta realizada el 16 de octubre de 2012. Documento disponible en las instalaciones del IDU.

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. “Historia de la Ciclovía y recreo vía”. Consulta realizada el 9 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.inbogota.com/transporte/ciclovía/historia.htm>

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. “Ciclovía de domingo en día sin carro”. Consulta realizada el 30 de enero de 2013. Documento electrónico. Disponible en la página Web: http://www.idrd.gov.co/htms/contenido-ciclova-de-domingo-en-da-sin-carro_30360.html

Instituto de Recreación y Deporte. “Manual de Usuario Bicicorredores”. Consulta electrónica. Consulta realizada el 25 de julio de 2013. Disponible en la página Web: http://www.idrd.gov.co/pedalea_por_bogota/Manual_Usuario.html

Marquardt, Bernd. “Historia de la sostenibilidad. Un concepto medioambiental en la historia de Europa Central (1000-2006)”. Bogotá, 2006. Consulta realizada el 30 de octubre de 2012. Documento electrónico. Disponible en la página Web: <http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/239/index.php?id=239>

Merlin, Pierre y Choay, Françoise. “Mobilité”. En: *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. París: Presses Universitaires de France. (1988): 414 y 415.

Mockus, Antanas. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, D.C., 1995 - 1998 *Formar Ciudad*. Bogotá, 1995. Documento electrónico. Consulta realizada el 3 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=2393#1>

Peñalosa, Enrique. *Plan de desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, D.C., 1998 – 2000 Por la Bogotá que queremos* - Acuerdo 6 de 1998. Consulta realizada el 28 de diciembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=535>

Programa de Gobierno de David Luna. Consulta electrónica disponible en la página Web: <http://www.davidluna.com.co/Noticias/Comunicados/Articulo/tabid/72/ArticleId/1077/-Punto-de-Partida-las-propuestas-para-cambiar-Bogota.aspx>

Programa de gobierno de Enrique Peñalosa. Consulta electrónica disponible en la página Web:

http://www.enriquepenalosa.com/bogota/descargas/programa_gobierno_enrique_penalosa.pdf

Programa de Gobierno de Gina Parody. Consulta electrónica disponible en la página Web:

<http://ginaparody.com/programa-de-gobierno/>

Programa de Gobierno de Gustavo Petro. Consulta electrónica disponible en la página

Web: [http://www.cempre.org.co/documentos/programa_petro_2012\[1\].pdf](http://www.cempre.org.co/documentos/programa_petro_2012[1].pdf)

Rodríguez Díaz, Raquel. “Teoría de la agenda-setting: aplicación a la enseñanza universitaria”. Madrid, 2004. Documento electrónico. Consulta realizada el 17 de enero de 2013. Disponible en la página Web:

<http://www.obets.ua.es/obets/libros/AgendaSetting.pdf>

Suero Pérez, Diego Fernando. “La bicicleta como medio de transporte en Bogotá. Universidad de los Andes, Tesis para obtener el título de Magister en Ingeniería Industrial”. Bogotá, 2006. Consulta realizada en el 20 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: <http://dspace.uniandes.edu.co:9090/xmlui/handle/1992/849>

Vergara, Andrés Felipe. “Entrega Propuesta Plan de Desarrollo por parte de BiciUsuarios”. Bogotá, 2012. Consulta realizada el 14 de enero de 2013. Disponible en la página web: <http://www.youtube.com/watch?v=jkbJrIPNg7U>

Wright, Lloyd. “Desarrollo sin automóviles”. Eschborn, 2006. Documento Electrónico. Consulta realizada el 30 de noviembre de 2012. Disponible en la página Web: http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2821&Itemid=117&lang=es

Yauhar, Ivette. “La formulación de políticas públicas de ciclorrutas y espacios peatonales entre 1995 y 2007 en Bogotá: discurso o alternativa de movilidad en la ciudad”. Bogotá, 2010. Documento electrónico. Consulta realizada el 15 de enero de 2013. Disponible en la página Web: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/2281/3/52992584-2011.pdf>

Anexo 1. Entrevista. Jesús David Acero coordinador del programa de Ciclorutas del IDU.

1. ¿Puede hacer una breve presentación suya?

Estudios de Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo, con Énfasis en Gestión Ambiental. Diseñador industrial, con profundización en medio ambiente, bases académicas en ecoinnovación, diseño para la sostenibilidad, producción más limpia y sistemas producto-servicio. Experiencia profesional en diseño, planificación e implementación de proyectos en gestión, desde los recursos humanos y la logística. Experiencia docente universitaria en asignaturas de factores ambientales, responsabilidad socio-ambiental e innovación. Es asesor y consultor en programas de movilidad urbana sostenible con énfasis en sistemas de bicicleta pública.

2. ¿Cuál ha sido tu papel en el IDU?

Coordinador del Grupo de Apoyo Red de Ciclorutas.

3. ¿Qué iniciativas ha hecho o en cuáles ha participado a parte de su trabajo en el IDU?

Consultor del Instituto del Aire limpio de EEUU en la implantación de sistemas de bicis públicas, Gerente del Programa de Bicicletas Públicas EnCicla de Medellín, Consultor de la Cámara de Comercio de Bogotá en temas de movilidad en bicicleta y Docente e investigador universitarios en temas de transporte sostenible.

4. ¿Alguna información que considere importante destacar de su labor en el incentivo a la bicicleta?

He realizado visitas técnicas certificadas a conocer y evaluar las experiencias respecto a la bicicleta pública en ciudades como: Ciudad de México, Puebla, Barcelona, París, Sevilla, Alcalá de Henares, Salamanca, Milán, Santiago de Chile, Quito, Río de Janeiro, Sao Paulo, Buenos Aires, entre otras.

Anexo 2. Entrevista. Manuel Lancheros, funcionario del IDRD del programa “Pedalea por Bogotá”.

1. ¿Cuál ha sido su papel dentro del IDRD para incentivar el uso de las bicicletas?

En el IDRD se ha creado un nuevo programa llamado Pedalea por Bogotá, que busca incentivar desde varios frentes el uso de la bicicleta. Yo entré al instituto hace 9 meses como coordinador en esta iniciativa y mi tarea ha sido promover la realización de eventos y recorridos varios en bicicleta. El año pasado nos unimos a la peatonalización de la Carrera Séptima con el préstamo de bicicletas y en el mes de noviembre, hicimos la Semana de la Bicicleta, evento muy reconocido con invitados internacionales que nos mostraron sus experiencias en el desarrollo de incentivos para pedalear en sus ciudades. En este momento, estamos cerca de lanzar La Escuela de la Bicicleta, para potenciar su uso desde temprana edad y apoyaremos muchas iniciativas ciudadanas y eventos que tengan como principio promover el uso de la bici en Bogotá.

2. ¿Cuál ha sido su papel como ciudadano a parte en el incentivo del uso de las bicicletas?

Yo soy ciclo-usuario desde hace más de 20 años y me he enfocado en la promoción personal del uso de la bicicleta como vehículo amable para la optimización de la movilidad en la ciudad, como elemento de uso recreativo y como alternativa de viaje con diferentes travesías 100% en bicicleta. También he participado en cientos de eventos organizados por los diferentes colectivos que incentivan el uso de la bici en Bogotá.

3. ¿Qué ha hecho el IDRD para incentivar el uso de la bicicleta?

El IDRD maneja la Ciclovía de los días domingo y festivos desde hace más de 30 años y es el escenario tradicional para que los bogotanos salgan a pedalear de forma segura por la ciudad, con más de 120 kilómetros de recorrido.

4. ¿Cuál es su perfil profesional?

Yo soy diseñador gráfico graduado de la Facultad de Artes de la Universidad Nacional, aunque lo que realmente me apasiona y le dedico mi vida, es la bicicleta.

Anexo 3. Entrevista. Jorge Malagón, miembro de la logística del Ciclopaseo de los Miércoles.

1. ¿En general, usted qué ha hecho para incentivar el uso de la bicicleta en Bogotá?

Primero, con mi ejemplo sencillo llevar la bicicleta a espacios que en la cotidianidad no la ven como algo común. Claro eso se debe a que me movilizó en plegable: aulas de clase, Transmilenio, últimamente, hospitales y de esta forma cuando la gente se acerca y pregunta sobre la bicicleta como objeto terminamos hablando de la bicicleta como estilo de vida.

Segundo, creando espacios de ambientación de la gente con la acción de montar bicicleta más allá de los estereotipos, deportivos. Un ejemplo de eso es la escuelita de patios donde un espacio supuestamente deportivo se convierte en un escenario de autoconfianza personal.

Tercero Ofrecer mi apoyo a movimientos ciclísticos de carácter ciudadano donde la ciudad se convierta no en el escenario físico de movilidad sino un espacio de reflexión y contemplación móvil proactivo y propositivo.

1. ¿Cuál es su perfil profesional?

Diseñador visual en el campo de la grafica de entorno, diseño de información, señalética y señalización. Egresado de la universidad nacional que además del ejercicio profesional también ejerce la docencia. El diseño de experiencia aplicado al escenario alternativo móvil ciudadano, son campos de permanente estudio y experimentación en la actualidad.

2. ¿En cuánto a la señalética, usted ha hecho algo por la señalética en Bogotá? ¿ha recomendado al Distrito o algo así?

Desde la universidad nacional he participado en proyectos para el campus y su relación interna como externa de la U nacional con la ciudad desafortunadamente no se ha aplicado.

Anexo 4. Entrevista. Andrés Felipe Vergara, creador del Ciclopaseo de los Miércoles.

1. ¿Qué son los Ciclopaseos de los miércoles y cómo nacen?

Es una iniciativa que nace en el año 2006. Hacemos recorridos por la red de ciclorrutas, alamedas y parques lineales que solamente tiene Bogotá. Promovemos el uso de la bicicleta como un modo de transporte alternativo, económico y excelente amigo con el medio ambiente.

Queremos promover el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, dando a conocer la red de Ciclorrutas de Bogotá. Buscamos incentivar la cultura ciudadana en ciclistas, peatones, motociclistas, conductores, y en general todos los actores de la movilidad. Nos proponemos generar un nuevo concepto de Ciudad. Nuestra misión es Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá, en población especialmente joven, a través de la realización de unos recorridos nocturnos por las ciclorrutas de la ciudad.

2. ¿Qué actividades realizan y participan?

Ciclopaseos nocturnos los miércoles, Ciclopaseos diurnos los domingos, Ciclopaseo de solo niñas en mayo, Celebración aniversario en Julio, Participación activa en el día sin carro, Ciclopaseo nocturno de Halloween, Ciclopaseos nocturnos navideños, Participación en la Semana de la Bicicleta, Puesto en la Mesa de la Bicicleta, Ponencia en la Octava Convención de la Bicicleta.

3. ¿Cuál es su perfil profesional?

Politólogo y abogado de la Universidad de los Andes, creador del Ciclopaseo de los miércoles y experto en movilidad en Bicicleta. Soy uno de los Fundadores de Mejor en Bici y actualmente, trabajo en la Secretaría de Movilidad de Bogotá en todo lo referente al incentivo y uso de la bicicleta, he sido miembro de la Semana de la bicicleta y el primer gestor de las caravanas universitarias en bicicleta.

Anexo 5. Entrevista. Mónica Dávila, creadora del colectivo “Nosotras Pedaleamos”

1. ¿Cuál es su perfil profesional?

Psicóloga, y docente universitaria, haciendo una maestría en educación con énfasis en pedagogía urbana y ambiental, y enamorada de la bicicleta desde que tengo memoria. Hace años que uso la bici para moverme a diario y he apostado todo por promoverla como alternativa de transporte en las ciudades. He trabajado en el campo de la salud pública desde el Ministerio de Salud y Protección Social, así como en Coldeportes utilizando la bicicleta en la promoción de estilos de vida saludable y en la prevención de enfermedades. Disfruto animando a otras mujeres para que monten en bici, se empoderen y disfruten la ciudad de otra manera.

2. ¿Quiénes son nosotras pedaleamos?

Somos un grupo de mujeres que promueve el uso de la bicicleta y la apropiación del espacio público en Bogotá. Queremos que otras mujeres se animen y salgan con nosotras a pedalear y a recorrer de otra manera la ciudad.

Superar miedos, derribar barreras, generar confianza y construir ciudadanía... para todo eso nos sirve la bicicleta. Recorrer la ciudad sintiendo que no hay espacios, rutas, ni horarios vetados para las mujeres. Dejar a un lado los estereotipos de género para demostrar, y demostrarnos a nosotras mismas, que también podemos pedalear.

3. ¿Qué hacen?

Hacemos recorridos recreativos, Eventos deportivos, Pedagogía sobre el uso y mantenimiento de la bicicleta, Movilización social a favor de la bicicleta, Acciones de veeduría relacionadas con las ciclorrutas, Participamos en la Mesa de la Bicicleta y hacemos Investigaciones sobre la relación entre la mujer y la bicicleta.

Anexo 6. Entrevista. Carlos Felipe Pardo, Director de la Fundación Despacio

1. ¿Cuál es su perfil profesional?

Soy sicólogo con maestría en urbanismo de la London School of Economics y he trabajado en cuestiones de transporte desde los niveles organizacional, “advocacy” y político con varios proyectos en Colombia y el exterior. He realizado asesorías técnicas en el tema de transporte urbano, específicamente transporte sostenible, con las municipalidades de varias ciudades, entre las cuales se encuentran: - Bangkok (Tailandia), Johannesburgo (Sudáfrica), Lima (Perú), Sao Paulo (Brasil), México DF (México), entre otras. Como parte de este trabajo, también he desarrollado cursos de entrenamiento sobre planificación de sistemas de bus rápido, transporte no motorizado, mejoría de transporte público, gestión de la demanda sensibilización y cambio de comportamiento y transporte sostenible en China (Pekín, Nanjing), India (Delhi, Indore, Pune) Indonesia (Jakarta, Yogyakarta), Uruguay (Montevideo), Colombia (Bogotá, Pasto), entre otros. Esto ha sido complementado con una contribución bibliográfica constituida por libros y capítulos de documentos sobre los temas mencionados arriba con organizaciones como GTZ (Alemania), ITDP (Nueva York, EEUU), I-ce (Holanda) y otras. Entre 2005 y 2009 fui coordinador del Proyecto de Transporte Urbano Sostenible para América Latina y Asia de la Agencia de Cooperación Técnica Alemana (GTZ), y he sido director para Colombia del ITDP. Soy el Director Ejecutivo de la Fundación Despacio.

2. ¿Qué ha hecho con el Distrito y la bicicleta?

He hecho control político mediante la prensa y he asistido a muchas reuniones criticando su labor en todo lo referente al uso de la bicicleta, pues no ha sido digna de elogiar. Cuando trabajé con el ITDP, mi trabajo en gran parte era estar pendiente de todo lo que hiciera el Distrito en materia de movilidad. Participé en la creación de la Semana de la bicicleta, de la Mesa de la bicicleta y en la elaboración del Manifiesto de la Bicicleta. Igualmente he hecho recomendaciones al programa de Bicicletas públicas de Bogotá.

Anexo 7. Entrevista. Diego Ospina, director de Mejor en Bici.

1. ¿Qué es mejor en bici?

Somos una organización que promueve el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte y compartimos un estilo de vida basado en soluciones simples a problemas complejos.

2. ¿Cómo nace?

Nuestro compromiso con el uso de la bicicleta viene de haber recorrido el país de punta a punta en bicicleta y haber llegado a los cuatro puntos cardinales de Colombia. Creemos que la bicicleta es parte de la solución al caos de movilidad que se vive en Bogotá y otras ciudades principales de Colombia.

La organización nació en el 2009 con el objetivo de ofrecer una solución de movilidad que sea amigable con la comunidad y con el medio ambiente. En Mejor en bici estamos agremiando a personas, empresas y organizaciones que quieran hacer parte de la solución al caos de movilidad.

3. ¿Cuál es su perfil profesional?

Soy Consultor y Asesor externo de empresas como el Banco Mundial, Telefónica, Deloitte, Avianca, Nestle, Cerrejón, Cemex, Unilever, entre otros. Fundador y gerente de GRUPO GIRA S.A.S. empresa con la que he venido haciendo un trabajo en desarrollo de competencias y habilidades a nivel organizacional.

Soy Máster en Programación Neurolingüística del Talent Institut de Barcelona, España y apoya procesos de toma de decisiones con gran parte de sus clientes en temas de comunicación, liderazgo y motivación de equipos de trabajo. Hago parte de la Junta Directiva de Mejor en Bici, empresa que fomenta el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte.

Soy un convencido de que durante los primeros años de vida, se desarrollan los aspectos más importantes de la personalidad y de los factores que determinan el comportamiento futuro del individuo, pero que nunca es tarde para comenzar y que el 80% del éxito que alcanzamos en la vida es resultado de nuestras habilidades y sólo el 20% del conocimiento teórico.

Anexo 8. Entrevista. Germán Prieto, director de la Semana de la Bicicleta en la Cámara de Comercio

1. ¿Qué es la semana de la bicicleta?

Una iniciativa que nace en el año 2008 cuando trabajé en la Cámara de Comercio como un espacio de reflexión de movilidad alternativa y sostenible, en este caso movilidad en bicicleta.

2. ¿Por qué la Cámara de Comercio dejó de patrocinar la Semana y ahora la patrocina el IDRD?

Porque yo como inventor de la iniciativa era el único interesado en promoverla, y cuando estuve trabajando en la CCB, me encargué del tema. En el año 2010, ya no estaba trabajando en el tema y por eso dejó de interesar. Sin embargo, desde mi nuevo sitio de trabajo, en la Tadeo Lozano se realizó la tercera semana de la Bicicleta en Bogotá.

Esta iniciativa ha contado con el apoyo de todos los colectivos en favor de la bicicleta en Bogotá y por eso ha tenido éxito. Para el 2012, el IDRD nos buscó diciendo que quería patrocinar la iniciativa, que tenía varias ideas al respecto y que contábamos con presupuesto público. Para el 2013, contaremos nuevamente con ese presupuesto.

3. ¿Cuál es su perfil profesional?

Soy Ingeniero civil con maestría en ingeniería de transporte. También profesor y director encargado del programa de Tecnología en Gestión de Transporte de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Estoy al tanto de los temas de movilidad, y lo que más promuevo son las alternativas de movilidad sostenible, es decir que hago mucho énfasis en la bicicleta, aunque no sólo en ésta.

Anexo 9. Entrevista. Mariana Guhl, profesora de la Universidad Central y líder de la Bicicletada Cultural.

1. ¿Qué es la bicicletada cultural?

En la actualidad desarrollo desde la Universidad Central, y en alianza con varias entidades distritales, el proyecto "La bicicletada Cultural" enfocado en la recuperación y reapropiación del Centro de Bogotá. Los viernes, cada 15 días, salimos a disfrutar del Centro en bici, y así demostramos cómo su uso, además de beneficiar a la gente en términos de su salud física, también genera beneficios ambientales y mejora sustancialmente la movilidad.

2. ¿Cómo y por qué nace esta iniciativa?

Nace por el caos en el que se encontraba el centro en el año 2009. Era casi imposible acceder al centro. Por eso la recuperación y reapropiación del Centro, incluyendo los aspectos culturales.

3. ¿Cuál es su perfil profesional?

Soy Filósofa con más de diez años de experiencia como gestora cultural. Conozco bien esta ciudad, he trabajado para distintas entidades del Distrito siempre en temáticas que vinculan lo urbano con lo cultural. He participado en la creación de nuevos colectivos de bicicletas, así como en veedurías y planes de acción que contribuyen a que la bicicleta se convierta en una herramienta clave para afrontar la crítica situación de movilidad en la ciudad.

Anexo 10. Entrevista. David Serna, coordinador de CycleChic en Colombia.

1. ¿Cuál es su perfil profesional?

Soy diseñador industrial de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Inicialmente quería ser diseñador de carros, pero la vida da muchas vueltas y ahora me encantan las bicicletas. He estado interesado en promover el uso de la bicicleta. Titulé mi trabajo de grado “Cómo generar convencidos de la bicicleta como medio de transporte” haciendo énfasis en lograr hacer que la gente se convirtiera en ciclista urbano por convicción y no por necesidad rompiendo el estereotipo de que quien es ciclista es pobre. Igualmente en mi trabajo de grado, trato de desmentir la visión de progreso con el uso del automóvil. Actualmente, soy uno de los creadores del “Ciclopaseo Cachaco”.

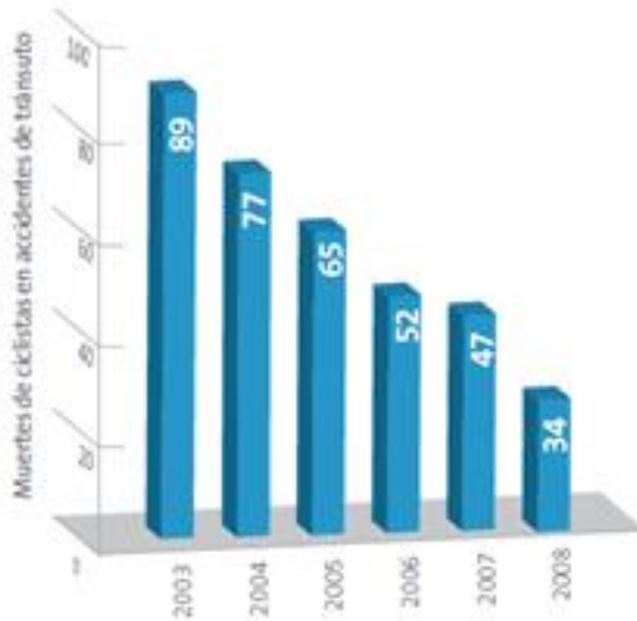
2. ¿Qué es Cycle Chic?

Es una organización creada por Mikael Colville-Andersen, un canadiense que en Copenhague se dio cuenta de una chica elegante en bicicleta y decidió tomarle una foto. A partir de ello, decidió promover el uso de la bicicleta con los preceptos de elegancia y moda. Cycle Chic pretende incentivar el uso de la bicicleta, volviendo a los viejos tiempos de la bicicleta, donde no había una vestimenta adecuada para ellos, pues simplemente la gente iba en su vestimenta de trabajo.

Yo me he encargado del tema en Colombia a partir del año 2010 y junto con el Ciclopaseo cachaco he querido transmitir básicamente la misma idea que es que se puede vestir muy bien, sin la necesidad de equipamiento deportivo. Esa concepción de bicicleta como juguete deportivo vino desde los años 50. Quiero romper ese estereotipo, pues eso le quita importancia a un medio de transporte como la bicicleta el cual es muy importante para el desarrollo urbano de la ciudad.

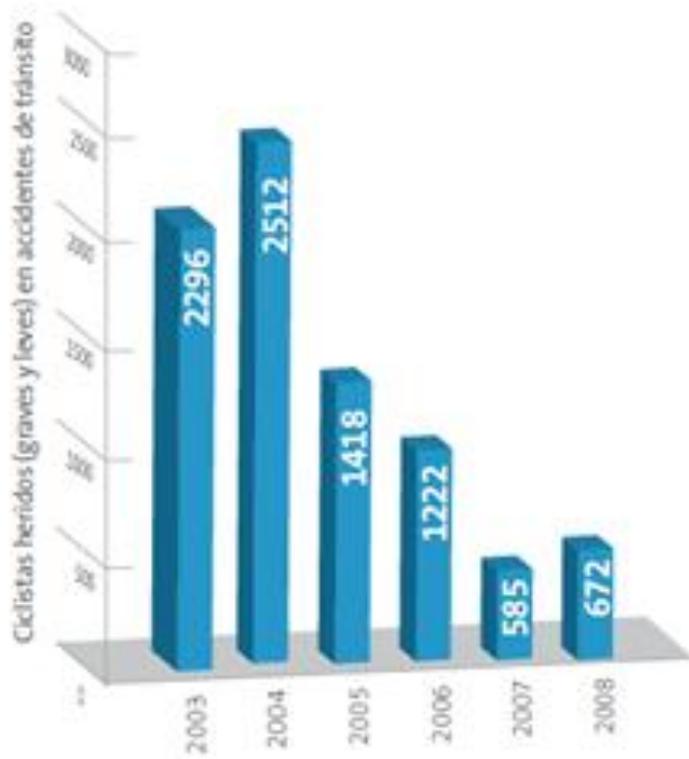
A la gente hay que venderla la bicicleta no desde la lógica, sino desde la emoción, pues el mercado no funciona así, por eso si seguimos argumentando que es más lógico andar en bicicleta por el medio ambiente, la salud, etc, seguramente no ganaremos muchos adeptos. Pero si vendemos desde la emoción, si enamoramos a la gente de la bicicleta y la volvemos una moda, es posible que incentivemos mucho más su uso.

Anexo 11. Gráfica de número de muertes en ciclistas por accidentes de tránsito por año.



Fuente: Observatorio de Movilidad Cámara de Comercio de Bogotá a partir del plan del Maestro de Movilidad. En: “Movilidad en bicicleta en Bogotá”. Bogotá, 2009.

Anexo 12. Gráfica de Numero de ciclistas heridos por año.



Fuente: Observatorio de Movilidad Cámara de Comercio de Bogotá a partir del plan del Maestro de Movilidad. En: “Movilidad en bicicleta en Bogotá”. Bogotá, 2009.

Anexo 13. Gráfica de Ciclorutas construidas.

Año	Kilómetros de Cicloruta Ejecutados	Presupuesto o Asignado	Presupuesto Ejecutado
2004	3,27	59 2.217.820.7	1.948.325.949
2005	13,27	83 6.058.681.0	5.304.503.701
2006	15,24	246 11.180.173.	10.665.203.037
2007	7,39	32 6.319.562.2	5.088.846.514
2008	8,4	6 680.577.92	680.079.806
2009	3,92	27.758.375	27.758.375
2010	7,48		
2011	2,78		
Total	61,75	\$ 26.484.573.620,75	\$ 23.714.717.382

Fuente: Departamento de Planeación del IDU. En: Instalaciones del IDU en Bogotá.

Anexo 14. Manifiesto de la Bicicleta.

Concluida la Segunda Semana de la Bicicleta, evento acaecido en Bogotá D.C. durante los días 8, 9, 10, 11 y 12 de Junio de 2009, nosotros, integrantes de Organizaciones Internacionales No Gubernamentales, Instituciones Educativas de Nivel Superior, Instituciones Públicas Distritales, y miembros de la Sociedad Civil, con el auspicio de la Cámara de Comercio de Bogotá, proclamamos el derecho que tenemos todos los ciudadanos de utilizar medios de transporte sostenibles de una manera segura y placentera dentro y fuera de los límites de la ciudad.

Declaramos que la educación, promoción y difusión del uso de la Bicicleta requiere de un mayor compromiso por parte de los Gobiernos Local, Regional y Nacional, de todas las Entidades Públicas Distritales y Nacionales y de cada uno de los grupos de simpatizantes que actúan en torno a los temas de desarrollo humano y de la movilidad sostenible.

Los Medios de Transporte No Motorizados (en especial la Bicicleta), son medios no contaminantes que favorecen el desplazamiento de las personas con base en el uso racional e integral de los recursos naturales y físicos y de flujos de energía. Igualmente, generan beneficios de distinta índole:

- La Bicicleta es un vehículo silencioso, limpio, asequible y sostenible;
- Evita la congestión y hace que el tráfico sea más seguro y fluido;
- Actúa como soporte de cohesión social;
- Requiere de poco espacio para estacionar y mejora la calidad de los espacios públicos;
- Es eficiente en términos de reducción de tiempos de desplazamiento en la ciudad;
- Mejora la salud física y mental por ser una actividad física moderada.

En Bogotá, 20 % de los viajes son realizados a través de Medios de Transporte No Motorizados, de lo cuales, 15 % corresponden a viajes en Bicicleta. Asimismo, representa un ahorro del 13 al 26% de los ingresos mensuales para aquellos individuos que se movilizan en ella. Ocupa 92% menos espacio que un carro particular, no emite ni monóxido de nitrógeno, ni dióxido de carbono, por lo cual no genera contaminación atmosférica en su desplazamiento.

Como resultado de las diferentes mesas de trabajo y para lograr que el uso de la Bicicleta como medio de transporte se incremente, proponemos las siguientes medidas:

Seguridad Vial

- Garantizar los recursos financieros y ampliar el número de personal para el programa de los guías de movilidad en la CicloRuta;

- Realizar un protocolo de manejo de accidentalidad en Bicicleta para la Policía de Tránsito;
- Realizar entregas masivas de bandas reflectivas para los ciclistas;
- Diseñar campañas masivas de información, educación y promoción sobre seguridad vial, conjuntamente con medios de comunicación, empresas, universidades, colegios y bibliotecas.
- Contar con una programación de semáforos que de prioridad al ciclista;
- Acondicionar los bolardos en U invertida con luces reflectivas para mejorar la visibilidad en horas nocturnas;
- Pensar en la Ley Metro y Medio (distancia que deben mantener los carros particulares con respecto a los ciclistas), que reglamente el sobrepaso de los ciclistas en la vía pública;
- Implementar “zonas 30” (zonas de velocidad máxima de 30 km/h) en donde la afluencia de peatones y ciclistas sea mayor;
- Educar a los usuarios de la bicicleta sobre el uso adecuado de la CicloRuta y las normas de seguridad vial;
- Fortalecer las penas al infractor por causa de accidentalidad vial en donde se encuentren involucrados peatones y ciclistas;
- Implementar esquemas de Pacificación del Tránsito” (Traffic Calming).

Infraestructura

- Armonizar los diseños y la normatividad de acuerdo con las necesidades del ciclista;
- Contar con un sistema de mantenimiento constante para las ciclorutas que incluya (pintura, asfalto, señalización, iluminación, poda de árboles, recolección de basuras, vidrios, etc.);
- Mejorar la conectividad de la red de CicloRuta;
- Promover vías compartidas para peatones y ciclistas en lugares donde el espacio no permita segregación;
- Adecuar la señalización existente priorizando del ciclista;
- Integrar la red de ciclorutas a las estaciones de TransMilenio como sistemas complementarios;
- Hacer cumplir las normas existentes en cuanto a espacios para bicicleta en parqueaderos y dotarlos de la infraestructura necesaria;
- Elaborar una campaña de gran impacto orientada a la recuperación del espacio público;
- Reubicar paraderos de buses que actualmente obstruyen la CicloRuta;

- Diseñar una red de vías verdes que conecte a la ciudad con los municipios aledaños y con parques naturales

Integración

- Optimizar la infraestructura de integración (cicloparqueaderos en estaciones de transporte público, etc);
- Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas como sistema de transporte público complementario al resto del Sistema Integrado de Transporte Público;
- Incorporar a la Bicicleta bajo la perspectiva del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la Ciudad;
- Realizar estudios de cobertura e impacto del uso y promoción de la bicicleta;
- Aumentar la oferta de cicloparqueaderos en Portales, estaciones intermedias y demás estaciones de TransMilenio;
- Incorporar a la Bicicleta como un modo alimentador del Sistema Integrado de Transporte Público;
- Abogar por un sistema de transporte intermodal;
- Diseñar, estructurar, elaborar estrategias de promoción (incluyendo medios) de la bicicleta;
- Acoplar cicloparqueaderos en otras terminales de transporte tales como terminales de buses intermunicipales y aeropuertos;
- Incorporar la perspectiva del usuario en los análisis y estudios que se realicen sobre integración;

Regulación

- Resaltar los beneficios de la bicicleta como medio de transporte alternativo en las regulaciones relacionadas con este medio de transporte;
- Crear una reglamentación que diferencie a las Bicicletas de los medios de transporte híbridos de bajo cilindraje y las bicicletas eléctricas, y regular el uso de éstos;
- Establecer velocidad máxima para la cicloruta, en particular cuando hay un uso de la misma por parte de bicicletas de propulsión asistida (a motor, eléctricas);
- Incorporar a los Bicitaxis dentro del marco legal como un servicio alternativo de movilidad no motorizado y establecer sus condiciones de prestación de servicio y especificar
- Desarrollar un sistema de registro voluntario de Bicicletas;
- Diseminar el conocimiento de normas y reglas;

- Reglamentar el uso del casco para ciclistas y el uso adecuado de puentes peatonales por parte de usuarios de bicicleta;

- Proteger al ciclista.

Los firmantes nos comprometemos a trabajar mancomunadamente para que las propuestas aquí plasmadas resulten en acciones concretas para conseguir que la Bicicleta sea acogida como medio de transporte urbano sostenible según lo establecido aquí arriba, así como una activa revisión de este manifiesto. No escatimaremos en disponibilidad, ni en esfuerzos ni en gestión para alcanzar la consecución de nuestro objetivo primordial: **LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CIUDAD MÁS AMABLE, PRODUCTIVA Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE.**

Producido el 11 de Junio de 2009

Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá-CCB. "Movilidad en bicicleta en Bogotá". Bogotá, 2009.

Anexo 15. Gráfica del periódico El Tiempo sobre consulta de noticias con la palabra bicicleta.

Se encontraron **12.500** resultados para **bicicleta**.

Últimas noticias

- ▶ [Pippa Middleton recorrió la 'Ciudad Luz' en bicicleta pública](#). Miércoles 30 de enero de 2013
- ▶ [Empresa española lanza una novedosa bicicleta eléctrica y plegable ideal para la ciudad](#) Viernes 1 de febrero de 2013
- ▶ [Una cosa que le sobra a la ciclovia de Bogotá](#) Jueves 31 de enero de 2013
- ▶ [Ámsterdam, una ciudad para andar entre canales](#) Viernes 1 de febrero de 2013
- ▶ [Bogotá, ciudad en dos ruedas](#) Viernes 1 de febrero de 2013

Línea de tiempo

Esta línea muestra la cantidad de noticias relacionadas a esta palabra a través del tiempo.

Navegue por años y meses haciendo clic en los círculos.



Fuente: El Tiempo. Consulta electrónica.

Anexo 16. Programa de gobierno referente a la bicicleta de Gustavo Petro.



Impulsaré la reducción de los costos del transporte público. Suministraré un servicio de transporte público eficiente y con tarifas bajas, por medio de revisión de la política actual de tarifas y la introducción de subsidios para población vulnerable. Adecuaré los horarios educativos y de funcionarios para reducir la gestión del transporte público en las horas pico.

Eliminaré gradualmente el “Pico y Placa” para reemplazarlo por un modelo de administración de zonas de congestión. El Pico y Placa no mejoró la eficiencia del sistema público de transporte, por el contrario, propició la mayor demanda de vehículos particulares y la congestión, demostrando que es un mecanismo ineficaz para resolver los problemas de movilidad. Me propongo organizar y administrar zonas de congestión en el acceso a zonas específicas de la ciudad, con alternativas de parqueadero, transporte público y peajes urbanos.

Extenderé la red de ciclo rutas y facilitaré las bicicletas. Daré pleno uso a las ciclo rutas, garantizaré su uso exclusivo para bicicletas, eliminaré los obstáculos de la vía y les daré continuidad. Organizaré un plan de áreas de parqueo de bicicletas en Universidades, portales de Transmilenio y otras áreas densas de la ciudad. Iniciaré un programa de bicicletas públicas que faciliten la movilidad ciudadana y garantizaré su mantenimiento. Promoveré su respeto como bien público y el sentido de pertenencia en la ciudadanía.

Fuente: Programa de Gobierno de Gustavo Petro. Consulta electrónica.

Anexo 17. Programa de gobierno referente a la bicicleta de Enrique Peñalosa.

El cuatro por ciento de los bogotanos se moviliza en bicicleta. Vamos a ampliar y mejorar la red de ciclorrutas, y a estructurar un programa de mantenimiento de largo plazo. Construiremos cicloparqueaderos en los puntos de mayor atracción de viajes durante el día y los fines de semana. Estimularemos su uso como una alternativa incluyente y limpia de movilidad.

Vamos a construir aceras de calidad y a hacerlas respetar, para proteger a los ciudadanos y en particular a los más vulnerables, como los adultos mayores, los niños, niñas o quienes están en situación de discapacidad, porque son parte integral de los sistemas de transporte masivo y la movilidad urbana y como un símbolo de respeto por la dignidad humana.

Construiremos más alamedas peatonales y para bicicletas en diferentes zonas de la ciudad como alternativa de movilidad y disfrute urbano. Construiremos senderos peatonales y para bicicletas a lo largo de nuestros ríos, quebradas y canales.

Avanzaremos decididamente en la construcción de las numerosas vías que requiere la ciudad y en particular de las grandes arterias. Entre aquellas prioritarias están: la Autopista Longitudinal de Occidente, ALO; la prolongación al sur y al norte de la Avenida Ciudad de Cali; la prolongación de la NQS por un brazo que vaya por la Jorge Eliécer Gaitán y la Jorge Gaitán Cortés a Ciudad Bolívar; la continuación en grandes especificaciones de la Caracas hasta Casablanca en Usme; la ampliación y prolongación de la 127 hasta la ALO y de la 170 hasta Cota; la creación de la Avenida José Celestino Mutis o calle 63 desde la Circunvalar hasta el río Bogotá; la prolongación al occidente de la Avenida de las Américas, la Primero de Mayo y la Avenida Villavicencio; la construcción de la Avenida Tintal; la prolongación hacia San Cristóbal de la Avenida Circunvalar; la prolongación al norte de la carrera Novena; la entrada a Bogotá por la Avenida Centenario o calle 13. Construiremos, por supuesto, todas las vías que han sido pagadas por valorización.

Fuente: Programa de gobierno de Enrique Peñalosa. Consulta electrónica.

Anexo 18. Programa de gobierno referente a la bicicleta de Gina Parody.

16. Formularemos Planes Parciales de Movilidad por localidades, en los que se definirán los requerimientos de malla vial local, incluidas las ciclorutas. Si bien ya existen los Centros Locales de Movilidad, la priorización de la intervención de la malla vial debe hacerse según criterios técnicos, coherentes con las necesidades de cada localidad.
17. Concertaremos la reglamentación de los "bicitaxis", que han crecido en el occidente de la ciudad e impulsaremos esta modalidad de transporte en otros puntos de manera integrada con el sistema de transporte de Bogotá.
18. Para mejorar y fomentar el uso de las ciclorrutas, crearemos la "Gerencia de Transporte No Motorizado", que desarrollará la cartografía, la página web con información de rutas y se encargará de la actualización y revisión del Plan Maestro de Ciclorutas que fue formulado hace más de 10 años.
19. Integraremos todos los medios de transporte, para atender las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos: andenes, ciclorrutas, autopistas urbanas; Transcable, Transmilenio, el metro, los buses; el taxismo, el bicitaxismo, formarán parte del sistema de transporte público de la ciudad.

Fuente: Programa de Gobierno de Gina Parody. Consulta electrónica.

Anexo 19. Programa de gobierno referente a la bicicleta de David Luna.

“Subsidiaremos el casco para los más pobres”: David Luna

Publicado por: **David Luna**

Montado en una bicicleta, el candidato liberal a la Alcaldía, David Luna, anunció que durante su administración subsidiará el casco a los bogotanos de menos recursos que quieran movilizarse en bicicleta.

El candidato recordó que el 60 por ciento de los ciudadanos que hoy en día quisieran montar en bicicleta, pero que no lo hacen, se ven desmotivados para hacerlo por que no tienen con qué comprar un casco. “El Código Nacional de Transito obliga a los ciclistas a andar con casco, que cuesta entre 70 y 150.000 pesos en el mejor de los casos. Muchas personas no tienen recursos para comprarlo”, dijo.

Y es que, según Luna, estudios de organizaciones tan serias como la Fundación para la Educación y el Desarrollo Social, han señalado que el uso obligatorio del casco lleva a que muchos decidan no montarse en bicicleta sino acudir a otras formas de transporte cotidiano. “En muchos países el uso del casco no es obligatorio en entornos urbanos, pero dado que aquí lo es, el Distrito debe comprometerse a subsidiarlo en aras de fortalecer una política de movilidad ambientalmente sostenible”, insistió el candidato, al tiempo que afirmó que en su gobierno, las personas beneficiarias del subsidio al casco serán aquellas que vivan en Bogotá y que estén afiliadas al Sisbén.

En Bogotá, cerca de 350.000 personas se mueven diariamente en bicicleta. Se considera que con medidas como la planteada por Luna, esta cifra se puede duplicar.

Fuente: Programa de Gobierno de David Luna. Consulta electrónica.

Anexo 20. Beneficios de la movilidad en bicicleta como aquella sostenible y no motorizada.

En relación con lo anterior, es importante resaltar que la bicicleta es un vehículo no motorizado que constituye un modo de transporte sostenible en dos acepciones: la primera, en términos de sostenimiento, porque garantiza su permanencia en el tiempo y la segunda, en términos ambientales, pues no contamina el medio ambiente.

En este sentido, la visión moderna de desarrollo sin automóviles tiene lugar en el siglo XX a partir de múltiples investigaciones realizadas. Jane Jacobs, por ejemplo, en las décadas de los años sesenta y setenta a raíz de la crisis de 1969, planteó unas investigaciones que arrojaban datos sobre los altos costos sociales y ambientales del uso descontrolado de automóviles.⁸¹ Los efectos sobre la salud por la alta concentración de smog y la congestión de las calles generaron interés en una opción sin automóviles. Así, Jacobs enfatizó en la importancia del espacio público, especialmente el del peatón al definir la dinámica actual de la ciudad.⁸²

Sin embargo, estos estudios no fueron tenidos en cuenta porque el interés económico mundial era promover el uso del automóvil. No obstante, en la década de los noventa re-emergió una atención significativa por reducir el número de vehículos motorizados, pues se empezó a aplicar un discurso agresivo sobre la calidad de vida y el medio ambiente, los cuales ocuparon un rol central en la discusión mundial. En este sentido, temas como el cambio climático, los efectos nocivos para la salud por la alta concentración de smog y la congestión vehicular en las carreteras, adquirieron gran relevancia y renovaron los planteamientos que concebían el desarrollo sin automóviles y la movilidad no motorizada y sostenible.⁸³

Al respecto, luego de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Sostenibilidad en Río de Janeiro en 1992, el concepto de sostenibilidad entró en auge y permeó el ámbito de la movilidad. Después de esto, a mediados de los noventa en Colombia y otras partes del mundo empezó a surgir la necesidad de transportarse, esta vez, de una manera sostenible, lo cual ha dado lugar a la movilidad no motorizada, entendida como el desplazamiento sin la presencia de algún motor, razón por la cual el uso de la bicicleta y la caminata se consolidan como los medios más importantes de éste tipo de movilidad.

En el caso colombiano, especialmente en Bogotá, el uso de la bicicleta ha tomado fuerza y ha permitido la profundización del concepto de movilidad urbana sostenible que se desglosa en

⁸¹ Comparar Wright, Lloyd. "Desarrollo sin automóviles", 2006. p.27. Documento electrónico.

⁸² Comparar Wright. "Desarrollo sin automóviles". p.27. Documento Electrónico.

⁸³ Comparar Wright. "Desarrollo sin automóviles". p.28. Documento electrónico.

movilidad urbana refiriéndose al “desplazamiento de un lugar a otro dentro de la ciudad”⁸⁴, pero sumándole el concepto de sostenibilidad, es decir “contribuyendo con el ambiente, la economía y la sociedad en su conjunto”⁸⁵. Desde esta perspectiva, las ventajas del uso de la bicicleta han conllevado, como se verá más adelante, a su reimplementación en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá.

Contribuciones ambientales.

Los ciclistas no causan contaminación atmosférica, puesto que no generan emisión de gases, y causan poca contaminación auditiva. La reducción de gases y ruidos es importante para mitigar los efectos del calentamiento global, por lo que se reducen los incidentes de enfermedades respiratorias, cardiovasculares y los desórdenes de sueño.⁸⁶

Lo anterior se puede ver respaldado en un estudio que se realizó en 2008 por la Universidad de los Andes que reveló que la concentración de PM10 durante un día hábil fue de 65 microgramos por metro cúbico (ug/m3), un valor que viola las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y fue superior en trece veces al valor encontrado durante las mediciones en horas de Ciclovía, donde la concentración fue de 5ud/m3. En cuanto a la contaminación auditiva, el estudio reveló que el nivel medio de ruido durante un día de tráfico normal fue de 73 decibeles (dBA), un valor superior al recomendado por la Norma Colombiana de Ruido Ambiental para zonas residenciales, las cuales deben tener uno máximo de 65dBA. Por su parte, el nivel de ruido encontrado en la Ciclovía fue de 56dBA^{87 88}.

Igualmente, cada vez que se utiliza la bicicleta en vez del automóvil, se está evitando el consumo de combustibles no renovables. Al respecto, se estima que las bicicletas ahorran el consumo de 240 millones de galones de gasolina al año en el mundo.⁸⁹ Así mismo, montar en bicicleta ahorra 1,5kg de CO2 emitidos al día por cada 5km. Según el World Watch Institute, un viaje de ida y vuelta en bicicleta con una distancia de 6,5km, libera el aire que se respira de 7kg de contaminantes.

⁸⁴ Ver Suárez, Gabriel. “La movilidad en la sociedad Urbana”. Revista Escala No 176. 1997, p. 9.

⁸⁵ Ver Marquardt “Historia de la sostenibilidad. Un concepto medioambiental en la historia de Europa Central (1000-2006)” p.173.Documento electrónico.

⁸⁶ Comparar Wright. “Desarrollo sin automóviles”. p.10. Documento electrónico.

⁸⁷ Si bien el estudio contempla la Ciclovía y los horarios de tráficos normales, se puede establecer una clara diferencia entre la contaminación generada por bicicletas y por vehículos motorizados.

⁸⁸ Comparar Behrentz, Eduardo y Sarmiento, Olga lucía. “La Ciclovía, un espacio sin ruido y sin contaminación”. 2008. pp. 53-54. Documento electrónico.

⁸⁹ Comparar Cámara de Comercio de Bogotá-CCB. “Movilidad en Bicicleta en Bogotá”. 2009. p.18. Documento electrónico.

Utilización eficiente del espacio público.

Los ciclistas hacen un uso más eficiente del espacio público vial que los vehículos motorizados, lo que ayuda a combatir la congestión. En este caso, los ciclistas obtienen el segundo lugar en la eficiencia del espacio público de una vía, después de los vehículos de transporte público totalmente llenos. Al mismo tiempo, los ciclistas usan menos de un tercio de espacio utilizado por un carro particular, lo que ahorra un 60% del espacio en circulación. En cuanto al parqueo, hasta veinte bicicletas pueden ser estacionadas en el espacio de un automóvil.⁹⁰

Eficiencia Económica.

El uso de la bicicleta permite a sus usuarios lograr eficiencia económica en múltiples ámbitos: tiempo, costos económicos para el individuo y para el Estado y reducción de accidentalidad.

Tiempo.

La bicicleta en una ciudad con problemas de tráfico como Bogotá, se vuelve tal vez el modo de transporte más rápido. Varios estudios realizados por la Universidad de los Andes demostraron que la bicicleta ha sido ganadora en la mayoría de los escenarios en comparación con el Transmilenio, el carro particular y el bus, en días de tráfico normal.

Dos carreras de modos organizadas por la Universidad de los Andes en 2010 y 2011 revelaron que la bicicleta es el medio de transporte más rápido en la ciudad en un día de tráfico normal. En la carrera del 2011, la bicicleta tuvo una velocidad promedio de 21,43km/h, mientras que el carro particular tuvo una velocidad de 15,57km/h, Transmilenio de 15,31km/h y el bus con 13km/h.⁹¹

Costos.

La bicicleta es el medio de transporte más accesible para los ciudadanos, luego de la caminata. Entre un 85% y un 90% de la población tiene acceso a la bicicleta.⁹² Con base en lo anterior, la bicicleta es un medio de transporte que busca la inclusión y la equidad social.

La inversión en instalaciones para el uso de la bicicleta es una inversión para todos, pero especialmente para los pobres. Así, se logra una sociedad igualitaria donde todos los ciudadanos pueden confluír de la misma manera en los espacios destinados para las bicicletas. Un ejemplo de esto es la Ciclovía dominical bogotana.

⁹⁰ Comparar Arévalo, Fabio. “El mundo elige la bicicleta”. *Periódico El Tiempo* (Enero11 de 2006). Consulta electrónica.

⁹¹ Comparar Nullvalue “La bici les volvió a ganar a todos”. *Periódico El Tiempo* (Noviembre12 de 2011). Consulta electrónica.

⁹² Comparar Suero, Diego. “La bicicleta como medio de transporte en Bogotá”, 2006.p.20. Documento electrónico.

Igualmente, una bicicleta cuesta doscientos veces menos que un carro. En el año 2005 se vendieron más de 150 millones de bicicletas en el mundo, en comparación con 60 millones de autos.⁹³ En Colombia, se venden 140 mil automóviles nuevos al año, en relación con 1,2 millones de bicicletas.⁹⁴

Los costos que implica el uso de la bicicleta son menores en comparación con el uso del transporte motorizado, en cuanto a su operación, mantenimiento, infraestructura y parqueo. Además, el uso de la bicicleta en casi todo el mundo, está exento de impuestos de rodamiento.⁹⁵

La ONG holandesa Interface de Experiencia en Ciclismo, conocida por sus siglas en inglés I-ce (Interface in cycling expertise) calculó el valor de planificar instalaciones para bicicletas en Bogotá. En ese estudio se determinó que el costo de la construcción de pistas para bicicletas, su mantenimiento y su promoción en campañas educativas fueron calculados en 186 millones de dólares para diez años. El costo de producción de un kilómetro de pista fue calculado en 200 mil dólares. Esto produciría un ahorro en costos de reducción de la necesidad de infraestructura, la disminución en la contaminación y la congestión por el reemplazo de kilómetros de automóvil sobre diez años de 493 millones de dólares, del cual el 50% corresponde al espacio de estacionamiento ahorrado.

Con lo anterior, se espera mejorar la movilidad en un 50%, lo que resulta un ahorro de 643 millones de dólares. El ahorro por los usuarios viales al no usar los automóviles o buses es de 167 millones de dólares.⁹⁶ Así, el resultado final es que los beneficios logran un valor económico de 1.302 millones por el periodo de diez años comparado con los 178 millones de costos, por lo que los beneficios llegan a ser 7,3 veces más altos que los costos.

La capacidad adquisitiva de las personas aumenta en la medida en que utilizan la bicicleta. Se estima que quien usa la bicicleta se puede ahorrar hasta ochenta mil pesos mensuales. Una de las razones más importantes del uso de la bicicleta en Bogotá, es por razones económicas. En una encuesta de movilidad realizada en el año 2005 por la Secretaría de Movilidad, el 60% de los encuestados respondió que la razón por la cual montaban en bicicleta

⁹³ Comparar Arévalo. “El mundo elige la bicicleta” *Periódico El tiempo*. Consulta electrónica.

⁹⁴ Comparar Suero. “La bicicleta como medio de transporte en Bogotá”. p.21. Documento electrónico

⁹⁵ En Kenya y Tanzania, el costo de construcción de una cicloruta, incluyendo mantenimiento, es de US\$ 4200, mientras el de una vía vehicular es tres veces más alto, pues viene a ser tres veces más grande, pero con el agravante de que tiene una menor duración, debido al peso de los carros. Igualmente, el costo del uso de un automóvil es veinte veces más alto. El costo diario de viajar en bicicleta se encuentra entre 1,3 y 1,6 centavos de dólar, en bus 4,9 y en automóvil 10 centavos de dólar. Comparar Buis, Jeroen y Wittink, Roelof. “The Economic Significance of Cycling”, 2000.p. 18. Documento electrónico.

⁹⁶ Comparar Suero. “La bicicleta como medio de transporte en Bogotá”. p.20. Documento electrónico.

era por la economía, lo que demuestra que gran parte de los usuarios de la bicicleta son de escasos recursos y por medio de ésta logran un mayor provecho económico para gastos familiares.⁹⁷

Accidentalidad

En bicicleta la accidentalidad se reduce, pues aunque pareciera que es mucho más seguro andar en carro que en bicicleta las cifras revelan lo contrario. Si bien la accidentalidad en bicicleta aumenta puesto que una persona es más propensa a un accidente, éste, por lo general, presenta menor gravedad en comparación con los relacionados con vehículos motorizados, los cuales se mueven a mayor velocidad. Entonces, se reducen los costos monetarios y sociales, directos e indirectos, de los accidentes.⁹⁸ El uso de la bicicleta contribuye con la reducción de más de 500 mil muertes por accidentes al año. Según la OMS, existe un estimado de 1,1 millón de muertes por tránsito a nivel global cada año.⁹⁹

Según el Plan Maestro holandés de Bicicletas en 1998, el número de muertes entre los ciclistas era un 54% más bajo que en 1980, pese al aumento del uso de bicicletas como de autos donde el aumento de los km de éstas fue de 30%, mientras que el de aquellos del 50% durante el mismo periodo.¹⁰⁰

En Alemania, el total de muertes de ciclistas cayó en un 66% entre 1975 y 1998 y la proporción del uso de la bicicleta aumentó de un 8% a una 12% en todos los viajes.¹⁰¹ Bogotá en 1997, tuvo una tasa de muertes por tráfico de dos a tres personas a diario, pero debido a las mejoras en las instalaciones para ciclistas y peatones, esta tasa bajó de una a dos personas.¹⁰²

Según cifras de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre el 2003 y el 2008 la cantidad de ciclistas heridos en accidentes de tránsito se redujo en un 70,7% al pasar de 2.296 a 697 lesiones leves a graves. Por su parte, la cantidad de muertes de ciclistas en accidentes de tránsito se redujo de 89 a 34 muertes anuales, logrando una reducción del 61,8%.¹⁰³

Salud, recreación y deporte.

⁹⁷ Comparar CCB. “Movilidad en Bicicleta en Bogotá”. p.26. Documento electrónico.

⁹⁸ Comparar Suero. “La bicicleta como medio de transporte en Bogotá”. p.18. Documento electrónico.

⁹⁹ Comparar Wright. “Desarrollo sin automóviles”. p.12. Documento electrónico.

¹⁰⁰ Comparar Hook, Walter. “Preservar y Expandir el medio del transporte no motorizado”, 2006. p. 4. Documento electrónico.

¹⁰¹ Comparar Hook. “Preservar y Expandir el medio del transporte no motorizado”.p.4.Documento electrónico.

¹⁰² Comparar Hook. “Preservar y Expandir el medio del transporte no motorizado”.p.7. Documento electrónico.

¹⁰³ Comparar CCB. “Movilidad en Bicicleta en Bogotá”. p.26. Documento electrónico.

De acuerdo con el Centro Norteamericano de Control de Enfermedades (CDE), en la actualidad existe un aumento de enfermedades relacionadas con el alto colesterol, la obesidad, la diabetes y la depresión. El uso de la bicicleta es importante para la reducción y mitigación de estos males, además permite la realización de aeróbicos.¹⁰⁴

Así mismo, el uso de la bicicleta, mejora la salud pública de la ciudad en la medida en que reduce las emisiones de CO2 logrando reducir las enfermedades respiratorias. Según el doctor Ingo Froböse, presidente del Centro de Salud de la Universidad Alemana del Deporte, el uso de la bicicleta tiene grandes beneficios en salud.

La bicicleta es buena para el corazón y el sistema cardiovascular ya que su uso regular reduce la posibilidad de infarto un 50% y los vasos sanguíneos se conservan flexibles y saludables gracias al movimiento diario; beneficia la espalda cuando se adopta la postura ideal, logrando fortalecer los músculos lumbares evitando hernias y lesiones musculares; es buena para lograr rodillas saludables, pues se evita el golpeo y el roce, ya que del 70% al 80% del peso es soportado en el sillín, lo que hace que ni articulaciones ni cartílagos soporten cargas elevadas; es benéfica para el sistema inmunológico, ya que fortalece las defensas y aleja del cáncer, pues con el pedaleo se eliminan las células cancerígenas; y finalmente, el uso de la bicicleta libera endorfinas, de modo que la bicicleta es un antidepresivo natural.¹⁰⁵

¹⁰⁴Comparar Hook."Preservar y expandir el papel den transporte no motorizado".p.3. Documento electrónico.

¹⁰⁵ Comparar Centro de Salud de la Universidad Alemana del Deporte. Informe "Salud y Bicicleta". Consulta electrónica.

Anexo 21. La Ciclovía sienta las bases del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta

Sobre la Ciclovía, es importante conocer su origen histórico de manera que se pueda comprender cómo ha tenido influencia desde su origen hasta la actualidad en todo lo concerniente al componente del incentivo del uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en Bogotá, teniendo en cuenta que la Ciclovía ha sido generada gracias a un movimiento de la sociedad civil (como se verá más adelante), el cuál terminó constituyendo una política pública real que hoy en día se puede visibilizar y ha sido incluso exportada a diferentes partes del mundo.

Según Ricardo Montezuma, la Ciclovía surge en Colombia básicamente por dos razones principales: porque para la época la bicicleta tenía una gran tradición a nivel comercial, laboral, deportivo, industrial y social en Colombia; y porque desde mediados de los sesenta existía un grupo de ciudadanos y políticos que pretendían establecer la bicicleta como medio habitual de transporte utilizándola como actividad recreativa.¹⁰⁶

En 1951, la creación de la Vuelta a Colombia generó gran impacto en el aspecto deportivo, lo cual también tuvo cierta repercusión en la industria de la bicicleta a nivel nacional. Desde ese entonces, la industria de la bicicleta se disparó en los diferentes campos mencionados anteriormente.

En los sesenta, empezó una gran época para el fomento del uso de la bicicleta en Bogotá derivado de los grandes resultados en ciclismo deportivo durante la misma década y todo el arraigo que la bicicleta generó en el pueblo y en la industria. Había una gran correlación entre la creación de la Vuelta a Colombia, el importante momento por el que pasaba Colombia en materia de ciclismo deportivo y la creación de la Ciclovía dominical. Para ello en 1974 un grupo de ciclistas empezó a protestar en las calles con las bicicletas argumentando y exigiendo que los días domingos se cerraran algunas vías que no se utilizaban por los carros para que fueran destinadas para el uso de las bicicletas. Y fue así, además de la aceptación política que se logró entonces desde 1976 construir la primera Ciclovía con Luis Prieto Campo alcalde de Bogotá entonces.

A Partir de ahí, la Ciclovía es un evento que se realiza todos los domingos y festivos en Bogotá y una actividad de gran importancia para los bogotanos, pues con el paso del tiempo se ha consolidado como patrimonio deportivo y cultural en el cual se reúnen cerca de 1,5 millones de

¹⁰⁶Comparar Montezuma, Ricardo. *Ciudades, calles y ciudades: Las Américas unidas por la Ciclovía*. p. 38.

habitantes que al mes recorren parte de los 120km de vías habilitadas, las cuales constituyen el 70% de las localidades de la capital.¹⁰⁷

Al respecto, es necesario aclarar que si bien pareciera que la Ciclovía es una política pública que tiene que ver con el uso de la bicicleta de una forma recreativa y no tiene mucho que ver con la movilidad de la ciudad, ésta sí influye con el incentivo de su uso como modo de transporte, pues la Ciclovía ha sido el primer acercamiento de la bicicleta con el ciudadano bogotano, puesto que por medio de ésta se acercó a la familia, especialmente a los niños, dando origen a una nueva generación de cultura ciclística.

Desde esta perspectiva, es posible afirmar que la Ciclovía, en cierto sentido ha logrado influir y sentar las bases para la creación de las ciclorutas que constituyen una parte esencial de lo que es la incorporación de la bicicleta en la política pública de movilidad. Por eso, la Ciclovía en algún aspecto logró sentar las bases del componente de movilidad en bicicleta porque sirvió como modelo base para la creación de las Ciclorutas: si existía una vía especial para las bicicletas los domingos, entonces debía haber una vía permanente para utilizar todos los días. Así surge la llamada Cicloruta. Sin embargo, la Ciclovía no ha logrado la consolidación de una política pública que regule el uso de la bicicleta en general, pues ésta es sólo recreativa y además constituye un componente destinado al uso de la bicicleta dentro de la política pública de movilidad.

A modo de conclusión, la creación de la Ciclovía ha sido todo un hito en materia de promoción del uso de la bicicleta así pareciera que sólo haya sido dentro de un ámbito meramente deportivo. Sin embargo, ésta logra cierta influencia dentro de la movilidad a nivel urbano. Igualmente, la creación de Transmilenio le dio una visibilidad gigante a Bogotá, razón por la cual de ahí en adelante se pudo exportar dicho medio de transporte al tiempo que la Ciclovía dominical a diferentes partes del mundo. De acuerdo con lo anterior, aparte de la Ciclovía, en Bogotá nunca ha existido una política pública en torno a la movilidad en bicicleta. Si bien, por momentos en la historia ha habido acciones que permitan aproximarse a lo que es una política pública en torno a la bicicleta, estas acciones no han logrado constituir una. De lo que se puede hablar es, en general, de una política pública de movilidad que toca los diferentes modos de transporte, de manera que la bicicleta es un componente dentro ella.

¹⁰⁷Alcaldía Mayor de Bogotá. “Historia de la Ciclovía y recreovía”. Documento electrónico.

Anexo 22. Bicibog: un proyecto fallido.

Otro asunto que demuestra el descuido de la Administración Moreno es el proyecto de bicicletas públicas Bicibog. El plan de desarrollo Bogotá Positiva definió la instauración de un piloto de bicicletas públicas con el fin de mirar la posibilidad de establecer un sistema de este tipo en Bogotá en el corto plazo, para buscar posibilidades de movilidad alternativa con miras a mitigar los problemas de congestión vehicular.¹⁰⁸

El piloto fue expresión y respuesta de las demandas de varios ciudadanos, especialmente de aquellos que montan en bicicleta y quienes consideran que ésta debe ser un medio de transporte permanente, aspecto que explica el apoyo a un sistema de bicicletas públicas.

BiciBog es resultado de un acuerdo promulgado por el Concejo de Bogotá en diciembre de 2008 con la iniciativa del concejal Carlos Orlando Ferreira, del partido Cambio Radical.¹⁰⁹ Dicho proyecto consistía en la prueba de un sistema público de bicicletas que estuviera integrado a Transmilenio para lograr que las personas se demoraran menos en el desplazamiento de la estación hasta su trabajo. Éste contó con presencia en dos puntos de la ciudad: uno al norte al lado de la estación de Transmilenio Virrey, y otro al sur en el Portal de las Américas.

Por un lado, el proyecto fue un acierto porque era necesario avanzar en un piloto de bicicletas públicas para una ciudad de gran magnitud como Bogotá. Igualmente, el agrado de la ciudadanía, pues en encuestas realizadas en el marco del piloto, la ciudadanía mostró respaldo, incluso la mayoría afirmó que estaría dispuesta a pagar por el servicio. También es importante resaltar el hecho de que durante el periodo de prueba no se extravió ninguna bicicleta.

No obstante, el piloto tuvo más tropiezos que ciertos. En primer lugar, cabe agregar que antes de empezar con éste, durante los estudios previos se cometieron muchos errores. El proyecto comenzó con un convenio con la Universidad Distrital para que llevara a cabo estudios para la implementación del sistema. Se realizó un contrato por 500 millones de pesos en diciembre de 2009 para que los estudios fueran entregados seis meses después, pero éstos se presentaron en junio de 2011, casi dos años después y se liquidó el contrato porque los productos

¹⁰⁸Comparar “Bicicletas públicas gustan, pero falta planificación en Bogotá” *Periódico El Tiempo* (Noviembre 9 de 2011). Consulta electrónica.

¹⁰⁹Comparar Téllez, Verónica. “Bicibog: Aciertos y tropiezos”. *Periódico El Espectador* (Noviembre 4 de 2011). Consulta electrónica.

del proyecto no fueron satisfactorios¹¹⁰. Se sabía que los estudios apenas fueron culminados en el 41,5%, según la Universidad Distrital para realizar la liquidación del contrato.¹¹¹ Posteriormente, nunca se supo con base en qué estudios se realizó el piloto, y finalmente estos fueron presentados el 8 de noviembre cuando el proyecto llevaba una semana de ejecución.

Otro inconveniente que se presentó fue la improvisación del proyecto, pues estaba planeado para su ejecución el día 1 de noviembre del 2011, pero ese día no se realizó pues llegó un camión con las bicicletas y varios funcionarios hablando sobre una prueba del piloto incumpléndole a la ciudadanía. La verdadera inauguración se realizó el 2 de noviembre.¹¹² La improvisación se notó con la falta de información del piloto, pues no se difundió mucho y las personas no tenían claro los horarios de inicio y terminación del servicio.¹¹³

También, en el hecho de que sólo se pudiera ir de una estación de salida a una de llegada y viceversa, de manera que no existiera la posibilidad de coger por otras vías utilizando sólo un circuito de la Cicloruta que no estaba interconectado con otras. El proyecto fue un fracaso porque las bicicletas que se utilizaron no eran adecuadas para ello, debido al modelo, pues no era ideal para un sistema público debido y su calidad no era buena para soportar el intenso tráfico al que se someterían en un sistema público.¹¹⁴

¹¹⁰ En Medellín, se invirtieron 60 millones para realizar estudios de un piloto de bicicletas públicas que fue entregado en 6 meses.

¹¹¹ Comparar “Bogotá realizará prueba piloto del sistema de bicicletas públicas” *Periódico El Espectador*, (Septiembre 3 de 2011). Consulta electrónica.

¹¹² Comparar “En medio de improvisación nace sistema de bicicletas públicas “bicibog” ¿Cómo hacemos para mejorarlo?” *Revista Kienyke* (Noviembre 10 de 2011). Consulta electrónica.

¹¹³ Comparar Téllez, Verónica. “Bicibog: Aciertos y Tropiezos”. *Periódico El Espectador* (Noviembre 4 de 2011). Consulta electrónica.

¹¹⁴ Comparar Téllez. “Bicibog: Aciertos y Tropiezos”. *Periódico El Espectador*. Consulta electrónica.

Anexo 23. Movimiento Probicicleta

“Semana de la bicicleta”¹¹⁵

En relación con lo anterior, se crea la primera “Semana de la bicicleta” en 2008, la cual se ha institucionalizado hasta la actualidad. Esta iniciativa surge de la sociedad civil, puesto que fue creada de manera conjunta con la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB) y FENALCO, con el apoyo del Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), la Secretaría de Movilidad, ONGs, el Fondo de Prevención Vial, la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ) y la Universidad de los Andes. Esta iniciativa surge por idea de Germán Prieto¹¹⁶, quien trabajaba desde entonces en la CCB.

Si bien la CCB había trabajado temas de Transporte y demás, nunca se había tocado el tema de transporte sostenible mediante la bicicleta y por eso es que la iniciativa de Germán Prieto tuvo visibilidad. La “Semana de la bicicleta” surge como un espacio para reflexionar sobre la importancia del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la ciudad, en un contexto donde el incentivo del uso de la misma por parte del Distrito ha sido precario.

Cuando Prieto salió de la CCB, el tema se olvidó y la organización de dicha iniciativa pasó a manos de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, lugar al que pasó a trabajar Prieto en 2010. Durante los años posteriores, la “Semana de la Bicicleta” perdió visibilidad y según Prieto, la actuación distrital bajo la administración de Moreno, no le prestó mayor importancia tanto al evento, como a las demás actividades en pro del uso de la bicicleta. Sin embargo, la “Semana de la Bicicleta” se siguió realizando y su equipo trabajó con la misma constancia, hasta que en 2012, con la Administración de Petro, logró tener apoyo distrital siendo organizada en conjunto con el IDRD gozando de presupuesto público. Para 2013, se espera repetir el evento, contando una vez más con el apoyo de la alcaldía.

Así mismo, es de resaltar que durante la “Semana de la Bicicleta”, se crea la “Mesa de la Bicicleta”, la cual si bien no es un colectivo, institución o entidad, ha constituido un espacio en el cual expertos en movilidad (nombrados a lo largo de la presente monografía) discuten temas importantes entorno a la bicicleta. De igual forma, “La Mesa” ha servido de contraparte a toda la labor distrital, pues ha hecho veeduría de los temas en torno a la bicicleta, ha complementado con ayuda algunos proyectos que emprendió la administración y ha propuesto nuevos proyectos para

¹¹⁵ Ver Anexo 8.

¹¹⁶ Ingeniero civil con maestría en ingeniería de transporte. Es profesor y director encargado del programa de Tecnología en Gestión de Transporte de la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

que fueran apadrinados por el Distrito. Un ejemplo de lo anterior han sido las recomendaciones realizadas al piloto de bicicletas públicas en Bogotá, las cuales hasta la fecha de la elaboración de esta monografía no han sido tomadas en cuenta. “La Mesa” contó con el apoyo de entidades como la CCB, el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), I-CE de Holanda, la Universidad Nacional, el IDU, entre otras.

“Este grupo ha sido diseñado para generar propuestas de mejoramiento, contribuir a la discusión y concertación de la política pública y la generación de actividades encaminadas al mejoramiento de las condiciones de uso de la bicicleta en Bogotá (y, de manera complementaria, en los municipios de la región)”¹¹⁷.

“Manifiesto de la bicicleta”¹¹⁸

En junio del 2009, se creó el “El manifiesto de la bicicleta”, un trabajo conjunto producido por expertos en movilidad (mencionados en este capítulo) provenientes de un importante sector de la Sociedad civil compuesto por personas, entidades públicas y privadas que tienen como finalidad ser la base para promover el uso de la bicicleta en Bogotá.¹¹⁹ En el manifiesto se le quiere dar solución a problemáticas en relación con la bicicleta como vehículo con su limitada normatividad, la seguridad, la ausencia de cicloparqueaderos, de bicicletas públicas y la falta integración con el transporte público, entre otros.

“Ciclopaseo de los miércoles”¹²⁰

El “Ciclopaseo de los Miércoles” (CPM) es una iniciativa que nace en julio de 2006, bajo el liderazgo de dos estudiantes, Andrés Felipe Vergara¹²¹ de la Universidad de los Andes y Marc Molnar de la Pontificia Universidad Javeriana, quienes siendo ciclistas urbanos por convicción, decidieron invitar a sus amigos para salir en bicicleta por la ciudad en las noches de los miércoles como una manera de estimular el uso de la bicicleta y conocer la red de Ciclorutas, como un medio de transporte para ver la ciudad desde otra perspectiva y como una actividad de recreación y relajación.

¹¹⁷ Ver Cámara de Comercio. “Movilidad en Bicicleta en Bogotá”. 2009. p.45. Documento electrónico.

¹¹⁸ Ver Anexo 14.

¹¹⁹ Comparar Cámara de Comercio. “Movilidad en Bicicleta en Bogotá”. 2009. p.65. Documento electrónico.

¹²⁰ Ver Anexo 4.

¹²¹ Politólogo y abogado de la Universidad de los Andes, creador del Ciclopaseo de los miércoles y experto en movilidad en Bicicleta. Es uno de los Fundadores de Mejor en Bici y actualmente, trabaja en la Secretaría de Movilidad de Bogotá en todo lo referente al incentivo y uso de la bicicleta, gracias a su labor ciudadana, de haber sido miembro de la Semana de la bicicleta y el primer gestor de las caravanas universitarias en bicicleta.

Con el paso del tiempo, el grupo fue adquiriendo cada vez más reconocimiento por parte de la ciudadanía convirtiéndose en un referente por lo novedoso de la iniciativa: por sus actividades, su disciplina, su constancia y por generar cultura ciudadana alrededor de la bicicleta. De esta forma, el CPM ha logrado convocar más de quinientos ciclistas en una noche para recorrer la ciudad.

La misión de la iniciativa es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá, especialmente en población joven, a través de la realización de recorridos nocturnos y diurnos por la red de Ciclorutas, alamedas, parques lineales y algunas vías de Bogotá. Por medio de sus actividades se pretende incentivar la cultura ciudadana no solamente en los ciclistas, sino también en los demás actores de la movilidad como peatones, motociclistas y conductores, generando un ambiente amistoso y de solidaridad en el espacio público. De esta manera el CPM aporta a la calidad de vida de los bogotanos.

Al convertirse en un referente para la ciudadanía en el tema de movilidad sostenible, este grupo se ha destacado por su interés en la incorporación de la bicicleta en la política pública de movilidad en Bogotá. Además de sus actividades habituales, el CPM ha participado en otras iniciativas que promueven el uso de la bicicleta como el “Día sin Carro”, todas las versiones de la “Semana de la Bicicleta”, “la Mesa de la Bicicleta”, la VIII convención de las Ciclovías Recreativas de las Américas, etc. Igualmente, el CPM ha apoyado la creación de otros grupos promotores de la bicicleta, no solo en Bogotá sino en otras ciudades.

En este sentido, es posible afirmar que el CPM es una iniciativa ciudadana que ha permeado espacios en cuanto a la movilidad se refiere, así como otros aspectos positivos para la sociedad, haciendo énfasis en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y como forma de mejorar la calidad de vida. Gracias a sus actividades, cientos de personas se han convertido en ciclistas urbanos, transformándose en personas generadoras de cambios positivos para la ciudad.

Igualmente, esta iniciativa ha inspirado la unión de los grupos universitarios A los Andes en Bici, UR en Bici, Javeriana en Bici, A la Nacho en bici, Bici Cultura Tadeista, los cuales realizan caravanas a las universidades, un día de la semana, y en la cual pueden participar todo tipo de público.

Igualmente, Juan Pablo Ortiz ha apoyado iniciativas como ésta, como socio de la tienda 14 Ocho milés, que si bien vende bicicletas, no tiene la especialidad en ello. De hecho, sólo vende

bicicletas plegables, un tipo de bicicletas especiales para la ciudad como incentivo al ciclismo urbano. 14 OchoMiles ha apoyado otros eventos en pro de la bicicleta como, el “Ciclopaseo Cachaco”, la “Semana de la Bicicleta”, entre otros.

“La bicicletada cultural”¹²²

Nace en el año 2009 por creación de Mariana Guhl¹²³ quien consideraba muy importante la recuperación y reapropiación del Centro de Bogotá, mediante el incentivo de la movilidad sostenible. Principalmente surgió en ese momento porque la movilidad de la ciudad se encontraba en caos y el acceso al centro era difícil. Esta iniciativa era una forma de ayudar a mitigar dicha problemática.

Desde esta perspectiva, “La bicicletada cultural” propende por incentivar el uso de la bicicleta como un medio de movilidad sostenible, además de incentivar fuertemente la recuperación del centro en el ámbito de la movilidad, del medio ambiente y de la salud. Adicionalmente, se quiere destacar el importante papel cultural del centro, pues cada salida quiere terminar en una actividad cultural. En este aspecto, la bicicleta se concibe como un objeto de transporte alternativo generador de cultura, y también como un medio de transporte que permite observar la ciudad y el espacio desde otra perspectiva.

“Mejor en bici”¹²⁴

“Mejor en Bici” es una organización privada que promueve el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte la cual comparte un estilo de vida de soluciones simples a problemas complejos, haciendo referencia especialmente a la movilidad de la ciudad de Bogotá. Esta organización nace en 2009 luego de una serie de recorridos en bicicleta que se hicieron entre 2002 y 2006 por Diego Ospina¹²⁵ y un grupo de ciclistas por Colombia llegando a los cuatro puntos cardinales (Cabo de la Vela, Océano Pacífico, Río Orinoco y Amazonas). Eso a Diego Ospina le generó un gran interés hacia la bicicleta, por lo que la concibió, ya no como una

¹²² Ver anexo 9.

¹²³ Filósofa con más de diez años de experiencia como gestora cultural. Ha trabajado para distintas entidades del Distrito en temáticas que vinculan lo urbano con lo cultural. Ha participado en la creación de nuevos colectivos de bicicletas, así como en veedurías y planes de acción que contribuyen a que la bicicleta se convierta en una herramienta clave para afrontar la crítica situación de movilidad en la ciudad.

¹²⁴ Ver anexo 7.

¹²⁵ Hace parte de la Junta Directiva de Mejor en Bici, empresa que fomenta el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte. Es Consultor y Asesor externo de empresas como el Banco Mundial, Telefónica, Deloitte, Avianca, Nestle, Cerrejón, Cemex, Unilever, entre otros. Es Máster en Programación Neurolingüística del Talent Institut de Barcelona, España y apoya procesos de toma de decisiones con gran parte de sus clientes en temas de comunicación, liderazgo y motivación de equipos de trabajo.

manera de recorrer el país, sino como un medio de transporte que generara un estilo de vida más humano, social y amigo con el medio ambiente.

Entonces, él junto con otros amigos interesados en el tema decide estudiar cuál era la situación de la bicicleta como medio de transporte en otros lugares del mundo y cuál era la situación particular de Bogotá. Viendo que en el mundo entero la bicicleta se convertía en un medio de transporte cada vez con más usuarios, y que en Bogotá la bicicleta seguía sin ser un medio de transporte significativo, él y sus amigos se pusieron en la tarea de incentivar su uso en la ciudad.

Igualmente, empezaron a utilizar redes sociales para invitar a más personas, dando a conocer los beneficios que trae el uso de la bicicleta. Específicamente, han hecho un trabajo con el sector privado, haciendo diferentes iniciativas para que las personas vayan al trabajo en ella. Eso les ha permitido asesorar empresas, universidades y otras entidades para convertirse en “amigos de la bicicleta”, con el objetivo de facilitar que las personas puedan utilizarla como medio de transporte habitual. Entre sus actividades para promover la cicla tienen una charla que se llama “El Primer Pedalazo”, las caravanas “Al Trabajo Mejor en Bici”, implementando Sistemas de Bicicletas de Uso Compartido (SIBUCs).

“Mejor en bici” está compuesto por un grupo interdisciplinario de personas que ha permitido que varios puntos de vista se hayan tenido en cuenta, lo que ha enriquecido significativamente la iniciativa. Por otro lado, Mejor en Bici ha ido liderando la unión de los diferentes colectivos que existen en Bogotá, logrando que haya una distribución de tareas para que con el trabajo de cada uno de ellos, se logre aumentar el uso de la bicicleta en Bogotá.

Carlos Felipe Pardo¹²⁶: el ciudadano detrás del Distrito¹²⁷

Carlos Felipe Pardo es una de las personas con mayor conocimiento en transporte sostenible en Colombia, por lo que es toda una autoridad sobre ciclismo urbano en el país. Pardo, ha participado en la creación de la “Semana de la Bicicleta”, en el “Manifiesto de la Bicicleta” y hace parte de la “Mesa de la bicicleta”. A diferencia de los demás, que han sido líderes de iniciativas, Pardo ha sido el único actor individual de la sociedad civil que ha hecho control

¹²⁶ Psicólogo con maestría en urbanismo de la London School of Economics que ha trabajado en cuestiones de transporte desde los niveles organizacional, “advocacy” y político. Ha realizado asesorías técnicas en el tema de transporte urbano, específicamente transporte sostenible, en ciudades como Bangkok, Johannesburgo, Lima, Sao Paulo, México DF entre otras. Entre 2005 y 2009 fue coordinador del Proyecto de Transporte Urbano Sostenible para América Latina y Asia de la Agencia de Cooperación Técnica Alemana (GTZ), y ha sido director para Colombia del ITDP. Es el Director Ejecutivo de la Fundación Despacio.

¹²⁷ Ver anexo 6.

político a la Administración acerca de la importancia de la bicicleta y de las acciones al respecto de ella a través de los medios de comunicación, mediante denuncias a través de columnas en el diario El Tiempo, entre otros.

De igual forma, Pardo ha intentado complementar y dar recomendaciones sobre acciones Distritales en torno a la bicicleta, por ejemplo las que realizó sobre el programa de bicicletas públicas de Bogotá. Por medio de sus múltiples trabajos, ha intentado aportar su conocimiento al tema de las bicicletas en Bogotá. Según él, cuando trabajó con el ITDP, parte de su trabajo se resumió en presionar y hacer control político de todo lo que hiciera la Secretaría de Movilidad, hasta que después de un tiempo, ésta empezó a tenerlo en cuenta en la toma de decisiones respecto a la movilidad se trata, especialmente en el tema de la bicicleta.

“Cycle Chic” y el “Ciclopaseo cachaco”¹²⁸

“Cycle Chic” nace en 2006 en Copenhague por la creación de Mikael Colville-Andersen¹²⁹, quien consideraba importante destacar el uso de la bicicleta como una moda. La idea principal era mostrar que el uso de la bicicleta no necesitaba más que la ropa común y no se necesitaba vestirse para el recorrido, sino para el destino. Adicionalmente, no sólo bastaba con el uso de la vestimenta común, sino que se pensó en el uso de vestimenta elegante que llamara la atención y que hiciera del mismo uso de la bicicleta una moda. De este modo, se podría llegar a incentivar más el uso de la bicicleta en este país.

“Cycle Chic” se expande por diferentes partes del mundo hasta llegar a Colombia en 2010. El encargado de esta iniciativa en Colombia es David Serna¹³⁰. Entonces “Cycle Chic”, lo que ha intentado en Colombia es romper el mito de que no se puede montar bicicleta si no se tiene una vestimenta adecuada y paralelamente, que se puede llegar a vestir ropa elegante, que ante los ojos de muchos parece incómoda, pero que no es un obstáculo para montar en bicicleta en la ciudad de Bogotá.

A este respecto, cabe destacar que el uso de la bicicleta hasta la década de los cincuentas en Bogotá era poco común y era símbolo de status. Tanto en Colombia como en el mundo, por

¹²⁸ Ver anexo 10.

¹²⁹ Canadiense cineasta, diseñador, fotógrafo y experto en movilidad urbana quien un día en Copenhague, toma una foto de una persona elegante en bicicleta, y a partir de ello decidió crear un movimiento que incentivara el uso de la bicicleta con ropa elegante y de acuerdo con la moda.

¹³⁰ Diseñador industrial de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Ha estado interesado en promover el uso de la bicicleta. Tituló su trabajo de grado “Cómo generar convencidos de la bicicleta como medio de transporte” haciendo énfasis en lograr hacer que la gente se convirtiera en ciclista urbano por convicción y no por necesidad rompiendo el estereotipo de quien es ciclista es pobre. Igualmente en su trabajo de grado, trata de desmentir la visión de progreso con el uso del automóvil. Actualmente, es uno de los creadores del “Ciclopaseo Cachaco”.

mucho tiempo, el modo de transporte principal fue la bicicleta, y muchas veces la gente iba en traje elegante para su trabajo lo cual no era un obstáculo. Por esa razón, “Cycle Chic” quiere retomar esa evidencia histórica para romper los nuevos mitos que hay en Bogotá, siendo uno de ellos que el ciclista es por lo general una persona de escasos recursos, pues no tiene para un carro.

Serna, quien se dio cuenta de la importancia del uso de la bicicleta en Bogotá, junto con otros ciclistas urbanos creó un evento que ha llamado la atención de varios medios de comunicación, el cual se ha conocido como el “Ciclopaseo Cachaco”. Este evento se hace una vez al año en agosto, con el motivo de la celebración del cumpleaños de Bogotá. El “Ciclopaseo Cachaco” al igual que “Cycle Chic” transmiten la idea de que es innecesaria la ropa deportiva y que se puede vestir elegantemente a la hora de montar bicicleta, además de romper el mito de que el ciclista es de escasos recursos y que el carro significa progreso. El Ciclopaseo Cachaco en 2011 reunió aproximadamente 100 personas, mientras que en 2012 fueron 600 personas aproximadamente.

En últimas, Serna decidió liderar iniciativas como “Cycle Chic” y el “Ciclopaseo Cachaco”, para dejar de seguir hablando de los beneficios tradicionales como la ecología, la movilidad, etc. y, más bien, para vender la bicicleta desde la emoción, pues según él, el mercado no le vende a la gente a partir de la lógica, sino desde la emoción. Él considera que por medio de estas iniciativas la gente se puede enamorar de la bicicleta para empezar a usarla.

“Nosotras pedaleamos”¹³¹

Un grupo de mujeres, entre las cuales está Mónica Dávila,¹³² que promueven el uso de la bicicleta y la apropiación del espacio público en Bogotá para empoderar otras mujeres y motivarlas a superar miedos, ganar confianza y animarlas a montar en bicicleta recorriendo la ciudad de otra forma y contribuyendo así con la construcción de ciudadanía. Igualmente, quieren romper con los estereotipos de género para demostrar y demostrarse ellas mismas que también pueden montar en bicicleta.

Este colectivo organiza recorridos recreativos, eventos deportivos, pedagogía sobre el uso y mantenimiento de la bicicleta, participa en la movilización social a favor de la bicicleta y en

¹³¹ Ver anexo 5.

¹³² Psicóloga, haciendo maestría en educación con énfasis en pedagogía urbana y ambiental. Hace años usa la bicicleta y la promueve como alternativa de transporte. Ha trabajado en el campo de la salud pública desde el Ministerio de Salud y Protección Social, así como en Coldeportes utilizando la bicicleta en la promoción de estilos de vida saludable y en la prevención de enfermedades.

acciones de veeduría sobre las Ciclorutas, participa en la Mesa de la Bicicleta y también realiza investigaciones sobre la relación entre la mujer y la bicicleta.

“Escuelita de patios”¹³³

Jorge Malagón¹³⁴ una persona que ha apoyado toda la logística de los diferentes colectivos y la organización de eventos que propenden por incentivar el uso de la bicicleta en Bogotá. Como diseñador, se ha encargado de la parte visual y artística de dichos eventos. Pretende que la ciudad sea vista no como un escenario físico de movilidad, sino como un espacio de reflexión y contemplación móvil proactivo y propositivo.

Es el creador de “La escuelita de patios” un espacio deportivo, para subir hasta el peaje ubicado en Patios vía La Calera, pero más que un espacio deportivo, según Malagón, es un escenario de autoconfianza personal, por el cual pretende incentivar el uso de la bicicleta también en la ciudad. Paradójicamente, Malagón a través de una iniciativa deportiva quiere romper el estereotipo de que la bicicleta es sólo un objeto deportivo por medio de la autoconfianza personal.

Representantes en el Distrito¹³⁵

Jesús David Acero Mora¹³⁶, quien es el Coordinador del programa de la Red de Ciclorutas del IDU, además de ser un funcionario público es “biciusuario”, que durante años ha luchado por promover e incentivar el uso de la bicicleta tanto desde su entidad, como desde su papel de ciudadano en otras actividades. Ha participado en la creación de la “Semana de la Bicicleta”, “la mesa de la Bicicleta” y el “Manifiesto de la Bicicleta”. Ha sido incisivo en promover el uso de la bicicleta en los funcionarios de las diferentes entidades del Distrito como la Secretaría de Movilidad, el IDU, la Secretaría de Cultura, Transmilenio, entre otras.

¹³³ Ver anexo 3.

¹³⁴ Diseñador visual en el campo de la gráfica de entorno, diseño de información, señalética y señalización. Egresado de la Universidad Nacional que además del ejercicio profesional ejerce la docencia. El diseño de experiencia aplicado al escenario alternativo móvil ciudadano, son campos de permanente estudio y experimentación en la actualidad. Desde la Universidad Nacional ha participado en proyectos para el campus en su relación interna y como externa.

¹³⁵ Ver Anexos 1 y 2.

¹³⁶ Diseñador industrial, con profundización en medio ambiente, bases académicas en ecoinnovación, diseño para la sostenibilidad, producción más limpia y sistemas producto-servicio, estudios de Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo, con Énfasis en Gestión Ambiental. Experiencia profesional en diseño, planificación e implementación de proyectos en gestión, desde los recursos humanos y la logística. Experiencia docente universitaria en asignaturas de factores ambientales, responsabilidad socio-ambiental e innovación. Es asesor y consultor en programas de movilidad urbana sostenible con énfasis en sistemas de bicicleta pública.

Manuel Lancheros¹³⁷, quien es ciclista desde hace más de veinte años, como representante de los “biciusuarios” en diferentes temas respecto del incentivo del uso de la bicicleta en el IDRD en el programa “Pedalea por Bogotá”, el cual busca el incentivo al uso de la bicicleta del cual hace parte un subprograma de bicicletas públicas llamado “Biciséptima”.

Finalmente, cabe mencionar otros colectivos miembros de la sociedad civil, que participan en actividades anteriormente mencionadas, son “biciusuarios” y todo el tiempo están dando ejemplo con el uso de la bicicleta en una ciudad como Bogotá. Estos son: “SUBAse a la bicicleta”, “Mi caballito de Acero”, “Mujeres en Bici”, “Bogotá Bike Polo”, “El combo 2600”, “La ciudad verde” entre muchos más.

¹³⁷ Diseñador gráfico de la Facultad de Artes de la Universidad Nacional, dedicado al incentivo del uso de la bicicleta.

Anexo 24. Acciones producto de la sociedad civil.

Aparición en redes sociales

La capacidad de convocatoria de estos grupos en redes sociales ha sido notoria, pues cada uno de éstos ha logrado una captación de gente masiva en Facebook y Twitter, pues por medio de los diferentes grupos, páginas y contactos en estas páginas mencionadas se ha logrado mover temas que han permitido la agendación y movilización de iniciativas que incentivan el uso de la bicicleta en Bogotá.

Así, ha sido por medio de las redes sociales que la Sociedad civil ha podido actuar de manera unificada y ha sido contundente en todo el apoyo y rechazo a decisiones que favorecen y perjudican a la ciudadanía en temas relacionados con la bicicleta. Por ejemplo, el grupo de los CPM tiene un poder de convocatoria de 5mil personas en Facebook.

Reuniones y debates en el Concejo de Bogotá

Como se mencionó anteriormente, 5 de marzo de 2012, en el Concejo de Bogotá, se realizó una reunión para establecer un plan general a seguir para todo el periodo de la Administración Petro. Igualmente, el 11 de septiembre de 2012, se realizó un debate sobre las Ciclorutas en el Consejo de Bogotá.

Ese día, Roberto Sáenz intervino hablando sobre la importancia que había llevado a cabo la Administración en incorporar a la bicicleta en el Plan de Desarrollo. También destacó la importancia del IDRD con el tema, especialmente con el programa de Bicicletas Públicas “Biciséptima”; de paso, aprovechó para hacer una denuncia sobre las irregularidades que hubo con “Bicibog” y que se pretendía contratar nuevamente a la empresa que había incumplido en el pasado. Igualmente, habló de la importancia de la interconexión que debería haber entre la red de Ciclorutas, también de la importancia de la intermodalidad, para unir las Ciclorutas con el transporte público, y de las tradicionales ventajas de la bicicleta. Finalmente, denunció a la empresa de energía Codensa y todos los postes que tiene atravesados en las Ciclorutas de la ciudad¹³⁸.

Intento de Recorte de la Ciclovía Nocturna

¹³⁸ Ver Agenda Bogotá.” La bicicleta pedalea en el concejo de Bogotá”. 13 de Noviembre de 2012. Documento electrónico. Comparar con “Debate Ciclorutas Bogotá”. Documento Electrónico.

Para diciembre de 2012, se intentó realizar un recorte de la Ciclovía Nocturna para que ésta no empezara a las 6pm, sino a las 8pm, con el fin de darle mayor salida al tráfico de la ciudad¹³⁹. Desde que se empezó a hablar de un posible estudio para el recorte, toda la ciudadanía en pro del uso de la bicicleta empezó a movilizarse para presionar a la administración para que cambiara su decisión, y en efecto lo logró. Esta movilización se hizo por medio de la red social Twitter.

“La escuela de la bicicleta”

En el IDR D se ha creado un nuevo programa llamado “Pedalea por Bogotá” que busca incentivar desde varios frentes el uso de la bicicleta en la ciudad. Con este programa se piensa lanzar en el 2013 “La Escuela de la Bicicleta” un subprograma para potenciar el uso de la bicicleta en los colegios y desde la temprana edad. Esto ha sido labor en parte por representantes como Manuel Lancheros (mencionado anteriormente).

¹³⁹“Alcaldía confirma que Ciclovía navideña no cambiará de horario” *Periódico El Tiempo*. 6 de diciembre de 2012. Documento electrónico.

Anexo 25. La Vélorution de Monde a Bicyclette.



Fuente: Plataforma Urbana. Consulta electrónica.

Anexo 26. El papel de los Actores del Conocimiento, representado en las Universidades.

Las Universidades han jugado un papel muy importante en lo que equivale a la posible reimplementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad de Bogotá. Su rol se ha desarrollado desde diferentes espacios.

Por un lado, han estado muy activas en todo lo que tiene que ver con la investigación acerca de la movilidad en Bogotá, por lo que ha habido estudios como algunos que se han visto en el desarrollo de la presente monografía, los cuales tienen que ver con la movilidad de la ciudad, y con vías de solución a través de la bicicleta. Como se mencionó anteriormente, se han hecho estudios desde el aire de la ciudad, hasta carreras de modos, las cuales han demostrado que la bicicleta es el modo de transporte más eficaz en Bogotá. Igualmente, en el interior de éstas Universidades ha habido foros de movilidad con autoridades locales o con expertos de movilidad en el tema, en dónde por lo general nunca se ha soslayado el tema de la bicicleta. Existen convenios de algunas Universidades, como por ejemplo la Universidad de los Andes, de investigación junto con la Cámara de Comercio, sobre el tema de la movilidad en Bicicleta. También, es importante destacar que la mayoría de investigación sobre movilidad sostenible y/o en bicicleta, parte de la investigación organizada por las Universidades.

Por otro lado, las Universidades han participado de forma activa promoviendo el uso de la bicicleta tanto al interior de las mismas como al exterior de ellas. Ejemplos muy importantes son Universidades como: La Universidad Nacional, la Universidad de los Andes, la Universidad Jorge Tadeo Lozano, La Universidad Javeriana, La Universidad del Rosario, La Universidad Central, etc. Todas ellas han creado eventos para fomentar el uso de la bicicleta, desde caravanas universitarias lideradas por los mismos estudiantes, hasta la adecuación y remodelación de cicloparqueaderos, para que la gente pueda ir a la Universidad en bicicleta.

Con base en lo anterior, es importante destacar a las Universidades como los actores de conocimiento que propenden por hacer que los estudios que se han hecho en movilidad, puedan materializarse en políticas públicas que mejoren la calidad de vida de los bogotanos. Igualmente, como entidades con responsabilidad social, que promueven el uso de la bicicleta en las generaciones jóvenes, incentivando y apoyando a los estudiantes y profesores interesados en el tema.