

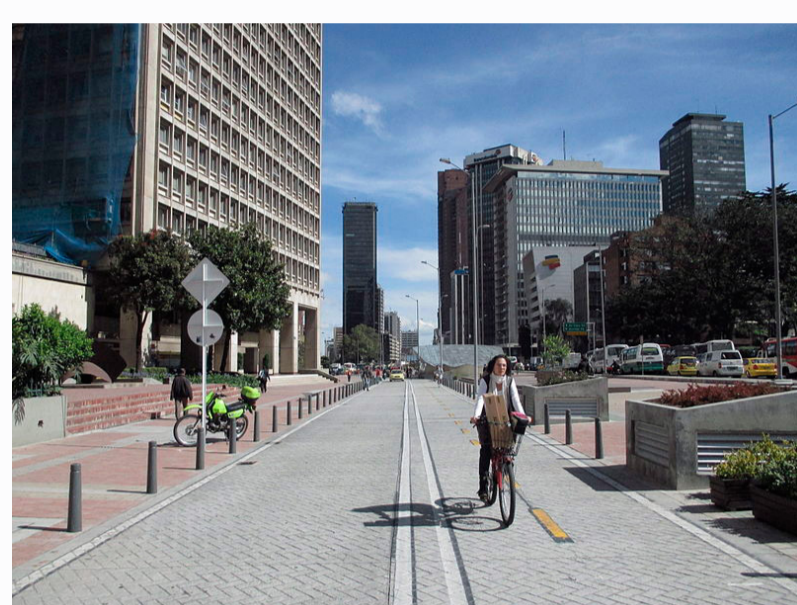
La re-evolución de la Bicicleta

Efraín Isaacs T.



Para nadie es un secreto que Bogotá hoy es una urbe abrumada por el caos y las dificultades. A la corrupción desenfadada, los altos niveles de contaminación y los preocupantes índices de inseguridad se suma el bajo empoderamiento y cultura ciudadana, causa fundamental para que la capital no tenga dolientes sino un cúmulo de “bogotanos” que tratan de sobrevivir en lo que literalmente se convirtió en una selva de cemento. Si bien la lista puede llegar a ser interminable, los graves problemas de movilidad, transporte y conectividad que padecemos son los de mayor impacto y preocupación. No solo en términos de productividad, sino de calidad de vida.

A pesar de la ausencia de políticas públicas de largo aliento y la incapacidad de los alcaldes de turno para gestionar la renombrada *intermodalidad*, muchos bogotanos hoy le apuestan a otros *modos* de transporte, más eficientes y, sobre todo, medioambientalmente responsables. Un estudio de la Universidad de los Andes de 2012 estableció que de los 15 millones de viajes día que se realizaban en Bogotá para entonces el 46 % se hacía a pie, el 3% en cicla y un 5% en otros modos^[1]. Por eso hoy la bicicleta y su uso puede ser la verdadera ‘revolución’ urbana.



Congelada en el tiempo

Hoy las condiciones no pueden peores. Lo más grave es que se deterioran cada día sin que se vislumbren soluciones efectivas y duraderas, y sin que se perciba el liderazgo de una administración que, aunque heredó problemática pasadas, pareciera estar dando palos de ciego. Bogotá tiene hoy una población aproximada de 8 millones de habitantes, más de 1 millón de vehículos particulares, 16 mil buses tradicionales, 270 mil motocicletas, 50 mil taxis y cerca de 2 mil buses del sistema masivo^[2], sin contar los del SITP. Si bien no hay estadísticas

actualizadas estos datos muestran un camino abandonado por las últimas administraciones. De hecho desde el año 2000, cuando se formula e implementa el *Plan Maestro de la Cicloruta*, que previó más de 300 km de estas, la ciudad parece congelada de su fulgor inicial por estimularlas.

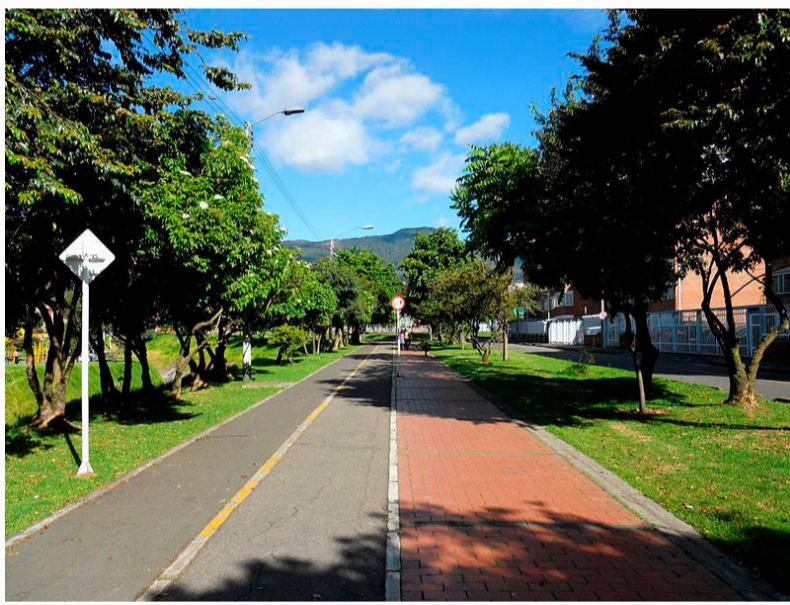
Alguna vez Antanas Mockus dijo, “los políticos colombianos son machistas porque no aceptan hijos de otros padres...”, refiriéndose específicamente a la falta de continuidad de ciertas acciones exitosas que, al asumir un nuevo gobierno, se borran de tajo ya sea por temor al éxito del antecesor o por simples intereses particulares. Como tal ha sido el desarrollo de la ciudad en pro de estimular el uso de la bicicleta. Del boom de ciclorutas y una apuesta casi obsesiva, a una baja ejecución y gestión. Es tan así que pasamos de los 300 km durante la administración Peñalosa, a los 8 km que ha gestionado la alcaldía de Petro. De hecho, en el Plan de Desarrollo de la Bogotá Humana, el Concejo de Bogotá le aprobó al alcalde la construcción 145 km de ciclorutas. Tan solo el 5.5% de lo presupuestado se ha ejecutado a hoy.

Nuevos usuarios, nuevas alternativas

A pesar de las dificultades que se presentan a la hora de usar una bici en Bogotá como modo de transporte, ya sea por el rezago, la estrechez o mal estado de la red de ciclorutas, las interminables nubes de ‘smoke’ o la simple indolencia ciudadana que nos las valora, cada vez mas bogotanos la usan. Según datos de FENALCO, empresarios y comerciantes del sector de las bicicletas afirman que las ventas de estas se han incrementado en el último año más del 20%^[3]. Del mismo modo, si se transita por las principales vías de la ciudad, se evidencia el creciente número de ciclistas que las engrosan.

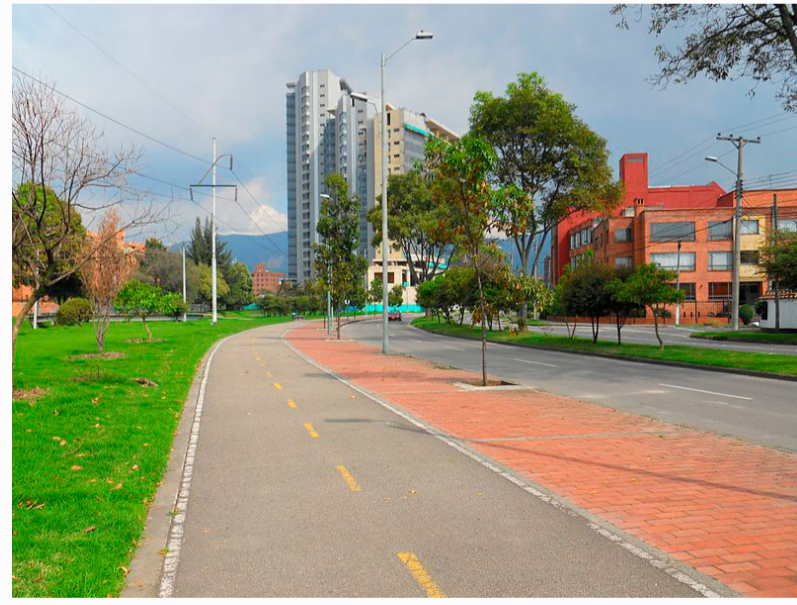
Este contexto hace de Bogotá un espacio potencial por excelencia para desarrollar una verdadera red de ciclorutas, como componente fundamental de un verdadero sistema integrado de transporte.

Esa potencialidad sumada a algunos esfuerzos aislados de la actual administración puede dar sus frutos a futuro. Un ejemplo de ello son los nuevos *Bicicorredores*, que no son más que un sistema de bicicletas públicas que buscan facilitarles a los ciudadanos los desplazamientos y mejorar su calidad de vida. Hoy funcionan 3 de estos; en el Parque Lineal el Virrey, desde la Autopista Norte hasta la carrera 11; en el Eje Ambiental, entre la carrera 10 y la carrera 3; y en la carrera 7, desde la Plaza de Bolívar hasta la calle 24. Son más de 3 Km de vía, de un total de 6 *Bicicorredores* que espera poner en marcha esta administración antes de finalizar su mandato.



En ese sentido, la apuesta deberá ir encaminada a generar una cultura, entendida esta como costumbre, del uso de la bici. Mientras entendamos sus múltiples beneficios cada vez serán más los múltiples beneficiados.

Con motivo de la celebración de la Semana de la Bicicleta, la organización *Despacio*, cuyo objetivo es promover un estilo de vida *slow* a través de diferentes actividades, organizó la carrera de modos donde competían diferentes medios de transporte en hora pico desde 2 puntos de salida (Biblioteca Luis Ángel Arango/Calle 11 No. 4-14 y la Cámara de Comercio/Av. Calle 26-Carrera 68D) y 1 punto de llegada (Iglesia de Lourdes /Calle 63-Carrera 13). Esta vez se encontraron Bicicleta, SITP, TransMilenio -TM- o buses duales y carro particular. La cicla fue la ganadora con tiempos entre 17 y 22 minutos. El perdedor fue TM con viajes entre 45 y 55 minutos. El SITP tuvo un tiempo de 32 minutos y el carro particular tuvo resultados distintos a partir de cada uno de los puntos de partida, con tiempos entre 20 y 49 minutos.



Retos posibles

No solo basta con las ganas o la necesidad ciudadana de hacer uso de la bici, el camino es bastante largo. Será importante la acción pública para ampliar y mejorar la actual red de ciclorutas. Asimismo, establecer con claridad cuál será el rol de este modo y su articulación con el Sistema Integrado de Transporte. Tampoco podemos olvidar la creciente inseguridad en cuanto a robos y atracos a ciclistas, que evidentemente han aumentado en los últimos años. Esto último también tiene que ver con la falta de oferta de cicloparqueaderos y

con la insipiente infraestructura para bicicletas.

Tampoco se puede dejar de lado la cultura ciudadana y la percepción de la ciudadanía frente a la bici. Ese es uno de los procesos pendientes donde, entre otros insumos, se deberán incluir a todos los actores pertinentes en pro de un conceso alrededor de su uso.

Hace un tiempo me preguntaba por qué Bogotá no avanzó al paso que venía. Hoy podríamos tener más de 1.000 Km de ciclorutas con un enorme beneficio para la ciudadanía. No obstante, se debe pasar la página frente a un reto gigante. Mientras el Estado no lo lidere, e incluya a cada uno de los actores pertinentes para la formulación un plan a corto, mediano y largo plazo, la ciudad seguirá sumida. A pesar de las dificultades para su uso, en medio de ese barullo surge la bicicleta como la real alternativa.

Si bien la educación ciudadana será la base del el éxito en términos de políticas de movilidad, el enfoque medio ambiental será fundamental para la sostenibilidad de Bogotá y la calidad de vida de los “bogotanos”. Hoy solo nos resta aprender de los errores del pasado, tomar buenos ejemplos del presente para impulsar el futuro de una ciudad que para muchos es caso perdido, pero para otros un espacio potencial para impulsar una ‘revolución’ de la movilidad basada en la bici, en un transporte público de calidad que baje al ciudadano del carro particular.

[1]Tomado de [esta fuente](#)

[2]Tomado de [esta fuente](#)

[3]Tomado del Estudios *Así se mueven los bogotanos en “bici”*. FENALCO Bogotá–Cundinamarca: [esta fuente](#)