

BICI INFRAESTRUCTURA VIAL EN BOGOTÁ: UN ESTUDIO DE CASO CON COLECTIVOS Y CICLISTAS URBANOS

Juan G. Cañón Torres

Eje temático No. 4: Territorio y políticas públicas: planificación, gestión y ordenamiento territorial

Resumen:

Bogotá es considerada la capital ciclista de Latinoamérica, debido a que cuenta con un conjunto de políticas públicas centradas en el uso de la bicicleta e impulsadas desde la participación y organización ciudadana, que se evidencian en que el 7 y el 13% de los viajes diarios son realizados en bicicleta (aproximadamente 880.367 viajes), soportados en una red de 677 kilómetros de bici infraestructura vial (Ciclorrutas, Ciclobandas y Cicloadaptadas) para los años 2019/20, logrando superar a ciudades como Santiago de Chile (368), Fortaleza (365) y Ciudad de México (234) (BID 2015, Copenhagenize 2019, Secretaría Distrital de Movilidad 2019, 2020). Por ello, en el marco de la investigación para obtener el título de Maestría en Estudios Urbanos con mención en Políticas y Planificación del Territorio, se buscó determinar los elementos de la infraestructura vial que promocionan su uso, desde una mirada de los colectivos y ciclistas urbanos de Bogotá; resaltando las dificultades en el diseño y obsolescencia en la planificación de bici infraestructura vial actual, de tipo *Top Down* y la insostenibilidad del sistema actual de transporte, centrado en los vehículos motorizados.

En este sentido, la planificación territorial de este tipo de infraestructura se centra en que los tomadores de decisiones, sin conocer a profundidad las condiciones y características de los desplazamientos en bicicleta, diseñan de manera separada, atemporal y bajo intereses económicos, bici infraestructura vial condicionadas a las dinámicas de los vehículos motorizados, convirtiendo a los ciclistas a ciudadanos de segunda categoría (Montezuma 2009). Es decir, no involucran las características de la bicicleta, ni la participación y tipología de los y las ciclistas urbanas; lo que detona procesos que no favorecen la promoción y consolidación del ciclismo urbano y de la bicicleta como medio de transporte masivo, ya que la confina a desplazamientos fragmentados y conflictivos en pequeños carriles sobre los andenes de la ciudad.

La investigación se sistematizó en cinco partes, las dos primeras desarrollan la hipótesis y la pregunta de investigación, por medio de la conceptualización del marco teórico centrado en la relación Movilidad Urbana Sustentable y Activa, Comunidad e Infraestructura vial. Mientras que la tercera, se concentra en el diseño de métodos de corte cualitativo y espacial (Entrevistas, observaciones participantes, encuestas online y construcción de cartografía social a partir de Strava), bajo un estudio de caso con diseño etnográfico aplicado durante el primer semestre del 2022. La cuarta parte, articuló lo anterior con el trabajo de colectivos de ciclistas urbanos -principalmente

Bici+O, Bikenedy y Fontirueda-, y seis ciclorrutas y ciclobandas,¹ ubicadas en su mayoría al suroccidente de la ciudad.

Por último, la importancia de integrar como elementos de diseño, la percepción de los colectivos y ciclistas urbanos, como referente de participación de tipo *Bottom Up*. Debido a que son quienes conocen las características y problemáticas de los desplazamientos en bicicleta por la ciudad, convirtiéndose en “*street-level experts*” (Wagenaar 2007, 26 en Puga 2014, 7). Estableciendo la necesidad de redistribuir el diseño, planificación, construcción, adaptación y ampliación del espacio público; incluyendo ciclorrutas con segregación dura, interconectadas a nivel de calzada, con tres metros de ancho, uni o bidireccional a la derecha y/o izquierda, para promocionar el uso masivo, seguro, accesible y democrático de la bicicleta, como eje de sistemas de transporte basados en la eficiencia energética y la sustentabilidad socioambiental. Es decir, de tomar la bicicleta como herramienta contra el cambio climático, objeto de bienestar y generadora de identidad, organización y participación, que activa los procesos de construcción de políticas públicas de movilidad con enfoque territorial y de planificación y administración de ciudades más inclusivas (Matamoros 2013).

Palabras clave

Infraestructura Vial, Comunidad, Bicicleta y Planificación Bottom Up.

Referencias bibliográficas

Acosta, Raúl. 2015. “Activismo práctico como reapropiación del conocimiento público”. En *Comunicar ciencia en México: discursos y espacios sociales*, de Susana Herrera Lima arlos Enrique Orozco Martínez y Eduardo Quijano Tenreiro, Capítulo 3. San Pedro Tlaquepaque, Mexico: ITESO Editores.

Agencia Bloomberg. 2021. “Pasar del carro a la bicicleta reduce emisiones de transporte en un 67 %”. *EL Espectador*, 4 de Abril. Acceso el 17 de febrero 2022.
<https://www.elespectador.com/economia/pasar-del-carro-a-la-bicicleta-reduce-emisiones-de-transporte-en-un-67--article/>.

Banco Interamericano de Desarrollo - BID. 2015. *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Sin información: Banco Interamericano de Desarrollo.

———, Universidad de los Andes y Hill Consulting – Colombia. 2017. *Cómo promover el buen uso de la bicicleta. Exposición del ciclista en ámbito urbano*. Bogotá.

Bolay, Jean Claude. 2012. “What sustainable development for the cities of the South? Urban issues for a third millennium”. *International Journal of Urban Sustainable Development* 4: 76-93.

Borja, Jordi, y Zaida Muxi. 2001. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

Cabezas, Dani. 2016. *La revolución silenciosa. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI*. Barcelona: UOC.

Cadena, Iñiguez Pedro, Roberto Rendón-Medel, Jorge Aguilar-Ávila, Eileen Salinas-Cruz, Francisca del Rosario de la Cruz-Morales y Dora Ma. Sangerman-Jarquín. 2017. “Métodos cuantitativos, métodos

¹ Avenida Calle 13, Avenida de las Américas, Alameda Porvenir, Kennedy Central carrera 78K, Avenida Carrera 68 y Avenida Carrera 50.

- cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales”. *Mexicana de Ciencias Agrícolas vol.8 no.7*: 1603-1617.
- Comisión Brundtland. 1987. *Informe Brundtland*. Nueva York: ONU.
- Copenhagense. 2019. “Las Ciudades más Amigables con las Bicicletas de 2019”. *copenhagenizeindex.eu*. Acceso el 20 de junio de 2021. <https://copenhagenizeindex.eu/cities/bogota>.
- Córdova, Marcelo. 2017. “La reinención de Strava.” *La Tercera*.
- Gómez, Juan. 2016. “Breve historia del ciclismo urbano mundial y su repercusión en Bogotá”. *Revista Nova et Vetera Vol. 2 - N° 17. Universidad del Rosario*.
- Janoschka, Michael. 2011. “Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana”. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM Núm. 76*: 118-132.
- Jaramillo, Andrea. 2020. “Bogotá Is Building its Future Around Bikes”. *Bloomberg-CityLab*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-08-10/to-tame-traffic-bogota-bets-big-on-bike-lanes>.
- Lizárraga, Carmen. 2006. “Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI”. *Economía, Sociedad y Territorio Vol. 6 No. 22*: 283-321.
- Martínez, Piedad C. 2006. “El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica”. *Pensamiento & Gestión 2006*, n° 20: 165-193.
- Marxen, Eva. 2009. “La etnografía desde el arte. Definiciones, bases teóricas y nuevos escenarios”. *Alteridades, Vol. 19, N° 37*: 7-22.
- Matamoros, Gonzalo. 2013. “Modelo de implementación Bottom-up”. En *Manual de Análisis y Diseño de Políticas Públicas*, de Gonzalo Matamoros, 313 - 320. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Montezuma, Ricardo. 2009. “El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina”. *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina*: 293-300.
- Nolla Cao, Nidia. 1997. “Etnografía: una alternativa más en la investigación pedagógica”. *Educación Médica Superior*: 107-115.
- Organización de las Naciones Unidas - ONU, Habitat. 2022. ¿Qué es la huella espacial del transporte? Acceso el 27 de abril de 2022. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/que-es-la-huella-espacial-del-transporte>
- Páramo, Pablo. 2008. *Investigación en ciencias sociales. Técnicas de recolección de información*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- . 2013. *Investigación en Ciencias Sociales: Estrategias de Investigación*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Pardo, Carlos, y Patricia Calderón. 2014. *Integración de transporte no motorizado y DOTS*. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá.
- Pizarro, Andrés. 2013. *Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual*. CEPAL.
- Puentes, Ana. 2021. “Lo que explica el ‘boom’ de la bici en Bogotá en los últimos 20 años”. *El Tiempo*, 5 de junio. Acceso el 12 de febrero 2022. <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-la-gente-si-se-esta-pasando-del-carro-a-la-bicicleta-593914>.
- Puga, Cevallos Elisa S. 2014. *Self-organization and urban cycling in Quito: the role and influence of civil society in*. Tesis de Maestría, Rotterdam: MSc Programme in Urban Management and Development.
- Revista Portafolio. 2020. *Con más bicis, más personas se moverán en bici*. 24 de Septiembre. Acceso el 2 de febrero de 2022 <https://www.portafolio.co/mas-contenido/la-bicicleta-en-bogota-en-epoca-de-coronavirus-y-semana-de-la-bicicleta-2020-544933>.
- Reyes, Guarnizo Andrea Bibiana. 2014. “De los imaginarios colectivos a la apropiación del territorio”. *Bitácora Urbano Territorial 24 (1)*: 10-17.
- Rinaldi, Fernando Javier. 2018. “El Biciactivismo en ciudades emergentes. El caso del Biciespacio en Posadas”. *Revista Transporte y Territorio 19*: 17-34.
- Ríos, Ramiro Alberto, Claudia Hernández, y Iván De la Lanza. 2020. *BID:La bicicleta nos puede llevar hacia un futuro más sostenible e inclusivo tras la pandemia*. 3 de junio. Acceso el 11 de enero de 2022. <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/la-bicicleta-nos-puede-llevar-hacia-un-futuro-mas-sostenible-e-inclusivo-tras-la-pandemia/>.

- Tapia, Maricarmen. 2018. "La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana". *Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universitat de Barcelona* Vol. 23 - No. 1.250. <https://doi.org/10.1344/b3w.0.2018.26501>: 1-35.
- Torres, Alfonso. 2013. *El retorno a la comunidad: Problemas, debates y desafíos de vivir juntos*. Bogotá: Editorial Buho.
- Torres, Camilo. 2015. "Usos cotidianos y populares de la Bicicleta en Bogotá". *Escuela de Arquitectura de la Universida de Costa Rica* Vol. 1 - No. 7: 71 - 84.
- Torres, Carlos Alberto. 2019. "Movilidad, espacio público y diseño participativo". *Bitácora* Vol. 29, Nº 3: 7 - 8.