

LA SOSTENIBILIDAD DEL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ

FREDY GARCÍA QUIROGA

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA

ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA

BOGOTÁ

2019

Dedicatoria

Dedico este trabajo principalmente a Dios por permitirme labrar el camino que me ha traído hasta acá, a mis padres por su amor, a mi esposa Laura, mis hijos Avril y Abraham por ser ese apoyo fundamental y la fuente de inspiración para seguir adelante.

Agradecimientos

A mis amigos Andrea y Ricardo, por no dejarme desfallecer, por su aliento y apoyo para culminar con éxito esta etapa de mi vida, a la tutora, Angie Vanessa Quintero Ríos, por la paciencia, apoyo y enseñanzas.

Resumen

Con este estudio se darán a conocer las acciones, programas, políticas públicas y proyectos que se han ejecutado por la administración distrital en Bogotá, para promover la sostenibilidad del uso de la bicicleta en la capital del país, como una alternativa de movilidad rápida, eficiente, segura y amigable con el ambiente.

Esto, con el objetivo de identificar los programas que promueven el uso de la bicicleta en el Distrito Capital para hacer de éste un medio de transporte sostenible.

La metodología utilizada para esta monografía se centra en la recolección de información a través de la consulta de diferentes fuentes y posterior análisis de los programas que involucren el avance en la implementación de la bicicleta como medio de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente.

A través de la comparación de los avances y los diferentes aspectos que rodean el tema de la bicicleta, se pueden dar a conocer los programas y retos que tiene la actual administración “Bogotá mejor para todos” en el tema, además, es importante dar a conocer los avances en temas como infraestructura, el incremento de viajes que se realizan durante un año y el aporte que este medio de transporte realiza a los objetivos de desarrollo sostenible.

A medida que se va recolectando la información y realizando la respectiva clasificación, se van consultando otras fuentes que pueden complementar el documento para tener un panorama más completo y diverso, incluso, a través de la consulta de fuentes que contengan información del tema a nivel internacional.

Abstract

With this study will be announced the actions, programs, public policies and projects that have been executed by the district administration in Bogota, to promote the sustainability of the use of the bicycle in the capital of the country, as an alternative of fast, efficient mobility, safe and friendly with the environment.

This, with the objective of identifying the programs that promote the use of bicycles in the Capital District to make this a sustainable means of transport.

The methodology used for this monograph focuses on the collection of information through the consultation of different sources and subsequent analysis of the programs that involve progress in the implementation of the bicycle as a sustainable and environmentally friendly means of transport.

Through the comparison of the advances and the different aspects that surround the subject of the bicycle, the programs and challenges that the present administration "Bogota best for all" in the subject can be made known, in addition, it is important to give to know the advances in topics such as infrastructure, the increase of trips that are made during a year and the contribution that this means of transport makes to the objectives of sustainable development.

As the information is collected and the respective classification is made, other sources are consulted that can complement the document to have a more complete and diverse panorama, including, through the consultation of sources that contain information about the topic at an international level.

Palabras clave

Movilidad, Infraestructura, Bicicleta, Cicloruta, Medio ambiente, Desarrollo sostenible

Contenido

1.Planteamiento del problema.....	9
2.Objetivos.....	12
2.1 Objetivo general.....	12
2.2 Objetivos específicos	12
3.Justificación.....	13
4.Marco teórico.....	16
5.Conclusiones.....	27
Bibliografía.....	28

Lista de tablas

Tabla 1. Comparativo acciones de promoción de la bicicleta.....	25	
Tabla 2. Compromisos presupuestales.....	26	

1. Planteamiento del problema

Los problemas de movilidad en Bogotá requieren de una pronta intervención a través de la implementación de programas, proyectos y políticas que permitan generar alternativas sostenibles. La ciudad está cada vez más cerca de un caos de movilidad, teniendo en cuenta que, según datos registrados en un estudio realizado en 2018 por el observatorio ambiental de Bogotá de la Secretaría Distrital de Ambiente, la cantidad de vehículos de uso particular registrados en la capital del país en el año 2014 sumaba 1.492.483, cifra que ha tenido un incrementado significativo ya que para 2018 el total de vehículos alcanzaba los 2.259.568.

Por esto, se hace necesario la implementación de nuevas estrategias y alternativas de transporte que logren aliviar la situación de movilidad, que a su vez contribuyan con el mejoramiento ambiental de la capital. Al respecto es preciso referenciar el uso de la bicicleta, como un medio de transporte que cada día toma más fuerza, de acuerdo con las estadísticas establecidas en las metas del plan de desarrollo (Acuerdo 645 de 2016), donde se demuestra que los viajes en bicicleta pasaron de 281.242 en el año 2005, a 575.400 en 2015, mientras que para el periodo comprendido entre 2016 y 2018, la Secretaría de la Movilidad de Bogotá reportó que los viajes fueron más de 800.000, lo que representa un incremento de más del 18%.

Conforme con lo anterior, es necesario que la administración distrital de la capital de la república continúe realizando acciones que permitan el fortalecimiento, continuidad y sostenibilidad de políticas públicas, programas y proyectos que permitan el apoyo, la

financiación y ejecución de otras alternativas de movilidad que sean sostenibles y que contribuyan a descongestionar el tráfico, generando una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Es importante resaltar que, según estadísticas publicadas en el portal web de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en la actualidad, “son más de 835.000 personas que se movilizan en bicicleta para sus trabajos o lugares de estudio, ayudando no solo a que la ciudad se mueva mejor y sino al medio ambiente”. (Alcaldía Mayor de Bogotá. 2018.)

Sin embargo, el número de bicicletas en la capital del país resulta insuficiente si se compara con Suiza, que tiene un número de habitantes similar a Bogotá, cercano a los 8 millones, y una cifra aproximada a las 3.950.000 bicicletas, lo que indica que cerca del 50% de la población tiene una, mientras que en Bogotá es tan solo un 10% de habitantes los que cuentan con este elemento de transporte.

Si Bogotá, que tiene una población que supera los 8 millones de habitantes, se compara con un país como Holanda que tiene una población de 16.690.000 habitantes y un número de bicicletas cercana a los 16.500.000, se puede evidenciar que en Holanda el 99% de los habitantes cuenta con este elemento de transporte, según el artículo publicado en el año 2017 por el portal especializado swim, bike, write, titulado “Los diez países con más bicicletas por habitante”.

La cultura de la Bicicleta y la apropiación por parte del gobierno a esta alternativa de transporte es tan importante que Holanda cuenta con una embajada de la bicicleta denominada “la Dutch Cycling Embassy”, y es por esto por lo que Ámsterdam es considerada la capital mundial de la bicicleta. Los proyectos y programas gubernamentales han centrado sus esfuerzos en posicionar este medio de transporte como uno de los más apetecidos, a tal punto que la infraestructura de la ciudad se ha ido adaptando y mejorando

para que las calles estén preparadas y diseñadas alrededor de esta experiencia. “Los carriles bici son anchos, están bien pavimentados, disponen de sus propias señales y semáforos, e incluso ofrecen el espacio suficiente tanto para circular en paralelo como para poder llevar a cabo adelantamientos de forma segura” (Alex CD, 2017)

En Bogotá se avanza en la implementación de la bicicleta como un medio de transporte y en el mejoramiento de su infraestructura, a través de programas y proyectos planteados desde la administración distrital para que la bicicleta sea el medio de transporte preferido por los residentes en la capital del país, con una infraestructura adecuada para su correcto uso, apropiación y aprovechamiento.

2. Objetivos

2.1 Objetivo general

Identificar los programas que promueven el uso de la bicicleta en el Distrito Capital para hacer de éste un medio de transporte sostenible.

2.2 Objetivos específicos

- Identificar las ventajas que tiene para la movilidad el uso de la bicicleta en Bogotá.
- Establecer cuáles son los principales programas y proyectos de la administración distrital, para incentivar y fortalecer el uso de la bicicleta.
- Analizar cuáles han sido los resultados de la implementación de los programas sobre el uso de la bicicleta a través de la revisión de normatividades, consulta de la norma, decretos, proyectos de Movilidad de Secretaría Distrital y encuestas realizadas.

3. Justificación

La capital del país enfrenta problemas de movilidad, debido al crecimiento del parque automotor de carácter particular que alcanzó en 2018 los 2.259.568 vehículos, en una ciudad con un número de habitantes superior a los 8 millones de habitantes, según las estadísticas del Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE–.

En la actualidad en la ciudad de Bogotá se está ejecutando la política de la movilidad sostenible, la cual se enfoca en la promoción del uso de la bicicleta como una manera de desincentivar el uso de los medios de transporte que utilizan combustible tal como los vehículos particulares. Promoviendo sus ventajas ambientales, pues la bicicleta es un medio de transporte que no genera emisiones de gases y al mismo tiempo descongestiona el tráfico en la ciudad, sin dejar atrás que mejora la salud de quien la utiliza.

De acuerdo con lo anterior, es pertinente identificar los programas que promueven el uso de la bicicleta en el Distrito Capital para hacer de vehículo un medio de transporte sostenible.

La sostenibilidad del uso de la bicicleta impacta diferentes sectores en los que su uso y aprovechamiento puede incluso convertirse en uno de los ejes principales en la lucha contra el cambio climático, tanto así que el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, establece los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos

como Objetivos Mundiales, que se pusieron en marcha a partir del mes de enero del año 2016 y tienen como propósito la adopción de medidas para combatir la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

Y es precisamente en ese propósito, de proteger el planeta, que la bicicleta tiene un papel importante para contribuir al cumplimiento de estos objetivos, ya que a través de su uso se contribuye al cuidado y preservación del medio ambiente a través de la reducción de emisiones de CO₂. Es tal el impacto que esto genera, que el uso de la bicicleta se convirtió en un elemento muy importante como medio alternativo de transporte, para contribuir el cumplimiento en 5 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Además, el uso de la bicicleta es una fuente de salud para las personas, teniendo en cuenta que genera un estilo de vida saludable y que no es contaminante del medio ambiente, según la publicación en el portal web de la Fundación del corazón, el uso de la bicicleta “previene la artrosis, mejora el tono muscular, ayuda a perder peso, fortalece la capacidad pulmonar, reduce el estrés”, (Masiá, D. 1 de septiembre de 2018).

Según datos de las Naciones Unidas, “La energía es el factor que contribuye principalmente al cambio climático, y representa alrededor del 60% de todas las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero” la emisión de carbono se puede disminuir haciendo uso de la bicicleta, de esta manera, se contribuye con la disminución de la contaminación y se hace uso de la energía renovable humana, de esta manera se aporta al séptimo objetivo.

Con el cumplimiento del tercer objetivo de desarrollo sostenible, se comienza a avanzar en la construcción de ciudades y comunidades sostenibles, el uso de la bicicleta, por ser un medio de transporte de fácil adquisición, permite que las comunidades sean inclusivas, equitativas y sostenibles, promoviendo el desarrollo económico y la

sostenibilidad, lo que también aporta al cumplimiento del undécimo objetivo

El uso de la bicicleta como medio de transporte, ha permitido que las empresas movilicen sus productos a través de estos medios, es el caso de Rappi, en Colombia, que tenía en 2017 más 2.000 domiciliarios en Bicicleta para entrega de pedidos, según Simón Borrero, presidente de la compañía, a través de esta producción y consumo responsable se aporta al duodécimo objetivo.

La bicicleta como medio de transporte, contribuye al cumplimiento del décimo tercer objetivo, a través de la disminución de los efectos del cambio climático, según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Las emisiones de gases de efecto invernadero continúan aumentando y hoy son un 50 por ciento superior al nivel de 1990. Además, el calentamiento global está provocando cambios permanentes en el sistema climático, cuyas consecuencias pueden ser irreversibles si no se toman medidas urgentes ahora. UNDP (2015).

4. Marco teórico

La bicicleta, usada en sus orígenes como un elemento deportivo y recreativo, se ha convertido con el pasar de los años en un medio de transporte alternativo que facilita la movilidad y es amigable con el ambiente, y es precisamente por esto que los gobiernos a nivel mundial han centrado esfuerzos en potenciar la bicicleta como un medio de transporte, a través de programas y políticas, en este sentido, Bogotá no es la excepción.

Las tres últimas administraciones que ha tenido Bogotá han encaminado esfuerzos, proyectos y recursos a fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo.

Durante la administración de Samuel Moreno Rojas, 2008 – 2011 se estipuló en su plan de desarrollo “Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor” un programa de bicicleta para construir 20 km de cicloruta y realizar el mantenimiento de toda la red ya construida que existía en ese momento en Bogotá, según el informe de rendición de cuentas presentado por la administración distrital en 2008 se construyeron 13.73 Km de cicloruta.

Posteriormente, durante el mandato del alcalde Gustavo Francisco Petro Urrego, el cambio climático fue la bandera de su gobierno, la implementación de proyectos y programas para promover el uso de la bicicleta y disminuir el uso de otros medios de

transporte contribuyó a que la lucha contra la contaminación y la salud jugaran un papel muy importante en los proyectos del plan de desarrollo “Bogotá Humana”, generando a través de estrategias la cultura ciudadana de movilizarse en Bicicleta de manera limpia y rápida, a tal punto que la ciudad recibió el premio mundial de “Liderazgo Climático y Ciudad”, otorgado por el C40, Grupo de Liderazgo Climático y Siemens.

Este plan de desarrollo, acogido para un periodo comprendido entre enero de 2012 y diciembre de 2015, tuvo un apartado especial dedicado a la Bicicleta, hasta el punto de que la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte lanzó “El libro de la Bici”, documento que recopila todas las acciones que se realizarán durante el periodo de mandato, en torno al uso, apropiación y crecimiento del uso de la Bicicleta en Bogotá.

El libro describe los principales avances, entre los que se destacan el incremento de kilómetros para ciclovía, pasando de 24 a 121 kilómetros, así como la cobertura de este espacio en las localidades, cubriendo 19 de las 20 localidades, en este mismo apartado se describen los servicios que dispuso la administración distrital para los ciudadanos que participan de la ciclovía como son la Escuela de la Bici y puntos de hidratación para mascotas.

El ejemplar de la Bici, indica que “según los datos de la Encuesta Bienal de Culturas 2013, la mitad de la población de 13 años y más, residente en las áreas urbanas, va a la Ciclovía. El 8% lo hace cada semana. Ese 8% equivale a casi medio millón de personas que ya tienen el hábito”. (Patiño, O. 2014).

Otro de los proyectos que se realizaron durante esta administración, se trata del programa Pedalea por Bogotá, generado como apoyo a la peatonalización de la carrera séptima, que permitió facilitar el desplazamiento de 1 millón de personas que diariamente circulan por esta vía de Bogotá, en esta vía se nació un proyecto para el préstamo de 20

bicicletas para recorrer trayectos cortos y con el paso del tiempo el Instituto Distrital de Recreación de Deporte – IDRDR – amplió el recorrido a 1 kilómetro y medio, permitiendo que los biciusuarios se movilizaran hasta la Plaza de Bolívar.

El éxito del proyecto se evidencia en su crecimiento ya que en mayo de 2013 la administración distrital puso en funcionamiento un nuevo punto en el Parque Santander, con 50 nuevas bicicletas a disposición de la ciudadanía.

Otros proyectos que se destacaron durante la “Bogotá Humana” fueron al colegio en bici y el apoyo a ciclopaseos.

El crecimiento de la cicloruta en Bogotá

Haciendo retrospectiva de la construcción de kilómetros de cicloruta en Bogotá se evidencia que, a pesar de ser un tema contemplado en los últimos tres planes de desarrollo distrital, hubo periodos de tiempo en los que no se avanzó en el tema, en el año 2009 se construyeron 297 kilómetros, en 2010 se disminuyó notablemente y se construyeron 50 kilómetros, en 2011 continuó a la baja y se construyeron 13 kilómetros, en 2012 no se tiene registro de construcción, en 2013 se construyeron 27 kilómetros y en 2015 se contempló la construcción de 45 nuevos kilómetros de ciclorutas en Bogotá.

Uso de la bicicleta en el mundo

La siguiente es la participación por país en cuanto al uso de bicicletas se refiere, según el artículo publicado en el año 2017 por el portal especializado swim, bike, write, titulado “Los diez países con más bicicletas por habitante”.

El puesto número 10 lo ocupa China, donde el 37.2% de su población tiene

bicicleta, el puesto 9 ocupado por Bélgica con un 48%, en el puesto 8 está Suiza con un 49.4%, en el puesto 7 está Japón con un 56.9% de participación, Finlandia se ubica en el puesto 6 con un 60.4%, el puesto 5 lo ocupa Noruega con un 60.6%, Suecia con un 64% está en el cuarto puesto, Alemania con el 76% en tercer lugar, Dinamarca con un 80% en segundo lugar y finalmente, ocupando el primer lugar en uso y apropiación de la bicicleta se encuentra Holanda donde el 99% de su población tiene y se moviliza en bicicleta, según las estadísticas publicadas en el portal, “cada año los holandeses se gastan cerca de un billón de euros en bicicletas cuyo precio medio es de 713 euros”. (Diego, 1 de noviembre de 2017).

La bicicleta en Colombia

El país podría estar en el ranking mundial de los 10 países con más bicicletas, ocupando el séptimo lugar, teniendo en cuenta que Carlos Ballesteros, gerente y fundador de Bike House indica en una entrevista del diario La República que en Colombia alrededor del 50% de los hogares tiene por lo menos una bicicleta.

La bicicleta como alternativa

La administración Distrital busca alternativas a los problemas de movilidad, originados por el crecimiento del parque automotor de carácter particular que alcanzó en 2018 los 2.259.568 vehículos, lo que significa que cerca de la tercera parte de la ciudadanía en Bogotá tiene carro particular, sin contar el número de vehículos de transporte público en la ciudad.

Este incremento de vehículos conlleva a tener muchos inconvenientes de diferentes tipos, como son el caos en la movilidad y la contaminación, este último convirtiéndose en

un aspecto alarmante. Por este motivo es importante utilizar nuevas maneras de trasladarse de un lugar a otro y la bicicleta se convierte en el medio de transporte que ofrece mejores ventajas para este fin.

Sin embargo, el número de bicicletas reportadas en la capital del país resulta insuficiente, si se compara con Suiza, por ejemplo, que tiene un número de habitantes aproximado con los que cuenta Bogotá, que es cercano a los 8 millones, y una cifra próxima a los 3.950.000 de bicicletas, lo que indica que cerca del 50% de la población tiene una, mientras que en Bogotá es tan solo un 10% los que cuentan con este elemento de transporte.

Los proyectos y programas gubernamentales han centrado sus esfuerzos en posicionar este medio de transporte como uno de los más apetecidos, a tal punto que la infraestructura de la ciudad se ha ido adaptando y mejorando para que las calles estén preparadas y diseñadas alrededor de esta experiencia. “Los carriles bici son anchos, están bien pavimentados, disponen de sus propias señales y semáforos, e incluso ofrecen el espacio suficiente tanto para circular en paralelo como para poder llevar a cabo adelantamientos de forma segura” (Alex C, 2017).

Y es precisamente a ese nivel al que se pretende llegar en Colombia y específicamente en Bogotá, a través de los programas y proyectos planteados desde la administración distrital para que la bicicleta sea el medio de transporte preferido por los residentes en la capital del país, con una infraestructura adecuada para su correcto uso, apropiación y aprovechamiento.

Programas como al colegio en bici y ciclovías, han tomado tanta fuerza que, incluso, en temas presupuestales cuentan con más de 20 millones de pesos por proyecto, lo que demuestra el compromiso de la administración distrital con proyectos de movilidad

sostenible. Otra evidencia de los proyectos en materia de movilidad y uso de la bicicleta está reflejada en las metas del plan de desarrollo (Acuerdo 645 de 2016), en el que se establece el compromiso de la Alcaldía Mayor de Bogotá con la construcción de 120 nuevos kilómetros de ciclorrutas y la conservación de 100 kilómetros de estos espacios que ya se encuentran en funcionamiento.

No obstante, una de las principales desventajas que tiene la movilidad en bicicleta es el riesgo que se corre de sufrir accidentes de tránsito, de acuerdo con las estadísticas de la Alcaldía Mayor de Bogotá, al menos un ciclista está involucrado en el 4% de los accidentes de tránsito anuales en la ciudad, siendo las mujeres las que menos se accidentan con un 14% y los hombres con un 86%.

Infraestructura para bicicletas

Uno de los programas y proyectos más grande y ambicioso que tiene el gobierno a nivel nacional, departamental y municipal, es la ampliación y el fortalecimiento de la infraestructura para el uso y disfrute de las bicicletas, espacios y corredores viales que permiten una fácil movilidad, con intercambiadores, amplios espacios, pero sobre todo garantizando la seguridad de los ciclistas a la hora de movilizarse de un lado a otro.

Para iniciar, es importante destacar la diferencia que existe entre los diferentes tipos de corredores viales para bicicletas que se han construido en las ciudades.

El primero es la Cicloruta que es una vía en la que el ciclista se desplaza en su bicicleta por un carril exclusivo, que no es el mismo carril de los vehículos automotores y diferente también de los senderos peatonales, por lo general las ciclorutas tienen dos carriles, uno por cada uno de los sentidos. Por otro lado, existen las ciclobandas, que son espacios que se demarcan visualmente en los carriles vehiculares y son de uso exclusivo

para los ciclistas, no constituyen un espacio de sendero peatonal.

Existe también la ciclo vía, qué es un espacio que se adapta de manera temporal para el disfrute de los ciclistas, Bogotá es una de las ciudades dónde se cuenta con ciclo vía, un espacio que nació en el año 1974 y se tecnificó en 1995 cuando comenzó a ser administrado por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte de Bogotá – IDR D, su infraestructura permite que un promedio de un millón y medio (1.500.000) de usuarios salgan de manera segura a practicar diferentes tipos de actividad física.

Es importante destacar que este programa ha recibido diferentes reconocimientos entre los que se destacan:

a.i.1. “Reconocida en el año 2003 por el Departamento

Administrativo de la Función Pública, al programa más reconocido y exitoso; la OMS (Organización Mundial de la Salud), La red de Actividad Física de las Américas (RAFA/PANA), reconoce con el máximo galardón a Ciclo vía, como el programa que contribuye a que la ciudad de Bogotá sea la más activa y saludable de las Américas.

a.i.2. En el 2005 Bogotá fue la sede de la fundación de las Ciclo vías

Recreativas de las Américas. El 13 de noviembre del año 2005, en la primera Conferencia Internacional sobre Ciclo vías Recreativas organizada en Colombia, en una iniciativa conjunta con la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), el Centro de Control y Prevención de Enfermedades (CDC) y la comunidad de promotores de la movilidad no motorizada y el desarrollo urbano sustentable, quienes firmaron dicha declaración.

a.i.3. El Acuerdo 386 de 2009, emanado del Concejo de Bogotá, la declaró de interés social, recreativo y deportivo para la ciudad.

a.i.4. 2014: En el marco de la Cumbre internacional Río+20 que se llevó a cabo en Bogotá en el mes de agosto, la Ciclovía de Bogotá, recibió el premio a la cultura sostenible concedido por el Foro Global de Asentamientos Urbanos y apoyado por la UNEP, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

a.i.5. Además, recibe reconocimiento a la trayectoria de la Ciclovía de Bogotá en sus 40 años por parte de Coldeportes”. (Instituto Distrital de Recreación y Deporte).

Teniendo en cuenta el crecimiento que ha tenido el uso de la bicicleta en Colombia nace un término también que es importante resaltar, el ciclo parqueadero, que es un espacio exclusivo destinado para el parqueo de las bicicletas.

De acuerdo con un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo, Bogotá es la ciudad con más kilómetros de ciclovías en América Latina, de los 2.513 kilómetros de ciclorrutas que hay en el continente, Bogotá tiene 392.

Hay que destacar que Bogotá, en materia de infraestructura de ciclovías supera a ciudades como Sao Paulo que actualmente tiene 271 kilómetros, y Buenos Aires con 130 kilómetros. Asimismo, en Colombia existen diferentes proyectos de infraestructura vial dedicados al tema de la bicicleta, especialmente en las principales ciudades del país como

lo son Barranquilla, Medellín, Cali y por supuesto la capital de la República, Bogotá.

En los proyectos de infraestructura vial destinados en Barranquilla se puede destacar que actualmente la ciudad cuenta con 14.5 kilómetros de ciclorutas y la administración municipal tiene sus apuestas en la realización de un plan para ampliar los corredores viales e incorporarlos con intercambiadores al sistema integrado de transporte público de la capital del departamento del Atlántico, a futuro la administración municipal dentro de los proyectos más importantes tiene como objetivo construir 161 km de infraestructura vial dedicados al tema de las bicicletas.

Por otro lado está la ciudad de Medellín, capital del departamento de Antioquia, que cuenta en la actualidad con 44 km de vías dedicadas exclusivamente para bicicletas, ciclorutas que la alcaldía de la ciudad está priorizando para realizar el mantenimiento de 35 de los 44 km, también se destaca que tiene como proyecto principal con el tema de las bicicletas aumentar la cifra en 80 km para finales del 2019.

La capital del departamento del Valle del Cauca, Cali, actualmente tiene 36 kilómetros construidos de ciclorutas, el proyecto más importante en el tema de infraestructura vial para bicicletas toma fuerza en la construcción de 192 kilómetros dedicados exclusivamente para bicicletas, que se construirán y se entregarán a la ciudad a finales del año 2019, con esta ampliación la ciudad tendría en total 228 km dedicados exclusivamente para las bicicletas, lo que llevará a la ciudad a ser la segunda ciudad en Colombia con más kilómetros de ciclorutas, seguido de Barranquilla y Medellín.

El primer lugar en Colombia con mayor infraestructura vial para bicicletas es Bogotá que en la actualidad tiene 480 kilómetros de ciclorutas y cuenta con un proyecto destacado en el plan de desarrollo de la Alcaldía Mayor de Bogotá, está la construcción de 120 km nuevos de ciclorutas y la construcción de 9 ciclo puentes, estos últimos serán los

primeros en construirse en Colombia.

Una de las apuestas más importantes para el Plan de Desarrollo “Bogotá mejor para todos 2016-2020”, “es mejorar la movilidad de todas y todos. Para lograr esto, dentro del pilar Democracia urbana a través del proyecto Mejor movilidad para todos, persigue aumentar en 30% el número de kilómetros que recorren en bicicleta bogotanos.

Tabla 1. *Comparativo acciones de promoción de la bicicleta*

ACCIÓN	Bogotá Positiva (2008-2012)			Bogotá Humana (2012-2016)			Bogotá Mejor para Todos (2016-2020)		
	Línea Base	Meta	Ejecutado	Línea Base	Meta	Ejecutado	Línea Base	Meta	Ejecutado
Marco de Promoción de Bicicleta	N.A.	X	X	-	-	Mi Estilo es Bici	-	-	Plan Bici y Bogotá Capital Mundial de la Bici
Campañas y estrategias de promoción, sensibilización y pedagogía	N.A.	X	X	-	Estrategia para fomentar el uso de la bicicleta	Déjese Ver, Pasos Seguros, Juego de Roles, 1+, Cambiando el Chip, Monta & Suma. Manual Bici	-	Estrategia integral para el uso de la Bicicleta	Juego de Roles, Puntos Ciegos, Te Veo Bien, Cascos Héroes, Vidas Reflectivas, Conductas del Buen Ciclista Feria de Seguridad vial para ciclistas, 1.5 M La medida de la Vida, Parquea tu Bici
Semana de la Bicicleta	-	4 versiones	-	-	4 versiones	-	-	4 versiones lideradas por SDM y en 2019 1er Congreso de mujeres y bici 50-50	

Acciones de promoción de la bicicleta 2008 – 2019

En cuanto a la inversión que ha realizado la Secretaría Distrital de Movilidad para la promoción del uso de la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad, se encuentra que entre las vigencias 2016 y lo corrido del 2019 se realizó una inversión de \$28.408.400.666. Discriminados en los siguientes temas relacionados con la bicicleta.

Tabla 2. *Compromisos presupuestales*

Acciones	Total comprometido
Estrategia de para el mejoramiento de transporte en bicicleta	\$ 11.460.134.604
Soporte para actividades relacionadas con la política pública de la bicicleta	\$ 23.200.000
Ciclo-parqueaderos	\$ 145.239.704
Medidas de gestión Bici	\$ 595.458.798
Estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Responsabilidad Social	\$ 92.060.000
Mantenimiento de bicicletas	\$ 45.209.631
Estrategia al Colegio en Bici	\$ 12.585.323.604
Servicios de apoyo en bicicleta	\$ 3.413.071.225
Quioscos digitales bici usuarios SDM	\$ 37.963.350
Mejoramiento de infraestructura.	\$ 10.739.750
Total general	\$ 28.408.400.666

Compromisos presupuestales de la SDM – Promoción del uso de la bicicleta. 2016-2019

5. Conclusiones

- a.i.5.a.i.1. Los proyectos que ha tenido Bogotá en materia de bicicletas, a través de los planes de desarrollo, han permitido que se avance en la implementación de nuevos programas que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- a.i.5.a.i.2. Existe voluntad de la administración distrital por fortalecer y fomentar los espacios donde se puede realizar un buen disfrute de la bicicleta.
- a.i.5.a.i.3. La bicicleta se convierte en un medio de transporte amigable con el medio ambiente, teniendo en cuenta que no es generador de gases contaminantes, como sucede con otros medios de transporte convencionales como los carros o las motos.

Bibliografía

1. Alcaldía Mayor de Bogotá Distrito Capital. (2018). Ficha de estadística básica de Inversión Distrital. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación.
<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/cuantas-personas-se-mueven-en-bicicleta-en-bogota>
2. Banco de la República de Colombia. (20 de 05 de 2008). Ciclo BR cul de ciclismo Banco de la República. Recuperado el 22 de 11 de 2018, de La movilidad en Bogotá una verdadera pesadilla: <https://www.ciclobr.com/movilidad.html>
3. Bocarejo, J. P. (12 de 08 de 2016). Secretaría de Movilidad Distrital. Recuperado el 22 de 11 de 2018, de La bicicleta en Bogotá:
<http://www.simur.gov.co/documents/10180/100374/Plan+Bici/cc9f22a4-4375-4f22-8aaf-c3229d31f3d6>
4. Garcia, I. (02 de 01 de 2010). Secretaría de Movilidad Distrital. Recuperado el 21 de 11 de 2018, de En el reino de la ciclovía:
<http://www.tierramerica.net/2001/0624/articulo.shtml>
5. Suero, D. (08 de 02 de 2010). Universidad Libre Revista. Recuperado el 21 de 11 de 2018, de Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá:
http://www.unilibre.edu.co/revistaavances/avances_12/r12_art7.pdf
6. Universidad Libre de Bogotá. (2010). The bicycle as a workable transport in Bogota

- city. Avances Investigación en ingeniería, 56-61.
7. Guevara, L. (28 de julio de 2017) Diario la República. Cómo es el mercado de las bicicletas en Colombia y cuántas se venden en el año
<https://www.larepublica.co/empresas/se-venden-440000-bicicletas-al-ano-en-el-mercado-2531118>
 8. I Ambiente (18 de enero de 2018) ¿Por qué usar la bicicleta ayuda al Desarrollo Sostenible? <http://www.i-ambiente.es/?q=noticias/por-que-usar-la-bicicleta-ayuda-al-desarrollo-sostenible>
 9. Diego, (1 de noviembre de 2017). Swim, Bike, Write. Los diez países con más bicicletas por habitante. <https://www.swimbikewrite.com/bicicletas-por-habitante/>
 10. Fenalco Bogotá. (2014). Así se mueven los bogotanos en “bici”.
<http://www.fenalcobogota.com.co/images/pdf/Estudio%20Bicicletas.pdf>
 11. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. ¿qué son los objetivos de desarrollo sostenible? <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>
 12. Revista Semana. (18 de enero de 2016). Bogotá es la ciudad con más kilómetros de ciclovías en América Latina. <https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/bogota-es-la-ciudad-con-mas-kilometros-de-ciclovi-as-en-america-latina/34445>
 13. Guevara, L. (9 de marzo de 2018) Diario la República. Ciudades principales sumarán 553 kilómetros en vías para bicicletas
<https://www.larepublica.co/infraestructura/ciudades-principales-sumaran-553-kilometros-en-vias-para-bicicletas-2608048>
 14. Alex, C. (19 de abril de 2017). El paraíso de los ciclistas se llama Holanda. Así lo

han conseguido. <https://magnet.xataka.com/un-mundo-fascinante/el-paraiso-de-los-ciclistas-se-llama-holanda-asi-lo-han-conseguido>

15. Sarmiento, B. Ciclovía Bogotana. Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDR – <https://www.idrd.gov.co/ciclovía-bogotana>
16. Masiá, D. (1 de septiembre de 2018). Ciclismo para el paciente cardiovascular. Fundación española del corazón. www.fundaciondelcorazon.com
17. Secretaría Distrital de Planeación (2012 – 2016). Plan de Desarrollo Bogotá Humana. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documentos/2012_2016_Bogota_Humana_Plan_Acuerdo489_2012.pdf
18. Patiño, O. (2014). Algunos datos estadísticos sobre la ciclovía, su uso y disfrute por parte de los bogotanos y bogotanas. Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDR. https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio_anuario2014/12_ciclovía_2014/Algunos_datos_estadisticos_sobre_la_ciclovía.pdf
19. Alcaldía Mayor de Bogotá (2014). El libro de la Bici. Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf
20. Comparativo acciones de promoción de la bicicleta (2019). Acciones de promoción de la bicicleta 2008 – 2019 [Tabla 1]. Recuperado de la oficina de planeación de la SDM
21. Compromisos presupuestales (2019). Compromisos presupuestales de la SDM – Promoción del uso de la bicicleta. 2016-2019 [Tabla 2]. Recuperado de la oficina de

planeación de la SDM