

EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ: ¿QUÉ DEBEN HACER LA EMPRESAS Y EL GOBIERNO COLOMBIANO PARA INCENTIVAR SU UTILIZACIÓN?



PRESENTADO POR:

SANDY JULIETH CAMACHO MATA

ASESOR:

JACKSON PAUL PEREIRA SILVA

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

ESPECIALIZACION ALTA GERENCIA

BOGOTA, AGOSTO 2016

Tabla de contenido

Resumen	3
Delimitación del problema	3
Antecedentes	4
Justificación.....	6
Objetivos	8
Objetivo General	8
Objetivos específicos.....	8
Marco Teórico	8
Desarrollo temático	12
La bicicleta como medio alternativo de transporte en Bogotá	12
Dificultades para mejorar el número de usuarios de la bicicleta.....	14
Relación de la ciudad con el espacio público.....	15
Espacio público y congestión vehicular en la ciudad de Bogotá.....	17
Iniciativas en la ciudad de Bogotá para fomentar el uso de la bicicleta.....	18
Medidas para aumentar el número de usuarios de bicicletas	21
Conclusiones	24
Referencias Bibliográficas	25

EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD BOGOTÁ: ¿QUÉ DEBEN HACER LAS EMPRESAS Y EL GOBIERNO COLOMBIANO PARA INCENTIVAR SU UTILIZACIÓN?

RESUMEN

En el presente artículo se analizan las medidas e iniciativas que se deben implementar en la ciudad de Bogotá, por parte del sector empresarial y del gobierno, para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, teniendo en cuenta la importancia de este elemento para reducir la congestión vial, apoyar el desarrollo sostenible de la ciudad, mejorar la salud y el bienestar de los ciudadanos, y reduciendo los impactos negativos que son causados para el medio ambiente.

Para ello, se analizan las problemáticas y dificultades particulares que existen en la ciudad para transportarse en bicicleta, y se examinan las principales iniciativas que se han desarrollado para favorecer el uso de este medio de transporte, como la construcción de las ciclorutas. Se parte de la noción que el uso de la bicicleta ayuda a mejorar el uso y el aprovechamiento del espacio público, y apoya considerablemente el mejoramiento de las condiciones de movilidad. Principalmente, se concluye que a pesar que el número de viajes en bicicleta aumenta continuamente en la ciudad, esto no se debe a buenas acciones administrativas para mejorar la infraestructura vial y la seguridad, sino a la necesidad de las personas que deben movilizarse en una ciudad que presenta una enorme congestión y tráfico, por lo cual se recomienda establecer acciones oportunas y efectivas para mejorar la experiencia de transportarse en bicicleta en Bogotá.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Teniendo en cuenta la difícil situación que enfrenta el mundo a nivel ambiental, debido a las diferentes amenazas producto de la industrialización y las actividades productivas que atentan contra la sostenibilidad del medio ambiente y la disponibilidad de los recursos

naturales, resulta fundamental buscar alternativas de transporte en los entornos urbanos, en donde la contaminación afecta considerablemente la calidad de vida y el bienestar de los habitantes (Ramos, 2000). Dentro de dichos medios de transporte alternativo, la bicicleta ha demostrado ser una de las mejores opciones para apoyar la construcción de un ambiente sano y amigable, que aporte al desarrollo sostenible y que mejore el uso y apreciación del espacio público por parte de los ciudadanos.

El uso de la bicicleta tiene una serie de ventajas y desventajas, que en cada caso dependen de la acción coordinada del sector empresarial, del Estado, de sus instituciones y de la sociedad en general, para establecer y aceptar las medidas que sean necesarias para incentivar el uso de la bicicleta, para garantizar la seguridad de las personas que decidan optar por este medio de transporte, y para realizar las modificaciones pertinentes en la estructura vial de las ciudades. Sólo así es posible darle la prelación a los ciclistas en los casos que sea posible, favoreciendo así el hecho que cada vez más personas opten por la bicicleta, eliminando de manera consistente las desventajas de su uso, y potenciando significativamente sus ventajas.

Por tanto, teniendo en cuenta la cantidad de usuarios de bicicleta que existen en la ciudad, y los intentos que se han desarrollado a nivel de la infraestructura física vial para promover su uso, la pregunta que orienta el desarrollo de la investigación es:

¿Cuáles son las medidas, políticas e iniciativas que deben realizar e implementar las empresas y el gobierno colombiano para incentivar el uso de la bicicleta, reconociendo su apoyo efectivo para el desarrollo social, la sostenibilidad ambiental, el uso adecuado del espacio público y el bienestar ciudadano?

Antecedentes

En el estudio desarrollado por Reinoso (2010), se plantea que el uso de la bicicleta como medio de transporte en entornos urbanos no sólo es importante para minimizar los efectos de las emisiones nocivas y los cambios en el calentamiento global, sino que además tiene diferentes ventajas para la construcción de una sociedad más desarrollada. Sin embargo, es preciso considerar que además de las incuestionables ventajas que se generan, el uso de la

bicicleta también presenta una serie de dificultades, como los problemas para llevar pasajeros, las grandes probabilidades de que se presenten accidentes, la vulnerabilidad al clima y al estado de las vías.

Según las palabras de Bianchi (2008), el uso de la bicicleta aporta beneficios en dos niveles distintos además del ambiental: en primer lugar, en el plano económico, este medio de transporte tiene un costo mucho menor que un automóvil, ocupa un menor espacio en las vías y exige costos en la infraestructura vial menores a los que implican las calles y carreteras transitadas por vehículos motorizados. En segundo lugar, los beneficios se reflejan en el plano recreativo, pues la bicicleta proporciona diversión y esparcimiento, y brinda un sistema alternativo de movilidad que es bueno para la salud.

En la investigación desarrollada por Silvente (2013), se afirma que quien transita la ciudad en bicicleta también tiene un mayor grado de exposición a la violencia y a los robos. Otros autores como Pachón (1992), señalan que la principal desventaja de usar bicicleta es que comúnmente no tiene ninguna prelación en el tráfico vehicular, por lo cual hay mucha exposición a diferentes riesgos y peligros.

Por su parte, Barter y Raad (2000) afirman que los países que han logrado que el uso de la bicicleta sea importante para mejorar la movilidad y la protección ambiental – dentro de los cuales se destacan Holanda, Dinamarca, Alemania y Suiza, entre otros -, han tenido que desarrollar un conjunto de planes y políticas para beneficiar el transporte en bicicleta, y para incentivar a las personas a emplearlas como medios de transporte. El diseño e implementación adecuada de este tipo de políticas, han permitido incrementar el porcentaje de viajes en bicicleta, siempre cuidando del bienestar, comodidad y seguridad de la persona que la utiliza.

Finalmente, en la investigación desarrollada por Suero (2010) se propone un modelo conceptual para el transporte en bicicleta en la ciudad de Bogotá, el cual consta de cinco elementos, que son: Gestión Política, Organizacional para el Transporte en Bicicleta, Creación y puesta en marcha de la Estructura Organizacional para el Transporte en Bicicleta, Creación y puesta en marcha de una organización privada de usuarios y

partidarios de la bicicleta y Gestión de beneficios para el sistema. En particular, este modelo parte de la necesidad de proponer una organización y unas estrategias de acción para el transporte no motorizado, de lo cual carece actualmente la administración distrital.

En general, las investigaciones consultadas reconocen que si no existe gestión política no es posible realizar proyectos para apoyar el transporte en bicicleta. Dicha gestión debe estar enfocada en la planeación y en el diseño, en el acceso, la localización y las garantías de seguridad, además de la promoción, capacitación y formación ciudadana. Por tanto, resulta vital incluir como factor determinante la participación de todas las personas y sectores sociales en los procesos de sensibilización frente a los daños ambientales producidos por el uso de automotores, y del reconocimiento de las ventajas y beneficios que se pueden generar para las ciudades a partir del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Justificación

Ante la situación de caos que se vive en Bogotá a nivel de movilidad, debido a la cogestión y al tráfico que se presenta en la gran mayoría de las principales calles de la ciudad, y ante los intentos fallidos que ha tenido la administración para disminuir la congestión, tratando de disminuir la cantidad de automóviles que transitan en las horas pico, es importante pensar en nuevas estrategias y alternativas que mejoren significativamente los problemas en la movilidad y el bienestar de los ciudadanos (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009).

Según Reinoso (2010), una de estas alternativas es la bicicleta, que en los países en donde se han logrado coordinar e implementar políticas y medidas para incentivar su uso, ha demostrado ser un excelente medio de transporte, que no sólo descongestiona las vías, sino que también aporta en el desarrollo sostenible el medio ambiente, que libera de estrés a los ciudadanos, y que ayuda a mejorar la recreación y el estado de salud de las personas.

En la ciudad de Bogotá se han construido las denominadas ciclorutas, que se definen como carriles exclusivos para las bicicletas, con una extensión total de 440 km, interconectadas por una red que atraviesa una gran parte de la ciudad (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009). No obstante, las ciclorutas deben estar acompañadas de una serie de estrategias políticas que incentiven el uso de la bicicleta, pues su sola construcción no garantiza el

aumento de los usuarios. Estas estrategias, explica Reinoso (2010), deben estar precisamente dirigidas a mejorar la gestión del tráfico, a implementar medidas que garanticen la seguridad en las intersecciones, a incrementar la disponibilidad de estacionamientos, y a promover una vigilancia constante para evitar robos y accidentes.

Por tanto, teniendo en cuenta este contexto, es importante examinar y describir las medidas que se deben tomar en el entorno empresarial y por parte de las instituciones del Estado para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Los resultados de un estudio de este tipo permiten recomendar una serie de hechos en los cuales se debe enfocar la administración local para mejorar y garantizar la seguridad de los usuarios, ayudando de esta manera a favorecer el desarrollo de la capital del país, contando así con nuevas y mejores alternativas de movilidad.

Cabe tener en cuenta en Bogotá no se han realizado estudios completos e integrales que permitan conocer el uso real de la bicicleta como medio de transporte. Sin embargo, se conocen aproximaciones a partir de los 87.000 usuarios que usan la cicloruta de manera permanente, lo cual es una elevada cifra frente a otras ciudades importantes en la región (Suero, 2010). Esta cifra demuestra la necesidad de establecer medidas a nivel distrital que mejoren la experiencia de montar en bicicleta en la ciudad, las cuales deben ser pensadas y analizadas por medio del desarrollo de estudios de este tipo.

Finalmente, a nivel investigativo y académico, el presente artículo permite reconocer el papel que desempeña la bicicleta en las políticas actuales de movilidad en la ciudad, analizando los esfuerzos que se han realizado a nivel distrital para incrementar el número de usuarios que prefieren usar la bicicleta, y para reconocer la importancia de este medio de transporte como un aporte considerable al uso del espacio público y a la conformación de una sociedad más sana y amigable a nivel ambiental.

OBJETIVOS

Objetivo General

Analizar las medidas, políticas e iniciativas que se deben emprender en la ciudad de Bogotá para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Objetivos específicos

- Analizar la importancia de la bicicleta como un medio alternativo de transporte que promueve una mejor relación del ciudadano con el espacio público.
- Identificar los esfuerzos que se han desarrollado a nivel distrital para aumentar el número de usuarios de bicicleta.
- Proponer recomendaciones para mejorar la experiencia de los usuarios de bicicleta, garantizando su seguridad, acceso y comodidad.

MARCO TEORICO

La bicicleta y el uso del espacio público

Siguiendo el análisis planteado por Kliksberg (2002), sin el diseño e implementación de estrategias eficientes que ayuden a promover el desarrollo social, no puede haber un crecimiento económico satisfactorio. Una buena gestión social debe incluir un conjunto de prácticas administrativas, políticas y participativas, que determinen los caminos que se pueden articular a la hora de obtener los resultados esperados en el desarrollo de cualquier tipo de sociedad.

Sin embargo, a pesar de su importancia, autores como Mokate y Saavedra (2006), afirman que muchas veces los gobiernos no ponen la atención necesaria en los procesos de gestión

y planificación social, lo cual genera enormes atrasos en el desarrollo, y una gran cantidad de situaciones negativas que limitan considerablemente el bienestar de la población.

Una de las principales áreas de acción de la gerencia social se relaciona con el desarrollo, mejoramiento y recuperación del espacio público, entendido como el lugar en donde se establece, preserva, promueve y organiza la comunicación entre personas diferentes. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2014), el espacio público es un lugar de relación e identificación, de intercambio social, manifestación política y expresión comunitaria, cuyo desarrollo efectivo, depende de la integración y la participación armónica de las personas, que sólo es posible si existe una gestión social adecuada, que se preocupe por mantener el orden, el dominio público, la sana convivencia y el uso colectivo del espacio.

Según las palabras de Suero (2012), la ciudad de Bogotá se ha visto afectada constantemente por la utilización inadecuada del espacio público, por parte de parqueaderos improvisados e ilegales ubicados en lugares en donde no deben haber coches estacionados, de paraderos no aprobados, y de conductores que utilizan los andenes para dejar allí su vehículo, lo cual crea más tráfico y congestión vial, y afecta el uso que pueden hacer los ciudadanos del espacio.

Ante las problemáticas que existen en torno al espacio público de la ciudad de Bogotá, es importante tomar en consideración las palabras de Pinto y Endara (2014):

Existen innumerables razones para incentivar el transporte en bicicleta. Prácticamente no contamina, reduce el consumo de recursos fósiles no renovables y contribuye a la actividad física, la salud y el bienestar de quien la usa. Además, el uso de la bicicleta representa una alternativa económica y ágil de transporte que rápidamente se ha posicionado como un símbolo del urbanismo renovado. Al mismo tiempo que es un medio de transporte limpio, innovador y moderno, contagia el entusiasmo por construir ciudades pacíficas, amables y justas. En resumen, ningún otro medio puede transformar tan positivamente una ciudad en lo ecológico y en lo social como la bicicleta (p. 5).

Según Suero (2010), el espacio público define las posibilidades de desarrollo de la ciudad, en la medida en que indica la calidad de vida de las personas y de la ciudadanía de sus habitantes. Por lo tanto, teniendo en cuenta que el espacio público se relaciona con el bienestar y satisfacción de las personas, la administración local debe considerar la importancia de mejorar la movilidad a través de los espacios que componen a la ciudad, por medio de la inclusión de estrategias alternativas que ayuden a disminuir el caos vehicular y a reducir las conductas inapropiadas por medio de las cuales se efectúa un uso inadecuado del espacio público.

De acuerdo con la argumentación planteada por Ramos (2000), el tema de la creación y diseño de políticas que permitan mejorar el número de usuarios de la bicicleta, como medio de recuperación del espacio público, se debe relacionar con tres procesos específicos, que son:

- Un proceso cultural, por medio del cual se difunden y se fortalecen los valores relacionados a la convivencia ciudadana.
- Un proceso social de movilización ciudadana, por medio del cual se establecen los mecanismos necesarios para el desarrollo positivo del espacio público.
- Un proceso político, por medio del cual se formalizan los procesos y mecanismos que permitirán hacer efectivas las iniciativas (Ramos, 2000, p. 13).

Por tanto, como se puede apreciar, incentivar el uso de la bicicleta como medio para rescatar y mejorar el uso del espacio público depende de la articulación de diferentes tipos de iniciativas, enfocadas a los esfuerzos del sector empresarial, del Estado y de la sociedad, a través de procesos políticos, administrativos y económicos por medio de los cuales se realicen las modificaciones necesarias, se garantice la seguridad y se mejoren significativamente las oportunidades de movilización que poseen las personas que usan la bicicleta.

Planificación y sostenibilidad urbana

La planeación urbana va ligada al concepto de desarrollo, el cual se interpreta, desde la perspectiva de Betsill (2004), como la armonía que existe en una región determinada, entre el bienestar de la población, la utilización de los recursos, su condición económica, la protección ambiental y el adecuado aprovechamiento y potenciación de sus actividades productivas.

El desarrollo se aplica y se genera a través de diferentes enfoques, los cuales pueden partir de un enriquecimiento en torno a las habilidades y a los conocimientos de la población, a la optimización de las técnicas para utilizar y administrar los recursos, al diseño de políticas que generen una mejor movilidad y uso del espacio público, y al establecimiento de proyectos que promuevan una conciencia sobre el cuidado ambiental y su importancia para el bienestar de la población (Lebel, et. al, 2006).

De acuerdo con Bianchi (2008), la sostenibilidad urbana debe partir de las capacidades humanas para potenciar, administrar, producir y comercializar los recursos con los cuales se cuenta, mejorar el bienestar y calidad de vida de los ciudadanos, y posibilitar escenarios de diálogo, participación y socialización. Para determinar la sostenibilidad urbana, más importante que fijarse en la cantidad de recursos con los cuales cuenta, es fundamental analizar la fuerza de trabajo y la capacidad humana aplicada al uso adecuado de los espacios comunes.

La planificación residencial y urbana en el país se encuentra asociada a los tipos de ciudades que se quieren proyectar en Colombia Independientemente del plan dispuesto por cada alcaldía para favorecer una construcción de viviendas que ayuden a superar el déficit, se puede evidenciar que en el país hay una nueva visión de las ciudades, las cuales deben reformarse continuamente para enfrentar los retos generados a raíz del crecimiento de la población en la ciudad y de la vida urbana (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009).

Uno de los rasgos más relevantes para mejorar y garantizar la sostenibilidad de las ciudades, es el diseño exitoso de políticas de transporte que ayuden a reducir el uso de los automóviles, por medio de procesos de reorganización que reduzcan las distancias que existen entre los lugares claves a los cuales se dirigen cotidianamente los ciudadanos, como el hogar, el trabajo y el comercio (Girardet, 2000).

Por su parte, Rogers (2000), plantea que teniendo en cuenta las dificultades que presentan a nivel general las ciudades, el transporte se ha convertido en un pilar fundamental de la sostenibilidad. La movilidad, por tanto, es clave para lograr un equilibrio económico, social y ambiental, reduciendo la congestión urbana y mejorando el uso y aprovechamiento que puedan hacer los ciudadanos por el espacio público.

Teniendo en cuenta los conceptos que han sido analizado en torno a las ventajas del uso de la bicicleta, al espacio público y a la planificación y sostenibilidad urbana, a continuación se presenta el desarrollo del artículo, en donde se analizará el tema de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá, examinando a la vez las problemáticas que limitan el hecho que más usuarios hagan uso de este medio para transportarse. Por otro lado, se analiza la relación entre el espacio público y el desarrollo urbano, señalando las dificultades que se generan para el uso y aprovechamiento adecuado del espacio, gracias al tráfico y a la congestión vial. Finalmente, se explican las iniciativas que se han generado en la ciudad para promover el uso de la bicicleta, y se describen las medidas que se deben adoptar para incrementar el número de usuarios.

DESARROLLO TEMATICO

La bicicleta como medio alternativo de transporte en Bogotá

Como se ha anotado anteriormente, las ciclorutas componen una de las principales estrategias que se han establecido en la ciudad de Bogotá para mejorar la seguridad vial de las personas que se transportan en bicicleta y para generar una mayor cantidad de usuarios. Según el Acuerdo 79 de 2003, por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C.:

Las ciclorutas constituyen un corredor vial, alternativo a la calzada, en forma adyacente al andén, en los separadores viales o en las alamedas, destinado al tránsito exclusivo de ciclistas, que permiten a las personas que deseen desplazarse de un lugar a otro en bicicleta, patines o similares, hacerlo en forma segura. Contribuyen a la preservación del ambiente y permiten un desarrollo armónico y organizado de los diferentes sistemas de transporte en el Distrito Capital de Bogotá (Conejo de Bogotá, Acuerdo 79 de 2003, Artículo No. 100)

Sin embargo, antes de la ciclorutas, desde la década de los 90 ya existía en Bogotá una infraestructura dedicada específicamente para peatones y ciclistas llamada ciclovía, destinada únicamente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones, habilitada los días domingos y festivos, en unos espacios determinados de tiempo en donde se sustraen kilómetros de vías para vehículos de motor . Si bien las ciclovías funcionan Bogotá desde el año de 1974, sólo hasta 1995 fueron reglamentadas, en un proceso en el cual la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte asumió su administración, utilizando además los espacios de la ciclovía para el desarrollo de diferentes actividades recreativas, físicas y deportivas (Vasconcellos, 2010).

De acuerdo con las palabras de Suero (2012), las ciclovías y las ciclorutas son estrategias que se han diseñado en Bogotá para ayudar a reducir los problemas de movilidad, para favorecer la recreación, la salud y el deporte, y para brindar nuevos espacios de socialización y uso adecuado del espacio público. Según Ballesteros (2014):

La construcción de ciclorutas se puede considerar como un proyecto urbano que ha hecho parte de la transformación urbanística de la ciudad. Éstas tienen un carácter complejo pues hacen parte fundamental tanto del sistema de movilidad como del de espacio público, además conllevan un tipo de señalización específica, de equipamiento de soporte tales como “pompeyanos (andenes elevados al nivel de la ciclorruta para obligar a los conductores de automóviles a bajar la velocidad para

cruzar), ciclo-puentes, rampas y andenes abordadores e intersecciones, cicloparqueaderos y demás (p, 27).

Por tanto, como se puede apreciar, Bogotá sí cuenta con una infraestructura vial para la movilidad de las bicicletas. Sin embargo, el desarrollo de dicha infraestructura debe estar acompañado de estrategias e iniciativas que mejoren la experiencia de los usuarios, apoyando su seguridad, previniendo accidentes y facilitando el acceso desde los barrios a las ciclorutas (Velandia, 2008). Todos estos son aspectos vitales que se deben considerar a nivel empresarial y político, para incentivar el uso de este medio de transporte, y para evitar las dificultades que se analizan a continuación.

Dificultades para mejorar el número de usuarios de la bicicleta

A pesar de los beneficios que existen para los usuarios que se transportan en bicicleta, también existen una serie de dificultades que deben enfrentar, siendo una de las primeras la inseguridad que existe en toda la ciudad. Según el diario El Tiempo (2016), en el año 2015 hubo 1042 robos de bicicleta reportados, es decir tres robos diarios. Sin duda alguna, el riesgo de hurto hace que los ciudadanos no vean en la bicicleta una buena alternativa de transporte.

Otra dificultad importante es la seguridad vial, pues según el mismo diario, hubo un aumento del 16 por ciento de muertes de ciclistas, pasando de 48 biciusuarios fallecidos en 2012, a 56 en el año 2014 (El Tiempo, 2016). Además, hay que señalar el deterioro, la falta de señalización en las vías, la desconexión en la infraestructura ciclística, la poca oferta de parqueaderos para las bicicletas en la ciudad y la falta de cultura ciudadana, problemáticas que han generado conflicto por el uso del espacio público entre peatones y ciclistas.

Sin embargo, a pesar de las dificultades que existen en Bogotá para movilizarse en bicicleta, hay incremento continuo del número de usuarios, cifra que ha duplicado en Bogotá durante la última década. Según El Espectador (2016), la ciudad pasó de hacer los 281.424 viajes diarios en bicicleta a 575.356, entre el 2005 y el 2015. Esto prueba que el

hecho que haya más usuarios de bicicleta no quiere decir que haya una mejor administración sobre el tema, ni que se hayan establecido medidas oportunas y eficientes para mejorar la seguridad, comodidad, acceso y bienestar de los ciclistas. Según Suero (2012), el hecho que haya cada vez más personas que se movilizan en bicicleta es reflejo del caos vehicular que existe, por lo cual la gente prefiere montar en bicicleta que hacer uso del transporte público o del carro.

Además de estos obstáculos particulares en la ciudad de Bogotá, existen dificultades a nivel general que es preciso considerar, como las limitaciones generadas por la geografía física, que dependen de la localización y morfología de cada territorio, y las barreras climáticas, como la lluvia, el frío y el viento. Sin embargo, explica Litman (2006), las principales barreras que existen en Bogotá son de tipo institucional, debido a la falta de voluntad política para mejorar la infraestructura, las normas y el presupuesto para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Relación de la ciudad con el espacio público

El manejo del espacio público es un tema fundamental en torno a la planeación territorial, pues es el espacio de la representación, en donde la sociedad se hace visible (Aramburu, 2011). En el espacio público se materializan las relaciones entre los habitantes, entre el poder y la ciudadanía, las cuales se expresan en la forma en que se conforman las calles, en la manera en que se presentan los lugares comunes, las plazas, los monumentos y en toda la infraestructura que posibilita la comunicación, la creación de redes ciudadanas que se establecen en un lugar específico. En este sentido, en un espacio físico, simbólico y político (Borja, 2000).

En Colombia, el reconocimiento del derecho al espacio público se establece, a nivel de la jurisprudencia constitucional, en dos categorías distintas, que son: el derecho al espacio público como potestad de supervigilancia y administración en cabeza del Estado; y el derecho al uso común o colectivo. Para esta segunda categoría, el titular son todos los ciudadanos, que deben tener el beneficio de disfrutar de los espacios públicos, siempre y cuando hagan buen uso de él, respetando los valores y actitudes que promueven una sana convivencia (Barter y Raad, 2000).

En el planteamiento general de la Constitución Política de 1991, Colombia se define como un estado social de derecho cuyo desarrollo reposa en el respeto por la integridad humana, por la solidaridad, la dignidad, y el interés público como medio para garantizar el bienestar y calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, las autoridades deben diseñar política públicas eficientes que aseguren el manejo adecuado del espacio público, que partan de análisis en torno a las problemáticas a las cuales se enfrentan los ciudadanos cotidianamente en los diferentes sitios y lugares que componen las ciudades, y que involucren su participación con el fin de desarrollar estrategias pertinentes que mejoren la convivencia y buen uso de esta clase de espacios.

Según lo explica el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (2013), es vital que el manejo del espacio público se entienda y aborde a partir de los conceptos de participación y deliberación. En primer lugar, la participación es la que hace posible que los diferentes intereses y opiniones que hay al interior de una zona determinada, ya sean de carácter público o privado, interactúen entre sí con la intención de generar estrategias que permitan afianzar y mejorar el desarrollo.

En segundo lugar, a partir de la deliberación se exploran y analizan las diferentes percepciones y pensamientos en torno a la planificación territorial, vinculando los distintos puntos de vista, analizándolos y explorándolos por separado, con el objetivo de desarrollar proyectos integrales y adecuados para satisfacer las necesidades de cada región. En ambos procesos, la función de la población es clave ya que es la que tiene un mayor conocimiento sobre las particularidades y necesidades de las regiones que habitan.

Teniendo en cuenta la importante relación que existe entre el manejo del espacio público y el desarrollo urbano, a continuación se analiza una de las principales problemáticas que existen en la ciudad de Bogotá frente al tema del espacio público, que es la congestión vial y el tráfico, lo cual podría ser solucionado en gran medida por el desarrollo de nuevas iniciativas que motiven un mayor número de usuarios que se transporten en bicicleta.

Espacio público y congestión vehicular en la ciudad de Bogotá

En medio de los procesos de densificación en las ciudades, la planeación territorial enfocada al tema del desarrollo urbano ha sido vital para aplicar un conjunto de iniciativas generadas con la intención de conformar y establecer entidades territoriales prósperas, a partir del conocimiento general sobre las ventajas y las limitaciones específicas, y del diseño de una serie de políticas que permitan mejorar las relaciones de los habitantes con los espacios comunes que frecuentan cotidianamente (Castells, 1995).

Una de las principales áreas de acción de la planeación territorial se relaciona con el desarrollo, mejoramiento y recuperación del espacio público, entendido como el lugar en donde se establece, preserva, promueve y organiza la comunicación entre las personas. Esta participación sólo es posible si existe una gerencia y unos procesos de planeación adecuados, que se preocupen por mantener el orden en el dominio público, la sana convivencia y el uso colectivo del espacio.

En este sentido, el manejo del espacio público es un tema fundamental en torno a la planeación territorial, pues es el espacio de la representación, en donde la sociedad se hace visible, en donde se materializan las relaciones entre los habitantes, entre el poder y la ciudadanía (Aramburu, 2011). Estas relaciones, particularmente, se expresan en la forma en que se conforman las calles, en la movilidad, y el desarrollo de la infraestructura que posibilita un mejor tránsito por la ciudad.

En la ciudad de Bogotá, explica Vasconcellos (2010), uno de los elementos que más dificultan la efectividad de las políticas de planificación territorial, así como el uso y manejo del espacio público, es la congestión urbana, debido al constante aumento del tráfico motorizado, que también es la principal fuente de contaminación atmosférica, impactos por ruido, accidentes y gastos de las administraciones para construir y mantener la infraestructura vial.

La congestión vehicular, explica Velandia (2008), fomenta la inseguridad, debilita la estructura ciudadana y genera unas bajos indicadores en el bienestar y en la calidad de vida de las personas. La enorme cantidad de vehículos que transitan por la ciudad ha generado

que en Bogotá se realice una ocupación del espacio público mucho mayor a lo normal, lo cual trae como consecuencia dificultades en la circulación y movilidad de los peatones.

De esta manera, la congestión vial implica una disminución alarmante de los espacios públicos utilizados para el encuentro, la cultura y la recreación. Ante esta situación, explica Suero (2012), es importante tener en cuenta que seis bicicletas ocupan el espacio callejero de un auto; y que 0 bicicletas ocupan el espacio reservado por un carro. Por tanto, el uso de la bicicleta genera una serie de ventajas importantes referentes a la mejor utilización del espacio, que deben ser aprovechadas mediante la aplicación efectiva de políticas e iniciativas para fomentar su uso.

Iniciativas en la ciudad de Bogotá para fomentar el uso de la bicicleta

La forma en que una ciudad se desarrolla es determinada por un conjunto de fuerzas e intereses individuales, que establecen una relación dinámica entre el Estado y las organizaciones privadas, de la cual dependen los programas y políticas establecidas para mejorar el mejoramiento de las condiciones de vida urbana (Alcántara, 2010). Por tanto, aspectos como la movilidad y el planteamiento de alternativas que mejoren el tráfico, el impacto ambiental y la utilización del espacio público siempre dependerán de la acción del Estado y de sus instituciones, por lo cual resulta fundamental analizar los programas que se han establecido, y proponer recomendaciones que ayuden a mejorar los planes de movilidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante analizar algunas de las principales iniciativas que se han establecido en la ciudad de Bogotá para promover el uso de la bicicleta, con el fin de evaluar su eficiencia y proponer, finalmente, recomendaciones para mejorar el desarrollo de este tipo de estrategias, teniendo en cuenta la realidad de la ciudad y las problemáticas de movilidad que enfrenta.

En primer lugar, cabe destacar la gestión de la Cámara de Comercio de Bogotá, que desde el 2008 ha tratado de promover la movilidad en bicicleta. Para ello, en los años 2008 y 2009 realizó la Semana de la Bicicleta en Bogotá, en donde se generaron distintos espacios que permitieron socializar experiencias internacionales, acercar a los funcionarios de la administración distrital al tema del uso de la bicicleta como medio para apoyar la

sostenibilidad ambiental; y realizar capacitaciones para mejorar la planeación y ejecución de proyectos de transporte no motorizado, generando así un conjunto de propuestas coherentes con las necesidades y particularidades de la ciudad.

Además, la Cámara de Comercio de Bogotá (2009) publicó un estudio sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá, en donde se presentan una serie de recomendaciones para incrementar el número de viajes y de usuarios. Principalmente, las propuestas se enfocan en tres ejes fundamentales, lo cuales se mencionan a continuación:

- **Institucionalidad Distrital:** La estrategia número uno para incentivar el uso de la bicicleta debe ser el compromiso de la Administración Distrital, que debe definir un plan de trabajo y esquema institucional desde el cual se elaboren las distintas estrategias que permitan incrementar el número de usuarios: “Las acciones necesarias para posicionar a la bicicleta como medio de movilidad cotidiano requieren una institucionalidad organizada, con capacidad técnica y una distribución clara y eficiente de las responsabilidades en torno al tema” (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009, p. 12).
- **Fortalecer grupos de activistas:** Se deben potenciar las capacidades de los grupos activistas que existen en Bogotá, los cuales deben actuar como defensores de los usuarios y como participantes activos en los procesos de toma de decisión, en todo lo relacionado con las iniciativas para mejorar la experiencia y la seguridad de las personas que transitan la ciudad con sus bicicletas
- **Potenciar la “Mesa de la Bicicleta”:** Este fue uno de los principales resultados que se generaron a partir de la Semana de la Bicicleta, definido como un grupo interinstitucional, que tiene la función de contribuir al desarrollo de iniciativas y estrategias para mejorar las condiciones de uso de la bicicleta en la ciudad, y para generar espacios de participación en donde se discutan y se solucionen las distintas problemáticas y dificultades que deben enfrentar los usuarios en la cotidianidad.

Por otro lado, a nivel normativo, se destaca el Proyecto de Acuerdo no. 081 de 2016" por medio del cual se implementan medidas para garantizar y promover el uso de la bicicleta en Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones". En este proyecto se aclara que:

Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte debe ir más allá de la retórica que acude a la conciencia ambientalista, ya que dicho discurso se agota rápidamente, si los biciusuarios encuentran demasiados obstáculos para hacer uso de este medio de transporte y si consideran que su uso no sobrepasa las comodidades o eficiencia de otros medios de movilización, como el transporte público y el propio automóvil (Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Proyecto de Acuerdo no. 081 de 2016)

Asimismo, en el proyecto se resalta que el incremento del número de viajes de personas en bicicleta por la ciudad, poco se debe a las acciones institucionales para aumentar su uso; y que el hecho de aumentar la cantidad de kilómetros de ciclorutas en la ciudad, no significa que los usuarios estén disfrutando realmente de este sistema vial. Por tanto, se propone que las medidas para incentivar el uso de la bicicleta partan por mejorar la experiencia de las personas y por garantizar su seguridad, como complemento necesario para el desarrollo de las políticas de movilidad en la ciudad.

Por otro lado, durante los últimos años, y en el marco del Plan de Desarrollo Distrital denominado "Bogotá Humana" se define la revitalización del centro urbano como un aspecto definitivo en la política pública del distrito para intervenir de manera efectiva zonas que por el tiempo y el mal uso han sido deterioradas en el centro de la ciudad, y para actualizar las infraestructuras de servicios públicos. El programa tiene el fin de mejorar aspectos fundamentales que inciden en la calidad de vida de la ciudadanía, como la movilidad y la seguridad, recuperar el significado del espacio público como un bien colectivo y patrimonial (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2012).

Para cumplir con este objetivo, en la ciudad se han desarrollado alianzas y mecanismos de cooperación con diversos gremios de la arquitectura, la ingeniería y la construcción, además del ministerio de Transporte y el Ministerio de Cultura, con la principal intención

definir y orientar estrategias que permitan reconstruir el espacio físico en la ciudad, que se ha visto deteriorada por varios aspectos relacionados con una deficiente administración y un mal uso por parte de la ciudadanía.

Por tanto, se puede decir aumentar el uso de las bicicletas en la ciudad depende del compromiso conjunto del sector empresarial, el gobierno y la ciudadanía. Es fundamental avanzar en el marco normativo que regule y oriente el uso de las bicicletas como medio de transporte, brindándole así mayores garantías a las personas que las utilizan, y favoreciendo la articulación de sus ventajas para la salud, el medio ambiente y el uso del espacio público, con los planes de desarrollo territorial y los planes de movilidad.

Medidas para aumentar el número de usuarios de bicicletas

Un componente básico para lograr una estrategia que apoye la movilidad sostenible en la ciudad, por medio de la bicicleta como medio de transporte, es promover su uso como medio cotidiano, especialmente para realizar trayectos cortos y viajes que se pueden integrar con el sistema de transporte público, ayudando a reducir la congestión y el tráfico vehicular, que es uno de los principales aspectos que atentan contra la sostenibilidad y el desarrollo urbano en Bogotá.

Como se ha visto, una de las estrategias centrales en la cual debe enfocarse el sector empresarial y el gobierno, es mejorar la seguridad vial de los ciclistas, ofreciéndoles así mayores garantías para que puedan desarrollar sus viajes sin ningún tipo de problema. En el Proyecto de Acuerdo no. 081 de 2016 se establece que:

Garantizar las condiciones de seguridad e iluminación de las ciclorutas, así como la entrega de chalecos, cintas reflectivas, cascos y luminarias para las bicicletas, en su medida es un complemento para la política de movilidad sostenible a la que la ciudad debe apostarle en aras de mejorar la calidad del aire de Bogotá. (Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Proyecto de Acuerdo no. 081 de 2016).

Por otro lado, siguiendo la argumentación planteada por () con el fin de generar una política adecuada que impacte favorablemente el uso de la bicicleta, se requiere de la participación de las instituciones relevantes en el tema, y del análisis de los aspectos técnicos que permitan una mejor implementación de infraestructura. (CCB, 2009, p.17)

Según la Cámara de Comercio de Bogotá (2009) incentivar el uso de la bicicleta en Bogotá depende de una institucionalidad organizada, mejorando la capacidad técnica para mejorar la infraestructura y atender a las necesidades de los biciusuarios, además de una distribución adecuada en las responsabilidades que existen sobre el tema.

Teniendo en cuenta las problemáticas y dificultades que se presentan en la ciudad de Bogotá, es importante tener en cuenta lo establecido en el Manual CROW, que define el diseño manual para mejorar el uso de bicicletas en las ciudades, y en el cual se presentan cinco principios básicos que deben guiar y orientar el diseño de estrategias para fomentar el uso de la bicicleta. Dichos principios son:

- Presentar la bicicleta como un medio de transporte atractivo, de tal forma que su inserción en la infraestructura vial sea interesante para los usuarios.
- Establecer rutas lo más directas posibles para el ciclista, reduciendo los desvíos, y mejorando así el tiempo que pueden invertir los usuarios en los trayectos.
- Mejorar continuamente la comodidad de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte, lo cual sólo es posible si minimizar la complejidad de la tarea de andar en bicicleta.
- Reducir la vulnerabilidad de los ciclistas, separándolos de los vehículos motorizados, mejorando la seguridad en las intersecciones, y garantizando un acompañamiento continuo por parte de las autoridades.
- Mejorar la infraestructura vial, con el fin que las personas puedan acceder a cualquier punto en su bicicleta. Esto también incluye mejorar la oferta y disponibilidad de los parqueaderos.

- Integrar a otros modos de transporte a la red.

Además de estas recomendaciones, es importante que las organización privadas tomen el control de la situación, implementando acciones que ayuden a acabar con la diferencia de la administración local, para mejorar la infraestructura y garantizar todas las condiciones que sean necesarias para el ciclista (Velandia, 2008). Por otro lado, el gobierno debe tener en cuenta que la mayoría de ciudadanos en Bogotá, por razones económicas, no se puede movilizar en automóvil, por lo cual debe haber una mejor distribución del presupuesto de acuerdo a las necesidades de la población, mejorando la seguridad, accesibilidad y experiencia del usuario de bicicleta.

Finalmente, una vez se den todas las condiciones necesarias a nivel administrativo, mejorando la infraestructura y garantizando la seguridad, el último paso depende de la población, que debe solidarizarse con los ciclistas, desarrollando campañas de educación vial, lo cual es fundamental para reducir significativamente los accidentes y evitando cualquier tipo de situaciones que puedan disminuir el número de usuarios de bicicleta en la ciudad.

CONCLUSIONES

En la ciudad de Bogotá se presentan una serie de problemáticas y dificultades particulares que limitan y reducen los beneficios y las ventajas que se pueden generar al utilizar la bicicleta como medio de transporte. Principalmente, dichas dificultades se refieren a la falta de seguridad vial, al peligro que deben enfrentar los biciusuarios de ser víctimas del robo, a la falta de conciencia ciudadana, a las dificultades de articulación entre los barrios, las ciclorutas y las avenidas principales, y especialmente a la ausencia de programas y campañas promovidas por el sector empresarial y el gobierno para hacer de la bicicleta un instrumento estratégico que ayude a reducir los problemas causados por el tráfico y la congestión vial.

Es evidente que en la ciudad se ha reconocido la importancia de aumentar el número de viajes en bicicleta, lo cual ayuda a disminuir la cantidad de automóviles que circulan, así como la congestión de usuarios en el transporte público. Para ello, se han implementado las ciclorutas, que efectivamente han ayudado a aumentar el número de personas que se transportan en bicicleta. Sin embargo, la realidad es que el hecho que continuamente sean más las personas que optan por movilizarse en bicicleta, no se debe al desarrollo de campañas e iniciativas que mejoren la seguridad, comodidad y experiencia del usuario, sino a la necesidad de evitar los trancones que se presentan en la ciudad.

El hecho que haya más usuarios, por tanto, no significa que en la ciudad existan las condiciones adecuadas para garantizar una movilidad adecuada de las bicicletas. Por esta razón, las sugerencias que se establecen para el sector empresarial y el gobierno es trabajar de manera conjunta para identificar las necesidades y problemáticas que enfrentan cotidianamente los biciusuarios, estableciendo las mejoras en la infraestructura vial, realizando los ajustes en el presupuesto que sean necesarios para privilegiar el uso de las bicicletas, garantizando la seguridad vial para evitar accidentes, y generando un acompañamiento y vigilancia continua para reducir los robos y atracos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Alcántara, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana Espacio, medio ambiente y equidad. [En línea]. Recuperado el 11 de agosto del 2016 en: https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf.
- Aramburu, M. (2008): Usos y significados del espacio público. *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 3(8), 143-151.
- Ballesteros, J. (2014). Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D.C., Medellín y Pereira. Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. Tesis de Maestría. Facultad de Arquitectura.
- Barter, A., y Raad, T. (2000). *Takin Steps: A community action guide to people-centred, equitable and sustainable urban transport*. Malaysia: T.s. Network.
- Betsill, M. (2004) Transnational Networks and Global Environmental Governance: The Cities for Climate Protection Program. Estados Unidos: International Studies Quarterly.
- Bianchi, H. (2008). Uso y movilidad de la bicicleta en la ciudad: Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta. Santiago: Pontificia universidad católica de Chile.
- Borja, J. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Madrid: Taurus.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2009). Movilidad en bicicleta en Bogotá. [En línea]. Recuperado el 11 de agosto del 2016 en: <https://www.dutchcycling.nl/images/clients/57Colombia1.pdf>.
- Castells, M. (1995) *La ciudad informacional*. Madrid: Ed. Alianza.

Consejo Nacional de Política Económica y Social (2012). Política Nacional de Espacio Público. Bogotá D.C. Departamento Nacional de Planeación.

El Espectador. (2016). Robo de bicicletas en Bogotá. [En línea]. Recuperado el 11 de agosto del 2016 en: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/cayo-alias-pirulito-menor-tenia-azotados-los-ciclistas-articulo-627962>

El Tiempo. (2016). Cada día se roban tres bicicletas en Bogotá. [En línea]. Recuperado el 19 de agosto del 2016 en: <http://www.eltiempo.com/bogota/robo-de-bicicletas-en-bogota/16549550>.

Girardet, H. (1992). Ciudades. *Alternativas para una vida urbana sostenible*. Madrid, España: Celeste.

Litman, T. (2006). Gestión de la movilidad. Eschborn, Alemania: División 44, Medio Ambiente e Infraestructura, proyecto sectorial de servicio de asesoría en política de transporte, GTZ. Recuperado de <http://www.sutp.org/component/phocad>.

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2013). Mecanismos de Recuperación del Espacio Público. Bogotá D.C.

Pachón, A. (1992), El transporte en Bogotá, “situación actual y perspectivas para el futuro”. Misión siglo XXI, Bogotá.

Pardo, C. y Moreno, C. (2011). Recomendaciones a la prueba piloto del sistema “BiciBog”. Bogotá D.C., Colombia: Fundación Desapcio con el apoyo de ITDP.

Pinto, N., y Endara G. (2014): Mujeres en bicicleta: una expresión de libertad que trasciende fronteras. Quito: Biciunión.

Prada, A. (2013). El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. Caso de estudio: sector de las universidades en el

centro de Bogotá. periodo: 1998-2010. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario Facultad de Ciencia Política y Gobierno.

Ramos, J. (2000). Citibikes de Colombia. La bicicleta pública: sistema alternativo de transporte para Santafe de Bogotá. *INNOVAR, revista de ciencias administrativas y sociales*, 6(3), 12-47.

Reinoso, R. (2010).Bicicleta urbana: por un medio de transporte digno y seguro. *Páginas verdes*, 7(4), 22-55.

Rogers, R. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona, España: Gustavo Gilli.

Silvente, A. (2013). Bicicleta y movilidad sostenible. [En línea]. Recuperado el 11 de agosto del 2016 en: <https://www.um.es/eubacteria/eubacteria2/bicicleta.pdf>.

Suero, D. (2010). Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá. *AVANCES Investigación en Ingeniería*, 12(8), 29-45.

Vasconcellos, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá, D.C., Colombia: Dirección de Análisis y Programación Sectorial de la Vicepresidencia de Infraestructura, Corporación Andina de Fomento –CAF-.

Velandia, E. (2008). La movilidad en bicicleta como respuesta a la insostenibilidad del sector transporte. Realidad y desafíos para Bogotá. *Revista Épsilon*, 11, 31-40.