



Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

This is a human-readable summary of (and not a substitute for) the [license](#). [Advertencia](#).

Usted es libre de:

Compartir — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

La licenciante no puede revocar estas libertades en tanto usted siga los términos de la licencia

Bajo los siguientes términos:



Atribución — Usted debe dar [crédito de manera adecuada](#), brindar un enlace a la licencia, e [indicar si se han realizado cambios](#). Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.



NoComercial — Usted no puede hacer uso del material con [propósitos comerciales](#).



SinDerivadas — Si [remezcla, transforma o crea a partir](#) del material, no podrá distribuir el material modificado.

No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales ni [medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia](#).

La bicicleta como método alternativo de transporte, una garantía para los derechos colectivos, al medioambiente sano y la movilidad en la ciudad de Bogotá¹.

Carolina Villabriga Botia
Universidad Católica de Colombia

Resumen

Desde hace varios años la ciudad de Bogotá enfrenta una serie de problemas en materia de movilidad, debido al crecimiento de su población y la expansión de su territorio. De igual manera, en el último quinquenio (2015-2020) se evidencia que la calidad del aire ha venido disminuyendo de manera preocupante, conllevando a situaciones críticas de contaminación por presencia de material particulado. Debido a lo anterior, la ciudad de Bogotá ha generado una serie de iniciativas para la utilización de medios de transporte alternativo tanto de parte de la administración pública como de los mismos ciudadanos, que ven en lo anterior una solución a los problemas de movilidad y como contribución a la mejora de la calidad del aire. En ese sentido, esta investigación busca identificar cuáles han sido las políticas y acciones del gobierno distrital desde la implementación de un sistema de transporte que potencie el uso de la bicicleta, al mismo tiempo que se analiza el impacto en la ciudad en materia del derecho al medioambiente sano de los habitantes de la urbe.

Palabras clave: Colombia, Bogotá, Medios De Transporte, Medioambiente, Movilidad, Políticas Públicas, Incentivos.

¹ Artículo de reflexión presentado por Carolina Villabriga Botia, estudiante de Derecho con materias culminadas y en proceso de grado de la Universidad Católica de Colombia, identificado con código estudiantil N° 2108816. Correo electrónico: cvillabriga16@ucatolica.edu.co, como requisito para optar al título de Abogado de la Universidad Católica de Colombia, bajo la asesoría del profesor César Castillo Dussán docente de la facultad de Derecho, 2019.

The bicycle as an alternative method of transport a guarantee for the collective rights to a healthy environment and mobility in the city of Bogotá

Abstract

For several years the city of Bogotá has faced a series of problems in terms of mobility, due to the growth of its population and the expansion of its territory, in the same way, in the last five years (2015-2020) it has been evidenced that quality air has been decreasing in a worrying way, leading to critical situations of contamination due to the presence of particulate material. Due to the above, in the city of Bogotá a series of initiatives have been generated for the use of alternative means of transport both by the public administration and by the citizens themselves, who see in the above a solution to the problems of mobility and as a contribution to the improvement of air quality, in that sense, this research seeks to identify what have been the policies and actions of the district government in this matter and evaluate their sufficiency from statistics on the use of new means of transport , and its impact in the city on the right to a healthy environment of the inhabitants of the city.

Key Word: Colombia, Bogotá, Means of Transport, Environment, Mobility, Public Policies, Incentives.

Sumario: Introducción. 1. Políticas sobre el uso de la Bicicleta como medio de transporte desde la experiencia internacional; 1.1 El uso masivo de la bicicleta en Países Bajos 1.2 América Latina y el Caribe con el uso de la bicicleta; 2. Marco normativo para el uso de la bicicleta en Colombia; 2.1 Ámbito Constitucional; 2.2 Ámbito legal; 3. Políticas públicas sobre uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá; 3.1 Política Pública de la bicicleta en Bogotá; 3.2 Escuela de la bicicleta; 3.3 Iniciativas sobre movilidad en Bicicleta de la Alcaldía de Bogotá periodo 2020-2024; 4. La Bicicleta Una Perspectiva De Transporte Urbano Sostenible; 4.1. La movilidad en la Ciudad; 4.2. Ambiente sano en la ciudad; Conclusiones; Referencias

Introducción.

El uso de medios alternativos de transporte en las ciudades se ha convertido en una de las principales políticas adoptadas por los gobiernos locales, teniendo en cuenta que esta iniciativa tiene una incidencia favorable en los problemas de movilidad de las grandes ciudades, pero, además, influye de manera positiva en el cuidado del medioambiente y la salud integral de los ciudadanos.

Al respecto, Quintero y González (2015), Tovani (2014) señalan que existen diversos impactos positivos en las ciudades, que fomentan la utilización de nuevos medios de transporte y esto se puede evidenciar en el ámbito social, ya que al disminuir los tiempos de desplazamiento se genera una mejor calidad de vida para los habitantes de la ciudad. En materia económica se incentivan nuevos sectores, en materia medioambiental se reducen las emisiones generadas por los vehículos, que deriva una mejor calidad de aire, siendo estos efectos muy importantes para la sociedad en general.

Es pertinente resaltar en este punto cómo desde los principios constitucionales del Estado Social de Derecho, expuesto en la Constitución Política colombiana, es deber del Estado garantizar el disfrute de los derechos de los habitantes, así como condiciones de vida digna en concordancia con el artículo 2². Lo anterior, es expresado por la Corte Constitucional en los siguientes términos: “La voluntad del Constituyente exige que el mismo se ponga en movimiento para contrarrestar las desigualdades sociales existentes y para ofrecerle a todos las oportunidades necesarias para desarrollar sus aptitudes y para superar los apremios materiales” (Corte Constitucional, Sentencia SU-747 de 1998).

² ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

De igual manera, la política pública en todo momento debe propender por la búsqueda y el aseguramiento del interés general, garantizando cada uno de los derechos descritos a lo largo de la Constitución y aquellos consignados en instrumentos internacionales suscritos y ratificados (Cubides, Vivas y Sierra, 2018).

Debido a lo anterior, se ha estimulado en los últimos años el uso de medios de transporte alternativo de no motor como la bicicleta, los cuales tienen como objetivo mejorar la movilidad el medio ambiente, la salud y la integración social. En concordancia con el argumento que precede, se busca determinar si la política pública implementada en Bogotá realmente ha incorporado políticas públicas y acciones encaminadas a fomentar el uso de medios de transporte alternativos, para mejorar la movilidad y mejorar la calidad del aire en la ciudad.

De acuerdo con lo anterior, el presente ensayo planea resolver la siguiente pregunta, ¿Han sido efectivas las medidas que se tomaron durante la administración de Enrique Peñalosa (2015-2019) para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Bogotá?

Sobre el tema se han pronunciado doctrinantes como Amézquita, Duran y Fajardo (2016) quienes desarrollan la problemática de la movilidad en Bogotá, como un desarrollo estructural donde confluyen varios factores, dentro de los problemas más evidentes se encuentran la congestión vehicular, la baja calidad del servicio en transporte público, los largos tiempos de desplazamiento, entre otros. En consecuencia, es claro que existe un sistema de movilidad ineficiente.

Lo anterior no solo afecta el tiempo y calidad de desplazamientos de las personas en la ciudad, sino que además tiene incidencia negativa en la calidad del aire, debido a la cantidad de vehículos automotores de servicio público y particular que circulan en la ciudad a diario. Al respecto, Segura y Franco (2016) señalan que en Bogotá existe una problemática ambiental debido a la contaminación del aire y la solución para ello requiere de esfuerzos conjuntos de toda la administración distrital, que en efecto ha tomado una serie de medidas como el pico placa, el pico y placa ambiental, la revisión continua de empresas para evidenciar el nivel de contaminación, entre otras.

Por tal razón, se ha buscado perseguir el objetivo principal de identificar las medidas adoptadas por la administración distrital para el fomento de la utilización de medios de transporte no convencionales, para favorecer el derecho al medioambiente sano y la movilidad de la ciudad.

Este tema se aborda a partir de una metodología doctrinal hermenéutica, que, a partir de estudios y cifras estadísticas, permite construir un análisis acerca de la inclusión de incentivos para la utilización de nuevos medios de transporte, en la política pública sobre movilidad y medioambiente en Bogotá (Agudelo, 2018).

1. Políticas sobre el uso de la Bicicleta como medio de transporte desde la experiencia internacional.

En los últimos años se ha estimulado en varios países, el uso de medios de transporte alternativo no motorizados que tiene como objetivo principal incidir de manera positiva en la movilidad y otros objetivos de tipo transversal, como la protección del medio ambiente, el fomento de prácticas deportivas saludables, la integración social, entre otros.

Precisamente por lo ya descrito, se ha planteado como una de las iniciativas para mejorar el flujo de tráfico en diversas ciudades, buscando que se reduzca la utilización de vehículos particulares y se genere una mejor movilidad, que incida de manera notoria en los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos y les genere en consecuencia una mejor calidad de vida (Gelh, 2014).

De igual manera, la utilización de medios de transporte alternativos contribuye de manera notoria a la disminución de emisiones de gases contaminantes, debido a la reducción del uso de combustibles fósiles, siendo este un tema fundamental en la lucha contra el cambio climático que se ha debatido en escenarios internacionales.

En respuesta de lo anterior, se ha considerado viable que se emitan políticas públicas orientadas a desincentivar el uso del transporte motorizado. Si bien esto a pequeña escala no puede tener grandes incidencias en materia de disminución de emisiones, si se generan cambios reales en la forma de movilizarse de los individuos, esto podría generar cambios en materia medioambiental.

A continuación, se realizará un análisis sucinto de algunas experiencias internacionales exitosas frente al uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta.

1.1 El uso masivo de la bicicleta en Países Bajos:

Holanda es uno de los países europeos que en la actualidad han masificado el uso de medios de transporte no convencionales como la bicicleta. Esto en gran medida debido a las medidas normativas que ha tomado el gobierno para incrementar el uso de estas, y la construcción de una política pública integral alrededor del tema.

Como lo explican Van Laake y Pardo (2018) el gobierno de Países Bajos diseñó una serie de políticas y estrategias para generar nuevas alternativas de movilidad, como lo es la cicloinclusión, que se concreta en el desarrollo de una serie de políticas y estudios, que acompañan las iniciativas ciudadanas en la creación de programas para el uso de la bicicleta en los habitantes de la ciudad.

Pero lo anterior, no se queda sólo en el desarrollo de políticas públicas, ya que se complementa con la expedición de una serie de normas, que incentivan el uso de la bicicleta, además de planificar la infraestructura de la ciudad teniendo como objetivo la generación de espacios de inclusión y seguridad para los ciclistas.

Como se observa en la figura 1 Europa, tiene una de las tasas más altas de bicisuarios siendo Países Bajos el de mejor desempeño, con una diferencia considerable respecto de los otros:

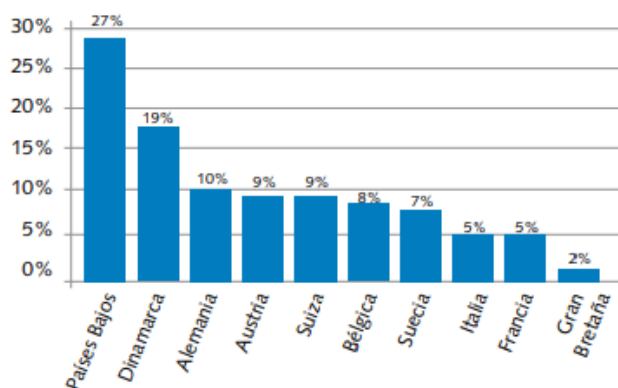


Figura 1. Utilización de la bicicleta como medio de transporte en Europa. Ministerie Van Verkeer en Waterstaat (2014).

Es importante advertir en este sentido, que la anterior política pública de fomento de uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta, se han acompañado de intervenciones en materia de infraestructura, que facilitan la movilidad de los bici usuarios. De esta manera, se ha motivado a que la población estudiantil y gran parte de la población adulta, modifique sus hábitos de desplazamiento en transporte motor y decida utilizar la bicicleta.

Por lo ya expuesto, se ha abordado desde varias líneas transversales, que permiten identificar los beneficios del uso de la bicicleta en el entorno ambiental, social, en la salud de los usuarios de esta. En primer lugar, como lo indica el Ministerio de Infraestructura y del Medio Ambiente de los Países Bajos (2009), en un estudio sobre el uso de la bicicleta señala que el gobierno de Países Bajos ve en el fomento del uso de la bicicleta, una solución de movilidad, que permite que las personas disminuyan la frecuencia de utilización de sus autos para desplazamientos.

Así mismo, en Europa varias ciudades han adoptado la bicicleta como su medio de transporte principal, ejemplo de lo anterior: es Dublín donde la Unión Europea (2002) señala que “el 11% de las personas que van a trabajar lo hacen en su bicicleta” por ello, en esta ciudad se han realizado estudios a fin de fortalecer la red de vías para vehículos no motorizados. Otro ejemplo de lo anterior es Bélgica, que cuenta con vías para ciclistas para largas distancias, y adicionalmente han implementado programas de capacitación para fomentar el ciclismo.

1.2. América Latina y el Caribe con el uso de la bicicleta:

La región de América Latina y el Caribe ha asumido una política pública de movilidad basada en la bicicleta como medio de transporte urbano, convirtiéndose en una iniciativa para modificar la forma como históricamente se han concebido la forma de transportarse en las ciudades. Es así, como según Cárdenas (2018) el impulso de la ciclo inclusión ha generado un sistema de movilidad tendiente al acceso y la inclusión no solo con la apertura de un modelo socioeconómico sostenible, sino modificando la dependencia a los combustibles fósiles, bajando los índices de contaminación.

No obstante, el escenario prometedor de la movilidad alternativa que crea el uso de la bicicleta también está permeado por las necesidades de infraestructura vial, que requiere la

implementación de este modelo sobre los cuales solo Colombia y Brasil han logrado un avance significativo.

Caso Brasil: Con la ley 13724 de 2018 se consolida la estrategia del Programa Bicicletas Brasil (PBB), el cual busca desarrollar estrategias de movilidad alternativa en ciudades con más de 20 mil habitantes, con la intención de crear un moderno e innovador sistema de vías exclusivas para el uso de las bicicletas, según la ley en un promedio de 300Km por ciudad, para mejorar la calidad del aire y de vida de los habitantes, mejorando los índices económicos al dejar de lado la dependencia al transporte tradicional, aunado al mejoramiento de las condiciones de salud y de ambiente adecuado.

Esto parte de la intención de crear políticas reeducativas sobre la forma de relacionarse con el transporte, el medio ambiente y el deporte, donde se promueven las iniciativas saludables. Es importante mencionar que la utilización de medios masivos como la bicicleta a través de políticas públicas podría beneficiar el medioambiente (Gómez, 2013). Sin embargo, al disminuir los desplazamientos en vehículos motores, se generan menos gases de Efecto Invernadero desde el sector transporte, con lo cual se mejora de manera notable la calidad del aire, un punto favorable teniendo en cuenta los compromisos ambientales que ha adquirido cada país para la disminución y el control de sus emisiones.

De igual manera, las motivaciones al uso de la bicicleta, se traduce en cambios positivos para la ciudadanía que realiza mayor actividad física, y a su vez se producen, mayores espacios de interacción social entre los ciudadanos, razón por la cual el gobierno se comprometió a diseñar espacios propicios, para la utilización de este medio de transporte alternativo de manera que se disminuya la accidentalidad y se creen espacios seguros.

2. Marco normativo para el uso de la bicicleta en Colombia.

Con el fin de atender la dimensión de la política del uso de la bicicleta en Colombia, es preciso realizar un análisis del marco normativo que regula el tema, desde las normas superiores consideradas en la Constitución, pasando luego por las leyes, los decretos, resoluciones, circulares y hasta lo que ha considerado la doctrina y la jurisprudencia sobre el particular.

2.1 Ámbito Constitucional:

Colombia ha definido en su Constitución que es un Estado social de derecho, que dentro de su deber ser tiene la consecución del bien general para los asociados, como se expresa en el artículo 1³ de la Carta Política.

Así mismo, es claro que en virtud del Estado Social de Derecho se deben asegurar una serie de prestaciones que permitan una vida digna. De igual manera, en todo momento debe propender por la búsqueda y el aseguramiento del interés general, garantizando cada uno de los derechos descritos a lo largo de la Constitución y aquellos consignados en instrumentos internacionales suscritos y ratificados (Borda, 2007). En ese sentido, el artículo 2 de la Constitución Política⁴, el cual expone el papel del Estado en la consolidación de un proyecto de integración, como es la expansión del proyecto de ciclo inclusión.

Precisamente en consonancia con lo anterior, la carta política ha reconocido el derecho que tienen todos los habitantes al disfrute de un medioambiente sano, por este motivo se deben plantear acciones desde el gobierno que permitan la disminución de las emisiones de gases efecto invernadero y se garanticen condiciones ambientales favorables para el desarrollo de las condiciones de vida de los habitantes, Artículo 79 de la Constitución el cual postula uno de los principios del Estado que es la propensión por el ambiente sano, por eso

³ ARTICULO 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

⁴ ARTICULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

la importancia de iniciativas que modifiquen la relación de la vida cotidiana, por un modelo ambientalmente sostenible.

Es claro entonces, que desde el ámbito constitucional se encuentra el fundamento de la política pública propuesta acerca de la promoción del uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo, teniendo en cuenta la incidencia positiva que tiene esto sobre la movilización, la salud de los habitantes del municipio, la integración social, y la disminución de la contaminación.

2.2 Ámbito legal:

Dentro del marco legal existente en Colombia, se han desarrollado una serie de iniciativas tendientes a combatir el cambio climático y brindar oportunidades de movilización para los ciudadanos, garantizando que las mismas estén regidas por la inclusión, la seguridad y la optimización de las vías. A continuación, se mencionarán de manera breve las leyes que se enfocan en lo anterior.

Para comenzar se mencionará la Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Dicha norma contribuye concretamente a identificar los actores viales, definir ciertas reglas de comportamiento entre los mismos, así mismo establece planes de educación vial.

Lo anterior, resulta relevante en el marco del diseño de la presente política, puesto que el uso masivo de medios alternativos de transporte requiere el conocimiento por parte de los usuarios de las reglas viales.

Así mismo, en la Ley 1753 de 2015 o Plan Nacional de Desarrollo se indicó de manera expresa en el artículo 204⁵ que el gobierno debía estimular el uso de medios de transporte alternativo no motorizado, el cual busca estimular iniciativas de transporte que no deriven su

⁵ ARTÍCULO 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

funcionamiento de las energías fósiles, es de esta forma que la bicicleta se constituye en un elemento dinamizador del transporte alternativo, al no depender de un motor de combustión para su funcionamiento.

Para la materialización de lo anterior, se expidió la Ley 1811 de 2016 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito”. Esta norma es una iniciativa gubernamental para incentivar la movilización de ciudadanos en bicicleta, se formulan una serie de incentivos para funcionarios públicos y beneficios para estudiantes que utilicen este medio de transporte.

Así mismo, la ley 1931 de 2018 “Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático” establece una serie de principios a seguir para la gestión del cambio climático, dentro de estas se incluyen una serie de contribuciones y aportes que deben ser implementados por departamentos y municipios a fin de lograr disminuir las emisiones.

3. Políticas públicas sobre uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá

La ciudad de Bogotá en los últimos diez años ha sido objeto de diversas transformaciones en materia de urbanismo, espacio público, movilidad, entre otros, que ha generado una serie de nuevas interacciones sociales que crean nuevas necesidades en los ciudadanos que la habitan. Así mismo su expansión es un hecho notorio tanto en territorio como en población lo que genera serias dificultades de movilidad.

En ese sentido, ha sido necesario que la administración distrital genere diversas políticas sobre movilidad alternativa, teniendo en cuenta, que estas representan soluciones a corto y mediano plazo, lo que impactaría directamente en la disminución en los tiempos de desplazamiento, la accidentalidad, el control del transporte ilegal, entre otros (Franco, Méndez y Espitia 2015).

En este aspecto, es necesario indicar que, de acuerdo con los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana, en el 2018 el 61 % de los habitantes de Bogotá, consideran que los tiempos de desplazamiento han ido en aumento en los últimos años, tal como se observa en la figura 2 que se muestra a continuación.

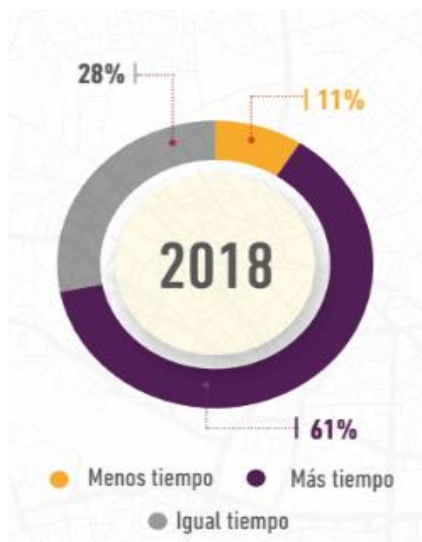


Figura 2. Percepción sobre tiempo de desplazamiento en Bogotá. Fuente: Bogotá Como Vamos (2018).

Dicha opinión de los ciudadanos de Bogotá demuestra claramente que la mayoría enfrentan problemas en su desplazamiento, debido al aumento de tiempo que toman los mismos, lo que genera una inconformidad con movilidad como tal.

Pero no es este el único problema que se presenta, ya que en este mismo ámbito cabe resaltar que el transporte público presenta diversos problemas, como su insuficiencia frente a la demanda que se mantiene y sigue creciendo, debido a la variación de la población que habita o trabaja en la ciudad (Vargas, 2018).

Como es evidente, la demanda de transporte público en una ciudad con el índice poblacional de Bogotá es bastante alta, en esa medida, si existe deficiencia en la frecuencia del servicio o en la cantidad, los usuarios se verán expuestos a condiciones de incomodidad ya que las estaciones y portales estarán más llenos al igual que los buses.

Precisamente en razón a los precedentes expuestos, es importante la generación de políticas públicas e iniciativas “ciudadanas que fomenten el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta” (Antolínez 2010), por esta razón, la infraestructura vial ha generado espacios de acompañamiento en rutas para garantizar la seguridad de los bici usuarios.

La figura 3 permite evidenciar el porcentaje de habitantes de la ciudad de Bogotá que utilizan cada medio de transporte, y aunque es evidente que se ha producido una diversificación en la materia, aún se concentra el mayor porcentaje de la población en la utilización de vehículos motores bien sean propios o de transporte público.

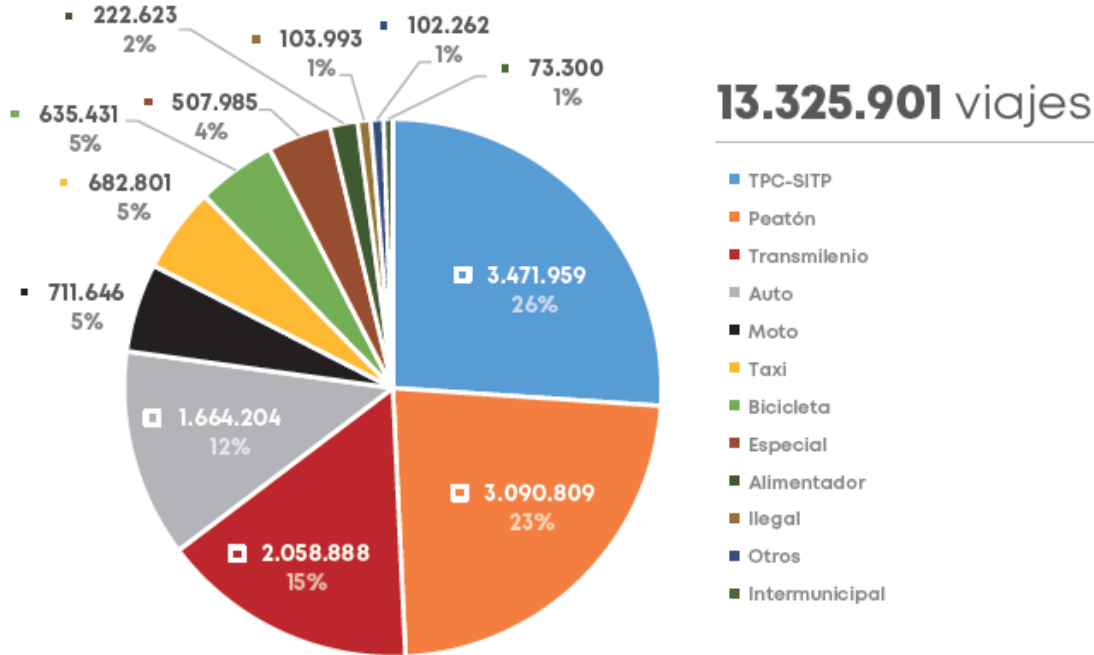


Figura 4. Población y demografía Bogotá. Fuente: Secretaria Distrital de Planeación (2018).

En la actualidad Bogotá, es la ciudad se promueve la ciclovía, que consiste en el cierre de ejes viales para el aprovechamiento de estos espacios por los ciudadanos cada domingo, desde 1975, en particular para el transporte en bicicleta, en skate o en patín. La ciclovía del fin de semana cuenta con 120 km, y las ciclorrutas proveen 300 km de una red que permite moverse por la ciudad de manera rápida y segura, - si bien dichos corredores viales no se encuentran aún por toda la ciudad, lo anterior puede considerarse un avance en materia de infraestructura destinado al fomento de la utilización de nuevos medios de transporte.

Así mismo, es importante indicar que las ciclovías recreativas que se lleva a cabo en la ciudad de Bogotá tienen como fin fomentar la actividad deportiva, y adicionalmente genera un espacio de integración para las familias, ahora bien, para la movilización en días hábiles en la actualidad existen redes de ciclorruta permanente (Baumann, Et al., 2013).

Dicho lo anterior, se entrará a analizar de manera concreta los programas que se han implementado en las últimas administraciones distritales.

3.1 Política Pública de la bicicleta en Bogotá:

La política pública de la bicicleta diseñada para la ciudad de Bogotá se aprobó mediante la expedición del Acuerdo 708 de 2018, que señala los lineamientos bajo los cuales se fundamenta la misma, los cuales se pueden observar en la figura 5 que se muestra a continuación:

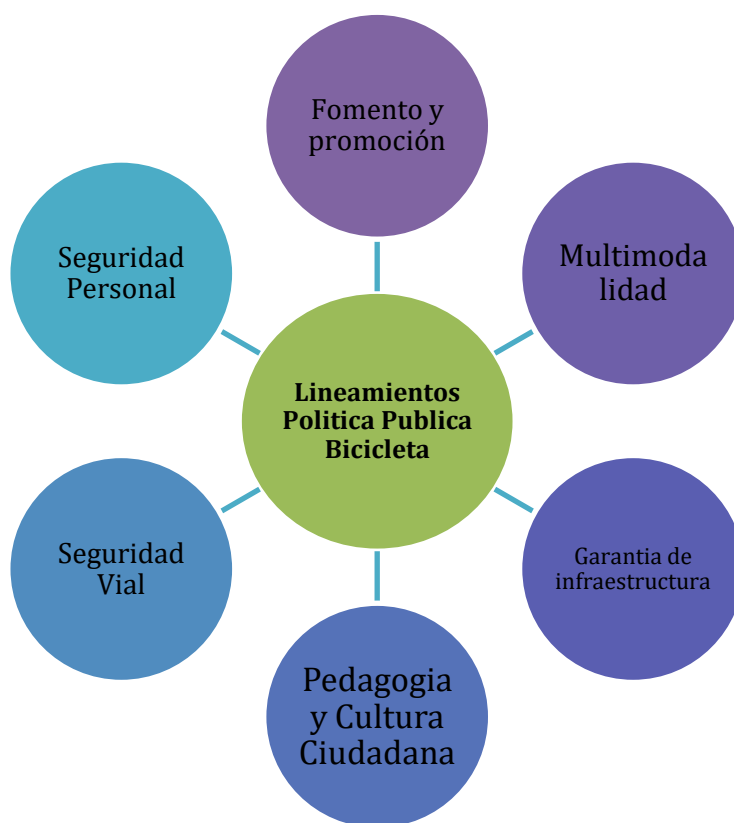


Figura 5. Lineamientos política pública de la bicicleta en Bogotá. Fuente: Elaboración Propia.

Como se evidencia existen varios pilares que se han venido desarrollando con el transcurso del tiempo en la ciudad, sin embargo, existen unos que no han sido abordados de manera integral, entre ellos la seguridad vial y la seguridad personal de la bici usuarios teniendo en cuenta temas “como las disposiciones que regulan la movilidad en las vías” (Taborda, A. M. 2016 p.10sobre lo que se observan que existen falencias todavía.

No obstante, existen programas que si han logrado fortalecer diversos aspectos de los lineamientos de esta política, como lo son en efecto la escuela de la bicicleta en materia de pedagogía ciudadana, la cual se analiza a continuación.

3.2 Escuela de la bicicleta:

Este programa tiene como objetivo fomentar en los habitantes de la ciudad de Bogotá el uso de medios de transporte alternativos, concretamente la bicicleta, para lo cual se diseñó este programa para que personas de todas las edades puedan aprender a usar la bicicleta y posteriormente puedan ver en ella un medio de transporte alterno.

Al respecto, el Instituto Distrital del Recreación y Deporte (2018) señala, que este programa es una apuesta de la administración para que “desde la recreación, la actividad física y el deporte, para la apropiación y el disfrute del espacio público, parques, la ciclovía y ciclorrutas⁶, y se fortalezcan los procesos de convivencia, integración, reconocimiento, respeto y fortalecimiento del tejido social”.

De igual manera la administración de Bogotá ha diseñado espacios de participación ciudadana para discutir sobre diversas iniciativas ciudadanas, “sobre el transporte en bicicleta y responder a diferentes cuestionamientos en la materia” (Poveda, L. y Prieto, M, 2016 p.25). De igual manera, se han diseñado y llevado a cabo mesas de trabajo que cuentan con la participación de funcionarios de la administración distrital y tiene como objeto evaluar los posibles obstáculos, que surgen para el transporte de los ciudadanos en medios de transporte alternativos como la bicicleta.

⁶ Ciclorruta: son estructuras viales de carácter exclusivo, para el uso de bicicletas, Ciclovías: Es la configuración de la infraestructura vial regular, con la intención de generar la limitación de solo circulación de bicicletas.

Cabe resaltar que lo anterior, se ha realizado a través de Mesas locales y la Mesa Distrital de la Bicicleta, que son espacios donde los bici usuarios presentan proyectos y propuestas que son discutidos y debatidos en dichas mesas de trabajo y evaluadas para su implementación.

3.3 Iniciativas sobre movilidad en Bicicleta de la Alcaldía de Bogotá periodo 2020-2024:

La administración actual ha generado diversas iniciativas para incentivar una movilidad sostenible en la ciudad, pero además garantizar la seguridad de los bici usuarios a lo largo de la ciudad.

En primer lugar, es importante mencionar que la pandemia de Covid 19 que generó la situación de emergencia sanitaria en Colombia, fue un acelerador para que la administración distrital tomará medidas respecto de la alta ocupación del transporte público en Bogotá, una de las medidas fue habilitar los principales corredores viales de la ciudad para lo bici usuarios (Rodríguez, 2020).

En el marco de lo anterior, en Bogotá hoy en día existen alrededor de 117 km de corredores viales exclusivos para bicicletas, de los cuales se ha mencionado no serán temporales como se pensó en un principio, sino que permanecerán en toda la ciudad como una iniciativa para fomentar la movilidad sostenible.

Adicionalmente con la expedición del Decreto 126 de 2020 se contempló en el artículo 5 lo siguiente:

ARTÍCULO 5. - intervenciones peatonales y de ciclорrutas. La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con el Instituto de Desarrollo Urbano, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, la Secretaría Distrital de Planeación y las entidades correspondientes elaborarán e implementarán un plan de ampliación de la red de andenes, ciclорrutas e intervenciones peatonales para permitir la

movilización segura durante el estado de calamidad pública declarado en el Distrito Capital. Para este fin podrán destinar, o autorizar a terceros usar, tramos de la red vial, peatonal o de ciclorrutas de forma temporal o permanente para efectos de distanciamiento social, circulación o uso comercial.

Aunado a lo anterior, se propuso realizar un registro de bicicletas para identificar a los propietarios de estas y con ello disminuir el hurto de estos medios de transporte que ha sido una de las problemáticas de seguridad que más se ha incrementado en la ciudad de Bogotá.

Para visibilizar de mejor manera los corredores viales implementados para los bici usuarios en la época de pandemia, se muestra la figura 5 a continuación:



Figura 6. Ciclorrutas y ciclovías temporales en época de pandemia. Fuente: IDR (2020).

4. La Bicicleta Una Perspectiva De Transporte Urbano Sostenible

Otro sería el escenario si el factor trabajo, el personal, el recurso humano, el talento humano, o el capital humano como factor de desarrollo económico y social, percibiese una retribución igualmente proporcional a su productividad y a su capacidad de creación no solo de mercancías sino también de cohesión, de reciprocidad, de solidaridad y de tejido social. Es esta sin duda la única opción para superar la pobreza y la exclusión social".
Infante D (2011)

Para comprender lo que es la movilidad, La Fundación RACC (S.F) la describe como “el conjunto de desplazamientos que tienen que realizar las personas de un ámbito territorial determinado por motivos laborales, formativos, culturales, de ocio o por cualquier otra causa” (p.43). En este sentido, cuando se habla del entorno urbano, se hace referencia a la ciudad en el caso específico Bogotá, la cual se encuentra en una discusión sobre un modelo de movilidad sostenible, que disminuya el impacto que han tenido el desarrollo desorganizado, sobre el medio ambiente, la salud y el estilo de vida de las personas.

Por lo anterior, se hace evidente la consolidación de una iniciativa por la movilidad sostenible, la cual consiste en “aprovechando lo mejor posible los recursos energéticos y materiales requeridos y reduciendo sus impactos” (Montezuma y Jiménez 2009 p. 112), buscando crear un modelo de transporte alternativo que no dependa de los motores de energía fósil. Teniendo en cuenta que, la sostenibilidad no solo hace referencia al impacto medio ambiental, aunado a este se analizan las sinergias que se producen con los ámbitos sociales y económicos, teniendo en cuenta la integralidad del concepto, se pretende analizar los medios de transporte desde esta lógica implica reconocer las necesidades de la comunidad

sobre “la salud, la convivencia la autonomía de los diversos grupos sociales, el uso y la calidad del espacio público, la percepción del riesgo, la equidad, etc.” (Ibid.).

Para esto se debe organizar al máximo todos los medios de transporte tanto públicos como privados, para desarrollar un sistema multimodal que tienda a mejorar la experiencia del usuario. No obstante, la ciudad pretende que el 20% de los viajes que se realicen sean por medio de la bicicleta, al resaltarse el papel que tiene en el medio ambiente y la salud, puesto que su nivel de emisiones es nulo gracias a su funcionamiento por medio de tracción humana.

Es pertinente recordar que no todos los grupos sociales tienen las mismas necesidades de movilidad, puesto que estas dependen de las actividades que realicen, el espacio que habiten y en general las necesidades a satisfacer, es por esta razón que un análisis de esta política pública debe incluir:

Los costes pagados por los usuarios; los costes de las infraestructuras y de los servicios pagados a partir de los presupuestos; los costes de la congestión, de la contaminación atmosférica y acústica; de los accidentes; del uso del espacio público, del uso energético, y de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte (Ibid. p. 115).

Esta dinámica social, económica y política ha generado en los últimos años que la bicicleta se haya convertido en un elemento crucial en el modelo de movilidad bogotano, siendo el único que mejora las condiciones de vida de los ciudadanos, disminuyendo al mínimo el impacto medio ambiental, social y económico.

4.1. La movilidad en la Ciudad

A causa de la problemática que vive Bogotá por el transporte, se han buscado alternativas para mejorar las condiciones de movilidad, desde la construcción de Transmilenio hasta el diseño de un sistema multimodal que incluya varios tipos de medios de transporte, durante el periodo del alcalde Peñalosa se proyectó la ampliación del sistema de ciclorrutas en 120 km, con espacios como la carrera 7, y la apertura de bici carriles exclusivos en las localidades de Chapinero, Teusaquillo, Engativá y Usaquén.

Diseños que modificaron la relación de la ciudad con la bicicleta, pues según la encuesta del programa Bogotá como vamos en el periodo 2015-2019 aumento el uso de este medio de transporte en un 35%, con referencia a periodos anteriores. La administración actual de Claudia Lopez ha continuado con el proceso de movilidad sostenible, quien inicia su mandato con la XIII semana por la bicicleta enfatizando que hoy es el medio de transporte con una acogida de 13%, sin contar el uso recreativo.

4.2. Ambiente sano en la Ciudad

El ambiente sano en la ciudad de Bogotá es una postura política, que se ha asumido desde las últimas administraciones como un enfoque en la planeación de urbana, es así como se ha propendido por lograr un ambiente sano desde la perspectiva, de “hacer la capital del país como un enclave verde” (Baptista B., 1994, p.54), donde el enfoque político trascienda la visión política del mandatario de turno.

Para lo anterior se ha concebido la ecología política, la cual pretende analizar el impacto del desarrollo industrial en las grandes urbes con la intención de evitar

La lógica de la sobreexplotación inagotable de los recursos naturales (del sometimiento de la naturaleza sobre las relaciones humanas), y la lógica de la sacralización de la naturaleza (la Ecología desprovista de todo sentido político), deben pasar por una reconsideración en la cual ambos discursos logren compatibilizarse, de tal forma que exista una mayor aproximación a los problemas y conflictos ambientales. (Hernández, 2010. p.95).

Es así, como la ciudad ha buscado desarrollarse de forma organizada y planificada para que esta no riña con el medio ambiente, de esta forma, se ha planteado un sistema de transporte multi modal, basado en energías limpias, donde la bicicleta se constituye en el eje central del ambiente al ser de propulsión humano, lo cual genera la disminución en la emisión de gases de efecto invernadero y ayudan a la salud de la persona.

Conclusiones

Bogotá como una metrópoli urbana moderna se han desarrollado de forma acelerada, lo que no quiere decir ordenada, esto ha provocado grandes falencias en los sistemas de transporte urbano, los cuales en las últimas décadas han traído una gran discusión en los entornos políticos y ciudadanos, como procurar mejorar este problema de movilidad a la vez que pretende ser amigable con el medio ambiente, en una ciudad que se ha desarrollado en torno al carro y los buses.

De esta forma han surgido diferentes estrategias desde la construcción del sistema Transmilenio, el SITP entre otros, modelos basados en el transporte masivo dependiente de los combustibles fósiles, lo que ha acelerado la emisión de gases de efecto invernadero y pauperizado las condiciones sanitarias del medio ambiente en la ciudad, aunado la proliferación del automóvil particular como forma predilecta de transporte urbano, que aumenta la problemática ambiental al sumarle grandes tiempos de circulación, trancones entre otros, que han desmejorado la calidad de vida de los bogotanos.

Es de este modo que se ha consolidado un medio de transporte alternativo, el uso de la bicicleta, como una forma eficiente de movilidad urbana. No obstante, la falta de infraestructura y seguridad se ha convertido en un problema para la masificación de este sistema, es así como durante la segunda administración del alcalde Enrique Peñalosa, se buscó priorizar la inversión en infraestructura urbana basada en la bicicleta, con la ampliación de las ciclovías y ciclorrutas.

Hecho que implicó construir una política pública entorno al fomento de la bicicleta como alternativa de movilidad, la cual implica incentivos laborales por su uso entre otros, los cuales están pensados para aumentar de 13% al 31% el uso de este medio transporte en la ciudad, lo cual mejorará las condiciones de vida de los ciudadanos y propenderá por un ambiente sano, pues se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y se cuida la vida y la salud por medio del ejercicio.

Analizar el fenómeno de la bicicleta en Colombia y contrastarlo con otros modelos internacionales, demuestran que es un medio de transporte que se encuentra en auge, a causa de la cultura del cuidado del medio ambiente y la necesidad de mejorar la vida de las

personas, es así como el Estado junto a los gobiernos locales han propendido por la generación de políticas públicas, tendientes a mejorar la movilidad de la ciudad, ejemplo de esto son los modelos de otras naciones como Países Bajos y Brasil, que evidencian un auge de este modelo de transporte en el cual se busca ingresar a la perspectiva de desarrollo sostenible, en la que el mundo se ha desenvuelto.

Referencias

Agudelo, Ó. A. (2018). Los calificativos del derecho en las formas de investigación jurídica. En Ó. A. Agudelo-Giraldo, J. E. León Molina, M. A. Prieto Salas, A. Alarcón-Peña y J. C. Jiménez-Triana. La pregunta por el método: derecho y metodología de la investigación (pp. 17-44). Bogotá: Universidad Católica de Colombia.

Amézquita, L. L., Durán Matiz, D. F., y Fajardo Morales, D. H. (2016). Matriz origen-destino y eficiencia en modos de transporte urbano: un análisis de la movilidad de Bogotá. *Semestre económico*, 19(39), 91-111.

Antolínez C. (2016). Emisiones de CO2 (toneladas métricas per cápita). Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/EN.ATM.CO2E.PC>

Baptiste B., (1994) "La investigación ambiental en la Universidad Javeriana". Pontificia Universidad Javeriana, *Bogotá. Colombia Ambiente y Desarrollo v.1 fasc.7* p.16

Borda, L. V. (2007). Estado de derecho y Estado social de derecho. *Rev. Derecho del Estado*, 20, 73. Recuperado de <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derest/article/view/705>

Cárdenas C. (2018). *Ecología como derecho*, Sevilla, Ed. Cercos

Cubides, Vivas y Sierra (2018). Exordio conclusivo: de la responsabilidad internacional y la protección ambiental. En: Cubides y Vivas (2018). *Responsabilidad Internacional y protección ambiental: en tiempos de paz, en medio del conflicto armado y en etapas de posconflicto*. Colombia: Universidad Católica de Colombia. pp. 311 – 316.

Datos Abiertos. (2018). Transporte Público en el municipio de Chía. Recuperado de <https://www.datos.gov.co/Transporte/Empresas-transporte-P-blico-Municipio-de-Chia/5kwc-edq3/data>

Franco, C. F., Méndez, G. A., y Espitia, J. (2015). Evaluación de escenarios de descongestión vehicular en Bogotá DC mediante dinámica de sistemas. *Ingeniería*, 20(2), 209-231. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-750X2015000200004

Fundación RACC. (s.f.) Criterios de movilidad en zonas urbanas: el primer paso hacia una movilidad racional”. p.43. Documento electrónico

Gehl J. (2014) La humanización del espacio urbano, Ed. Reverte, Barcelona

Gómez, A. G. (2013). La bicicleta como generadora de cambio cultural: caso Holanda. Aglala, 4(1), 46-58. Recuperado de <http://revistas.curn.edu.co/index.php/aglala/article/view/731>

Hernández A. (2010) Análisis De La Gestión Ambiental Desde La Perspectiva De La Gobernabilidad Ambiental En Los Parques Ecológicos Distritales De Humedal De La Ciudad De Bogotá D.C, Universidad Pontificia Javeriana, Bogotá

IDEAM. (2016). Inventario Nacional Y Departamental De Gases Efecto Invernadero - Colombia. Bogotá. Recuperado de <http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023634/INGEI.pdf>

Infante, M. A. (2011). Mercado soberano, Sociedad cautiva. La abdicación del Estado en la economía global. Universidad Católica de Colombia.

Ministerio de Infraestructura y del Medio Ambiente de los Países Bajos. (2009). La bicicleta en los Países Bajos. Documento institucional. Versión online: <http://istas.net/descargas/Labicicletaenpaiseshajos2009.pdf>

Movilidad Sostenible. (2017). Estudio Técnico uso de la bicicleta en Chía, Cundinamarca. Recuperado de http://concejochia.micolombiadigital.gov.co/sites/concejochia/content/files/000029/14_01_proyecto-de-acuerdo-no-01-de-2018--politica-publica-bicicleta.pdf

Montezuma, Ricardo y Jiménez, Alex. “Más que un metro para Bogotá: complementar la movilidad: diálogo ciudadano”. En *Ciudad y movilidad del Siglo XXI, retos e innovaciones*, 2009. p.112.

Poveda, L. y Prieto, M, (2016). Licenciamiento ambiental en Colombia y su debate frente a la compensación ambiental (Trabajo de pregrado). Universidad Católica de Colombia, Facultad de Derecho, Bogotá, Colombia.

Quintero, J. R., y González, L. E. (2015). El transporte sostenible y su papel en el desarrollo del medio ambiente urbano. *Ingeniería y Región*, 14, 87-97.

Rodríguez, J. D. R. (2020). La bicicleta: eje transformador de la movilidad bogotana en tiempos de pandemia. *Boletín Semillas Ambientales*, 14(1), 118-129.

Segura-Contreras, J. F., y Franco, J. F. (2016). Exposición de peatones a la contaminación del aire en vías con alto tráfico vehicular. *Revista de Salud Pública*, 18, 179-187.

Taborda, A. M. (2016). Foto-comparendos: un análisis de su constitucionalidad, legalidad y legitimidad en el derecho colombiano. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá, Colombia

Tovani, F. (2014). La protección del ambiente como límite al derecho de propiedad en Italia. *Novum Jus: Revista Especializada en Sociología Jurídica y Política*, 8(1), 61-76

Van Laake, T., y Pardo, C. (2018). Ciclo-inclusión: Lecciones de los Países Bajos para Colombia. Bogotá: Despacio.org. Recuperado de www.despacio.org/hacemos

Vargas Beltrán, D. M. (2018). Identificación de problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería. Programa de Ingeniería Industrial. Bogotá, Colombia