

LA HISTORIA DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ COMO MEDIO DE TRANSPORTE: UNA APROXIMACIÓN GENERAL A UN CASO LATINOAMERICANO EXITOSO

ROSAS SATIZÁBAL, Daniel Ricardo (1), RODRIGUEZ-VALENCIA, Alvaro (2)

Email: dr.rosas10@uniandes.edu.co (1) Email: alvrodri@uniandes.edu.co (2)

Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia (1)(2)

RESUMEN

Un clima templado, topografía plana y alta densidad poblacional caracterizan a Bogotá como apropiada para desplazarse en bicicleta. ¿Por qué la ciudad ha sido reconocida en América Latina y el resto del mundo como un caso de éxito en el uso de la bicicleta como medio de transporte? Este trabajo pretende explicar el proceso que llevó al incremento de viajes en bicicleta en Bogotá. La historia fue creada a partir de respuestas de expertos en transporte, funcionarios del sector público, consultores y colectivos ciudadanos. Infraestructura, participación ciudadana y programas de política pública son elementos esenciales para el éxito de Bogotá.

Palabras clave: bicicleta, Bogotá, políticas

ABSTRACT

A chill climate, flat topography, and high population density label Bogotá as suitable for cycling. Why the city has been acknowledged in Latin America and the rest of the world for representing a success in bike ridership? This paper intends to explain the process that led to the rise of bicycle trips in Bogotá. The story was created based on interviews from transportation experts, public sector officials, consultants, and advocacy group members. Infrastructure, citizen participation and public policy programs are essential elements for the city's success.

Key words: bicycle, Bogotá, policies

1. INTRODUCCIÓN

Bogotá es reconocida por sus esfuerzos en la promoción de un transporte sostenible y se ha convertido en un modelo para otras ciudades latinoamericanas (Ardila, 2007; Cervero, 2005; Montero, 2017; Montezuma, 2005). Además del sistema de transporte masivo Transmilenio y del programa recreativo Ciclovía, recientemente Bogotá sumó un nuevo logro de transporte sostenible. En los últimos años la ciudad ha experimentado un fuerte y constante aumento en el número de ciclistas urbanos. Esto implica parcialmente que la ciudad ha tenido aciertos que podrían haber contribuido, entre otros factores, al éxito de la ciudad. ¿Cómo ha sido la historia del ciclismo urbano en Bogotá? ¿Cuáles fueron las acciones y políticas que contribuyeron a este logro?

Bogotá es una ciudad con las características necesarias para el uso de la bicicleta. La topografía es plana, en casi toda su extensión. La ciudad se caracteriza por un clima frío de montaña y dos períodos cortos de lluvia al año. Se presentan temperaturas medias de 20°C al medio día y de 8°C en la mañana, manteniendo una temperatura promedio de 13.1°C a lo largo de todo el año (IDEAM, 2014). Sin nieve o calor sofocante el ciclismo es agradable en cualquier momento del día en Bogotá. Las distancias recorridas son generalmente cortas dada la alta densidad de población (21.276 habitantes por kilómetro cuadrado en 2011) y los usos mixtos del suelo (Cervero et al., 2016; Secretaría Distrital de Planeación, 2011). Además, la ciudad cuenta con una amplia infraestructura para usuarios de la bicicleta. Para el año 2015 la ciudad contaba con una red de 440 kilómetros de infraestructura destinada a la bicicleta, construida desde 1995.

Bogotá ha sido testigo de un rápido incremento en el número de ciclistas urbanos en los últimos 20 años. En el año 1996, el porcentaje de viajes en bicicleta respecto al resto de modos era del 0,58% (Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), 1996). En 2015, la encuesta de movilidad de la ciudad reveló que en promedio 575,356 viajes por día se realizaban en bicicleta, representando el 4,50% de la participación de todos los modos de transporte y el 10,7% excluyendo viajes a pie, posicionándose como la ciudad latinoamericana con mayor número de viajes en bicicleta (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015). El crecimiento en el porcentaje de viajes en bicicleta no está directamente correlacionado con el aumento en la infraestructura construida. Mientras que entre 1998 y 2000 se produjo el aumento más visible de vías exclusivas para ciclistas comúnmente conocidas en Colombia como ciclorrutas), hasta el periodo 2008-2011 se presentó un aumento notorio de los viajes en bicicleta, el cual siguió aumentando constantemente (ver Figura 1). Esto indica que, durante los últimos 20 años, y durante el siglo pasado, ocurrieron hechos, políticas, programas e importantes cambios en Bogotá que desencadenaron el aumento de viajes en bicicleta, que aún no se han investigado en detalle y que presentaremos en este artículo.

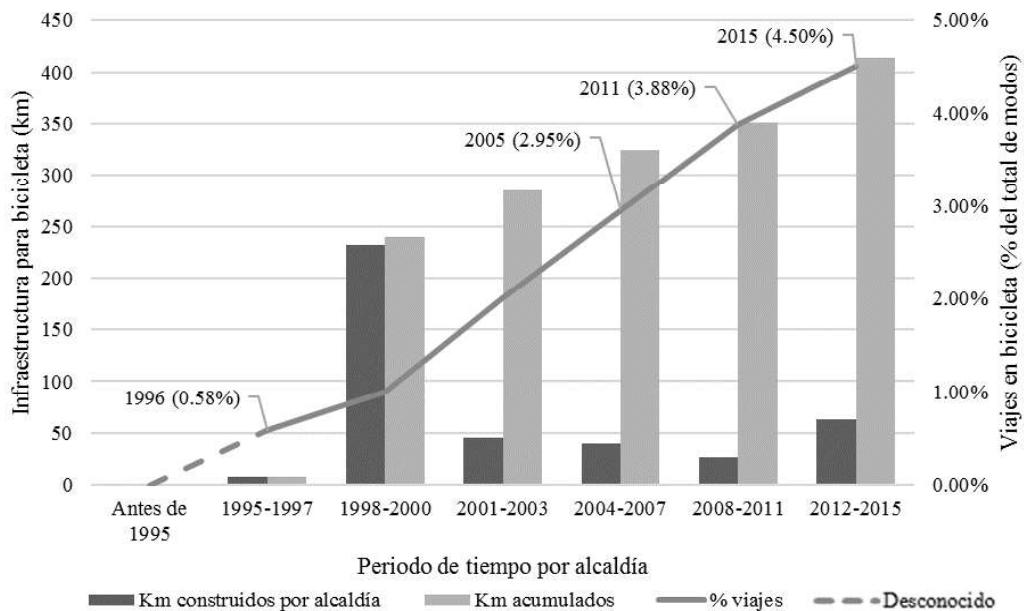


Figura 1 Crecimiento de infraestructura y porcentaje de viajes en bicicleta en Bogotá
 Elaboración propia a partir de: (Pardo, Verma, & Lopez, 2014; Secretaría Distrital de Movilidad, 2015)

En América Latina se observa un interés general por la promoción de la bicicleta como modo de transporte utilitario¹. Ciudades como Rio de Janeiro, Santiago de Chile, México D.F. y Guadalajara han iniciado desde el año 2000 programas para la construcción y adecuación de infraestructura destinada a usuarios de la bicicleta (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015). A pesar de la ausencia de una reconocida cultura de la bicicleta en la región como las que se encuentran en varios países de Europa, Bogotá posee características culturales propias que proporcionan un ambiente favorable para ciclistas utilitarios y recreativos.

En términos de viajes diarios en bicicleta, Bogotá se posiciona como la primera ciudad en América Latina con 611,472 viajes proyectados en el 2015 según un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015). Le siguen Santiago de Chile y México D.F. con 510,569 y 433,981 respectivamente. Sin embargo, la participación de la bicicleta en el número total de viajes de una ciudad no siempre coincide con el número de viajes únicamente de bicicleta. El número total de viajes varía según las características demográficas y económicas de cada ciudad. Esto explicaría por qué Rosario o Cali tiene un porcentaje mayor que Bogotá en la partición modal (ver Figura 2).

¹ Se emplea el término utilitario para referirse al uso de la bicicleta como medio de transporte.

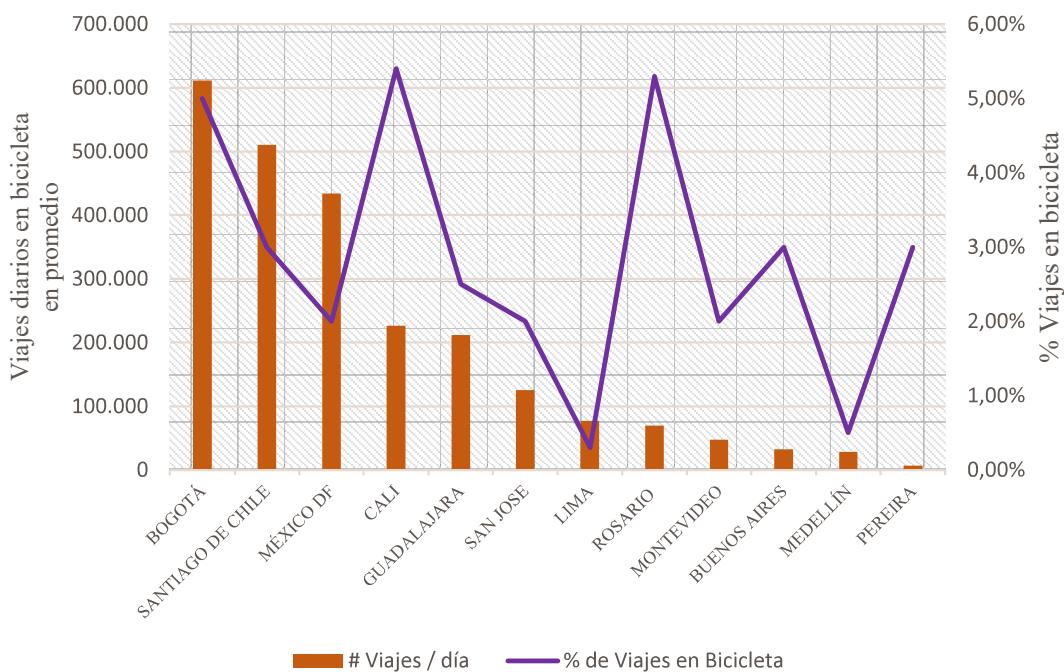


Figura 2 Gráfica comparativa de ciudades en América Latina
Elaboración propia a partir de: (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015)

¿Qué políticas, medidas o acciones podrían haber generado estos resultados positivos? Por medio de entrevistas a diferentes actores que han tenido estrecha relación con este proceso buscamos descubrir el conjunto de acciones y políticas que influyeron positivamente el éxito de Bogotá. Los resultados pueden ser relevantes para otras ciudades en el contexto latinoamericano y promover el uso de la bicicleta dentro del contexto urbano.

La respuesta a esta pregunta tiene gran relevancia en la actualidad. En primer lugar, porque Bogotá tuvo un aumento rápido en el número de ciclistas en comparación a otras ciudades del mundo (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015; Dill & Voros, 2008). En menos de 20 años Bogotá logra incluir un 4,5% de viajes en bicicleta en su partición modal (ver Figura 3). En segundo lugar, porque ciudades con características históricas, físicas o culturales similares a Bogotá pueden guiarse de lo ocurrido y evaluar qué factores explicativos son relevantes en su propio contexto. Es paradójico que ciudades como Lima o Buenos Aires, que comparten características geográficas y culturales con Bogotá, no han obtenido el mismo éxito.

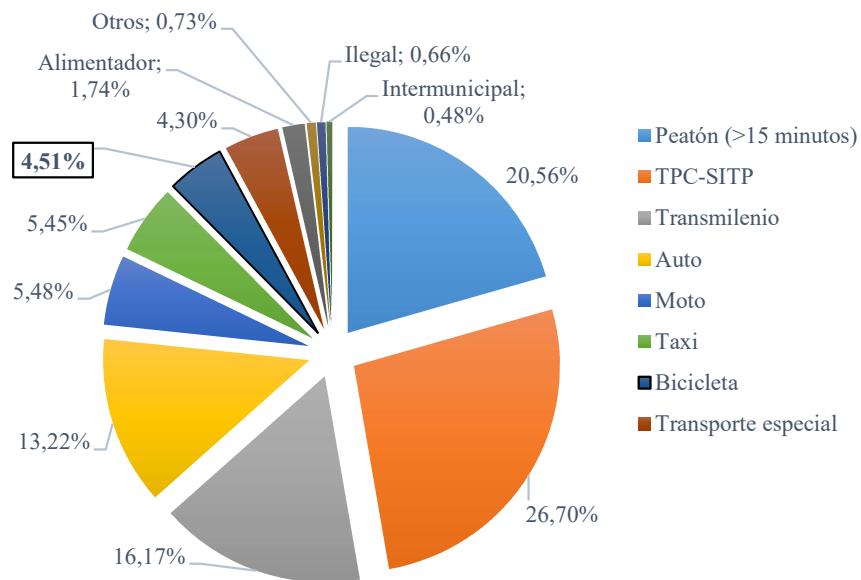


Figura 3 Partición modal de Bogotá 2015 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015)

2. REVISIÓN DE LITERATURA

En la literatura se han encontrado algunos factores que promueven el éxito en el uso de la bicicleta en una ciudad. En la Tabla 1 se resumen factores encontrados en distintos lugares del mundo y se describen las investigaciones asociadas a cada factor. Entre estos se incluye las características físicas de las ciudades como la temperatura promedio, topografía y las distancias de viaje que dependen de los usos de suelo. Estas características son propias de cada ciudad y son condicionantes para incentivar o desincentivar el ciclismo utilitario (Baltes, 1996).

El factor más nombrado en la literatura que promueve el uso de la bicicleta es la presencia de infraestructura. Se ha encontrado que la infraestructura destinada a la circulación de bicicletas aporta en mayor o menor medida, dependiendo del primer factor de las características físicas, en la presencia del número de ciclistas utilitarios (Barnes, Thompson, & Krizek, 2006; Carstensen, Olafsson, & Bech, 2015; Dill & Carr, 2003; Hull & Holleran, 2014). Pucher, Dill y Handy (2009) analizan varios casos a nivel internacional, resumen los estudios más relevantes y concluyen que la inversión en infraestructura es un elemento que se repite en varias ciudades con altos niveles de ciclismo urbano.

La influencia o factor social en la decisión del medio de transporte de las personas es un elemento importante que se ha estudiado en años recientes (Pike, 2014). El artículo de Pike (2014) demuestra que las personas son más propensas a usar la bicicleta si lo hacen personas cerca de sus hogares y, en menor medida, si lo hacen amigos o familiares. Las decisiones de

las personas se hacen en un contexto social, por tanto, pueden adoptar nuevas normas de comportamiento causado por lo que observan y nueva información que proviene de otras personas. Las encuestas realizadas en la investigación de Pucher et al. (2009) incluyen un componente social, el cual muestra que las personas piensan que les gustaría usar más la bicicleta si alguien ya lo hace en su sitio de trabajo, hogar o barrio de residencia.

La congestión vehicular (Zhang, Chen, & Shaheen, 2013) y la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público (Carstensen et al., 2015; Martens, 2004; Sagaris & Arora, 2016) se presentan como elementos que promueven el uso de la bicicleta en varios lugares del mundo

Emprendimiento de líderes políticos locales permite lograr cambios visibles en la ciudad. En Davis senadores y concejales trabajaron en conjunto con las propuestas de los colectivos ciudadanos (Buehler & Handy, 2008). El apoyo de los políticos y tomadores de decisiones ha demostrado ser determinante para lograr avances en infraestructura, políticas de restricción a vehículos motorizados y programas que beneficien a la bicicleta como medio de transporte (Pucher et al., 2009). La presencia de líderes políticos locales e intervenciones en política pública han promovido el uso de la bicicleta por medio de construcción de nueva infraestructura, cambios en derechos de vía y programas que visibilicen la bicicleta como medio de transporte en varias ciudades (Pucher & Buehler, 2006; Zhang et al., 2013).

Los colectivos ciudadanos representan un elemento positivo adicional a las políticas públicas de los gobiernos locales para promover el uso de la bicicleta en la ciudad (Buehler & Handy, 2008). Miembros de la junta directiva de la Universidad de California en Davis incentivarón el uso de la bicicleta en su campus adecuando ciclo-parqueaderos internos, planificando intervenciones en vías cercanas a la universidad y trabajando de la mano con el concejo de la ciudad. Estos grupos se conocen hoy en día como colectivos ciudadanos o *advocacy groups* en inglés.

Programas educativos también son un factor a considerar en el comportamiento que tendrán las personas frente a la decisión de escoger un medio de transporte en los viajes realizados diariamente. Es común en países como Holanda, Dinamarca y Alemania encontrar programas de instrucción en los colegios a niños y jóvenes para que aprendan cómo comportarse en vía cuando se desplazan en una bicicleta (Carstensen et al., 2015; Pucher & Buehler, 2006).

Por último, las políticas públicas implantadas en las ciudades han tenido incidencia en la promoción de la bicicleta (Carstensen et al., 2015; Pucher & Buehler, 2006). La política pública se refleja en medidas de tipo prohibitivas (regulaciones/restricciones al vehículo particular) y programas de promoción de uso de modos activos (Carstensen et al., 2015; Pucher & Buehler, 2008; Zhang et al., 2013).

3. METODOLOGÍA

Para alcanzar el objetivo de identificar las medidas, políticas y acciones que permitieron obtener altos niveles de uso de bicicleta en Bogotá se utilizaron dos fuentes de información: entrevistas e información secundaria (consultorías, encuestas, planes de desarrollo de alcaldías, etc.). El método más adecuado para este tipo de investigación es la entrevista semi-estructurada la cual permite al entrevistado expresar información relevante sin sesgo alguno, pero dentro de los límites de la investigación impuesta por el entrevistador (Galleta, 2013). La entrevista semi-estructurada ofrece flexibilidad porque permite mencionar información nueva que puede ser valiosa. El orden de las preguntas se diseñó de forma tal que las respuestas se dirigen desde lo general a lo específico.² Las respuestas se pueden clasificar y ordenar para su posterior comparación y análisis. Varios estudios de la misma naturaleza en transporte han demostrado buenos resultados y hallazgos adicionales a los especulados (Buehler & Handy, 2008).

Se realizaron nueve entrevistas a quienes consideramos podían aportar información relevante a la investigación y a quiénes teníamos acceso. El criterio de selección se basó en que al menos haya un entrevistado en cada sector de interés (sector público, sector académico, consultorías de transporte y colectivos ciudadanos). Los entrevistados están relacionados con la historia de la bicicleta desde diferentes roles. El grupo está conformado por consultores, expertos en transporte, líderes de colectivos ciudadanos, personas que han participado en el sector público o académico y ciclistas urbanos. La Tabla 2³ resume la lista de entrevistados y la ocupación que tienen o tuvieron en algún momento en el pasado.

Información de la base de datos de entidades públicas, datos estadísticos y técnicos de consultores y documentos de planificación de la alcaldía mayor local. Dichos documentos y bases de datos fueron de utilidad para reportar información de la ciudad relacionada con infraestructura, encuestas de movilidad realizadas, estadísticas de programas implementados, detalle de las inversiones por alcaldía y reportes oficiales históricos que complementan lo encontrado en las entrevistas. Los datos relacionados al uso de la bicicleta e información sobre infraestructura disponible fueron proporcionados por la entidad de transporte local llamada Secretaría de Movilidad y de Bogotá.

4. ANÁLISIS TEMPORAL

El éxito de la bicicleta en Bogotá ha sido un proceso largo y complejo, donde muchos actores y políticas contribuyeron. Las entrevistas a los actores relevantes del proceso (ver Tabla 2) nos permitieron reconstruir ese proceso desde los primeros años de la llegada de la bicicleta al país hasta el presente. Contamos la historia en cinco períodos, divididos por cuatro sucesos importantes en la ciudad. El primer hito evidente es la creación de la Ciclovía en 1974,

² El formulario de preguntas no se anexa en esta versión del trabajo por cuestiones de espacio.

³ Todas las tablas se incluyen al final del texto.

abriendo un espacio para la recreación de ciclistas y peatones en días no laborales. En 1995 aparecieron las primeras políticas y proyectos orientados a incrementar la demanda de la bicicleta como medio de transporte. El tercer hito, en 2004, marca el inicio de dos alcaldías consecutivas que no invirtieron en planificación y programas para la bicicleta con el mismo esfuerzo como lo hicieron los gobiernos inmediatamente anteriores. La última división es el renacimiento de fuertes políticas y programas pro-bicicleta con la llegada de un alcalde nuevo y más preocupado en este tema. Las siguientes secciones explican cronológicamente el proceso de la bicicleta utilitaria en Bogotá.

4.1 Antes de 1974. Cultura de bicicleta latente

Según Carlos Pardo (2013), promotor de la bicicleta y fundador de la Consultoría *Despacio*, la bicicleta llegó a Colombia a finales del siglo XIX como un vehículo de clase alta al que sólo una pequeña población con altos ingresos podía acceder. Los primeros usos dados a la bicicleta fueron para la recreación, el deporte y, en niveles casi imperceptibles, para el transporte. Hombres y mujeres lo usaban más como un símbolo de estatus social que por los beneficios que trae como la recreación o el transporte. En la década de 1950 la bicicleta comenzó a bajar sus precios y a llegar a grupos de personas con ingresos bajos y medios. La importación en masa de bicicletas de Estados Unidos causó la baja de los precios y una mayor facilidad de acceso a la bicicleta en varias ciudades de Colombia (Pardo C. , 2013).

Más tarde, en los años cincuenta y sesenta, la bicicleta se asoció más con carreras profesionales que como un medio de transporte. Ciclistas colombianos se desempeñaron extraordinariamente en carreras ciclísticas internacionales (e.g. El Tour de Francia, la Vuelta a España, el Giro de Italia) creando un gran conjunto de seguidores de este deporte. Aunque Jaime Ortiz (Entrevista personal, 2016) arquitecto y fundador de la Ciclovía, afirme que el ciclismo recreativo ha tenido un efecto en el ciclismo utilitario (en su mayoría rural) no hemos podido encontrar otras fuentes que lo respalden.

De forma paralela la compra y uso de automóviles en Colombia comenzaba a incrementar rápidamente en las clases sociales más altas, en especial en la capital del país (Jaramillo, Ríos, & Ortiz, 2009). Al igual que en otros países, el automóvil era un símbolo de estatus social y poder (Carstensen, Olafsson, & Bech, 2015; Zhang, Chen, & Shaheen, 2013). Sin embargo, se gestaba también una cultura de la bicicleta fuerte derivado de las carreras ciclísticas profesionales. Jaime Ortiz (2016) y Germán Lleras (2016), director regional de Steer Davies Gleave en América Latina, coinciden en que las carreras de bicicletas son factores sociales muy importantes para impulsar una cultura ciclista en Bogotá. Según Jorge Acevedo (Entrevista personal, 2017), profesor de la Universidad de los Andes, la cultura de la bicicleta comenzó con la carrera nacional La Vuelta a Colombia, realizada por primera vez en 1951, a pesar de que ya no tenía tal audiencia después de los años ochenta. Sin embargo, no existe una relación demostrada entre el impacto social causado por la bicicleta recreativa en estos años y el uso utilitario en Bogotá. En los años setenta se presentaron tímidos esfuerzos de las marcas de bicicletas que buscaban popularizar la bicicleta aprovechando el auge que tenía en la esfera deportiva. Por medio de publicidad pretendían romper el

paradigma que existía respecto a la bicicleta considerado un vehículo de transporte para personas de bajos ingresos (ver Figura 4).



Figura 4 Recorte del periódico El Tiempo "Le da pena montar en Bicicleta?" Fuente: Redacción El Tiempo, octubre 1970

El acceso masivo en los años setenta trajo consigo un fenómeno en torno a la bicicleta existente en la sociedad colombiana: la informalidad (Ortiz, 2016). Varios talleres de bicicletas aparecieron en Bogotá donde cualquiera de los modelos podía ser reparado con las piezas de repuesto universales de ese tiempo. Ortiz recuerda que parqueaderos informales para dejar la bicicleta fueron creados cerca de áreas comerciales y sitios de trabajo. Un tercer componente de la informalidad es el uso dado a la bicicleta como vehículo de carga en estos años. Los mensajeros, las tiendas de barrio, los distribuidores de productos, entre otros, todavía usan la bicicleta hoy para transportar mercancías.

4.2 [1974-1995] La Ciclovía recreativa como un estímulo

Este período de 21 años aparece como un importante lapso de maduración para el proceso de la bicicleta en Bogotá. El uso recreativo de la bicicleta en la ciudad aumentó durante este período, mientras que el ciclismo utilitario fue imperceptible y poco documentado. En este período el evento más destacado fue el establecimiento de la Ciclovía recreativa dominical. Este hecho significó un hito en la historia de la bicicleta en Bogotá porque abrió un espacio temporal a los modos activos habitualmente destinado a los vehículos motorizados. Todos los entrevistados mencionaron que la Ciclovía es un programa trascendental en el exitoso proceso de la bicicleta utilitaria en Bogotá. El uso recreativo de la bicicleta creció exponencialmente en Bogotá con la Ciclovía, pero aún existe un vacío de investigación publicada que demuestre la relación directa entre el programa Ciclovía y el aumento de ciclistas utilitarios.

Durante este período, la planificación urbana y la inversión en infraestructura en Bogotá estaba orientada a los automóviles y el estatus social que acompañaba este modo de transporte era mucho mayor que otros modos. La tasa de motorización en la ciudad se mantuvo constante durante estas décadas con un pronunciado aumento a principios de los noventas (Jaramillo et al., 2009).

La primera vez que la bicicleta se tomó las calles de Bogotá ocurrió en 1974 como desaprobación del creciente uso del automóvil en la ciudad (Ortiz, 2016). El domingo 15 de diciembre de ese año, más de 5.000 personas transitaron en bicicleta la carrera séptima (una de las avenidas más importantes de Bogotá) y en la carrera trece como símbolo de protesta en lo que se conoció como " La Manifestación del Pedal" (ver Figura 5). Uno de los líderes de esta iniciativa, Jaime Ortiz, fue el responsable de la creación de la Ciclovía que lidera el primer colectivo ciudadano llamado *Pro-Cicla* (Pardo, 2016). Ortiz trató de convencer al alcalde Alfonso Palacio Rúdas de invertir en carriles exclusivos para bicicletas e infraestructura permanente para sus usuarios, que eran muy pocos para entonces. La falta de presupuesto y la dominación social del automóvil no permitieron que las solicitudes de Ortiz se materializaran.



Figura 5 "La Manifestación del Pedal", la primera Ciclovía de Bogotá en diciembre de 1974

Fuente: (Instituto de Recreación y Deporte IDRD, 2015)

Hasta el año 1976, el alcalde Luis Prieto Ocampo aprueba los decretos 566 y 567 que confirman la creación de la Ciclovía (Ortiz, 2016, Pardo, 2016). Por ley se cerraron 34 kilómetros de vías principales para uso recreativo los domingos y festivos (de 9 a.m. a 1 p.m.). Desde entonces la Ciclovía ha sido un espacio para la recreación de la gente. Sin embargo, durante al menos seis años la Ciclovía se autorreguló con el único apoyo de ciudadanos, la mayoría estudiantes, ya que no había inversión pública en el programa (Ortiz, 2016). En el año 1982, con la llegada de Augusto Ramírez Ocampo a la alcaldía, se institucionaliza la Ciclovía, se amplía su horario (de 7 a.m. a 1 p.m.), se crea un Comité de la Ciclovía y la inversión se realiza desde el Instituto de Recreación y Deporte (IDRD).

4.3 [1995-2004] La legitimación de la bicicleta como un medio de transporte

En el período de 1995 a 2004 sucedieron varios hechos relevantes relacionados con la bicicleta en Bogotá. Primero, el hecho de que un gobierno local incluyera a modos no motorizados en el diseño y replanteamiento de la ciudad. Segundo, una importante provisión de infraestructura permanente dentro de vías principales en Bogotá representó un cambio físico abrupto en la adopción de la bicicleta como medio de transporte. Tercero, la creación del primer documento formal relacionado con la bicicleta: El Plan Maestro de Ciclo-rutas.

Andrés Felipe Vergara (2016), fundador del Ciclopaseo de los Miércoles y ciudadano activo en la promoción del uso de la bicicleta, afirma que la llegada de Antanas Mockus a la alcaldía en el año 1995 significó un inicio en la forma de planear la ciudad y su movilidad. En la siguiente administración de Bogotá, Enrique Peñalosa, continuó con los esfuerzos de mejorar la movilidad en la ciudad entre 1998 y el año 2000. Deyanira Ávila (2016), coordinadora de transporte no motorizado de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, mencionó a Peñalosa como un líder político esencial en el éxito de la bicicleta en Bogotá. Propuestas fuertes de cambio en política pública se dieron durante la alcaldía de Peñalosa, por ejemplo, en el fortalecimiento de las instituciones, la restricción del uso del carro, en espacio público, en transporte público, transporte no motorizado, mantenimiento de las vías y manejo del tráfico (Ardila & Menckhoff, 2002). Durante los tres años de su mandato lo más destacable en relación a la bicicleta fue la construcción de 232 kilómetros de ciclorutas en tres años (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015) que estuvieron subutilizadas durante el periodo 2004-2012. Antes de la llegada de Peñalosa a la alcaldía se venía adelantando la planificación de la red de infraestructura para bicicletas llamada el *Plan Maestro de Ciclo-rutas* que sería publicada en el año 1998 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1998; Ardila & Menckhoff, 2002).

Constanza García, quien fue Secretaria de Movilidad en el periodo 2012-2015, menciona que desde Peñalosa se inició un proceso en la alcaldía que llevó al aumento de ciclistas urbanos debido a la introducción abrupta de infraestructura (2016). Con Peñalosa se incluye por primera vez el fomento de la bicicleta en políticas públicas, a través de abrir secciones exclusivas en la Secretaría de Movilidad dedicadas a implementar proyectos y programas en favor de la seguridad vial de ciclistas. Lleras (2016) y Negret (2016) concuerdan en que Peñalosa fue trascendental en el éxito de Bogotá como un líder político.

El 24 de febrero del año 2000, un día laboral normal, Peñalosa realizó el primer Día sin Carro donde muchos conductores bogotanos se vieron enfrentados a buscar alternativas y a descubrir lo que ofrecían los otros medios de transporte al restringir el uso del automóvil (Ardila & Menckhoff, 2002). Ese día se realizaron cierres temporales de carriles y calzadas en vías principales para ciclistas y peatones. María Constanza García, Deyanira Ávila, Andrés Vergara y Carlos Pardo (2016) coincidieron en que la creación del Día sin Carro cumplió su objetivo inicial de fomentar el transporte público y la bicicleta.

La implementación de Transmilenio en el año 2000, dirigida por Peñalosa, también influenció, en menor medida, el uso de la bicicleta. Transmilenio permitió por primera vez la inter-modalidad de la bicicleta con un sistema de transporte público en Bogotá (García, 2016; Ávila, 2016; Vergara, 2016). El primer y único sistema de transporte masivo de la ciudad incluyó ciclo parqueaderos en algunas de sus estaciones y portales invitando a los ciudadanos a llegar en bicicleta para recorrer distancias cortas (última milla) y usar el Transmilenio para la distancia más larga del viaje. En el 2001 Mockus es reelegido como alcalde mayor de Bogotá y llevó a cabo una prolongación de lo que venía realizando Peñalosa. Pardo (2016), mencionó que el hecho de que ambas alcaldías fueran consecutivas, la primera de Peñalosa y la segunda de Mockus, logró una continuidad en el proceso iniciado por el primero.

4.4 [2004-2012] La bicicleta relegada y el surgimiento de la ciudadanía activa

Entre el 2004 y el 2012 existe una falta inversión de infraestructura y de programas destinados a visibilizar y promover la bicicleta. Luego de dos alcaldes que apoyaron la bicicleta como un medio de transporte y como una solución alternativa a la movilidad en la ciudad, subieron al poder dirigentes que dejaron de lado este tema. Según Andrés Vergara (Entrevista personal, 2016) las alcaldías de Luis Eduardo Garzón (2004 - 2008) y Samuel Moreno (2008 - 2011) “[...] demostraron la política incorrecta en relación a la promoción de una movilidad sostenible”. Sin embargo, no todo es negativo durante este periodo porque al ver la falta de presencia de políticas e inversión del gobierno local se gestaron los colectivos de ciudadanía activa que promueven el uso de la bicicleta (Pardo C. , 2013).

Garzón y Moreno no continuaron con el interés de promover la bicicleta desde la política pública como sí lo hicieron Mockus y Peñalosa. Las ciclorutas existentes se deterioraron notablemente por falta de mantenimiento, aumentó la accidentalidad de ciclistas en Bogotá, se eliminaron las secciones que trabajaban desde la Secretaría de Movilidad en planificación, diseño y construcción de ciclorutas y en la ejecución de programas educativos (Pardo C. , 2013). Había una preocupación creciente por el vacío que se sentía por parte de la alcaldía.

Durante este periodo la alcaldía dejó de participar activamente en políticas públicas que promovieran la bicicleta, sin embargo, usuarios de la bicicleta no permitieron que se perdiera la continuidad de acciones que se venían llevando a cabo (Vergara, 2016). La cultura de la bicicleta que se había gestado desde el siglo anterior fue evidente durante este periodo con la formación de gremios y colectivos ciudadanos (Ortiz, 2016). Entre estos grupos destaca el Ciclopaseo de los Miércoles (ver Figura 6), la Mesa de la Bicicleta, La Ciclovía se Respeta, Mejor en Bici y muchos otros que hacen presencia con actividades en sus respectivas localidades (divisiones internas de Bogotá). Desde el 2006 la Cámara de Comercio de Bogotá gestiona en conjunto con la ciudadanía una iniciativa llamada la Semana de la Bicicleta. Esta es una jornada de siete días llena de eventos destinados a promover el uso de la bicicleta en la cual participan personas de todas las edades.



Figura 6 Ciclopaseo de los Miércoles en las calles de Bogotá (Foto: Andrés Felipe Vergara)

4.5 [2012-2017] Consolidación de la bicicleta entre los Bogotanos

Luego de ocho años de cambio en la visión de la movilidad en la ciudad, el tema volvió a tener importancia en los planes de la alcaldía. El plan distrital de desarrollo de la administración de Gustavo Petro, el electo alcalde en 2012, incluía en sus planes de inversión la construcción de 145 kilómetros de ciclorutas de los cuales construyó realmente 63.1, e implementó los dos programas educativos dirigidos a los jóvenes (Consejo de Bogota D.C., 2012; Secretaría Distrital de Movilidad, 2015).

Entre los programas educativos que se iniciaron en este periodo se encuentra uno de los más exitosos llamado Al Colegio en Bici (Ávila, 2016; Pardo C. , 2016), administrado por la Secretaría de Educación Distrital de Bogotá. Este programa tiene como objetivo guiar y educar a niños y jóvenes a movilizarse en bicicleta desde sus casas al colegio. Al Colegio en Bici ha hecho presencia en barrios residenciales alejados de las vías principales, en donde se ha demostrado que tiene más resultado (Pucher et al., 2009). Los Semilleros de la Bici es el segundo programa educativo desarrollado en este periodo dirigido a niños entre tres y seis años que busca darles un primer acercamiento de cómo montar una bicicleta y los cuidados que deben tener. Según Deyanira Ávila (2016), estos programas son fundamentales para que los más pequeños y jóvenes se familiaricen y se sensibilicen de cómo comportarse en vía en una bicicleta, de respetar a quienes la usan y fomentar su uso como medio de transporte.

En la segunda alcaldía de Peñalosa, iniciada en el año 2016, se continúa el proceso de inversión y programas de política pública reiniciado por Gustavo Petro. La inversión en infraestructura se refleja en los 120 kilómetros de cicloruta que se planean construir para el 2020 y 100 kilómetros que recibirán mantenimiento periódico.

La planificación y el diseño de infraestructura para ciclistas en el gobierno de Petro y los inicios de la segunda alcaldía de Peñalosa incluyen por primera vez vías exclusivas para ciclistas en vía. Para evitar conflictos con los peatones y con los vehículos en las

intersecciones, la mayoría de ciclorrutas construidas desde el 2012 son en calzada (Ávila, 2016; García, 2016). En los últimos años dichos conflictos y la creciente accidentalidad de ciclistas han aumentado la necesidad de construir las ciclorrutas en calzada o los llamados localmente “bici-carriles”, que se presentan en dos tipologías en Bogotá: bici-carriles mixtos (compartidos con automóviles) o bici-carriles exclusivos (segregados físicamente).

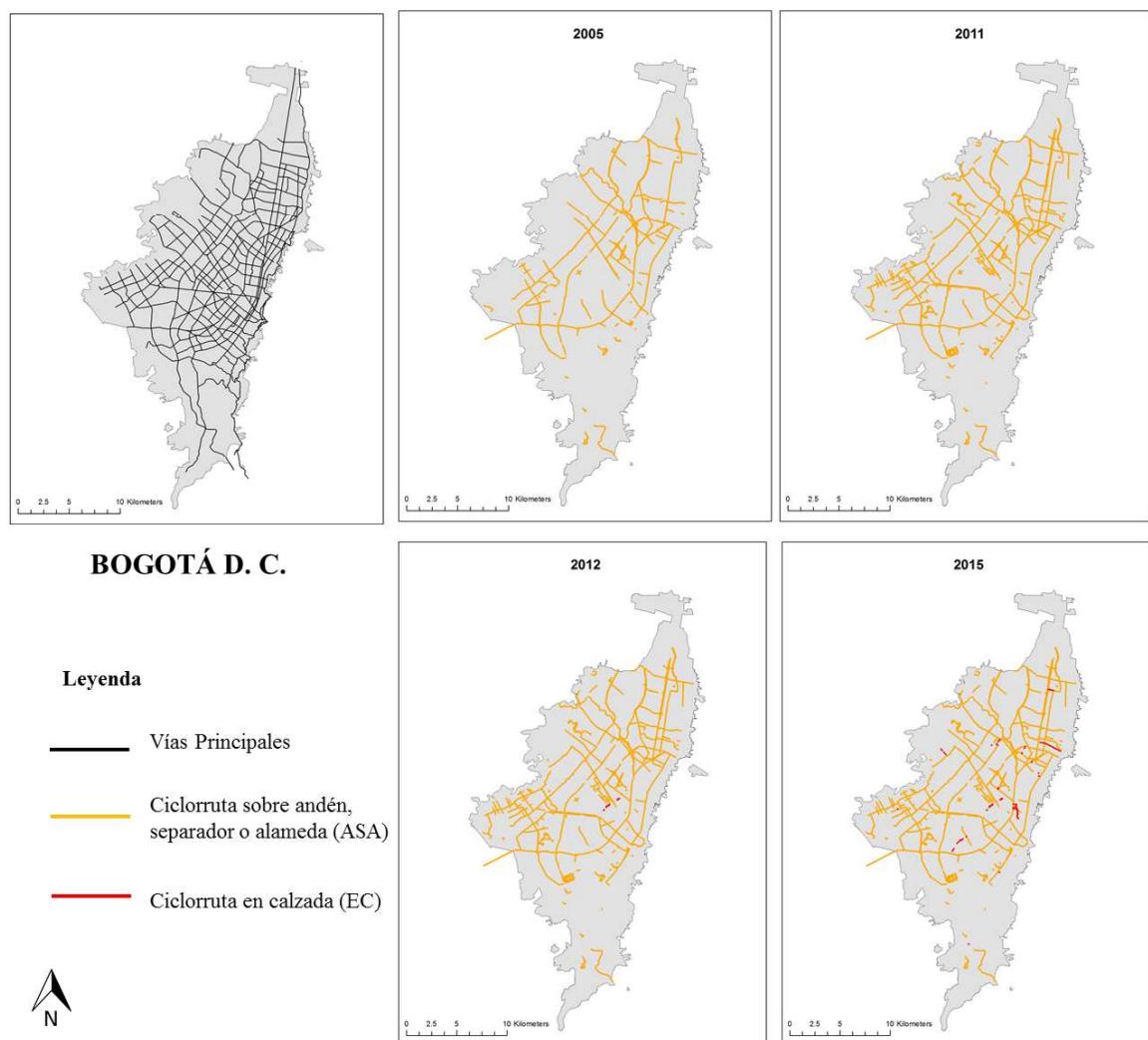


Figura 7 Crecimiento de la red de ciclorrutas en Bogotá
Elaboración del autor, Fuente: (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015)

4.6 Análisis de resultados

En las entrevistas se identificó un grupo de elementos y hechos que dan respuesta a la pregunta de investigación del estudio. Algunos factores explicativos fueron mencionados por la totalidad de los entrevistados mientras que otros no fueron mencionados por todos o incluso afirmaron que no eran relevantes en el caso de Bogotá. En general los entrevistados coincidieron en la importancia de factores como la infraestructura, la participación ciudadana, los programas de política pública y la educación de las personas. La Tabla 2 describe la clasificación de los factores o asuntos seleccionados. La Tabla 3 resume los factores explicativos según la influencia que consideró cada entrevistado tuvo en el proceso de Bogotá.

La integración con el transporte público masivo Transmilenio llevó a un aumento de ciclistas que aprovecharon la oportunidad de la intermodalidad (García, 2016). Constanza García insistió en que fue muy importante esta oferta a los ciudadanos dado que incentivó el uso de la bicicleta. Por otro lado, Ortiz y Pardo le restan importancia a este factor. Los usuarios pueden dejar su bicicleta en el ciclo-parqueadero de una estación o pueden transportarla dentro del sistema si tienen una bicicleta plegable (no se observa con frecuencia esta segunda opción).



Figura 8 Bicicleta plegable dentro del sistema Transmilenio (Foto: autores)

5. CONCLUSIONES

El proceso que se requiere en una ciudad para lograr una alta participación de la bicicleta como medio de transporte es largo y muy complejo. En el caso de Bogotá, se identificó que la infraestructura, la participación ciudadana, programas de política pública y la cultura de la bicicleta desarrollada en el anterior siglo son factores principales que explican hoy en Bogotá se tenga tal cantidad de ciclistas. La infraestructura ha sido un elemento importante para aportar seguridad vial a los ciclistas, sin embargo, la cantidad de usuarios no estaría muy lejos de lo que existe hoy. La infraestructura es en efecto un componente importante, pero no el único. Por otro lado, la intermodalidad con el transporte público (en este caso sólo

Transmilenio) y el ciclismo profesional son factores que resultaron como relevantes en menor medida, pese a que fueron mencionados por algunos de los entrevistados.

La Ciclovía es uno de los programas que tuvieron un efecto positivo en el resultado actual de la ciudad. Iniciada por la ciudadanía y luego aprobada por ley como un programa de política pública en Bogotá, ha sido replicada en muchas ciudades del mundo (Montero, 2017). No se ha demostrado explícitamente la relación entre la Ciclovía y el número de ciclistas urbanos, un estudio que sería de gran interés.

La cultura de la bicicleta en Bogotá se ha venido desarrollando desde hace más de 50 años, y, como en otras ciudades, fue una base importante para generar aceptación de su uso como medio de transporte en el entorno urbano. La bicicleta hace parte de la cultura de otras ciudades colombianas como Medellín, Cali, Montería, entre otras. Si bien las ciclorutas o vías exclusivas para ciclistas construidas en Bogotá en el periodo 1995-2004 estuvieron subutilizadas por 10 años, se comenzaron a usar considerablemente desde el periodo 2012-2017 manifestándose la cultura de la bicicleta que en la ciudad. Un estudio detallado a los actuales usuarios de la bicicleta puede complementar este trabajo para caracterizar al ciclista y comprender quiénes son los protagonistas de esta historia. Futuros estudios en la ciudad de Bogotá podrían acercar aún más al lector a una visión integral de la bicicleta como un medio de transporte en el contexto latinoamericano.

6. AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer a todas las personas entrevistadas por su colaboración voluntaria y quienes fueron parte esencial de esta investigación. A compañeros, profesores, estudiantes de ingeniería civil que aportaron desde un inicio ideas y correcciones al trabajo. A la Secretaría de Movilidad y en especial a Deyanira Ávila por el suministro de información. Por último, a los colectivos ciudadanos y a todos aquellos que usan la bicicleta como un medio de transporte en Bogotá.

7. REFERENCIAS

- Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). (1996). *Estudio del Plan Maestro del transporte urbano en Santa Fé de Bogotá*.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1998). *Plan Maestro de Ciclo-rutas*.
- Ardila, A. (2007). How Public Transportation's Past Is Haunting Its Future in Bogotá, Colombia. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2038(18), 9–15. <https://doi.org/10.3141/2038-02>
- Ardila, A., & Menckhoff, G. (2002). Transportation Policies in Bogota, Colombia: Building a Transportation System for the People. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1817(2), 130–136. <https://doi.org/10.3141/1817-16>
- Baltes, M. (1996). Factors Influencing Nondiscretionary Work Trips by Bicycle Determined from 1990 U.S. Census Metropolitan Statistical Area Data. *Transportation Research Record*, 1538(1), 96–101. <https://doi.org/10.3141/1538-13>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Banco Interamericano de Desarrollo. Retrieved from <http://publications.iadb.org/handle/11319/6808>
- Barnes, G., Thompson, K., & Krizek, K. (2006). A longitudinal analysis of the effect of bicycle facilities on commute mode share. *85th Annual Meeting of the Transportation Research Board. Transportation Research Board*, Washington, DC.
- Buehler, T., & Handy, S. (2008). Fifty Years of Bicycle Policy in Davis, California. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2074(June), 52–57. <https://doi.org/10.3141/2074-07>
- Carstensen, T. A., Olafsson, A. S., & Bech, N. M. (2015). The spatio-temporal development of Copenhagen 's bicycle infrastructure 1912 – 2013. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 7223(September 2016). <https://doi.org/10.1080/00167223.2015.1034151>
- Cervero, R. (2005). Progressive Transport and the Poor: Bogotá's Bold Steps Forward. *University of California Transportation Center*.
- Cervero, R., Sarmiento, O. L., Jacoby, E., Gomez, L. F., Cervero, R., Sarmiento, O. L., ... Fernando, L. (2016). Influences of Built Environments on Walking and Cycling : Lessons from Bogotá Cycling : Lessons from Bogotá. *International Journal of Sustainable Transportation*, 8318(October). <https://doi.org/10.1080/15568310802178314>
- Consejo de Bogota D.C. (2012). Plan de Desarrollo 2012-2016. Bogotá Humana. *Vasa*, 1–489. Retrieved from http://www.sedbogota.edu.co/archivos/SECTOR_EDUCATIVO/proyectos_de_inversion/2013/junio/PLAN-DESARROLLO2012-2016.pdf

- De Bruijn, G. J., Kremers, S. P. J., Schaalma, H., Van Mechelen, W., & Brug, J. (2005). Determinants of adolescent bicycle use for transportation and snacking behavior. *Preventive Medicine*, 40(6), 658–667. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2004.09.003>
- Dill, J., & Carr, T. (2003). Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them. *Transportation Research Record*, 1828(1), 116–123. <https://doi.org/10.3141/1828-14>
- Dill, J., & Voros, K. (2008). Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland, Oregon, Region. *Transportation Research Record*, 2031(1), 9–17. <https://doi.org/10.3141/2031-02>
- Galleta, A. (2013). *Mastering the Semi-Structured Interview and Beyond : From Research Design to Analysis and Publication*. New York: NYU Press.
- Gössling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, city of cyclists. *Journal of Transport Geography*, 33. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.013>
- Heinen, E., Maat, K., & Van Wee, B. (2011). The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(2), 102–109. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2010.08.010>
- Hull, A., & Holleran, C. O. (2014). Bicycle infrastructure : can good design encourage cycling ? *Urban, Planning and Transport Research*, 20(September 2016). <https://doi.org/10.1080/21650020.2014.955210>
- IDEAM. (2014). *Características climatológicas de ciudades principales y municipios turísticos*. Bogotá D. C. <https://doi.org/http://www.ideam.gov.co/documents/21021/21789/1Sitos+turisticos2.pdf/cd4106e9-d608-4c29-91cc-16bee9151ddd>
- Jaramillo, C., Ríos, P. A., & Ortiz, A. R. (2009). Incremento del parque automotor y su influencia en la congestión de las principales ciudades colombianas (in Spanish). *12do Encuentro de Geógrafos de América Latina*, (August). Retrieved from http://egal2009.easyplanners.info/area05/5733_Rios_Rivera_Paula_Andrea.pdf
- Krizek, K., & Johnson, P. J. (2006). Proximity to Trails and Retail: Effects on Urban Cycling and Walking. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 33–42. <https://doi.org/10.1080/01944360608976722>
- Marqués, R., Hernández-Herrador, V., Calvo-Salazar, M., & García-Cebrián, J. A. (2015). How infrastructure can promote cycling in cities: Lessons from Seville. *Research in Transportation Economics*, 53, 31–44. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2015.10.017>
- Martens, K. (2004). The bicycle as a feeding mode: Experiences from three European countries. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 9(4), 281–294. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2004.02.005>
- Meng, M., Koh, P. P., Wong, Y. D., & Zhong, Y. H. (2014). Influences of urban characteristics on cycling: Experiences of four cities. *Sustainable Cities and Society*, 13, 78–88. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2014.05.001>

- Montero, S. (2017). Worlding Bogotá's Ciclovía. *Latin American Perspectives*, 44(2), 111–131. <https://doi.org/10.1177/0094582X16668310>
- Montezuma, R. (2005). The Transformation of Bogotá, Colombia, 1995-2000: Investigating In Citizenship and Urban Mobility. *Global Urban Development*, 1(1), 1–10.
- Nielsen, T. A. S., Skov-Petersen, H., & Agervig Carstensen, T. (2013). Urban planning practices for bikeable cities – the case of Copenhagen. *Urban Research & Practice*, 6(1), 110–115. <https://doi.org/10.1080/17535069.2013.765108>
- Pardo, C. F., Verma, P., & Lopez, J. S. (2014). *Bicycle account Bogotá 2014*. Bogotá D. C. <https://doi.org/10.1091/mbc.E08-03-0298>
- Pike, S. (2014). Travel Mode Choice and Social and Spatial Reference Groups Comparison of Two Formulations. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2412), 75–81. <https://doi.org/10.3141/2412-09>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2006). Why Canadians cycle more than Americans: A comparative analysis of bicycling trends and policies. *Transport Policy*, 13(3), 265–279. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.11.001>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528. <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2009). Infrastructure , programs , and policies to increase bicycling : An international review. *Preventive Medicine*, 50, S106–S125. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028>
- Rowangould, G. M., & Tayarani, M. (2016). Effect of Bicycle Facilities on Travel Mode Choice Decisions. *Journal of Urban Planning and Development*, 142(4), 4016019. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000341](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000341)
- Sagaris, L., & Arora, A. (2016). Evaluating how cycle-bus integration could contribute to “sustainable” transport. *Research in Transportation Economics*, 59, 218–227. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.05.008>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2015). *Encuesta de Movilidad 2015*. Bogotá D. C.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *BOLETIN No . 22 Densidades Urbanas: El caso de bogotá*. Bogotá D. C.
- Troped, P. J., Saunders, R. P., Pate, R. R., Reininger, B., & Addy, C. L. (2003). Correlates of recreational and transportation physical activity among adults in a New England community. *Preventive Medicine*, 37(4), 304–310. [https://doi.org/10.1016/S0091-7435\(03\)00137-3](https://doi.org/10.1016/S0091-7435(03)00137-3)
- Verma, M., Rahul, T. M., Reddy, P. V., & Verma, A. (2016). The factors influencing bicycling in the Bangalore city. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 89, 29–40. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.04.006>
- Zhang, S. H., Chen, X., & Shaheen, S. (2013). Bicycle Evolution in China : From the 1900s

to the Present Bicycle Evolution in China : From the 1900s to the Present.
International Journal of Sustainable Transportation, (October 2013).
<https://doi.org/10.1080/15568318.2012.699999>

Zhao, P., & Li, S. (2017). Bicycle-metro integration in a growing city: The determinants of cycling as a transfer mode in metro station areas in Beijing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 99, 46–60. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.03.003>

8. TABLAS

Tabla 1 Factores explicativos de aumento del uso de bicicleta como medio de transporte

Factor Explicativo	Descripción	Ejemplos/Casos de estudio
Características físicas de la ciudad	Condiciones climáticas y topográficas del área urbana.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estados Unidos (Baltes, 1996)
Infraestructura	La presencia de ciclorutas, ciclo-parqueaderos, prioridad de bicicleta en carriles mixtos compartidos con vehículos motorizados.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Copenhague (Carstensen et al., 2015) 2. Davis (Buehler & Handy, 2008) 3. Minneapolis (Krizek & Johnson, 2006) 4. Bangalore city (Verma, Rahul, Reddy, & Verma, 2016) 5. Albuquerque (Rowangould & Tayarani, 2016) 6. Sevilla (Marqués, Hernández-Herrador, Calvo-Salazar, & García-Cebrián, 2015)
Influencia social	Redes sociales, medios de comunicación, influencia de uso de la bicicleta en el grupo de amigos o en el núcleo familiar, informalidad de la bicicleta.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Davis (Pike, 2014) 2. Amsterdam (De Bruijn, Kremers, Schaalm, Van Mechelen, & Brug, 2005) 3. Delft & Zwolle (Heinen, Maat, & Van Wee, 2011)
Congestión vehicular	Congestión vehicular es alta, se consideran medios de transporte alternativos como la bicicleta.	<ol style="list-style-type: none"> 1. China (Zhang et al., 2013) 2. Singapur (Meng, Koh, Wong, & Zhong, 2014)
Integración con transporte público (Intermodalidad)	La facilidad de llegar en bicicleta a un sistema de transporte público y hacer el cambio de modo.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alemania, Holanda, Reino Unido (Martens, 2004) 2. Copenhague (Carstensen et al., 2015) 3. Santiago de Chile & Delhi (Sagaris & Arora, 2016) 4. Beijing, (Zhao & Li, 2017)
Emprendimiento personal de líderes políticos	Presencia de alcaldes y gobernadores que promueven cambios significativos con decisiones de política pública.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Portland (Dill & Voros, 2008) 2. Copenhague (Nielsen, Skov-Petersen, & Agervig Carstensen, 2013) 3. Davis (Buehler & Handy, 2008)

Colectivos / participación ciudadana	Los ciudadanos hacen presencia en las calles con campañas, eventos y asesorías a instituciones privadas y públicas para visibilizar la bicicleta.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Portland (Dill & Voros, 2008) 2. Copenhague (Carstensen et al., 2015) 3. Davis (Buehler & Handy, 2008)
Educación	Programas y campañas que promueven el uso de la bicicleta, en su mayoría dirigidos a niños y jóvenes.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Copenhague (Gössling, 2013)
Regulación de instituciones públicas	Políticas relacionadas con el derecho en vía de ciclistas por parte de alcaldía y otras instituciones a nivel local y nacional. Políticas de restricción a vehículos motorizados.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Canadá (Pucher & Buehler, 2006) 2. Copenhague (Carstensen et al., 2015)
Programas de política pública	Programas como la Ciclovía recreativa. Campañas promocionales de seguridad vial. Sistemas de bicicletas públicas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Shanghai, Pekín, Shenzhen (Zhang et al., 2013) 2. Davis (Buehler & Handy, 2008) Copenhague (Carstensen et al., 2015) 3. Berlín, Beijing & Singapur (Meng et al., 2014)
La bicicleta recreativa	Influencia de bicicleta como un deporte (ciclismo nacional e internacional).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inglaterra (Troped, Saunders, Pate, Reininger, & Addy, 2003)

Tabla 2 Lista de entrevistados

<u>Entrevistado</u>	<u>Sector</u>	<u>Ocupación/Descripción</u>
Carlos Pardo (vía email)	Consultor	Director ejecutivo de la fundación Despacio. Consultor de varios proyectos relacionados con la bicicleta.
Andrés Vergara	Miembro de colectivo ciudadano activo (<i>advocacy group</i>)	Fundador del Ciclopaseo de los Miércoles. Líder en participación ciudadana y pionero en la difusión y promoción de la bicicleta como modo de transporte en Bogotá. Trabaja en la secretaría de movilidad.
María Constanza García	Sector Público	Secretaria de Movilidad desde junio del 2014 hasta diciembre del 2015.
Jaime Ortiz	Consultor / Sector Público / Miembro de colectivo ciudadano (Pro-Cicla)	Co-fundador de la ciclovía recreativa dominical de Bogotá.
Germán Lleras	Consultor/Sector Académico	Director regional de Steer Davies Gleave para Latinoamérica. Participó como experto en planificación de transporte en la consultoría técnica realizada a Bogotá referente a la bicicleta en el año 2013.
Deyanira Ávila	Sector Público	Coordinadora de transporte no motorizado de secretaría de movilidad encargada de liderar proyectos en la dirección de transporte e infraestructura. Ha participado en varios programas de la secretaría que promueven el uso de la bicicleta.
Sebastián Negret	Sector Público	Primer gerente de la bicicleta nombrado por la administración de Peñalosa en el año 2016.
Jorge Acevedo	Sector Académico	Experto en planeación y evaluación social de proyectos. Y desarrollo regional y urbano.
Sergio Montero	Sector Académico	Experto en planificación urbana y regional y en estrategias de desarrollo económico territorial en ciudades latinoamericanas.