

**Análisis de la dimensión de participación en la implementación de la política pública de
la bicicleta en el municipio de Chía del 2020-2022**

Karen Yesenia Quintero Romero

Nubia Elena López Tafur

Tutor:

Álvaro Andrés Martínez Chica

Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas ECJP

Especialización en Gestión Pública

2024.

Resumen

La exploración de esta investigación tiene como propósito analizar la dimensión de la participación en la política pública de la bicicleta del Municipio de Chía (PPB, 2019), partiendo de las líneas estratégicas planteadas para su ejecución y posteriormente de los informes de implementación de los años 2020,2021 y 2022 correspondientes a las acciones realizadas por la administración municipal para su ejecución.

Por otro lado, se realiza una verificación teórica de investigaciones relacionadas con el uso de la bicicleta y su impacto en la participación ciudadana en diferentes ámbitos, lo que permitió trazar los objetivos de la investigación y a su vez focalizar la dirección del análisis según la problemática planteada.

Para finalizar, con base a la revisión bibliográfica y los informes de gestión presentados por la administración municipal, se registraron los hallazgos que se evidencian hasta el momento y a su vez unas recomendaciones partiendo del objetivo principal de la política pública y la participación ciudadana.

Palabras Clave: política pública, bicicleta, implementación, participación ciudadana.

Abstract

The purpose of the review of this research is to analyze the dimension of participation in the public bicycle policy of the Municipality of Chía (PPB, 2019), starting from the strategic lines proposed for its execution and subsequently from the implementation reports of the years 2020,2021 and 2022 corresponding to the actions carried out by the municipal administration for its execution.

On the other hand, a theoretical verification of research related to the use of bicycles and its impact on citizen participation in different areas was carried out, which allowed us to outline the objectives of the research and in turn focus the direction of the analysis according to the problems posed.

Finally, based on the bibliographic review and the management reports presented by the municipal administration, the findings evidenced so far were recorded, as well as some recommendations based on the main objective of the public policy and citizen participation.

Keywords: Public policy, bicycle, implementation, participation

Tabla de Contenido

Introducción	8
Planteamiento del Problema	9
Justificación	11
Objetivos de la investigación	12
Objetivo general.....	12
Objetivos específicos	12
Hipótesis	13
Marco de referencia	14
Estado del Arte.....	14
Análisis de la política pública de la bicicleta 2021–2039.....	14
Investigación de Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia	14
Marco conceptual.....	16
Marco Teórico.....	19
Metodología de la Investigación.....	36
Proceso Metodológico	40
Instrumentos.....	41
Desarrollo.....	43
Realizar una revisión documental del impacto del uso de la bicicleta a nivel municipal.	43
Analizar la dimensión de participación ciudadana, en la Implementación de la política pública de los años 2020, 2021 y 2022.....	50

Composición Actual de la Mesa de la Bicicleta:	60
Realizar recomendaciones a la administración municipal sobre los hallazgos del análisis de los informes de gestión en la dimensión de participación de la PPB del municipio de Chía.....	65
1. Incremento de la Transparencia y Participación Ciudadana.....	65
2. Fortalecimiento de Programas de Educación y Sensibilización	65
3. Revisión y Seguimiento Comunitario de Proyectos	66
4. Desarrollo de Indicadores de Desempeño y Feedback Continuo	66
Hallazgos.....	68
Conclusiones.....	73
Bibliografía	74

Lista de Tablas

Tabla 1 <i>Dimensión Participación. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019)"</i>	31
Tabla 2 <i>Dimensión infraestructura y servicios. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019) ..</i>	32
Tabla 3 <i>Dimensión de Regulación. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).....</i>	33
Tabla 4 <i>Dimensión de Mantenimiento y Control. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019)</i>	33
Tabla 5 <i>Objetivos y estrategias de dimensión Participación. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).....</i>	35
Tabla 6 <i>Ficha Técnica 1.....</i>	44
Tabla 7 <i>Ficha técnica 2.....</i>	46
Tabla 8 <i>Ficha técnica 3.....</i>	48
Tabla 9 <i>Informe de Políticas Públicas 2022.....</i>	52
Tabla 10 <i>Informe de Políticas Públicas 2020-2023.....</i>	52
Tabla 11 <i>Ficha 1 de Análisis de Implementación de Dimensión de participación Política pública de la bicicleta de Chía, año 2020</i>	54
Tabla 12 <i>Ficha 2 de Análisis de Implementación de Dimensión de participación Política pública de la bicicleta de Chía, año 2021</i>	58
Tabla 13 <i>Ficha 3 de Análisis de Implementación de Dimensión de participación Política pública de la bicicleta de Chía, año 2022</i>	61

Lista de Figuras

Figura 1 Países Latinoamericanos dentro del Índice Global de Ciudades y Bicicletas.....	22
Figura 2 Países que Promueven en Uso de la Bicicleta en América Latina, por medio de legislación.....	23
Figura 3 Diagrama metodología.....	37
Figura 4 Diagrama Objetivo específico 1.....	38
Figura 5 Diagrama. Objetivo Específico 2.....	39
Figura 6 Proceso Metodológico.....	40
Figura 7 Informe de políticas públicas 2021.....	51
Figura 8 Indicadores de la gestión pública, Los usos de los indicadores en la gestión pública 2022.....	69

Introducción

Grandes ciudades del mundo como Barcelona, Tokio y Bogotá, han planteado políticas que promueven el uso de la bicicleta como herramienta de bienestar y de cambio en la mejora de temas álgidos que mueven al mundo, como son la movilidad, la salud y la educación vial. En este escenario, las políticas públicas de movilidad nacionales y territoriales han tenido como eje principal en los últimos años el uso y fomento de la bicicleta. En este caso, el municipio de Chía, Cundinamarca desde el año 2019 es líder en plantear políticas públicas de este tipo. Así pues, formuló y aprobó por acuerdo municipal la política pública de la bicicleta, donde en cuatro dimensiones plantea el fortalecimiento del sistema de transporte del municipio, distribuidas en la dimensión la participación, infraestructura y servicios, regulación y por último mantenimiento y control.

Es así que esta monografía busca analizar la dimensión de la participación en la implementación de la política pública de la bicicleta del municipio de Chía (PPBC), para lo cual se tuvieron en cuenta diferentes referentes bibliográficos con respecto al impacto del uso de la bicicleta en varios sectores, además de una revisión y análisis descriptivo de los informes entregados por la administración municipal frente a su gestión en el desarrollo de política pública en las vigencias 2020-2021-2022.

Para finalmente, realizar un análisis consolidado de la implementación del programa, donde se observe el impacto de la participación ciudadana en la política pública objetivo de esta monografía.

Planteamiento del Problema

En los últimos años la utilización de la bicicleta, como medio de transporte ha crecido a nivel mundial, ya que ofrece soluciones sociales, de movilidad, de salud y ambientales. Por ejemplo, en ciudades como Ámsterdam y Utrecht, más del 80% de la población utiliza la bicicleta como medio de transporte (Copenhagense, 2019). Según el ranking de Copenhagense, Bogotá está entre las 20 ciudades líderes en el uso de bicicletas, junto con ciudades como Barcelona y Tokio, donde se evidencia que la población participa activamente de los programas entorno a la bicicleta.

En Colombia, en 2016 se promulgó la ley 1811, cuyo objetivo es incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte (Ley 1811, 2016). Esta norma promueve la creación de políticas y proyectos para fortalecer su uso y la infraestructura vial necesaria. En 2021, Bogotá comenzó a implementar la política pública de la bicicleta para mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad, abriendo un camino para que otras ciudades del país puedan contribuir al desarrollo social, ambiental y de transporte, un desafío constante para las administraciones regionales y locales debido al aumento de los actores viales y la falta de soluciones de infraestructura.

En 2019, el municipio de Chía aprobó el acuerdo 154 para crear una política pública de la bicicleta, cuyo objetivo es desarrollar un subsistema de transporte que conserve a los actuales ciclistas en el corto plazo y genere nuevos usuarios en el mediano y largo plazo (Concejo Municipal de Chía, 2019). El uso de la bicicleta ofrece soluciones para las problemáticas sociales identificadas durante la formulación de esta política y los resultados pueden evaluarse y analizarse durante su implementación, teniendo en cuenta factores clave según el acuerdo.

La problemática identificada es la baja participación de la ciudadanía en la implementación de la política pública, por falta de conocimiento del proyecto legislado en este tema. La poca socialización limita la articulación con las metas del proyecto, siendo ineficiente la implementación y desarrollo de las acciones que pretende la política pública.

La dimensión de participación de la política pública, enfatiza la importancia de incrementar a corto y mediano plazo el número de personas en el subsistema de transporte local, meta que, a través de los informes de evaluación de la administración municipal de los años 2020, 2021 y 2022 se ve afectada, ya que los indicadores de gestión cuentan con un índice muy bajo de participación, frente a la población objetivo.

Es por esta razón, que esta investigación se centra en analizar la primera dimensión que propone la política pública de la bicicleta del municipio de Chía, observando las limitaciones que tiene al momento de construir proyecciones más retadoras y cumplir con los alcances llegando a la socialización y al impacto del proyecto de forma más eficiente.

Justificación

Este proyecto de investigación tiene como fin analizar el rol de la participación ciudadana de las políticas públicas locales, identificando los ciclos de formulación y cómo los entes encargados inician los procesos de implementación. En este caso, se realizó un proceso de análisis de la política pública de la bicicleta del municipio de Chía, puntualmente de la dimensión de participación y su rol en las acciones de ejecución de la misma.

La investigación y análisis de la baja participación ciudadana en las medidas de implementación de la política pública en el municipio de Chía, es fundamental para comprender las complejas interacciones entre factores sociales, económicos y ambientales que influyen en esta problemática, apoyadas de investigaciones que se han realizado y cuentan con el soporte teórico para dar validez a las posibles soluciones.

Además, proporcionará una base sólida para el diseño de políticas efectivas que construyan para que se den proyectos activos y participativos. Adicionalmente, el análisis de los resultados de la implementación de esta política pública nos permite aplicar los conocimientos adquiridos en la formación profesional que se adelanta en la especialización, lo cual repercute en una mejora continua como profesionales en gestión pública.

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Analizar la dimensión de participación ciudadana, en la implementación de política pública de la Bicicleta en el Municipio de Chía del 2020 al 2022, basada en los informes de ejecución presentados por la administración municipal.

Objetivos específicos

Realizar una revisión documental del impacto del uso de la bicicleta a nivel municipal.

Analizar la dimensión de participación ciudadana, en la implementación de la política pública de los años 2020, 2021 y 2022.

Realizar recomendaciones a la administración municipal sobre los hallazgos del análisis de los informes de gestión en la dimensión de participación de la PPB del municipio de Chía.

Hipótesis

La escasa participación en la implementación de la política pública de la bicicleta en el municipio de Chía se debe a la falta de comunicación efectiva, socialización, promoción y educación de formulación y el desarrollo de la política pública, por parte de quienes tiene a cargo los programas de masificación y socialización, desconociendo las bondades de contar con un proyecto aprobado por acuerdo municipal y los beneficios de participar activamente en su ejecución.

La política pública de la bicicleta cuenta con la solución por medio de su socialización activa, dando a conocer a la comunidad el rol que tienen sus proyectos, para contribuir a otras soluciones de factores sociales, de movilidad, salud, entre otras, articulando la participación ciudadana con la promoción de los programas de la política.

Marco de referencia

Estado del Arte

Análisis de la política pública de la bicicleta 2021–2039

De acuerdo con el objetivo principal de esta investigación, se realiza una recolección documental de investigaciones relacionadas con la temática de implementación de políticas públicas en torno a la bicicleta, lo cual nos permite observar las experiencias reales frente a las problemáticas planteadas.

Una de las investigaciones más relevantes es "Análisis de la política pública de la bicicleta 2021–2039", elaborada por Juan Andrés Riobo, estudiante de economía de la Universidad de La Salle. El objetivo de este estudio es “diagnosticar de qué manera la política pública de fomento al uso de la bicicleta se sustenta en versiones hegemónicas del desarrollo” (Riobo, 2021).

Para ello, Riobo utiliza un diseño metodológico basado en el análisis discursivo, evaluando las aplicaciones y alcances teóricos del uso de la bicicleta. Su investigación se apoya en debates teóricos sobre alternativas y desarrollo, así como en las categorías de sustentabilidad propuestas por Eduardo Gudynas. La narrativa se enfoca en el desarrollo sostenible, identificando una comprensión limitada de la sustentabilidad, una visión reduccionista del problema ambiental de la ciudad y los potenciales aportes del uso de la bicicleta (Riobo, 2021).

Investigación de Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia

Por otro lado, Ballesteros (2014), realizó “investigación de Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia”, enfocándose en ciudades como Medellín, Bogotá y Pereira, que cuentan con estrictas vías avanzadas para el uso de la bicicleta, como metodología Ballesteros planteo un esquema comparativo de las ventajas del uso de la bicicleta y el impacto social, económico y ambiental que históricamente se ha evidenciado en casos de éxito. Unas de las conclusiones de la investigación sugieren planificar el territorio para sumar un nuevo actor aparte de los medios motorizados, como es el caso de la bicicleta, ya que puede verse como solución a problemáticas de integración vial. Otra conclusión que es muy relevante es el análisis realizado en las ciudades objetivo, ya que uno de los patrones encontrados es la influencia de los administradores gubernamentales que no siguen los proyectos que dejan los anteriores gobernantes, si no que al contrario planifican proyectos nuevos, esto limita la continuidad de programas donde no se escapan programas de promoción del uso de la bicicleta. Para finalizar, el autor considera la importancia de ayuda internacional, donde dichas instituciones participan en la formulación de proyectos y sugiere que el desarrollo vial va direccionado a darle una gran importancia a la bicicleta como solución vial.

Finalmente, un estudio que resalta el impacto económico del uso de la bicicleta, elaborado por Ignacio Gallo en 2018, quien, basándose en las acciones de la ciudad de Bogotá, realizó una caracterización de la economía de la bicicleta de la misma ciudad, planteando ocho ejes temáticos que giran en torno al impacto de la bicicleta en los territorios, en estos ejes se puede encontrar, eje ambiental, gubernamental, eje económico, salud, ocio/tiempo, tránsito y movilidad, eje de energía y eje cultural. como producto final un documento con apreciaciones de soluciones para problemáticas ambientales, sociales y económicas. Como conclusión el autor resalta la cantidad de bici-usuarios que usan este recurso como medida económica personal,

medio de transporte accesible y muchos otros en los últimos años como medio de práctica deportiva, lo anterior como uso individual y como herramienta de resolución a problemáticas en la ciudad en los ejes de salud, tránsito y movilidad, este depende del eje gubernamental, donde la voluntad política juega un papel importante en la continuidad de proyectos que promuevan el uso de la bicicleta, como es el caso de la política pública de la bicicleta de Bogotá.

Marco conceptual

El uso de la bicicleta se ha destacado en numerosos estudios como un elemento crucial para el desarrollo de sectores económicos y la mejora de planes de desarrollo territorial, abarcando aspectos de movilidad, salud, medio ambiente y cultura. La formulación de políticas públicas en este ámbito es esencial para maximizar estos beneficios y fomentar un desarrollo sostenible. A continuación, se presentarán conceptos clave que subrayan la importancia de estas políticas y el papel de la bicicleta en la movilidad urbana.

Como primera medida, la definición de bicicleta se originó con el término "celerífero", que combina las palabras latinas "célere" y "fero", traducidas como "transporte rápido" (Baroni, 2008). Este artefacto ha experimentado numerosos cambios físicos y técnicos, mejorando su eficiencia como medio de desplazamiento urbano y alternativa de transporte.

Otro termino que contribuye a la contextualización de esta monografía es seguridad vial, es un término que refleja en dos palabras la percepción primero del cuidado y estar protegido de algún riesgo y del término que lo acompaña que se refiere a una infraestructura física, es decir, que seguridad vial significa una la forma en que previene accidentes de tránsito, con los diferentes actores involucrados en la malla vial.

“Seguridad vial como otro concepto importante permite identificar la proyección que se tiene para reducir siniestros viales garantizando la vida y la protección de los ciclistas a través de proyectos, acciones o estrategias donde reducen considerablemente, la seguridad personal también está inmersa en este concepto ya que la seguridad necesita ser evaluada y transformada para que la inseguridad como un problema actual sea una solución a futuro, el derecho del ciudadano” (Riobo Quevedo, 2021).

Seguridad vial es también un conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017)

La seguridad se representa en acciones conjuntas donde tiene varios sub temas así como la seguridad personal, que ha sido definido dentro de sistemas de transportes seguros en el marco de la movilidad y el desarrollo sostenible es la seguridad personal, o la seguridad sobre los bienes y la vida de las personas. Respecto a este término, la inseguridad, es importante retomar el concepto de seguridad ciudadana, el cual es definido a través del Decreto 657 de 2011 como:

“Es un Derecho y una finalidad primordial del Estado, que en su condición de bien público propicia la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros, en contra de

la integridad física, el patrimonio y otros derechos individuales y colectivos de todas las personas” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2012).

El Plan Maestro de Movilidad -PMM- de Bogotá, define la movilidad sostenible como: “un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006). De una manera concisa se puede definir como “la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costes asociados.” (Lizárraga Mollinedo, 2006).

Adicionalmente, se puede señalar que la movilidad sostenible se supone como un modelo de transporte que procure la calidad de vida del individuo, a partir de estrategias que promuevan los medios de transporte alternativos y reduzcan el impacto negativo ambiental, como los vehículos energías renovables, en reemplazo del carro particular.” (Bustos, 2018).

Existen servicios de transporte basados en la bicicleta, estos servicios permiten servir y atraer usuarios que aún no poseen bicicleta o simplemente no la usan, aumentando opciones de usos favorables y suplir otras funciones de manera más sostenible, estos servicios incluyen bicicletas públicas o de uso compartido, los bici-taxis y las bicicletas de carga.

Por otro lado, a partir de los objetivos de esta monografía, es necesario exponer otros términos que proporcionan validez a la investigación y que son relevantes al momento de interpretar la importancia de los actores que interactúan en la formulación e implementación de una política pública. La participación ciudadana es el mecanismo donde los ciudadanos exponen su pensamiento y propuestas a todos los niveles de gobierno. Además, es un derecho de los ciudadanos poder intervenir en la toma de decisiones, respecto a las acciones que tienen un impacto en el desarrollo de nuestras comunidades (Defensoría del pueblo, 2008).

Finalmente, otro termino con gran relevancia es ciclo- inclusiva, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) indica que: “Una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta en la red de transporte con condiciones seguras y eficientes.” (Ríos, Taddia, Pardo, & Lleras, 2015, pág. 1) Otra mirada sobre la ciclo-inclusión se puede encontrar en la “Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe - ¡A Todo Pedal!” publicada por el BID y el Estudio Gehl, la cual señala que el objetivo de las ciudades ciclo-inclusivas es: “integrar a la bicicleta en el sistema de la movilidad urbana para que cada vez sean más las personas que la elijan como modo de transporte para ir a sus trabajos, centros educativos u otros destinos. Para ello necesitamos verdaderas ciudades ciclo-inclusivas, que brinden condiciones adecuadas para que las personas de todas las edades y niveles de ingreso puedan desplazarse en bicicleta por la ciudad de manera segura y agradable.” (Lew, y otros, 2016).

Marco Teórico

Este documento se propone examinar cómo se ha involucrado la participación ciudadana en la implementación de la política pública de la bicicleta en Chía entre 2020 y 2022. Utilizando los informes de ejecución de la administración municipal como base, se pretende evaluar el impacto y la efectividad de las medidas adoptadas para promover el uso de la bicicleta.

La Organización de Naciones Unidas, declaro el día 03 de junio, como el día mundial de la bicicleta (ONU,2021), reconociendo a este artefacto el beneficio social, económico y saludable sostenible, por otro lado, “la Organización Mundial de la Salud plantea el uso de la bici como un sistema de transporte eficiente y vital para el funcionamiento de las economías modernas. Sin embargo, el transporte puede dañar enormemente el medio ambiente y la salud,

por eso pedimos a los Gobiernos que inviertan en opciones más saludables (OMS,2020), todas las cualidades de la bicicleta se conocen desde 1817, cuando se atribuyó su creación como una máquina para correr y en el año 1869 se conoce el velocípedo con pedales y que por más de doscientos años ha rodado por todo el mundo con todas las adaptaciones que se le han realizado” (López & Quintero, 2023).

La bicicleta desde su creación ha tenido cambios físicos drásticos, su popularidad se dio en el siglo XIX donde era una adquisición individual y muy privilegiada por la época, ya que la usaban exclusivamente los grupos poblacionales más favorecidos económicamente, “en este medio social empezó a tener gran cogida y sus fabricantes empezaron a innovar en su estructura y materiales. A principios del siglo XX se duplico el uso de la misma y ya eran parte de los actores viales presentes en las calles, con gran recurrencia, en la época de la industrialización su fabricación fue siendo más comercial y los materiales fueron cambiando, ampliando la cobertura y la posibilidad de adquisición” (López & Quintero, 2023).

En Colombia, como en muchas de las historias de la Conquista, a raíz de la llegada de los europeos a estos territorios, involucraron sus procesos mercantiles y fueron adaptados a las necesidades del momento, según la historia, el desarrollo urbano era nulo por lo que limitaba el uso de mecanismos ya cotidianos para ellos. A mediados del Siglo XX la cultura externa había adaptado gran parte de los territorios, y fue así como en gigantescos barcos traían materias primas, artefactos, insumos y demás. A pesar de haberse promulgado el grito de independencia, muchos ciudadanos ya habían salido a otras ciudades y ampliado su conocimiento y visión del mundo y con ello apropiaron muchos de los inventos, dentro de ellos la bicicleta (Rojas, 2017).

Con lo anterior, estos artefactos fueron adquiridos inicialmente por las familias adineradas, creando una comunidad de transporte individual exclusiva, cuando llegan a las

grandes ciudades los vehículos a motor, la bicicleta pasa a un segundo plano, de esta manera empieza la masificación del uso de la bicicleta, ya luego la globalización y las dinámicas mercantiles proporcionaban mejores precios para su adquisición de tal modo, que este medio de transporte fue catalogado como transporte de pobres (Rojas, 2017). Todo esto para revisar el panorama histórico del rol de la bicicleta en Colombia y como se puede interpretar en la actualidad.

Por otro lado, realizando un censo actualizado y según el Índice Global de Ciudades de Bicicletas elaborado por Coya 2022, Colombia es destacado en América latina ya que es el único país que incluye 3 ciudades dentro del listado; Con el puesto No. 81, Bogotá, en el puesto No.82, Cali y en el puesto No. 89, Medellín. Otras ciudades que se destacaron Santiago de Chile, en el puesto No. 58, Sao pablo en el No.76, Ciudad de México, en el puesto No. 80 y Buenos aires el puesto No. 83. Esto nos permite realizar un análisis de los avances que latino América ha tenido frente al desarrollo vial y el rol que ha tomado la bicicleta en términos de desarrollo sostenible en la economía de estos países, a pesar de que la diferencia es muy marcada frente a ciudades europeas que tienen cifras de 80% de la población haciendo uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte en el caso de Copenhague y Ámsterdam, que su desempeño se debe a la gran infraestructura vial y desarrollo social, ciudades sur americanas están haciendo el trabajo estructurado de políticas e iniciativas que promueven las bondades y uso de la bicicleta.

Figura 1

Países Latinoamericanos dentro del Índice Global de Ciudades y Bicicletas



Fuente. Coya. (2022)

Con lo anterior, se evidencia que la formulación de políticas en torno a la bicicleta, son instrumentos de desarrollo económico y social, que dan solución a diferentes problemáticas como ya se ha mencionado en ámbitos sociales, ambientales, saludables y de movilidad, lo cual requiere de voluntad política y continuidad de programas y proyectos que contribuyan a la creación de un espacio fijo y definido en los planes de desarrollo territorial.

Figura 2

Países que Promueven en Uso de la Bicicleta en América Latina, por medio de legislación.



Fuente. Investigación de Carlos Raúl Kestler. (2023).

Así mismo, la política pública de la bicicleta a nivel nacional se orienta hacia la promoción de su uso como un medio de transporte sostenible y saludable, así como para fomentar la equidad en la movilidad urbana. Esta política busca impulsar la creación de infraestructuras adecuadas para ciclistas, la implementación de medidas de seguridad vial, la sensibilización y educación de la población sobre los beneficios del ciclismo. Según lo propuesto por autores como Pucher y Buehler (2008), estas políticas deben abordar tanto aspectos técnicos, como la construcción de carriles exclusivos para bicicletas, como también aspectos culturales y sociales promoviendo una cultura de respeto y convivencia en las vías entre ciclistas, peatones y conductores de otros vehículos.

El enfoque de la política pública nacional de bicicletas en Colombia consiste en mejorar las condiciones para los ciclistas en las ciudades y en promover su uso como medio de transporte

sostenible. El Gobierno colombiano se compromete a fortalecer la infraestructura, implementar programas de educación vial y promover la cultura del respeto entre todos los actores viales para garantizar la seguridad y el bienestar de los ciclistas en el país, conforme a lo planteado por el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad".

Varios hitos de la formulación e implementación de esta política nacen como estrategias de desarrollo sostenible en un enfoque que permita el crecimiento económico y material de un territorio, protegiendo el medio ambiente y en búsqueda la superación de las condiciones de desigualdad social. A su vez, incluir en los planes de ordenamiento territorial POT, acciones puntuales donde se evidencie el trabajo sostenible ambiental como el descarbonizar la ciudad, con estrategias de promoción del uso de la bicicleta y reparación de malla vial ciclística.

Otro hito es la movilidad sostenible, ya que este modelo permite a las ciudades orientar su mirada a promover medios de transporte no motorizado, con sub vías alternas que ayudan a no congestionar vías principales, contribuyendo a la calidad de vida de los ciudadanos que pierden horas de su vida en las rutas de su casa al trabajo y viceversa.

Los beneficios de la implementación son numerosos, sin embargo, un aspecto a tener en cuenta es la articulación adecuada con la legislación internacional y nacional, ya que esto depende la trazabilidad de la política y su alcance, sin dejar de lado la influencia de la participación y apoyo de los gobernantes de momento.

El uso de la bicicleta tiene cualidades que favorecen el desarrollo de los territorios uno de ellos mejorar la movilidad. “La globalización ha dinamizado el desarrollo, priorizando los alcances tecnológicos y logros comerciales, sin embargo, las ciudades crecen desmedidamente y la organización territorial es menos organizada en países sub desarrollados como los

suramericanos, siendo así la estructura vial y la movilidad de las ciudades un reto complejo que tiene el estado para trabajar en sus regiones” (López & Quintero, 2023).

Implementar un sistema de movilidad eficiente le garantiza a un territorio una ventaja en el desarrollo económico competitivo, eso en términos comerciales, pero hay factores como los sociales que permiten mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, reducir tiempos de desplazamiento, mejorando la circulación sostenible, esto va relacionado con el diseño de la estructura urbana de cada territorio, en la Carta Mundial del derecho a la ciudad se establece que “Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo con un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales” (Organización de las Naciones Unidas, 2005).

Para el caso Nacional según el mandato constitucional, Artículo 24, Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y residenciarse en Colombia (Constitución Política de Colombia, 1991).

La movilidad en el punto de vista de derecho fundamental, redirecciona no solo soluciones para las problemáticas, sino que enfoca el trabajo de las administraciones para que sea una pieza clave en los planes de desarrollo proyectados a largo plazo (López & Quintero, 2023), siendo así, que la libre locomoción puede interpretarse como la posibilidad de una persona de trasladarse de un lugar a otro sin impedimento alguno. La Corte Constitucional colombiana de 1991 dice “La libertad de locomoción es un derecho fundamental” lo cual aporta más argumentos legislativos para fortalecer políticas de este tipo. Según (Toro, 2016) “para generar una política para la movilidad, no solo se requiere de voluntad política y de participación

ciudadana, sino también de un proceso de cambio cultural que conlleve a visualizar el derecho a la ciudad como ejercicio colectivo y no como la decisión de unos pocos que planifican desde una óptica del transporte motorizado individual”.

En el contexto internacional de los derechos humanos, la movilidad está respaldada por diversos instrumentos. Por ejemplo, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas reconoce en su artículo 13 el derecho de toda persona al libre movimiento y residencia dentro de las fronteras de cada estado (Naciones Unidas, 1966). Este derecho es fundamental, para asegurar la dignidad humana y la igualdad de oportunidades para todos los individuos, independientemente de su condición social, económica o cultural.

Así mismo, la movilidad se relaciona con otros derechos, como el derecho al trabajo, a la educación y a la participación en la vida cultural y social, haciendo posible el ejercicio pleno de la ciudadanía. Por lo tanto, la movilidad no solo es una expresión de libertad individual, sino también un componente crucial para el desarrollo humano integral y la inclusión social.

Por otro lado, un punto clave de la importancia de la implementación de políticas públicas que promuevan el uso de medios de transporte sostenible, es aportar al cuidado ambiental, según la Organización de Naciones Unidas (2018), *“los automóviles de combustible generan del 18% al 25% de las emisiones de CO₂, gas causante del efecto invernadero en gran medida, el informe realizado por la organización reveló que los países africanos importaron el mayor número de vehículos usados (40%), luego países de Europa del Este (24%), Asia-Pacífico (15%), Oriente Medio (12%) y finalmente América Latina (9%) estudio realizado el 2015-2018”* (ONU, 2018), el uso de medios de transporte como la bicicleta disminuye las emisiones de gases y efectos nocivos para el ambiente y las personas que transitan las calles también recibiendo la contaminación que deja en gran medida la movilidad.

La salud es un tema que se correlaciona directamente con el tema de la contaminación, las emisiones de los gases tóxicos de los vehículos, acumulados con los de la industria pueden ser un factor de riesgo para la salud. “En Colombia temas como el consumo de tabaco representa el 7.8%. En relación con el sobrepeso y la obesidad con presencia en el 59%, enfermedades como la hipertensión y la diabetes superan el 19%, así como la baja realización de actividad física de aproximadamente del 44%, (OPS,2016). Según lo anterior, el factor de salud es otro foco que con la implementación del uso de la bicicleta se puede fortalecer para prevenir enfermedades cardiovasculares en toda la población. La articulación de los factores de Movilidad, salud y cuidado ambiental son de gran importancia para implementación de políticas públicas encaminadas a fortalecer el desarrollo y sostenibilidad de las ciudades” (López & Quintero, 2023).

Es por ello que el avance de ciudades como Bogotá, que implementó la primera ciclovía en 1974, en la cual participaron más de 5.000 personas, estrategia que permitió seguir implementando más actividades en torno a este tema en la ciudad, en la actualidad Bogotá cuenta con más de 550 km de ciclo ruta, una ciclovía dominical de 116 km, donde participan al menos un millón y medio de personas (ODEPB, 2019).

En el plan de movilidad y sostenibilidad segura de Bogotá D.C. “busca posibilitar el acceso de toda la población a los servicios que ofrece la ciudad, el ejercicio de sus derechos y deberes y el disfrute del espacio público. De la misma forma debe contribuir a la reducción de las desigualdades sociales, la conformación de la ciudad de proximidad, la eficiencia y productividad de las actividades logísticas y distribución de mercancías, así como a la conectividad de Bogotá D.C. con la región” (Decreto 497, 2023).

Dentro de esta política pública de movilidad el uso de la bicicleta tiene importantes beneficios en términos sostenibles y seguros en Bogotá, pero también enfrenta desafíos que deben abordarse mediante políticas y acciones concretas en el marco del plan de movilidad y la política de movilidad de la ciudad; Entre ellos se mencionan los siguientes:

- **Infraestructura adecuada:** Uno de los principales desafíos para fomentar el uso de la bicicleta es la necesidad de infraestructuras adecuadas, como carriles bici segregados, estacionamientos seguros para bicicletas y señalización clara. Sin estas infraestructuras, los ciclistas pueden enfrentar peligros en las calles y sentirse menos seguros.
- **Seguridad vial:** A pesar de ser un medio de transporte relativamente seguro, los ciclistas están expuestos a riesgos en el tráfico, como accidentes con vehículos motorizados o peatones. Mejorar la seguridad vial para los ciclistas requiere medidas específicas, como reducir la velocidad del tráfico, implementar señalización adecuada y promover la conciencia entre los conductores.
- **Cultura vial:** Es necesario promover una cultura vial que respete y valore a los ciclistas como usuarios legítimos de la vía pública. Esto implica educar a conductores, peatones y ciclistas sobre las normas de tráfico y fomentar el respeto mutuo entre todos los usuarios de la vía.
- **Incentivos y políticas:** Para aumentar el uso de la bicicleta, es importante implementar políticas y programas que incentiven su uso, como subvenciones para la compra de bicicletas, programas de alquiler de bicicletas públicas, campañas de sensibilización, promoción y la integración de la bicicleta con otros modos de transporte público.
- Algunos de los resultados proyectados en las estrategias, programas y proyectos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura -PMSS- busca alcanzar una participación modal del 77

% de los modos públicos y sostenibles con la relación de peatón, bicicleta y transporte público ((Decreto 497, 2023).

Con lo anterior, se ratifica el notorio avance de la ciudad capital en formular programas y políticas más estructurados que contribuyen al crecimiento regional en temas relacionados con la bicicleta. Es por esto que la implementación de las políticas formuladas juega un papel revelador a la hora de realizar el análisis de los índices de gestión y la forma como lo han manejado los gobernantes del momento.

En concordancia, la política pública objeto de análisis de esta monografía corresponde al municipio de Chía, Cundinamarca, un municipio ubicado en el norte de la ciudad de Bogotá, D.C; cuenta con aproximadamente 160.000 habitantes, está dividida por 8 veredas, Fusca, Yerbabuena, Bojacá, Fagua, Tíquiza, Fonquetá, Cerca de piedra y la Balsa, adicional el centro urbano, cuenta con más de 72 km, cuenta con vías de orden nacional y departamental y sus vías principales son la Av. Chilacos y la Av. Pradilla.

En los últimos 10 años ha aumentado su población en un 30%, esto se debe al crecimiento de la región y por el atractiva cercanía a la capital del país, la industrialización de la región sabana centro y el acceso a empleo han generado una migración significativa al municipio, es importante mencionar la cantidad de población extranjera residente en el municipio, es en su mayoría ciudadanos venezolanos que debido a la crisis que afronta su país, se han movilizadado hacia varios municipios del centro del país, donde Chía alberga un número aproximado 8.400 personas (Migración Colombia, 2019).

El municipio de Chía, a pesar de su crecimiento exponencial en áreas urbanas se ha visto en situaciones de congestión vehicular, ya que empiezan a ser superiores la cantidad de vehículos vs la infraestructura vial actual, con las estadísticas anteriores es evidente que el

aumento poblacional trae consigo numerosos retos, ya que el sistema vial requiere de más extensión para atender la demanda vehicular, además el municipio al contar con una vía de carácter departamental se convierte en una línea circular de transporte de carga, servicio público y particular diariamente.

En el 2016, la administración municipal propuso un nuevo plan de ordenamiento territorial POT, el cual planteaba ampliar un sistema de arteria viales rurales y fortalecer la vías urbanas como ingresos y salidas del municipio, sin embargo después de unas apelaciones ciudadanas, este POT fue suspendido y el municipio quedó regido ante el proyecto del año 2.000; es decir que el municipio está siendo direccionado territorialmente por un acuerdo donde en su año de aprobación la ciudad contaba con menos de 93.000 habitantes (Dane,2005), es decir, el 58% de población con la que en la actualidad cuenta el municipio.

A raíz de la necesidad de formular programas orientados al fortalecimiento de la movilidad, en el 2019 el concejo municipal de Chía prueba el acuerdo 154 que tiene como objetivo adoptar la política pública de la bicicleta para el desarrollo del subsistema de transporte, para la conservación de bici-usuarios actuales en el corto plazo y la generación de nuevos en el largo plazo. El alcance de la misma proyecta directrices tales como, proveer infraestructura municipal segura, directa, cómoda, coherente y atractiva, en segundo lugar, adoptar la política pública de forma participativa y eficaz, soportar el marco normativo y regulatorio ciclo-inclusión y finalmente soportar la operación, el monitoreo y el control de infraestructura y servicios municipales para la bicicleta (Acuerdo 154 de 2019).

Esta política pública cuenta con 4 dimensiones de trabajo, la primera es la participación donde se busca formular propuestas a raíz de las necesidades de la comunidad, para lo cual esta dimensión plantea 3 objetivos:

Tabla 1

Dimensión Participación. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).

Dimensión de participación.	Lograr el consenso y el entendimiento, por parte de todos los usuarios de las vías y el espacio público para movilidad, acerca de la convivencia del desarrollo y operación del sub sistema de transporte ciclista en Chía.
	Promover la inserción de la bicicleta en el sistema de transporte regional, de tal manera que fortalezca las conexiones en interacciones en la región.
	Alimentar las decisiones y las intervenciones para que satisfagan eficazmente las necesidades de las personas ciclistas actuales y futuras.

Fuente. Elaboración propia.

La segunda dimensión la denominaron infraestructura y servicios, la cual establece que la ciclo red y los servicios complementarios son fundamentales para el acceso a redes sostenibles, seguras e inclusivas y se direcciona entre administrador, en este caso la secretaria de movilidad y transporte del municipio, como institución encargada de operar y controlar esta red vial, los objetivos de la dimensión son:

Tabla 2

Dimensión infraestructura y servicios. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).

Dimensión de Infraestructura y servicios.	Lograr el marco físico de infraestructura y servicios con la calidad necesaria para sostener en el corto plazo y aumentar en el mediano y largo plazo el porcentaje de viajes hechos en bicicleta.
	Promover un ciclo red integrado a la estructura ecológica principal y a los usos del suelo.
	Promover un ciclo red y servicios complementarios ajustados a las capacidades y necesidades de los ciclo- usuarios más vulnerables.

Fuente. Elaboración propia.

Por otro lado, la tercera dimensión es la regulación, donde su misión es aportar en el marco legal y normativo para materializar la visión planteada de la política, articulándose a las proyecciones legislativas del país y estructurando las normas que le permitan avanzar en los principios de la misma, las estrategias de materialización de la tercera dimensión son:

Tabla 3

Dimensión de Regulación. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).

	Reglas y Definiciones: características de la bicicleta, características de la persona usuaria y características del entorno.
Dimensión de	Regular la información relacionada con la bicicleta.
Regulación	Consolidar y adoptar el manual de la bicicleta.
	Dirección de educación y seguridad vial.

Fuente. Elaboración propia.

La última dimensión planteada por la política pública es de operación, mantenimiento y control, operación de los sistemas de transporte, mantenimiento de la infraestructura vial, la provisión de información a actores viales y seguimiento al impacto de los programas del mismo. Esta dimensión cuenta con cuatro estrategias de materialización:

Tabla 4

Dimensión de Mantenimiento y Control. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).

	Programa al estudio en bici, direccionado secretaria de salud
Dimensión de	Programas de hábitos saludables, liderado por Instituto municipal de recreación y deporte.
Operación,	Estrategias de avance tecnológico.
Mantenimiento y control.	Programa de biciclaje,

Fuente. Elaboración propia.

Además de las dimensiones, la política plantea unas líneas transversales las cuales son instrumento de apoyo para la ejecución de las estrategias de materialización, una de ellas es el aprendizaje que juega un rol importante en la educación, investigación y desarrollo y finalmente una plataforma de intercambio y conocimiento, otra línea transversal es la financiación como medio primordial para el funcionamiento y desarrollo de los proyectos y programas propuestos por la política, así como el direccionamiento a las dependencias e instituciones designadas como entidades promotoras de las mismas.

Al explorar las generalidades de la política pública de la bicicleta de Chía, profundizamos en la dimensión número uno, ya que entorno a ella va orientado el objetivo de la monografía. La dimensión de participación se enfoca en buscar nuevos usuarios y mantener los bici-usuarios actuales, para lo cual se consideran las siguientes acciones: implementar el manual de participación para la ciclo-inclusión, el cual deberá formular lineamientos, reglas y metodología en busca del óptimo y eficiente desarrollo de las estrategias de la política; como segunda medida consolidar la mesa de la bicicleta como instrumento de consolidación de las acciones de planeación, ejecución y control de los actores institucionales y sociales de la política pública, en tercer lugar estructurar e implementar la estrategia de voluntariado y patrocinio, la cual busca consolidar la empresa y la ciudadanía participativa orientadas al servicio en pro de programas orientados al uso de la bicicleta, así como, promover el patrocinio empresarial en actividades y proyectos sociales; finalmente la estrategia de participación ciudadana buscará brindar un espacio para que los usuarios y no usuarios, contribuyan al desarrollo mancomunado y mejoramiento de necesidades, propuestas y acciones para el sistema de transporte y movilidad del municipio, la política direcciona dos líneas de trabajo que son, participación ciudadana en nueva infraestructura ciclo-inclusiva y otra de operación y mantenimiento de la ciclo-estructura.

Tabla 5

Objetivos y estrategias de dimensión Participación. Política Pública de la Bicicleta Chía. (2019).

Dimensión de participación.	
Objetivos	Lograr el consenso y el entendimiento, por parte de todos los usuarios de las vías y el espacio público para movilidad, acerca de la convivencia del desarrollo y operación del subsistema de transporte ciclista en Chía.
	Promover la inserción de la bicicleta en el sistema de transporte regional, de tal manera que fortalezca las conexiones en interacciones en la región.
	Alimentar las decisiones y las intervenciones para que satisfagan eficazmente las necesidades de las personas ciclistas actuales y futuras.
Materialización de la dimensión, estrategias	Formulación de Manual de Ciclo-inclusivo
	Creación de la mesa de la bicicleta
	Programa de voluntariado y patrocinio
	Programa de participación ciudadana <ul style="list-style-type: none"> • Nueva Infraestructura ciclo- inclusiva • Operación y mantenimiento

Fuente. Elaboración propia.

Metodología de la Investigación

Esta investigación tiene un enfoque cualitativo, ya que su finalidad es realizar un análisis documental del impacto de uso de la bicicleta y la implementación de políticas públicas orientadas en este tema y a su vez realizar un análisis de los informes presentados por la Alcaldía Municipal de Chía, sobre la implementación de la política pública de la Bicicleta del Municipio del 2020 al 2022 (López & Quintero, 2023).

El “enfoque cuantitativo utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (Baptista, Hernández y Sampieri, 2014). A su vez este enfoque cuenta con una serie de características que precisan la validez de la misma, se basa no solo en la recolección documental, sino en la medición de diversos criterios para dar más veracidad a la investigación, este enfoque debe ser lo más objetivo posible, para esto puede apoyarse en la revisión teórica realizada previamente para darle credibilidad a la hipótesis.

La investigación documental “es una de las técnicas de la investigación cualitativa que se encarga de recolectar, recopilar y seleccionar información de las lecturas de documentos, revistas, libros, grabaciones, filmaciones, periódicos, artículos resultados de investigaciones, memorias de eventos, entre otros; en ella la observación está presente en el análisis de datos, su identificación, selección y articulación con el objeto de estudio” (Guerrero Dávila, 2015).

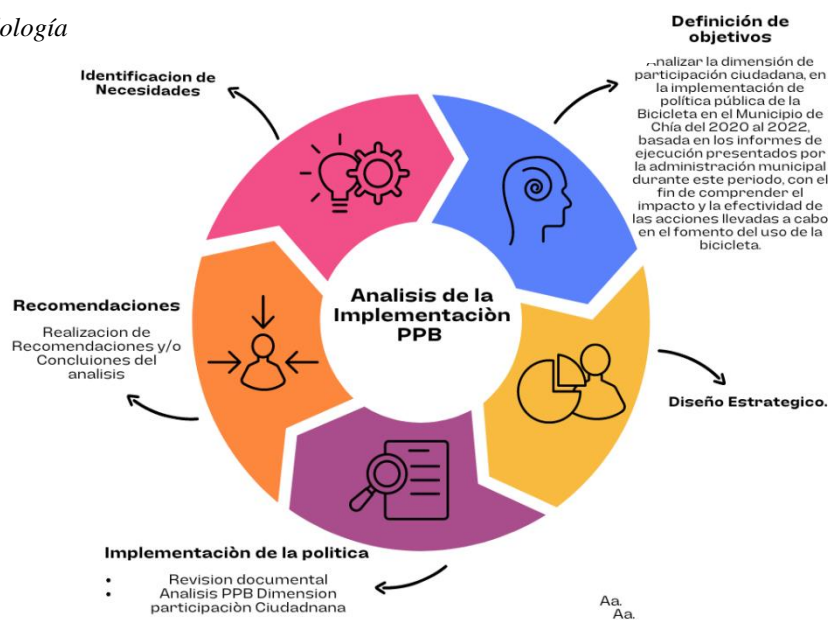
Así mismo al ser una herramienta metodológica la investigación documental tiene aspectos relevantes para su desarrollo, en este caso la procedencia de la información es fundamental para el progreso de la misma, la información es definida como “un conjunto de datos con un significado, es decir, que reduce la incertidumbre o que aumenta el conocimiento de

algo” (Chiavenato, 2008). El manejo de la información y de las corrientes teóricas que fundamentan cada investigación, permiten aprobar o desmentir cualquier hipótesis, es por eso que el manejo de la misma se debe llevar de la forma más profesional posible.

La información se puede clasificar según su naturaleza, puede ser de índole cotidiana o empírica, la cual se basa en experiencias y vivencias que den sustento a una teoría. También puede ser de tipo científica, basada en hechos comprobados, técnicos y aplicados y finalmente de tipo cuantificable, donde los hechos se analizan por medio de estadísticas tomadas de población objetivo según sea el caso. Así mismo, la información debe ser procesada y analizada según la fuente del tipo de información, para lo cual las fuentes se pueden clasificar en formales, informales y tabuladas. Cada una de ellas corresponde al objetivo de los tipos de información, es decir, la información empírica es hallada en una fuente regularmente informal, la información científica de fuente formal y la información cuantificable por una fuente tabulada. (Tancara, 1993).

Figura 3

Diagrama metodología



Fuente. Elaboración propia.

La investigación de tipo documental es de carácter cualitativa donde su planteamiento cuenta con pasos a seguir (Uriarte, 2020), son:

- Arqueo de fuentes: Seleccionar material documental de tema de investigación.
- Revisión: desechar el material no relacionado, con la investigar y seleccionar el idóneo.
- Cotejo: Organización de citas y referencias que sustenten las teorías de la investigación.
- Interpretación: Análisis y elaboración de una propuesta de lectura, opinión, interpretación o deducción del investigador (Uriarte, 2020).
- Conclusiones: Cierre con soporte de la teoría o dar recomendaciones o generalidades finales.

El producto de la investigación documental es una ficha técnica, con la información relevante de cada investigación, recopilando al final conclusiones y recomendaciones para implementar en la política pública como medios de mejora en la participación ciudadana de la política pública de la bicicleta del municipio de Chía (López & Quintero, 2023).

Figura 3

Diagrama Objetivo específico 1

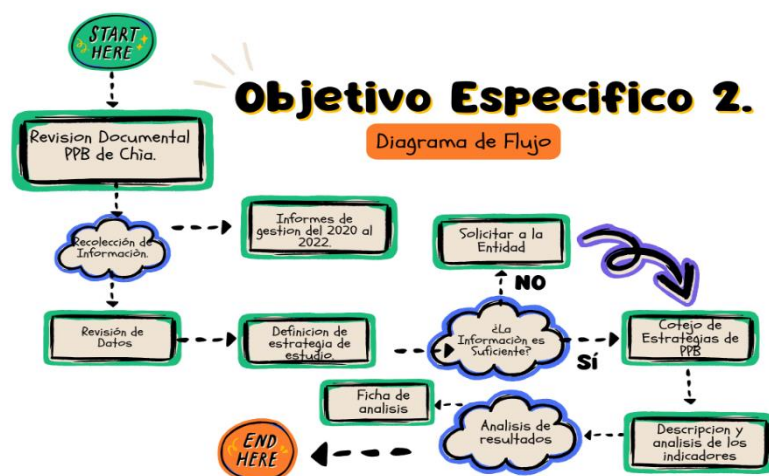


Fuente. Elaboración propia.

Los estudios descriptivos “buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis” (Dankhe,1986). El modelo descriptivo tiene como cualidad la capacidad para seleccionar las características fundamentales del objeto número dos, para este caso “analizar la dimensión de participación ciudadana, en la implementación de la política pública de los años 2020, 2021 y 2022”, para lo cual se elabora una ficha de análisis de indicadores de gestión de los informes elaborados por la administración municipal dando seguimiento a las acciones de la primera dimensión de la política pública que es la participación.

Figura 4

Diagrama. Objetivo Especifico 2



Fuente. Elaboración propia.

Proceso Metodológico

Figura 5

Proceso Metodológico.

Objetivo	Actividades	Recursos	Responsables
Realizar una revisión documental del impacto del uso de la bicicleta a nivel municipal.	Arqueo de Fuentes	Recursos	Autores de estudio.
	Revisión de Datos.	Tecnológicos	
	Cotejo de información.		
	Interpretación de investigaciones.		
	Realizar ficha técnica y conclusiones.		
Analizar la dimensión de participación ciudadana, en la Implementación de la política pública de los años 2020, 2021 y 2022.	Recolección de informes 2020, 2021 y 2022.	Recursos	Autores de estudio.
	Cotejo de estrategias de Política Publica	Tecnológicos	
	Descripción y análisis de indicadores de gestión.		
	Realizar ficha de medición de gestión.		
Realizar recomendaciones a la	Análisis capítulo 1 y 2.	Recursos	Autores de estudio.
		Tecnológicos	

administración municipal sobre los hallazgos del análisis de los informes de gestión en la dimensión de participación de la PPB del municipio de Chía.	Elaboración capítulo 3, Hallazgos y conclusiones.
---	---

Fuente. Elaboración propia.

Instrumentos

Para el desarrollo de la investigación se establecen los siguientes instrumentos de recolección y análisis de datos, según los objetivos planteados:

Ficha técnica bibliográfica, este instrumento se diseñó con la intención de realizar un análisis al aporte teórico de investigaciones orientadas al análisis del impacto de la bicicleta en diferentes sectores y así mismo, utilizarla como producto de la revisión documental sobre el mismo tema.

Ficha análisis de Informes de gestión, esta ficha es el instrumento que nos permite realizar el análisis de los informes de implementación de la política pública de la bicicleta del municipio de Chía, presentados por la administración municipal como resultado de su gestión durante el 2020, 2021 y 2022, después de la aprobación del acuerdo 154.

Hallazgos y Conclusiones, el producto de este capítulo es la recopilación de hallazgos importantes a partir de los instrumentos de los capítulos 1 y 2, las cuales realizan el análisis documental y seguimiento a la implementación, lo que permite hacer una prospectiva del avance de la implementación.

Desarrollo

Realizar Una Revisión Documental Del Impacto Del Uso De La Bicicleta a Nivel Municipal.

El presente capítulo se enfoca en realizar una revisión exhaustiva del impacto del uso de la bicicleta en el ámbito municipal.

La bicicleta ha emergido como una alternativa de movilidad sostenible que no solo promueve la salud individual, sino que también tiene implicaciones significativas en términos de desarrollo urbano, ambiental y social. A través de una revisión documental detallada, se explorarán estudios, informes y políticas públicas que evidencian los beneficios y desafíos asociados con la integración de la bicicleta como medio de transporte en entornos urbanos. Este análisis permitirá comprender mejor, cómo las decisiones municipales y las políticas de movilidad pueden influir en la calidad de vida de los ciudadanos y en la configuración de ciudades más sostenibles y accesibles para todos.

A partir del planteamiento metodológico se estableció como instrumento de recolección y análisis una ficha técnica, donde se filtran las investigaciones que aportan documentalmente al tema del impacto del uso de la bicicleta, a continuación, compartimos las investigaciones más relevantes y un análisis aplicado a la ejecución de acuerdo a los informes de la política pública realizados por la administración municipal (López & Quintero, 2023).

La investigación señala que el uso de la bicicleta no solo es un medio de transporte alternativo, sino que también tiene importantes implicaciones en términos de movilidad sostenible, salud pública y medio ambiente. Estos elementos son fundamentales en un contexto

global donde las ciudades buscan reducir la congestión vehicular, mejorar la calidad del aire y promover estilos de vida más saludables.

El documento de Acuerdo 154 del Municipio de Chía, carece de una comprensión completa de las soluciones que plantea el uso de la bicicleta. Aunque la creación de una política pública es un avance positivo, carece de un análisis y visión actual que enfatizan en la necesidad de abordar de manera integral los problemas de movilidad, salud y medio ambiente.

La política pública del uso de la bicicleta en el municipio de Chía necesita una revisión y fortalecimiento significativo para alinearse con las mejores prácticas globales y abordar de manera efectiva los desafíos locales. Incorporar una visión integral que contemple la movilidad sostenible, la salud pública y el medio ambiente es crucial para maximizar los beneficios de esta iniciativa y promover un desarrollo urbano más sostenible y saludable.

Tabla 6

Ficha Técnica 1

FICHA TECNICA 1			
TITULO	Análisis de la política pública de la bicicleta 2021 – 2039	URL	https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=2672&context=economia
AUTOR	Juan Andrés Riobo Quevedo	AÑO	2021
RESUMEN			
“El objeto de la presente monografía es diagnosticar de qué manera la política pública de fomento al uso de la Bicicleta se sustenta en versiones hegemónicas del desarrollo o por el contrario plantea una sustentabilidad más fuerte, la cual es asociada con un esquema de			

protección al medio ambiente, es decir, propone una vida en equilibrio, con relaciones armoniosas entre las personas, la comunidad, la sociedad y el planeta tierra” (Riobo, 2021).

OBJETIVOS

Realizar un análisis Discursivo de la política Pública de la Bicicleta 2021 al 2039 (Riobo, 2021).

METODOLOGIA

“La interpretación a través del análisis discursivo es la metodología de la presente investigación tomando como referencia los debates teóricos sobre alternativas al y del desarrollo, así como las categorías de sustentabilidad que propone Eduardo Gudynas” (Riobo, 2021).

RESULTADOS

“Se logra evidenciar dentro de la política una indiferencia con el medio ambiente, existe la problemática pero no pretende tener una solución directa entre el bici-usuario y el clima que lo rodea, cualquier recorrido por la ciudad se observa un choque en el cual la contaminación afecta directamente al que usa este medio de transporte ya que hay partículas de aire que no son benéficas para el ser humano o no cuentan con condiciones ideales para poder respirar sin efectos adversos, la política está centrada en un ámbito social a solucionar pero no hay que dejar de lado otras problemáticas que necesitan un cambio para que el uso de este medio de transporte en la ciudad sea justo y digno” (Riobo, 2021).

Esta investigación realiza un análisis desde el contexto global, donde articula elementos relevantes como son la movilidad, la salud y el tema ambiental, orientados con el análisis realizado por el autor y en correlación con la estructura de la política pública del Municipio de Chía, se evidencia carencia de visión frente a las soluciones que plantea el uso de la bicicleta en un territorio, las temáticas que aborda el autor, no son contempladas teóricamente en el documento del acuerdo 154, la investigación señala argumentos de índole teórico y práctico llevada con estadísticas que permiten medir la influencia del uso de la en el contexto social, teniendo en cuenta la percepción de seguridad, el análisis del porcentaje de bici usuarios de bajos estratos, resultado de este análisis arrojo que este sector social utiliza en su gran mayoría la bicicleta como medio de transporte. Gracias al enfoque de la investigación se puede llevar a la práctica instrumentos que le permitan al municipio de Chía, censar a los actuales bici-usuarios y determinar las diferentes razones por las que es usada la bicicleta en el municipio, así mismo, plantear acciones correlacionadas a las necesidades de la comunidad.

Tabla 7

Ficha técnica 2

FICHA TECNICA 2			
TITULO	Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D.C., Medellín y Pereira	URL	https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/21878
AUTOR	Jorge Ivan Ballesteros Toro	AÑO	2014
RESUMEN			

“Partiendo de describir las principales problemáticas asociadas al fenómeno que genera el transporte motorizado y la transformación que se requiere para cambiar hacia el paradigma de la movilidad sostenible” (Ballesteros, 2014).

OBJETIVOS

Brindar una información constructiva sobre política del uso de la bicicleta

METODOLOGIA

“Se comparte una descripción sobre la historia de la bicicleta y sus beneficios, para aproximarse al objeto de estudio y de ahí a los elementos constitutivos de la planificación para la bicicleta. Luego, se realiza un análisis del impacto de la bicicleta en las ciudades de Bogotá D.C., Medellín y Pereira” (Ballesteros, 2014).

RESULTADOS

“Propone un análisis comparativo sobre los obstáculos y limitaciones de la planificación para la bicicleta. Por último, se deja un material de referencia que permite mejorar el panorama de la movilidad en bicicleta” (Ballesteros, 2014).

Fuente. Elaboración propia.

Esta investigación realiza un comparativo de las ciudades objetivo, analizando los recorridos viales aptos para transitar en bicicleta, estrategias de cuidado al bici-usuario y recomendaciones para la ciudad de Medellín y Pereira, frente al desarrollo de programas que tiene en ejecución Bogotá.

La ciudad capital colombiana es reconocida en Sur América por la influencia que tiene frente a la implementación de metodologías, que promueven el uso de la bicicleta, así como los programas y el manejo que le han dado a la política pública colombiana, el autor concluye los

principales obstáculos que se evidencian a partir de la revisión documental realizada, uno de los objetivos de la política pública es mitigar el impacto de la contaminación atmosférica, la limitante es la concepción cultural de tener el automóvil como símbolo de progreso económico, así como la planificación de ciudad frente a la movilidad motorizada (Ballesteros, 2014).

Otro de los obstáculos también proviene de un paradigma social y es ver a todos como actores viales con los mismos derechos y deberes, dentro de la interpretación del autor los actores no se ven como iguales y se desmerita el rol del ciclista en la vía.

Finalmente, para Ballesteros el obstáculo más evidente es la voluntad política, de los líderes de las ciudades en implementar acciones reales para desarrollar programas que promueven el uso de la bicicleta y por otro lado la continuidad de proyectos ya implementados, estas afirmaciones son derivadas del análisis del seguimiento de las tres ciudades de estudio, donde al evaluar la gestión en los cuatrienios de cada gobierno es notoria la falta de continuidad de los procesos y por consiguiente la pérdida de esfuerzos realizados en otros gobiernos.

Tabla 8

Ficha técnica 3

FICHA TECNICA 3			
TITULO	Caracterización de la economía de la Bicicleta en Bogotá	URL	https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf
AUTOR	Ignacio Gallo	AÑO	2018

Katalina Muñoz

RESUMEN

“Realizar una caracterización de la economía asociada al uso de la bicicleta en Bogotá, resaltando el impacto económico como uno de los ejes fundamentales que promueve el uso de la misma” (Gallo, 2018).

OBJETIVOS

“Describir y dimensionar los efectos económicos que tiene el uso de la bicicleta en relación con la actividad económica, la mejora del ambiente, la salud, la movilidad, la calidad de vida de los usuarios y las finanzas” (Gallo, 2018).

METODOLOGIA

“En primer lugar, se realizó una revisión bibliográfica de estudios e investigaciones a nivel internacional y nacional relacionadas con la economía de la bicicleta y con los beneficios asociados. Esta información permitió construir un marco de referencia y contexto a la investigación. Caracterización de la Economía de la Bicicleta en Bogotá. En segundo término, se identificaron 42 posibles variables agrupadas en 8 ejes temáticos que dan cuenta de los beneficios de la bicicleta desde el punto de vista económico y social y que podrían ser utilizadas en la investigación” (Gallo, 2018).

RESULTADOS

“El resultado final muestra la necesidad de considerar la bicicleta en su cadena productiva como una actividad relevante para la economía de la ciudad; si bien no se cuenta con la posibilidad de obtener cifras desagregadas en muchos sectores económicos” (Gallo, 2018).

La bicicleta es un instrumento que también debe ser abordado desde la política social pues tiene un efecto relevante sobre los ingresos especialmente de los grupos sociales menos favorecidos, la implementación de políticas públicas que promuevan el uso de la misma permiten articular acciones de ejes económicos (López & Quintero, 2023), los autores concluyen que uno de los sectores con gran relevancia económicamente es el turismo, ya que según las estadísticas de la ciudad capital son más de 881.742 viajes diarios que se realizan adicional a los más de 290.000 de los ciclistas flotantes que provienen de municipios vecinos a Bogotá (Gallo & Muñoz, 2018), lo cual es un sector donde se puede explorar económicamente.

Otro sector donde es más notorio su desarrollo, es el comercial, ya que por la influencia cultural y deportiva que ha tomado la bicicleta para el 2018 se incrementó un 30% la venta de este vehículo, así como repuestos, mantenimientos, accesorios y ropa deportiva como otros bienes relacionados con la bicicleta (Fenalco, 2018), a su vez este porcentaje ha aumentado a raíz de la pandemia covid-19, lo cual generó una reflexión social frente al cuidado de la salud y la bicicleta se convirtió en un medio de promoción para hábitos saludables. Para efectos de realizar un comparativo, la política pública del municipio analizado cuenta con el planteamiento de estrategias y beneficios laborales para los funcionarios públicos, acciones que se pueden replicar en el sector privado, así como el préstamo de bicicletas públicas para promover el turismo en el municipio.

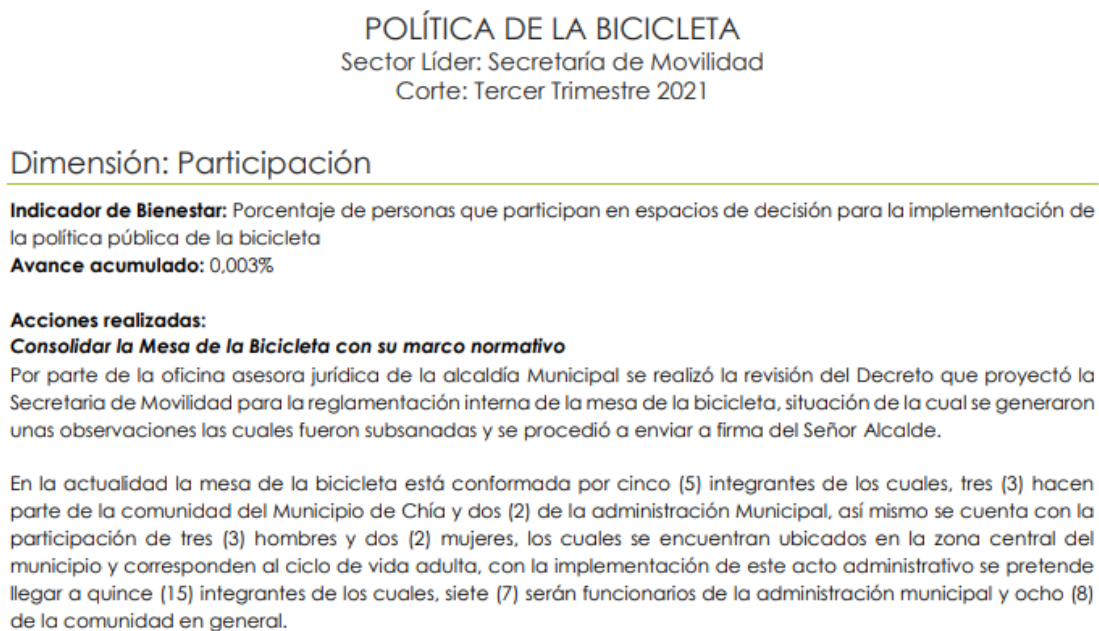
Analizar La Dimensión De Participación Ciudadana, En La Implementación De La Política Pública De Los Años 2020, 2021 y 2022.

En este capítulo se llevará a cabo un análisis detallado de la dimensión de participación ciudadana en la implementación de la política pública durante los años 2020, 2021 y 2022. La

participación de los ciudadanos es fundamental para el éxito y la efectividad de cualquier política pública, especialmente en iniciativas que afectan directamente la calidad de vida y el desarrollo urbano como el fomento del uso de la bicicleta. A través de la revisión de informes de ejecución, datos de participación y estudios pertinentes, se explorará cómo la comunidad ha sido involucrada en la planificación, ejecución y evaluación de estas políticas. Este análisis no solo permitirá evaluar la inclusión y representatividad de los diferentes sectores de la sociedad en las decisiones municipales, sino también identificar áreas de mejora y recomendaciones para fortalecer la participación ciudadana en futuras iniciativas de movilidad urbana sostenible.

Figura 6

Informe de políticas públicas 2021.



Fuente. Alcaldía Municipal de Chía (2021)

Tabla 9

"Informe de Políticas Públicas 2022. "

POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA

META BIENESTAR 1: AUMENTAR A 17 EL NÚMERO DE PERSONAS QUE PARTICIPAN EN ESPACIOS DE DECISIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA	
Información General	
Indicador: Personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta	
Unidad de Medida: Número	
Valor Programado 2022: 15	
Valor Ejecutado 2022: 7	
46.67% Completado	

Nota. Fuente Alcaldía Municipal de Chía (2022)

Tabla 10

Informe de Políticas Públicas 2020-2023

DIMENSIÓN PARTICIPACIÓN

Meta bienestar 1: Aumentar a 17 el número de personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta	
Información General	
Indicador: Personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta	
Unidad de Medida: Número	

Valor programado para la vigencia de la política	Valor ejecutado 2020-2023
17	24
Valor programado 2023	Valor ejecutado 2023
15	24
100% Completado	

Fuente. Alcaldía Municipal de Chía (2023)

En el informe de avance de la Política Pública de la bicicleta realizado en el III trimestre del año 2022, se resalta que el gobierno municipal anuló el decreto 053 del 2022 y emitió el Decreto 146 del 2022, que establece la estructura y el reglamento de funcionamiento de la mesa de la bicicleta del municipio de Chía, y se toman otras decisiones. En el artículo octavo de este acto administrativo, se modifican los quince (15) integrantes principales de la mesa de la bicicleta a siete (7) y cuatro (4) de los integrantes principales deben ser reemplazados. El decreto 146 de 2022 también establece dos nuevos lugares de participación llamados "Ágora de la Bicicleta" y "Tanque de Pensamiento", brindando la oportunidad a el gobierno municipal de ampliar a los interesados en trabajar en pro de la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta de participar en un grupo más amplio donde se podrá proponer, concertar y priorizar iniciativas que incidan en la construcción y ejecución de proyectos de la movilidad sostenible.

Al finalizar el cuatrienio y en el informe del avance del IV trimestre de 2023, indica que “la elección de los representantes de la mesa de la bicicleta de acuerdo al Decreto 146 del 2022, mediante el cual se da vida al Ágora ciudadana y Tanque del pensamiento de la bicicleta, razón por la cual se eligieron a los tres representantes por parte de la comunidad, en dicho proceso se inscribieron 24 personas con anterioridad, sin embargo, el día de la elección asistieron 7 personas” (Informe gestión, 2023). Los integrantes representantes de la mesa son jóvenes con procedencia de la vereda de Bojacá.

De igual forma la imagen No.3, nos muestra que al finalizar el periodo se cumplió con la ejecución al 100%, este logro se alcanza mediante actividades a lo largo de la vigencia como fueron:

*Consolidar la mesa de la Bicicleta con su marco normativo.

*Estructuración e implementación del manual de participación para la ciclo inclusión y el manual para el buen uso de la bicicleta.

*Estructuración e implementación de estrategia de voluntariado y patrocinio con diferentes entidades (academia, comerciales, turismo, etc.) que promuevan actividades pro-bici,

“La Academia como factor primordial en temas de seguridad vial, donde los jóvenes crezcan con bases en educación vial, es fundamental para crear conciencia y cultura para el futuro de la comunidad. Es por ello que dicha catedra desde el 2022 se realiza en los diferentes colegios tanto públicos como privados del municipio, con los estudiantes de los grados decimo y once, donde tienen como objetivo replicar la información de educación vial a los estudiantes más pequeños de las instituciones educativas.” (Alcaldía Municipal de Chía, 2024, pág. 6)

A partir del planteamiento metodológico se estableció como instrumento de recolección y análisis una ficha técnica, donde se relaciona el indicador de la dimensión en mención durante las vigencias 2020-2021-2022, *“Porcentaje de personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta.”* indicador de la Política Pública de la Bicicleta en el Municipio de Chía.

Tabla 11

Ficha 1 de Análisis de Implementación de Dimensión de participación Política pública de la bicicleta de Chía, año 2020.

FICHA ANALISIS 1			
TITULO	DIMENSIÓN DE PARTICIPACIÓN	SECTOR	SECRETARIA DE MOVILIDAD
INDICADOR	Porcentaje de personas que participan en espacios de decisión para la	AÑO	2020

implementación de la política

pública de la bicicleta.

Valor programado: 15

Valor ejecutado: 5

Avance :0.003%

RESUMEN

Con base en el Acuerdo 154 de 2019, que adoptó la Política Pública de la Bicicleta en Chía, se creó la Mesa de la Bicicleta mediante la Resolución 5724 de 2019. Esta mesa, como órgano de participación ciudadana, tiene como misión respaldar la toma de decisiones para promover planes y proyectos relacionados con el uso de la bicicleta (López & Quintero, 2023).

Composición Actual de la Mesa de la Bicicleta:

- Representantes de colectivos locales con trayectoria en movilidad sostenible (3 hombres, 2 mujeres)
- Representante de la Personería.
- Representante de la Administración Municipal.

Cambios Propuestos: Se planea aumentar la participación en la mesa a 11 participantes, incluyendo representantes de la academia, Gobierno Municipal Estudiantil, Personería, almacenes de bicicletas, colectivos locales, y la Administración Municipal. Se proyecta un acto administrativo para este propósito.

INVERSION

No hubo inversión de recursos para la consolidación de la Mesa de la Bicicleta, ya que las actividades fueron ejecutadas por funcionarios de la Secretaría de Movilidad.

ACTIVIDADES

Reuniones encabezadas por el Dr. Oscar Alfaro, Secretario de Movilidad, abordando temas como el Plan Local de Seguridad Vial, el plan de acción para la Política Pública de la Bicicleta, y la creación del Manual de bici- usuarios y el Manual de participación para la ciclo-inclusión.

RESULTADOS

Se aumenta la participación en la mesa a 11 participantes, incluyendo representantes de la academia, Gobierno Municipal Estudiantil, Personería, almacenes de bicicletas, colectivos locales, y la Administración Municipal. Se proyecta un acto administrativo para este propósito.

Fuente. Elaboración propia.

Porcentaje de personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta en el Municipio de Chía fue para la vigencia 2020:

- Valor Programado: 15
- Valor Ejecutado: 5
- Avance: 0.003%

Las reuniones y actividades llevadas a cabo bajo la administración del Secretario de Movilidad abordan temas relevantes para la implementación de la política pública de la bicicleta.

La elaboración de manuales específicos y planes de acción revela un enfoque estructurado y planificado.

Se llevaron a cabo reuniones encabezadas por el Dr. Oscar Alfaro, Secretario de Movilidad, en las cuales se abordaron temas como:

- El Plan Local de Seguridad Vial.
- El plan de acción para la Política Pública de la Bicicleta.
- La creación del Manual de Bici-usuarios.
- El Manual de participación para la ciclo-inclusión.

Se logró aumentar la participación en la Mesa de la Bicicleta a 11 participantes, incluyendo representantes de diversos sectores como:

- Academia.
- Gobierno Municipal Estudiantil.
- Personería.
- Almacenes de bicicletas.
- Colectivos locales.
- Administración Municipal.

Se proyectó un acto administrativo para formalizar estos cambios.

La composición actual de la Mesa de la Bicicleta presenta una representación limitada, con cinco integrantes procedentes de colectivos locales y la administración. No obstante, el propósito de incrementar la participación a 11 miembros evidencia un esfuerzo por fomentar una amplia gama de voces y sectores en la toma de decisiones.

El avance del 0.003% en el indicador de participación es significativamente bajo en comparación con el valor programado de 15. Esto indica que las metas de participación

ciudadana no se estaban cumpliendo de manera efectiva, la falta de inversión específica en recursos financieros puede haber limitado el alcance y la efectividad de las iniciativas esto teniendo en cuenta que fue producto de la pandemia, sin embargo, la utilización de recursos humanos de la Secretaría de Movilidad permitió avanzar sin necesidad de fondos adicionales.

Tabla 12

Ficha 2 de Análisis de Implementación de Dimensión de participación Política pública de la bicicleta de Chía, año 2021

FICHA ANALISIS 2			
TITULO	DIMENSIÓN DE PARTICIPACIÓN	SECTOR	SECRETARIA DE MOVILIDAD
INDICADOR	Porcentaje de personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta.	AÑO	2021
	Valor programado: 15		
	Valor ejecutado: 5		
	Avance :0.003%		
RESUMEN			
Durante la vigencia 2021 la Secretaría de Planeación en cabeza de la Dirección de Planificación del Desarrollo (Diplan) continuó fortaleciendo el proceso de seguimiento a las políticas públicas mediante la actualización de la Guía Metodológica para las Políticas Públicas Municipales, que como su nombre lo indica, proporciona herramientas metodológicas con el fin de monitorear los avances y resultados de las acciones de la Administración.			

Cabe anotar que uno de los principales aspectos de la actualización de la Guía Metodológica es la promoción del tema de participación ciudadana en cada una de las fases del ciclo de política pública, como son los espacios para la consulta a los grupos de interés, escenarios de socialización, publicación de resultados y rendición de cuentas.

INVERSION

No hubo inversión de recursos para la consolidación de la Mesa de la Bicicleta, ya que las actividades fueron ejecutadas por funcionarios de la Secretaría de Movilidad.

ACTIVIDADES Consolidación de la Mesa de la Bicicleta con su marco normativo.

La Oficina Asesora Jurídica de la Alcaldía Municipal revisó el Decreto propuesto por la Secretaría de Movilidad para la reglamentación interna de la Mesa de la Bicicleta.

Observaciones generadas fueron subsanadas y el documento fue enviado para la firma del alcalde.

RESULTADOS

En la actualidad la mesa de la bicicleta está conformada por cinco (5) integrantes de los cuales, tres (3) hacen parte de la comunidad del Municipio de Chía y dos (2) de la administración Municipal, así mismo se cuenta con la participación de tres (3) hombres y dos (2) mujeres, los cuales se encuentran ubicados en la zona central del municipio y corresponden al ciclo de vida adulta, con la implementación de este acto administrativo se pretende llegar a quince (15) integrantes de los cuales, siete (7) serán funcionarios de la administración municipal y ocho (8) de la comunidad en general.

La Oficina Asesora Jurídica de la Alcaldía Municipal revisó el Decreto propuesto por la Secretaría de Movilidad para la reglamentación interna de la Mesa de la Bicicleta, se subsanaron las observaciones generadas y el documento fue enviado para la firma del alcalde.

Composición Actual de la Mesa de la Bicicleta:

- 5 integrantes:
 - 3 de la comunidad del Municipio de Chía.
 - 2 de la administración Municipal.
 - Género: 3 hombres y 2 mujeres.
 - Ubicación: Zona central del municipio.
 - Ciclo de vida: Adulta.

- Objetivo: Llegar a 15 integrantes:
 - 7 funcionarios de la administración municipal.
 - 8 de la comunidad en general.

El progreso del 0.003% es muy bajo en comparación con el valor programado de 15, lo cual sugiere una participación ciudadana significativamente inferior a la esperada. Esto demuestra una disparidad significativa en la implementación de la política pública, la falta de inversión financiera específica para la Mesa de la Bicicleta pudo haber limitado su capacidad para aumentar la participación. Sin embargo, la utilización de recursos humanos de la Secretaría

de Movilidad permitió cierto progreso sin costos adicionales, teniendo en cuenta que seguían las restricciones de la pandemia.

Tabla 13

Ficha 3 de Análisis de Implementación de Dimensión de participación Política pública de la bicicleta de Chía, año 2022.

FICHA ANALISIS 3			
TITULO	DIMENSIÓN DE PARTICIPACIÓN	SECTOR	SECRETARIA DE MOVILIDAD
INDICADOR	<p>Porcentaje de personas que participan en espacios de decisión para la implementación de la política pública de la bicicleta.</p> <p>Valor programado: 15</p> <p>Valor ejecutado: 7</p> <p>Avance :46.67%</p>	AÑO	2022
RESUMEN			
<p>La Administración Municipal publicó el Decreto 053 del 2022 "el cual crea la mesa de la bicicleta del municipio de Chía, se establece su conformación y reglamento de funcionamiento", en este acto administrativo se estableció el aumento a quince (15) integrantes de los cuales, siete (7) hacen parte de la administración municipal dos (2) del gobierno municipal estudiantil, dos (2) representantes de establecimiento de comercio de</p>			

bicicletas, dos (2) de la academia y dos (2) representantes de los colectivos locales con trayectoria en pro de la movilidad sostenible y el buen uso de la bicicleta. El presente acto administrativo deroga la resolución municipal 5724 del 2019. En virtud de lo anterior la mesa de la bicicleta continua con cinco integrantes hasta tanto se haga efectivo el nombramiento de los representantes del gobierno municipal estudiantil, de los establecimientos de comercio de bicicletas, de la academia y de los colectivos locales con trayectoria en pro de la movilidad sostenible y el buen uso de la bicicleta.

INVERSION

No hubo inversión de recursos para la consolidación de la Mesa de la Bicicleta, ya que las actividades fueron ejecutadas por funcionarios de la Secretaría de Movilidad.

ACTIVIDADES

Consolidar la Mesa de la Bicicleta con su marco normativo.

Caracterización por Ciclo de Vida y Sexo

RESULTADOS

Se publicó el Decreto 053 del 2022, creando la Mesa de la Bicicleta con 15 integrantes.

La resolución municipal 5724 del 2019 fue derogada.

El Decreto 053 del 2022 se mantuvo vigente, aumentando a 15 integrantes. Procesos para elegir representantes estudiantiles, de comercios de bicicletas, academia y colectivos locales estaban en curso.

Se derogó el Decreto 053 del 2022 mediante el Decreto 146 del 2022. Se modificó la mesa a 7 integrantes, 4 de la administración y 3 de la ciudadanía. Se crearon "Ágora de la Bicicleta" y "Tanque de Pensamiento."

Estructuración e implementación del manual de participación para la ciclo inclusión y el manual para el buen uso de la bicicleta.

Fuente. Elaboración propia.

La Administración Municipal publicó el Decreto 053 del 2022, el cual crea la Mesa de la Bicicleta del municipio de Chía, estableciendo su conformación y reglamento de funcionamiento. Este decreto aumenta el número de integrantes a 15, de los cuales:

- 7 pertenecen a la administración municipal.
- 2 del gobierno municipal estudiantil.
- 2 representantes de establecimientos de comercio de bicicletas.
- 2 de la academia.
- 2 representantes de colectivos locales con trayectoria en pro de la movilidad sostenible y el buen uso de la bicicleta.

Este acto administrativo derogó la resolución municipal 5724 del 2019. A pesar de esto, la Mesa de la Bicicleta continuó con cinco integrantes hasta que se efectúe el nombramiento de los nuevos representantes.

El Decreto 053 del 2022 fue derogado mediante el Decreto 146 del 2022.

La Mesa de la Bicicleta se modificó a 7 integrantes: 4 de la administración y 3 de la ciudadanía, la publicación del Decreto 053 del 2022 fue un paso crucial para formalizar y expandir la Mesa de la Bicicleta. Sin embargo, la derogación y modificación de este decreto

mediante el Decreto 146 del 2022 redujo el número de integrantes a 7, lo cual podría indicar un ajuste estratégico para mejorar la eficiencia y operatividad de la mesa.

Se crearon "Ágora de la Bicicleta" y "Tanque de Pensamiento." Lo cual propone una estrategia para expandir y ampliar los espacios de participación, posibilitando una mayor colaboración y generación de ideas en relación con la política de la bicicleta. Adicionalmente, se implementaron manuales de participación para el ciclo inclusión y el buen uso de la bicicleta los cuales son herramientas esenciales para estandarizar y guiar la participación y el comportamiento de los usuarios de bicicleta, contribuyendo a la promoción de una cultura ciclista en el municipio.

El incremento del 46.67% en la participación es un avance significativo en comparación con el valor programado de 15. A pesar de que aún no se alcanzó el objetivo completo, este porcentaje evidencia un avance significativo en la participación ciudadana en los espacios de decisión.

La adopción de la política pública de la bicicleta en Chía ha experimentado un progreso significativo en los últimos años, con un incremento en la participación ciudadana y la elaboración de normativas claras. No obstante, aún existen obstáculos en cuanto a la representación equitativa y la financiación adecuada. La adopción de medidas enfocadas en fortalecer la participación, incrementar la inversión y mejorar el control puede contribuir a consolidar los logros y superar los obstáculos actuales. La flexibilidad y la adaptabilidad en la planificación y ejecución seguirán siendo esenciales para el logro constante de esta política pública.

Realizar Recomendaciones a La Administración Municipal Sobre Los Hallazgos Del Análisis De Los Informes De Gestión En La Dimensión De Participación De la PPB del Municipio De Chía.

En este capítulo se presentarán las recomendaciones fundamentadas derivadas del análisis de los informes de gestión en la dimensión de participación de la política pública de la bicicleta en el municipio de Chía. Basado en los resultados obtenidos y las lecciones aprendidas durante los años de implementación (2020-2022), se propondrán acciones específicas dirigidas a fortalecer y mejorar la participación ciudadana en las futuras etapas de implementación de la política. Estas recomendaciones están diseñadas para optimizar los procesos de consulta, colaboración y retroalimentación entre la administración municipal y la comunidad, asegurando así que las políticas relacionadas con el uso de la bicicleta reflejen de manera efectiva las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos. Al enfocarse en la mejora continua y la inclusión activa de los diversos grupos de interés, se busca promover un desarrollo urbano más equitativo, sostenible y en línea con los principios de participación democrática y gobernanza efectiva.

Incremento de la Transparencia y Participación Ciudadana

Para garantizar un uso más eficiente de los recursos y un impacto sostenible de la política pública de la bicicleta en Chía, es crucial mejorar la transparencia y fomentar una participación más activa de la ciudadanía. Esto implica establecer mecanismos claros de consulta y retroalimentación donde los ciudadanos puedan expresar sus prioridades y preocupaciones.

Implementar plataformas digitales, reuniones comunitarias y encuestas públicas son ejemplos de herramientas que pueden promover un diálogo abierto y constructivo entre la administración municipal y los residentes.

Fortalecimiento de Programas de Educación y Sensibilización

Es recomendable expandir programas educativos que promuevan los beneficios del uso de la bicicleta y la importancia de la participación ciudadana en la planificación urbana. Además de las actividades reguladas por la Secretaría de Movilidad, como la promoción de la seguridad vial según la Ley 1503 del 2011, se sugiere complementar estas iniciativas con nuevas estrategias. Entre ellas se incluyen la creación de videos educativos realizados por estudiantes mayores para difundir entre los más jóvenes, el desarrollo de aplicaciones interactivas sobre normas de tránsito y la organización de campañas de reconocimiento para estudiantes activos en la promoción de la educación vial.

Revisión y Seguimiento Comunitario de Proyectos

Involucrar activamente a la comunidad en la revisión y seguimiento de los proyectos relacionados con la política de bicicletas es esencial para garantizar la adecuación de las iniciativas a las necesidades locales y asegurar una mayor rendición de cuentas por parte de las autoridades municipales. Establecer comités de seguimiento ciudadano, foros de discusión periódicos y herramientas de reporte de problemas pueden facilitar este proceso, fortaleciendo la confianza y la colaboración entre gobierno y sociedad civil.

Desarrollo de Indicadores de Desempeño y Feedback Continuo

Para evaluar efectivamente la implementación de la política pública de la bicicleta, se deben desarrollar indicadores de desempeño claros y medibles. Estos indicadores deben abarcar aspectos como el aumento del uso de la bicicleta, la satisfacción de los usuarios, la reducción de emisiones contaminantes y los impactos en la salud pública. Además, es fundamental establecer mecanismos para recoger una retroalimentación continua de los usuarios y residentes,

permitiendo ajustes ágiles y efectivos en las políticas y proyectos según las necesidades y expectativas de la comunidad.

Estas recomendaciones no solo buscan optimizar la implementación de la política pública de la bicicleta en Chía, sino también fortalecer la participación ciudadana y asegurar resultados positivos y sostenibles para el desarrollo urbano y la calidad de vida en el municipio.

Hallazgos

Las políticas públicas están diseñadas como herramienta de construcción mancomunada entre los entes gubernamentales y la comunidad, en búsqueda de soluciones a necesidades que expongan los territorios. La política pública necesita de instrumentos de gestión para encaminar los objetivos a buen término, la articulación entre los actores involucrados en el proceso de formulación, implementación y seguimiento, requiere de la participación activa y protagonismo de estrategias de la gestión pública.

La política y gestión pública responden al ¿Qué? y ¿Cómo? respectivamente del rol del Estado frente a la capacidad de resolver y supervisar los proyectos que se han formulado para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Con lo anterior, en este capítulo mencionaremos los principales hallazgos de la política pública de la bicicleta, direccionado al análisis es de la gestión pública de la hipótesis de la investigación y los avances en la implementación de la misma.

A partir de la implementación de la política pública de la bicicleta en el municipio de Chía y el rol de la gestión pública en el seguimiento y cumplimiento de los indicadores que representan la capacidad de la administración gubernamental en usar las herramientas técnicas con las que cuenta la gestión pública. Una de las estrategias de la gestión pública es la evaluación de la política, donde con datos no solo estadísticos se puede analizar la eficiencia del proyecto.

Figura 7

Indicadores de la gestión pública, Los usos de los indicadores en la gestión pública 2022.



Fuente. Secretaría de Gestión y Empleo Público de Buenos Aires, Argentina (2022)

Con base en la guía para la elaboración e implementación de indicadores de gestión de la Secretaría de Gestión y Empleo Público de Buenos Aires, Argentina, tomamos los tipos de indicadores de gestión que permiten orientar la evaluación según los objetivos propuestos.

Uno de los hallazgos más importantes que evidenciamos fue la relación entre la base teórica con la que fue diseñada la política pública y la que existe a nivel nacional e internacional sobre la importancia del uso de la bicicleta, criterio que nos permite inferir que la política pública a pesar de tener cuatro dimensiones donde se justifican las proyecciones en diferentes sectores como la conciencia ambiental, prevención en salud y movilidad, el recurso teórico e investigativo, no es proporcional al verdadero alcance de esta propuesta, esto limita la visión y el panorama frente a las posibles dificultades que atraviesa en su implementación. En este caso

consideramos que aplica un indicador de impacto ya que contar con un respaldo teórico e investigativo, permite estar actualizado constantemente sobre el rol de la bicicleta en la ciudadanía.

En términos de participación ciudadana que es el eje principal de esta investigación, evidenciamos en los informes de gestión, que los indicadores planteados para evaluar el proceso y avance, son tímidos al proyectar grandes alcances y siempre los cumplieron en términos estadísticos, sin embargo son limitantes en términos de proyección, lo cual según uno de los propósitos de la gestión pública, como herramienta para la toma de decisiones, no existe suficiente recurso de sustentación que permita contribuir a un análisis de eficiencia de lo ejecutado.

Por otro lado, profundizando en la dimensión de participación de la política pública, tomamos los tres objetivos generales de esta dimensión que son: primero lograr el consenso y el entendimiento, por parte de todos los usuarios de las vías y el espacio público para movilidad, acerca de la convivencia del desarrollo y operación del sub sistema de transporte ciclista en Chía, a pesar de que encontramos diferentes actividades dirigidas a empresas, instituciones educativas y funcionarios públicos en los informes de gestión, carecen de alcance ya que no están representadas la información con estadísticas, que permitan realizar un análisis real de la cantidad de ciudadanos capacitados en movilidad, señales de tránsito, responsabilidad vial y acciones que dan cumplimiento a este objetivo.

Con lo anterior, sugerimos iniciar un proceso juicioso de caracterización que permita trazar indicadores con más impacto y realizar un análisis de las actividades que se están realizando en su mayoría por la secretaria de movilidad, pero no se pueden medir por la falta de documentación y caracterización de las mismas.

En segundo lugar, promover la inserción de la bicicleta en el sistema de transporte regional, de tal manera que fortalezca las conexiones en interacciones en la región, desde la gobernación de Cundinamarca se creó una estrategia del sistema público de bicicletas, desde el 2020 se otorgaron 40 bicicletas, distribuidas en dos puntos del municipio, para ser prestadas de manera gratuita por un tiempo máximo de tres horas, a cualquier persona que requiera hacer un recorrido turístico por el municipio.

Dicha estrategia articulada con el departamento, ha tenido inversión municipal para el desarrollo de la actividad de préstamo y mantenimiento de las bicicletas donadas, en los informes de gestión no encontramos estadísticas que permitan evidenciar la eficiencia de la misma, el promedio de bici usuarios diarios o mensuales que toman el servicio, los horarios pico o si es no viable la ubicación de los puntos geográficamente para la participación ciudadana. Con lo anterior, reiteramos la importancia de documentar cada una de las acciones para trazar indicadores que permitan evaluar las actividades que se realizan.

Finalmente, alimentar las decisiones y las intervenciones para que satisfagan eficazmente las necesidades de las personas ciclistas actuales y futuras, dicho objetivo articula una serie de acciones enmarcadas en los informes de gestión orientados exclusivamente a la generación de espacios de decisión frente a lo que denominaron la mesa de la bicicleta; un espacio creado para diseñar, ejecutar y controlar los programas dirigidos por la política pública, los integrantes de la mesa de la bicicleta son en su mayoría funcionarios de la administración municipal de diferentes dependencias que aportan al programa, son 17 integrantes hasta el 2023, y solo 6 de ellos son personas de colectivos, académicos o comerciantes.

Dicho esto, este objetivo es el que ha tenido mayor relevancia en los indicadores de evaluación que presentan los informes, ya que representa un crecimiento significativo cada año,

buscado representación de varios sectores en la toma de decisiones. Esto muestra el cumplimiento del objetivo, sin embargo, consideramos que la creación de la mesa de la bicicleta debe tener más impacto en los 2 anteriores objetivos de la dimensión, ya que de esta son promovidos los programas para la masificación y la participación de más bici usuarios.

Como recomendación y hallazgos más relevantes, encontramos que la trazabilidad que se le ha dado a la política pública de la bicicleta en el municipio de Chía ha sido muy escasa, ya que a pesar de su gran importancia y el contar con lineamientos que permite mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, cuenta con múltiples limitantes en términos de información para fijar indicadores y roles claros, que permitan encaminar la política a una mejora continua y lograr ser un municipio líder en temas referentes al fortalecimiento de la movilidad, la salud, la conciencia y el cuidado ambiental, por medio del uso de la bicicleta.

Conclusiones

Involucrar a los ciudadanos en el proceso de formulación y ejecución de la política pública de la bicicleta ha generado un mayor sentido de pertenencia y compromiso hacia la iniciativa. Los residentes de Chía se sienten más responsables y motivados a participar activamente en las actividades relacionadas con la bicicleta, ya que perciben que sus opiniones son valoradas y tienen un impacto real en la toma de decisiones. Este compromiso ciudadano es fundamental para asegurar la sostenibilidad y el éxito a largo plazo de la política pública.

Se ha incrementado la participación de los ciudadanos en la administración de la bicicleta. La colaboración activa entre el gobierno municipal y la comunidad ha posibilitado una mayor vigilancia y seguimiento de los proyectos y recursos destinados a esta política. Los ciudadanos pueden supervisar el avance y evaluar la efectividad de las acciones adoptadas, lo cual a su vez ha contribuido a una administración más responsable y eficiente en el uso de los recursos públicos.

La formulación de políticas que tienen influencia significativa en varios sectores, consolida una estructura más equilibrada, lo que permite fluidez en su implementación, donde acciones y voluntad de gobernanza juegan un papel fundamental a la hora de verse reflejado en el alcance del mismo.

La proyección de políticas a largo plazo es fundamental para garantizar el desarrollo de las metas propuestas, ya que el cambio de gobierno en ocasiones es la razón del bajo impacto de la misma, porque en los planes de desarrollo no se proyecta operar, financiera y logísticamente ningún tipo de recursos para la continuidad en su implementación, control y seguimiento.

Bibliografía

- Alcaldía Municipal de Chía. (2024). *Informe de seguimiento a la formulación e implementación de políticas públicas vigencia 2023*. Chía.
- Alonzo Blanqueto, Carlos g. (2014), Definiciones de los enfoques cuantitativos y cualitativos. Recuperado de:
https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/58257558/Definiciones_de_los_enfoques_cuantitativo_y_cualitativo_sus_similitudes_y_diferencias.pdf
- Alonso, Judit (2019), Revista DW Bicicletas en América Latina: mucho camino que pedalear, recuperado de: <https://www.dw.com/es/bicicletas-en-am%C3%A9rica-latina-mucho-camino-que-pedalear/a-48410726>
- Ballesteros Toro, Jorge, (2014) Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D.C., Medellín y Pereira, tomado de:
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/21878/10006354.2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Concejo Municipal de Chía. (2019). Acuerdo 154, Política pública de la bicicleta en el municipio de Chía. Chía, Cundinamarca.
- Concejo Mayor de Bogotá. (2023). Decreto 497 de 2023 “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”. Recuperado por
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura.
- Copenhagense. (2019). Copenhagense Index. Obtenido de <https://copenhagenseindex.eu/>

Departamento Administrativo nacional de Estadísticas DANE, (2022) Informe departamental Cundinamarca, tomado de: https://www.dane.gov.co/files/control_participacion/grupos-de-interes/caracterizaci%C3%B3n_ciudadania_2023.pdf

Estupiñán, N. (2021). Diagnóstico para la política pública de la bicicleta chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documento_diganostico_politica_publica_de_la_bicicleta.pdf

Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). Guía de Ciclo infraestructura para Ciudades Colombianas. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte de Colombia.

Naciones Unidas. (1966). Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Recuperado de <https://www.ohchr.org/en/professionalinterest/pages/cescr.aspx>.

Observatorio Distrital del Espacio Público de Bogotá. (2019). Informe de Participación. Bogotá D.C.

Organización de Naciones Unidad-ONU. (2021). Día mundial de la Bicicleta. Recuperado de: <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2021-destaca-opsoms-bicicleta-como-herramienta-para-lograr-objetivos-desarrollo>

Políticas Públicas Municipales informe de avances 2023 informe avance políticas públicas 2023.pdf (chia-cundinamarca.gov.co)

Organización Mundial de la Salud-OMS. (2020). Informe Bicicleta. Recuperado de: <https://www.oficinabicicletamurcia.com/informe-oms-organizacion-mundial-de-la-salud/>

Organización de las Naciones Unidas. (2005 B). Carta de derecho a la Ciudad. Recuperado de: https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2215-25632023000100153&lang=es#B41

Reyes-Ruiz, L. & Carmona Alvarado, F. A. (2020). La investigación documental para la comprensión ontológica del objeto de estudio. Recuperado de:

<https://univirtual.utp.edu.co/pandora/recursos/1000/1771/1771.pdf>

Revista BBC news, 2016, La bicicleta en América latina, Tomado de

[https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades#:~:text=En%20t%C3%A9rminos%20de%20infraestructura%2C%20Bogot%C3%A1,bicicletas%20p%C3%ABlicas%20disponibles%20\(4.000\).](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades#:~:text=En%20t%C3%A9rminos%20de%20infraestructura%2C%20Bogot%C3%A1,bicicletas%20p%C3%ABlicas%20disponibles%20(4.000).)

Riobo Quevedo, J. A. (2021). Análisis discursivo de política pública de la bicicleta 2021 2039.

Retroceded from <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia/1674>

Subsecretaría de Fortalecimiento Institucional, Secretaría de Gestión y Empleo Público, Jefatura de Gabinete de Ministros (2022). Los usos de los indicadores en la gestión pública. Guía

para la elaboración e implementación de indicadores de gestión. Buenos Aires:

Subsecretaría de Fortalecimiento Institucional. Disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/jefatura/gestion-y-empleo-publico/fortalecimiento-institucional/recursos-de-la-ssfi/colección>

Tancara, Costantino, (1993) Investigación Documental, Tomado de :

http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0040-29151993000100008