

PIENSA BOGOTÁ
BOGOTÁ
PROGRESA

TANQUE DE
PENSAMIENTO

Amor  Bogotá

La “bici” como opción de movilidad en Bogotá



RESUMEN

Documento de pensamiento No. 8

La movilidad sostenible ha comenzado a ser un tema de discusión recurrente dentro de la agenda pública de las principales ciudades del mundo, razón por la cual la búsqueda de herramientas encaminadas a contrarrestar el impacto del desarrollo en las ciudades comienza a tener una importancia considerable en el momento de la formulación de políticas públicas.

Bogotá no puede ser ajena a este debate y es necesario que comencemos a pensar la ciudad de forma diferente permitiendo nuevas alternativas para mejorar la movilidad, promover la actividad física y contribuir a la reducción de la contaminación ambiental de la ciudad. Diariamente se realizan alrededor de 450 mil viajes en bicicleta y contamos con la red de ciclorutas más extensa de Latinoamérica. Sin duda alguna se ha convertido en una aliada para medio millón de bogotanos que a diario la usan como medio de transporte para ir a su lugar de estudio o trabajo. Aunque inicialmente eran los estratos bajos sus principales usuarios, hoy en día son cada vez más los bogotanos de todas las localidades y de todos los estratos los que han optado por bajarse del carro y subirse al caballito de acero.

Los avances que la capital ha venido realizando durante los últimos años para posicionar la bicicleta como una opción de transporte son muy importantes, sin embargo, falta mucho por hacer y es necesario que además de rescatar los programas que han hecho de nuestra ciudad un ejemplo para todo el continente, se realicen evaluaciones periódicas que permitan tomar decisiones acertadas para continuar, mantener y mejorar los proyectos que se vienen desarrollando desde años atrás.

Pero mejorar esta situación no es sólo una tarea de la administración distrital. Cada vez hay más colectivos, empresarios, estudiantes y ciudadanos organizados para construir argumentos que permitan que la bicicleta haga parte del debate público y sea un tema primordial a la hora de poner en marcha políticas públicas encaminadas a mejorar la movilidad de la ciudad.

La bicicleta es una de las opciones más fuertes con la que cuentan los habitantes de la capital para contrarrestar el tráfico bogotano. Es rápida, saludable, eficaz, económica y además de proteger el medio ambiente nos permite percibir nuestra ciudad de una manera diferente. Por eso la implementación de proyectos a largo plazo para mejorar y mantener la infraestructura construida para su promoción tiene que ser una prioridad, que aunado al fortalecimiento del transporte público y el refuerzo de las políticas que en el pasado fueron exitosas permitirá consolidar a la bicicleta como una opción viable de movilidad para la ciudad.

La “bici” como opción de movilidad en Bogotá



Documento de pensamiento No. 8

Autores:

David Luna (*) y Juan Carlos Escobar (**)

“Nadie puede hacer un elogio de la bicicleta sin hablar de sí mismo.
La bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros.”

Marc Augé

Ya en publicaciones anteriores hemos resaltado el importante papel que tiene la movilidad para el desarrollo de las ciudades, sin embargo, no podemos desconocer que son muchas variables las que se deben tener en cuenta si se quiere llegar a la consolidación de un sistema eficiente. No es sólo brindar los mecanismos para que los ciudadanos tengan diferentes formas de moverse, sino pensar en el impacto que cada una de las decisiones que se adopten pueda llegar a tener en las próximas generaciones.

Es por esto que la mayoría de gobiernos en América Latina y el resto del mundo han comenzado a hablar de la “Movilidad Sostenible” como una herramienta para contrarrestar los efectos del crecimiento desmedido de las ciudades y una respuesta a los ciudadanos que exigen soluciones de movilidad que les permitan mejorar su calidad de vida.

Una de las grandes preocupaciones de los bogotanos es sin duda alguna el tema de la movilidad: el aumento del parque automotor y del número de motos, una malla vial en pésimo estado; el excesivo tiempo que se gasta en los desplazamientos a la casa y al trabajo; los niveles de contaminación; y la ausencia de cultura ciudadana han hecho de Bogotá una ciudad hostil en donde hace falta impulsar espacios para que peatones y ciclistas puedan transitar. Ante este panorama es urgente que la apuesta de las administraciones distritales esté dirigida a la consolidación de acciones urgentes encaminadas a la promoción de nuevas formas de transporte que, además de mejorar la situación de movilidad, sean amables con el medio ambiente.



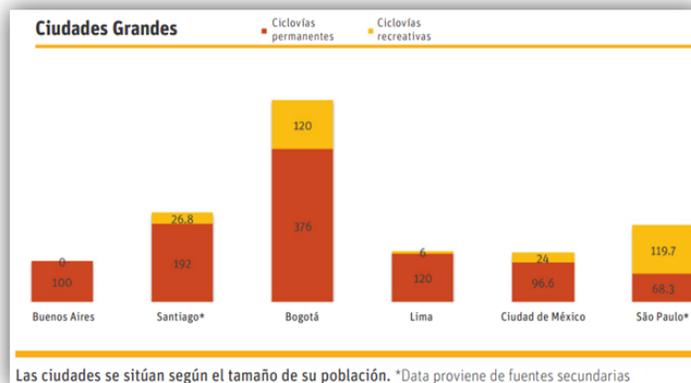
Tomado de Internet

Es momento de que la ciudad comience a ser pensada de forma diferente y el espacio público, ese que compartimos a diario millones de bogotanos y en donde no importa de qué parte de la ciudad somos, sea diseñado ya no sólo para los carros, sino para un modo de transporte como la bicicleta, que cada día tiene más adeptos en la capital. Ya son varios los países latinoamericanos que le dan a la bici el espacio que se merece y han entendido que no sólo es una herramienta para hacer ejercicio sino que su promoción y consolidación como opción de movilidad brinda muchas ventajas frente a los que se han venido implementando durante mucho tiempo.



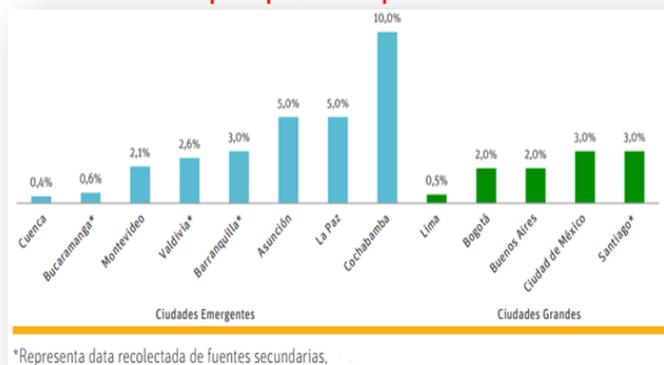
El informe Biciudades 2013 realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo confirma la afirmación anterior: de las 11 ciudades que hicieron parte del estudio (Asunción, Cochabamba, Cuenca, La Paz (Baja California), Manizales, Montego Bay, Montevideo, Bogotá, Buenos Aires, Lima y México D.F.) (6) seis ya cuentan o tienen en marcha iniciativas para la implementación de bicicletas públicas y están apostándole a la consolidación de proyectos importantes para promover su uso. (Baumann, Bojacá, Rambeú, & Wanner, 2013) A pesar de estos importantes avances, las acciones en asuntos de movilidad urbana siguen estando centradas en mejorar las condiciones de los que se desplazan en automóvil, dejando muchas veces de lado el transporte colectivo o alternativo, los cuales son mayoritarios en los desplazamientos urbanos en todas las ciudades de los países en desarrollo. De esta manera se ha venido segregando a los que se movilizan a pie o en bicicleta y se ha ignorado por completo a los que por diferentes motivos (económicos, físicos o espaciales) no pueden desplazarse cotidianamente. (Montezuma, 2003) Entre las ciudades que sobresalen en el estudio se encuentra Bogotá, de la cual destacan las ciclovías (1)recreativas y las ciclorutas permanentes, a pesar de que sólo el 2% de la población usa la bicicleta como su medio principal de transporte. (Baumann, Bojacá, Rambeau & Wanner, 2013)

Ciclovías permanentes y recreativas (Km)



Fuente: Biciudades 2013

Porcentaje de la población que usa la bicicleta como su medio principal de transporte



Fuente: Biciudades 2013

(1) En Colombia, el Artículo 2 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, define la ciclovía como “la vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones”, y define la ciclorruta como “la vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva”. (República de Colombia, Ley 769 de 2002)



El uso de la bicicleta representa una alternativa para mejorar la movilidad, promover la actividad física y contribuir a la reducción de la contaminación ambiental (2) en las grandes ciudades. No obstante, su uso masivo como medio de transporte requiere la articulación de políticas públicas de seguridad vial y ciudadana, desarrollo urbanístico (3); y así mismo, medidas pedagógicas para promover la cultura ciudadana entre conductores, ciclistas y peatones.

Aunque todavía falta mucho por hacer, Bogotá es un ícono en esta materia. Diariamente se realizan cerca 450 mil viajes en bicicleta; contamos con una red de ciclorutas que alcanza los 386 kms y programas como la Ciclovía Dominical, la Ciclovía Nocturna, la Semana de la Bicicleta o el Día sin Carro que han sido catalogados como un ejemplo a seguir por otras ciudades como acciones para promover la movilidad sostenible.

¿Por qué montarse a la bici?

“La bicicleta es el vehículo para una nueva mentalidad. Calladamente cambia el sistema de valores basado en el despilfarro, basado en la desigualdad en los desplazamientos y basado en la mortandad diaria. Hay infinitas razones por las cuales la bicicleta debe ser ayudada para poder disfrutar de una nueva edad de oro”

James McGurn

La bicicleta se ha convertido en un aliado indispensable para casi medio millón de bogotanos que a diario la usan como medio de transporte para ir a su lugar de estudio o trabajo. El número de personas que comenzaron a utilizarla se incrementó dos veces en el período comprendido entre 2005 y 2012. Aunque en un principio eran los estratos bajos sus principales usuarios, hoy en día son cada vez más los bogotanos de todas las localidades de la ciudad, los que han optado por bajarse del carro y subirse al caballito de acero.

Ya no es sólo es una solución para la movilidad de muchos capitalinos, sino una forma de cuidar y proteger nuestro entorno. Aunque con el fin de mejorar la calidad de vida y garantizar el goce de un ambiente sano, hace algunos años se creó la ley del Diesel (4) y se avanzó considerablemente en este tema, Bogotá sigue siendo una ciudad agresiva con el medio ambiente, y los niveles de contaminación tanto atmosférica como auditiva siguen siendo preocupantes. Ante este panorama la promoción de acciones concretas como la migración a combustibles renovables y medios de transporte eléctricos como los recientemente implementados en algunas rutas de bus por la carrera 7 y la calle 80, la total implementación del SITP



Tomada de www.elbicitante.com

2) En Bogotá, respecto a las emisiones de CO₂, los automóviles a gasolina producen 503 toneladas diarias y los autobuses diesel producen 53 toneladas diarias. En cuanto a las emisiones de CO₂, el transporte individual produce 5.600 toneladas diarias, y el transporte colectivo produce 2.400 toneladas diarias. (CAF, 2011)

(3) La ciudad requiere un desarrollo urbanístico que proyecte vías para los ciclistas, libres de la congestión y contaminación que generan los vehículos automotores, teniendo en cuenta que “los efectos sanitarios relacionados con el transporte incluyen posibles efectos negativos, asociados a la exposición a la contaminación atmosférica del medio ambiente o al padecimiento de traumatismos causados por el tránsito.” y “... las iniciativas de promoción podrían conllevar una disminución de la exposición a la contaminación del aire si una mayor proporción de la actividad ciclista se realiza fuera de las carreteras principales” (OMS, 2014, p. 9)

(4) Ley 1205 de 2008.



con la salida de los tradicionales “buses chimenea”; y el impulso del uso de la bicicleta como medio de transporte permitirá mejorar las condiciones del aire, reducir la accidentalidad, minimizar tiempos de viaje e indudablemente aumentar la calidad de vida de los bogotanos. Según cifras de la Secretaría de Movilidad los principales motivos de viaje en bicicleta son para ir al trabajo o a estudiar. La distancia promedio que recorre un ciclista bogotano es de 7 kms, mientras que el tiempo promedio de los viajes es de 25 minutos. El del vehículo particular es 33km, transporte público tradicional 56, TransMilenio 47, taxi 25, a pie 5, alimentadores de TransMilenio 30, y moto 30. (Secretaria de Movilidad, 2012)

¿Cómo está la situación para los ciclistas urbanos?

No podemos negar que en este tema Bogotá es un ejemplo a seguir, sin embargo es necesario que la administración actual y las venideras sean mucho más enfáticas a la hora de dirigir y poner en práctica proyectos y programas encaminados a mejorar y aumentar la infraestructura existente en la ciudad. Tenemos uno de los sistemas más completos del mundo que a inicios de 2012 llegaba a los 376 kilómetros de ciclorutas construidas. Durante la alcaldía de Antanas Mockus se llevaron a cabo 10kms, en la de Enrique Peñalosa 300 km, en la de Luis Eduardo Garzón 40km y en la de Samuel Moreno 26 km. (Sanguino, 2012)

A principios del año 2012 en entrevista realizada por El Espectador, Jesús Acero - coordinador de movilidad sostenible del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)-, planteó que gracias a la creación de un comité técnico en el cual participaban funcionarios de Transmilenio y la Secretaría de Movilidad, se estaban estudiando varias acciones encaminadas a promover el uso de la bicicleta en la capital. La meta en ese entonces era aumentar al doble el número de ciclorutas para llegar a los casi 700 km al finalizar el cuatrienio, sin embargo múltiples situaciones nos tienen todavía muy lejos de poder lograrlo.

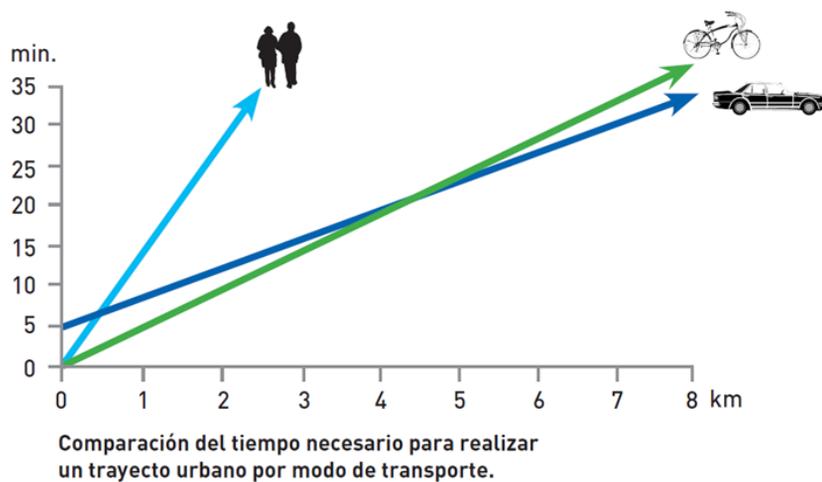
El Concejo Distrital aprobó la construcción de 145 kilómetros de ciclorutas y de Bici Carril, el mantenimiento total de la red existente, la instalación de cicloparqueaderos y puentes peatonales así como la integración con el SITP. Desafortunadamente la meta sigue estando muy distante: según datos de la Secretaría de Movilidad, la ciudad cuenta en la actualidad con aproximadamente 386 km entre ciclorutas y bicarriles, es decir que apenas se han construido 11 kms de los 145 estipulados por la actual administración en su Plan de Desarrollo. Adicional a eso, no hemos asimilado que para lograr promover su uso la integración es un tema de vital importancia: la bicicleta no es ni podrá ser nunca un medio de

Ventajas del ciclismo urbano

- RÁPIDO Y FLEXIBLE**
Puedes transportarte rápidamente. En distancias menores a 10 km es más eficiente que un automóvil.
- ACCESIBLE**
Es una forma democrática de movilidad que te aporta autonomía de manera económica, limpia y eficiente.
- DIVERTIDO**
Es una actividad que vigoriza tu cuerpo y activa tus sentidos. La interacción con el medio que te rodea es muy estimulante. La bicicleta es un vehículo que te otorga independencia.
- SALUDABLE**
Al adoptarlo como estilo de vida fortalece tu sistema inmune, contribuye a tu salud. Está demostrado que reduce los niveles de colesterol en la sangre y el estrés, fortalece el corazón e incrementa los niveles de energía, entre otros beneficios. No es una actividad extenuante, puede practicarse con cualquier nivel de intensidad, lo que hace del ciclismo una actividad disfrutable para todas las edades y distintos niveles de condición física.
- BENÉFICO**
Es un vehículo que favorece la sustentabilidad al utilizar menos espacio en la vía pública; no deteriora la vialidad y contribuye a mejorar la fluidez del tránsito; es una manera ecológica de transportarse en la ciudad.
- LIMPIO**
La energía la pones tú, y eso evita gastar combustible fósil.

Tomado de Manual del ciclista urbano de la ciudad de México

locomoción que se sobrepone artificialmente a un modelo de ciudad y de transporte ya establecido. Ha de integrarse de un modo coherente y paulatino en el conjunto de medios de transporte y en el esquema de generación de necesidades del desplazamiento urbano (Sanz, Pérez Senderos, & Fernández, 1999), razón por la cual al analizar la situación actual de transporte en la ciudad es irónico hablar de integrar diferentes formas de transporte –como lo dispone el actual SITP- cuando ni siquiera se ha logrado consolidar de manera definitiva un medio único de pago.



Tomado del Manual de la bicicleta de la ciudad de México

Para construir una ciudad mucho más abierta a la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo y/o complementario (en el caso de lograr una pronta integración) es necesario evaluar tanto las cosas que faltan y en lo que se ha fallado, así como rescatar los programas y proyectos que han hecho de nuestra ciudad un ejemplo para todo el continente y de los cuales queremos hacer una breve reseña basada en datos de la Dirección de Gestión Urbana y

Movilidad de la Cámara de Comercio de Bogotá: (Cámara de Comercio de Bogotá, 2013)

La Ciclovía



Fotos tomadas de internet

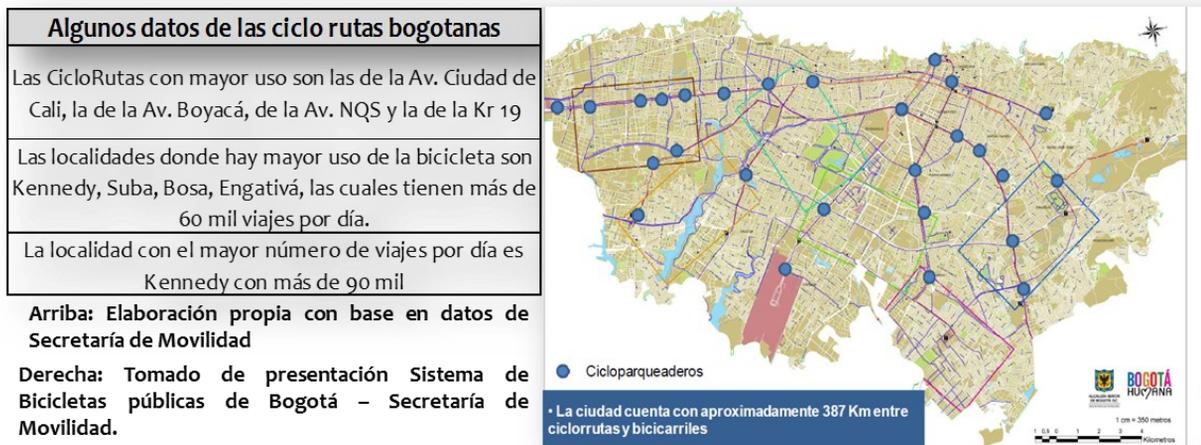
Nació con el Decreto 566 en el año 1976, en el cual se reglamentó el uso de las vías como Ciclovías para años más tarde ser declarada como una actividad con interés social, recreativo y deportivo de la ciudad gracias a otro decreto distrital. Se realiza todos los domingos y festivos de 7:00 a.m. a 2:00 p.m. poniendo a disposición 121 km de las vías más importantes de la capital. Como complemento a esta medida, nace



también la ciclovía nocturna como un espacio de encuentro entre peatones y ciclistas con el fin de disfrutar de una noche diferente y participar de actividades organizadas por la administración de turno. En 2013 completó 16 versiones y ha alcanzado a convocar a casi 4 millones de bogotanos en una sola jornada.

Ciclorutas

A pesar de la situación en la que se encuentran algunas de ellas, las ciclorutas, como lo planteamos anteriormente, son sin lugar a dudas un gran orgullo de los bogotanos y en ejemplo en muchas ciudades del país y del mundo. El proyecto nace en 1998 gracias a la elaboración del Plan Maestro de ciclorutas el cual permitió después de realizar múltiples estudios técnicos y urbanísticos comenzar la construcción de la red dividiéndola por tramos en lugares específicos de la capital.



La semana de la bicicleta:

Inició en el año 2006 gracias a las inquietudes de varios colectivos amantes de la bicicleta que con ayuda de la Cámara de Comercio de Bogotá, universidades, la administración distrital y los mismos ciudadanos permitieron el diseño de actividades encaminadas a la promoción de nuevas formas de movilidad y hábitos de vida saludables por medio de la organización de ciclo paseos y campañas que buscan impulsar el uso de la bicicleta.

Bicicarriles

La localidad de Bosa fue la primera en contar con un bici carril como instrumento para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Con esta figura se le quita un carril a los automóviles y se delimitan pasos exclusivos para ciclistas como complemento a las ciclorutas tradicionales. Además de este tramo, Bogotá cuenta con otros más, como el ubicado alrededor de la estación de TransMilenio de Mundo Aventura y los recientemente habilitados por la carrera 50 y la calle 85. Aunque sólo la Secretaria de

Movilidad es la encargada de realizar estas intervenciones al mobiliario urbano, es importante rescatar acciones urbanas llevadas a cabo por colectivos pro –bici que quisieron hacer un aporte a la ciudad con la señalización de algunos bici carriles en el norte de la ciudad.

Al colegio en Bici

La administración actual puso en marcha este proyecto con el fin de brindarle a la población en edad escolar, la posibilidad de transportarse de su casa al colegio usando la bicicleta. El programa además de estimular su uso, pretende lograr que sean los mismos alumnos los que se empoderen y saquen adelante la iniciativa, por medio de capacitaciones en todos los temas concernientes al uso de la bici. (seguridad, mecánica, salud, etc)

Tabla 1

LOCALIDADES	Colegios Distritales con rango de cercanía a: Red de Ciclorrutas. (metros)							TOTAL	
	500	1.000	+ 1.500	+ 2.000	+ mas de 2.000				
ANTONIO NARIÑO	7	5	12		12		12	12	
BARRIOS UNIDOS	22	3	25		25		25	25	
BOSA	18	15	33	4	37	7	44	48	
CANDELARIA	3	1	4		4		4	4	
CHAPINERO	1	4	5	2	7		7	8	
CIUDAD BOLIVAR	11	14	25	8	33	10	43	72	
ENGATIVA	51	9	60		60		60	60	
FONTIBON	11	5	16	1	17		17	2	19
KENNEDY	49	10	59		59		59	59	
LOS MARTIRES	11		11		11		11	11	
PUENTE ARANDA	14	14	28		28		28	28	
RAFAEL URIBE URIBE	24	16	40	6	46		46	46	
SAN CRISTOBAL	11	14	25	13	38	12	50	18	68
SANTA FE	7	3	10	6	16	2	18	18	
SUBA	26	19	45	5	50		50	1	51
SUMAPAZ			0		0		0	22	22
TEUSAQUILLO	5	1	6		6		6	6	
TUNJUELITO	14	4	18	2	20		20	20	
USAQUEN	12	6	18	3	21	5	26	1	27
USME	2	6	8	6	14	8	22	44	66
TOTAL	299	149	448	56	504	44	548	122	670

Fuente: Propuesta Metodológica para la priorización de ciclorrutas y cicloparqueaderos Documento III – Programa al Colegio en bici

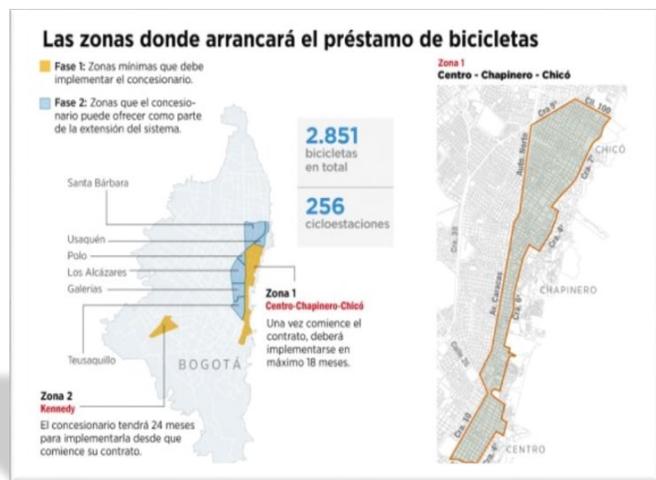


Foto tomada de www.elespectador.com

Bicicletas públicas

Hace poco tiempo la Secretaria de Movilidad abrió la convocatoria pública que busca elegir al concesionario encargado de operar este proyecto durante 6 años. El programa se desarrollará dividiendo la ciudad en 8 zonas en las cuales se pondrán en funcionamiento 256 ciclo estaciones y cerca de 2900 bicicletas. Se espera que a principios del mes de Junio se haya definido el nombre del concesionario para que los bogotanos tengan acceso a las primeras bicicletas públicas a principios de 2014.

El libro de la bicicleta

Esta es una herramienta con unas características diferentes ya que además de coincidir con las anteriores en la necesidad de promover la bici como un medio de transporte alternativo, es una forma de visibilizar el trabajo que vienen haciendo miles de ciudadanos que organizados en colectivos y asociaciones trabajan incansablemente para que esto sea una realidad. Según la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte en la primera versión de esta publicación, realizada en el año 2013, se imprimieron 2.000 ejemplares, tuvo más de 1.800 descargas por Internet y contó con la participación de 59 experiencias (colectivos ciudadanos, biciusuarios y artistas, entre otros), que atendieron el llamado a compilar sus historias como plataforma para hacerse visibles al interior de la administración distrital.



Ciudadanía Activa pedaleando por Bogotá

“No nos engañemos. Con diferencia, la bicicleta es el medio de transporte más eficaz y barato en la ciudad. En las distancias medias, la bicicleta es mucho más rápida que el coche y aventaja a la moto en que no contamina, no hace ruido y no gasta combustible. Además, el usuario asiduo de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física y mental.” Ortega, 2006

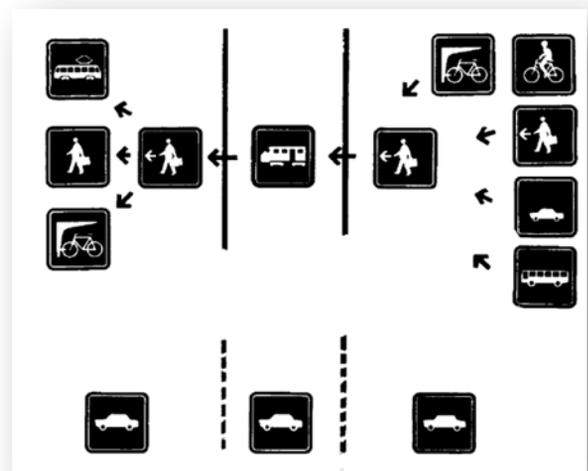
El auge por el uso de la bicicleta es indiscutible en mucha partes del mundo. Sus grandes ventajas no sólo en términos de salud pública sino en el tema ambiental y de movilidad, están poniendo hoy en día a la bicicleta en la agenda de discusión de las administraciones distritales.

En Bogotá y en muchas ciudades a nivel mundial son cada vez más los grupos de ciudadanos que se organizan en torno a este tema, con el fin de discutir posiciones y poner en el centro del debate público y en la agenda de las ciudades, diferentes apreciaciones sobre como promover por medio de políticas públicas construidas en conjunto, la bicicleta como una verdadera alternativa de movilización de los ciudadanos. Colectivos, organizaciones, ciudadanos e incluso la empresa privada se han dado a la tarea de promoverla y permitir que cada vez sean más serios y estables en el tiempo los programas encaminados a su consolidación. En países como Estados Unidos las alianzas de ciudadanos trabajando de la mano con los gobiernos locales han logrado resultados interesantes: El número de grupos que promueven dichas políticas ha crecido considerablemente durante los últimos años: En 1996, había sólo algunas organizaciones de este tipo, las cuales empleaban alrededor de 10 personas a tiempo completo. Hoy en día ya existen más de 230 organizaciones de defensa del ciclismo y el senderismo estatal y local, que emplean a más de 500 empleados a tiempo completo. Dicho más simplemente, en estos días estamos viendo un número creciente de ciudadanos preocupados por tener calles más accesibles para caminar y andar en bicicleta. (Alliance for biking and walking, 2014)

¿Cómo se puede incentivar su uso?

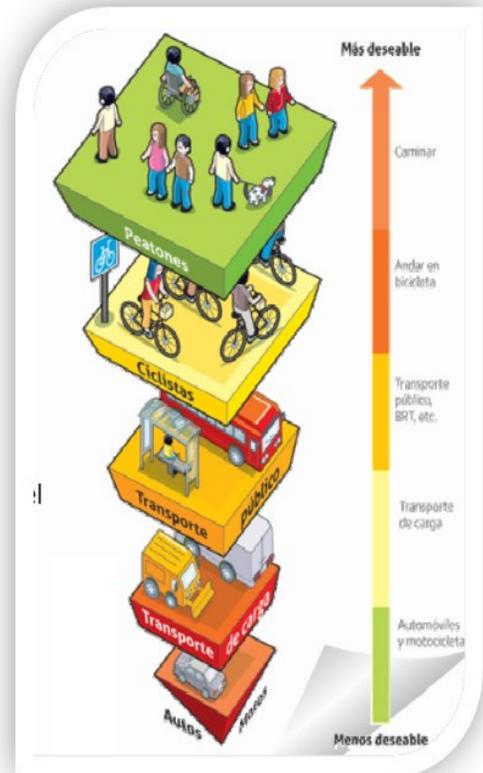
A pesar de los avances logrados durante los últimos años, hay todavía factores que tienden a desestimular el uso de la bicicleta y que es indispensable que la ciudad se ocupe de manera oportuna. A continuación destacamos los que consideramos prioritarios:

- ⇒ La consolidación definitiva de un sistema intermodal. La posibilidad de integrar la bicicleta al transporte público, brindándole a los usuarios la posibilidad de usar varios medios de transporte de manera sencilla, permitiría sin duda que cada vez sean más los bogotanos que opten por movilizarse de una forma diferente.



Tomada de presentación: Integrar el transporte de Carlos Felipe Pardo en foro Bogotá siempre gana con el SITP. 2013

- ⇒ La infraestructura. Aunque es cierto que contamos con un porcentaje de ciclorutas construidas que envidiaría cualquier ciudad, siguen existiendo problemas muy graves en el mantenimiento de las mismas, la falta de conexión y señalización de algunos tramos, la ausencia de biciparqueaderos y el deterioro del mobiliario urbano, entre otros aspectos.
- ⇒ La vinculación de la empresa privada como se está haciendo con la licitación de las bicicletas públicas es una excelente opción para impulsar programas, que de lo contrario tardarían mucho en ser implementados debido por ejemplo a problemas presupuestales.
- ⇒ La consolidación de la oficina de la bicicleta sería una herramienta muy importante para defender los intereses de los biciusuarios, y consolidar un marco normativo mucho más fuerte que les permita conocer tanto sus derechos como sus obligaciones.
- ⇒ La construcción de un manual del ciclista urbano como los que se han realizado en ciudades como Medellín y Ciudad de México, en donde se brinda información de ciclorutas, cicloparqueaderos, talleres y detalles de interés de los biciusuarios, es sin duda alguna una herramienta muy interesante para promover su uso.
- ⇒ La promoción de elementos de protección, e incluso la posibilidad de vincular a la empresa privada en programas que permitan incentivar y en algunos casos subsidiar el uso del casco puede ser una forma de incentivar el uso de la bicicleta.



Tomado de presentación licitación del sistema de bicicletas públicas de Bogotá 2014

Cumplir las normas debe ser un compromiso de todos

Según cifras del Fondo de Vigilancia y Seguridad Vial, en Bogotá murieron durante los últimos 3 años cerca de 116 ciclistas y resultaron heridos al menos 745. (FPV, 2012)

La seguridad en las vías es el resultado de acciones de gobierno, controles por parte de las autoridades, pero sobre todo del respeto a las normas por parte de quienes transitan por la ciudad. Por tanto, resulta relevante que los usuarios de la bicicleta tengan presente lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (República de Colombia, Ley 769 de 2002):



Los ciclistas deben transitar por la derecha de las vías.



Cuando transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.



No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario



No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan por ejemplo pasos compartidos con los peatones.



Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.



Utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.



No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.



Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.



El uso del casco es obligatorio de acuerdo a lo expuesto en la Resolución 3600 de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte.



Respetar al peatón debe ser una prioridad en cualquier ciudadano, por eso los biciusuarios deben ser un ejemplo con acciones sencillas como disminuir la velocidad en las cebras o cruzar los puentes peatonales a pie.

Ser ciclista conlleva derechos y obligaciones, el uso responsable de la bicicleta es un ejemplo para los demás usuarios de la vía pública, propiciando una convivencia sana y respetuosa entre todos. Utilizarla de forma cotidiana tiene beneficios individuales (García, Martínez, & Treviño , 2011)

Las Bici Ciudades

De acuerdo al estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Bogotá, con una población de 8 millones de habitantes, suma 376 km de ciclovías permanentes y otros 120 de recreativas, para un total cercano a los 496 km. En su orden le siguen a la capital colombiana, Santiago de Chile con aproximadamente 218 km de ciclovías; Sao Paulo con 187 km, Lima con 116 km; Ciudad de México con 120 km, y Buenos Aires



con 100 km.

En ciudades como Copenhague el 37% de los ciudadanos utiliza la bicicleta como medio de transporte. Tienen uno de los porcentajes más alto de kilómetros recorridos diariamente con 1.2 millones y cuentan con más de 390 km de carril bici y preferencia sobre cualquier otro medio de transporte. (Arquitectura Verde, 2014)

En Europa también existen varios ejemplos de ciudades que tomaron la decisión de promover e incentivar el uso de la bicicleta de forma decidida: (Comisión Europea, 2000)

Ferrara: Cuenta con 132.000 habitantes y 100.000 bicicletas. Más del 30% de los desplazamientos al colegio o al trabajo se hacen en bicicleta. Ha aumentado el número de recintos residenciales con prioridad para peatones y ciclistas y mejorado sustancialmente el estacionamiento de las bicicletas con 2500 plazas gratuitas, 300 plazas vigiladas y 800 plazas en la estación del ferrocarril.

Dublín: El 11% de las personas que van al trabajo afirman que la bicicleta es su medio de transporte principal. La ciudad ha creado un departamento para el desarrollo de la bicicleta que permita la participación de los ciudadanos en las decisiones de la administración.

Friburgo: Las acciones encaminadas a promover la bicicleta como medio de transporte se iniciaron en 1967, con una red de 135 kms, inversiones de 13 millones de euros y zonas de delimitación de velocidad a 30 km/h en varias zonas de la ciudad. Gracias a esto el uso de la bicicleta se duplicó y supera el 20%.

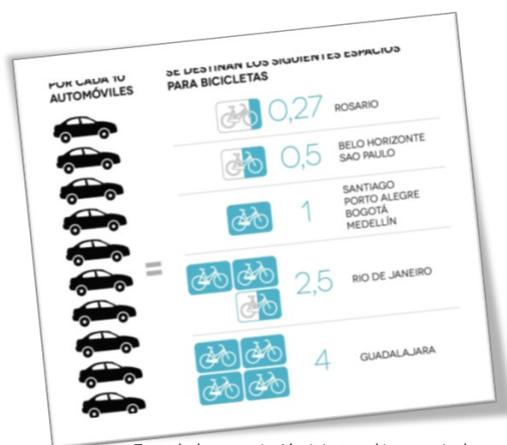


Estrasburgo: El porcentaje de personas que usan la bicicleta como medio de transporte pasó del 8% en 1988 al 12% en 1994, los desplazamientos con destino a los comercios del centro aumentaron en un 33% gracias a la prohibición de la circulación de carros en el centro y la promoción del uso del tranvía. Cuenta con 77 km de pistas y carriles para bicicleta, 12 km de sentidos únicos limitados y 15 km de aceras autorizadas para los ciclistas.

Para concluir

Bogotá necesita tomar medidas urgentes en cuestión de movilidad, la completa puesta en marcha del SITP y la promoción de un cambio cultural que nos permita brindarle a los ciudadanos opciones viables para que se bajen del carro y tengan en cuenta otro tipo de transporte es una tarea en la cual es necesario seguir trabajando sin descanso, pues de lo contrario no se ve de qué manera el tráfico de nuestra ciudad pueda mejorar.

Para lograrlo, además de las apreciaciones que planteamos durante todo el documento, es de vital importancia la voluntad de las administraciones locales y sus instancias de decisión para que las propuestas y proyectos se lleven a cabo y tengan el impacto esperado. Históricamente la generación de proyectos para el transporte no motorizado, se han hecho realidad gracias a la voluntad política de sus gobernantes: la peatonalización del centro de Curitiba, Brasil, también fue apoyada por la decisión de un Alcalde. La priorización del uso de bicicletas en China fue una decisión de altos niveles del gobierno nacional y del partido, al igual que hoy las restricciones al uso también son impuestas por el gobierno (Hook, 2006)



Tomada de presentación: Integrar el transporte de Carlos Felipe Pardo en foro Bogotá siempre gana con el SITP. 2013

Movilidad y sostenibilidad son dos conceptos que indudablemente tienen que ir de la mano. Por eso las herramientas que se puedan aplicar para mejorar la forma en la que se transportan los bogotanos deben ser pensadas siendo el ciudadano y no el automóvil el centro de las discusiones. Las políticas públicas deben entonces estar diseñadas en esta dirección permitiendo que la consolidación de formas de transporte sostenibles y amables con el medio ambiente dejen de hacer parte del pasado y se conviertan en realidad. La consecución de estos objetivos depende en gran medida de la capacidad de fortalecer procesos en donde el ordenamiento territorial, la planificación urbana y la participación ciudadana logren consolidar una visión de ciudad compartida.

“En ciudades como Amsterdam o Copenhague ahora nos encontramos con que los planificadores de las ciudades comienzan, a su vez, a creer en los milagros e intentan, no sin esfuerzos, ponerlas en práctica en ciudades muy congestionadas por el tráfico vehicular. Tanto en París como en Lyon, dejar bicicletas a disposición de los habitantes o de los turistas, casi equivale a obligarlos a verse, a encontrarse, a socializar las calles, a reconstruir lugares de vida y a soñar la ciudad.” (Augé, 6443)

La bicicleta es entonces una de las opciones más fuertes con la que cuentan los habitantes de la capital. Es un medio de transporte rápido, saludable, eficaz, económico y además de proteger el medio ambiente nos permite encontrarnos y ver nuestra ciudad desde una mirada diferente. Es indispensable que de la mano de proyectos a largo plazo para mejorar la infraestructura vial de la ciudad, comencemos a explorar opciones diferentes que permitan además de estimular el uso del transporte público, la consolidación de nuevas formas de movilizarse para que las vías públicas puedan ser utilizadas de manera más equitativa y logremos convivir peatones y ciclistas de forma respetuosa y responsable.

(*) **David Luna** - Abogado de la Universidad del Rosario, especialista en Derecho Administrativo y Magíster en Gobierno y Políticas Públicas de Columbia University. Fue Edil, 2 veces Concejal, Representante a la Cámara, Candidato a la Alcaldía de Bogotá, Viceministro de Relaciones Laborales y Alto Consejero Presidencial para las Regiones, cargos que le acreditan una amplia experiencia de 20 años en temas de ciudad.

(**) **Juan Carlos Escobar** – Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia y Especialista en Gerencia, Gobierno y Gestión Pública de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Lleva 3 años desempeñándose como Director Programático de la Fundación Amor por Bogotá desde donde ha liderado el Tanque de Pensamiento “Bogotá Piensa, Bogotá Progresa”.

Bibliografía



- Aliance for biking and walking . (2014). *Bicycling and walking in the United States 2014 - Benchmark Report* . Washington D.C.: The Library of Congress, United States Copyright Office.
- Arquitectura Verde. (03 de 27 de 2014). *Movilidad Sostenible. La bici. Post* . Obtenido de http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:b_7m_9E7LQ4J:www.arquitecturaverde.es/blog/movilidad-sostenible-la-bici-post-23/+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co
- Augé, M. (2009). *Elogio de la Bicicleta* . Barcelona: Gedisa S.A.
- Banco de desarrollo de América Latina - CAF. (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. Caracas: CAF.
- Basozabal, J. F. (2002). *La bicicleta como medio de transporte - directrices para su implantación*. Bizkaia.
- Baumann, C., Bojacá, M., Rambeú, M., & Wanner, Z. (2013). *Biciudades Un estudio regional acerca del uso de la bicicleta*. Bogotá: BID.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2013). *Cifras de interés sobre el uso de la bicicleta en Bogotá*. Obtenido de Dirección de Gestión urbana y Movilidad: http://camara.ccb.org.co/documentos/12480_Cifras_CCB_sobre_uso_de_la_bicicleta.pdf
- Cuero, D. F. (2006). *La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá* . Bogotá: Universidad de los Andes.
- Europea, C. -. (2000). *En bibi, hacia ciudades sin malos humos*. Luxemburgo: IHOBE.
- FPV. (16 de Junio de 2012). *Fondo de Prevención Vial* . Obtenido de Estadísticas: <https://www.fpv.org.co/investigacion/estadisticas>
- García, A. C., Martínez, A., & Treviño , X. (2011). *Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México*. Ciudad de México: Designio Editores .
- García, M. C. (1 de 11 de 2013). Así funcionará el servicio de bicicletas públicas en Bogotá. (C. Radio, Entrevistador)
- Hook, W. (2006). *Preservar y expandir el transporte no-motorizado*. Eschborn: SDS.
- Montezuma, R. (2003). *La transformación de Bogotá °51-2000 entre redefinición ciudadana y espacial* . Bogotá: Fundación Ciudad Humana.
- Organización Mundial de la Salud - OMS. (2014). *Herramientas de evaluación económica de la salud (HEAT) para los desplazamientos a pie y en bicicleta*. OMS.
- Ortega, A. S. (2006). *Bicicleta y Movilidad Sostenible*. *Revista universitaria de divulgación científica - EUBACTERIA*, 30-34.
- Ramírez, E. Y. (2012). *El mobiliario urbano destinado al uso de la bicicleta en Bogotá*. Palermo.
- República de Colombia. (2002). *Ley 325 - Código Nacional de Tránsito Terrestre* . Bogotá.
- Sanguino, A. (2012). Informe de Prensa. *Estado de las ciclorutas en Bogotá*. Bogotá.
- Sanz, A., Pérez Senderos, R., & Fernandez, T. (1999). *La bicicleta en la ciudad* . Madrid: Ministerio de Fomento .
- Secretaria de Movilidad. (2012). *Movilidad Bogotá*. Obtenido de En Bicicleta : <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=8>
- Vallejo, W. (2 de Marzo de 2014). Bogotá podría tener oficina de la bicicleta . (V. Tellez, Entrevistador)



Mayores informes

Juan Carlos Escobar Barrera

Director Programático

Fundación Amor por Bogotá

Teléfono: 3220909

Celular: 3002019997