

# bicycle account



## Bogotá 2014

en resumen

Philip Verma,  
José Segundo López  
y Carlosfelipe Pardo

Para ver el Bicycle Account completo:  
[www.bicycleaccount.org](http://www.bicycleaccount.org)

*despacio* 

[www.despacio.org](http://www.despacio.org)  
[oficina@despacio.org](mailto:oficina@despacio.org)  
twitter: @deespacio  
facebook: /fundaciondespacio





Las Cuentas de la Bici en Bogotá 2014 proporciona datos oportunos acerca del estado de la infraestructura para la bicicleta y su uso en Bogotá, además de dar a conocer los resultados de encuestas de percepción sobre el uso de la misma.

Basándose en investigaciones existentes y encuestas realizadas en años recientes, el reporte entrega un estudio preliminar acerca de tendencias, percepciones y necesidades de la bicicleta en Bogotá.

Este reporte se basa principalmente en tres encuestas de movilidad y tres de opinión, realizadas entre 1996 y 2014, además de algunos estudios de movilidad y la bicicleta en la ciudad. Despacio condujo dos de las encuestas de opinión, hechas personalmente y por internet. El documento Las Cuentas de la Bici en Bogotá 2014 puede descargarse en [www.bicycleaccount.org](http://www.bicycleaccount.org)

## Uso de la bicicleta: antes y ahora

Desde los años noventa Bogotá es conocida como una ciudad amigable con la bicicleta; dos de sus alcaldes la han promovido como un medio viable de transporte y han desarrollado ciclorutas y otras infraestructuras. Aunque la promoción de la bicicleta y la construcción de infraestructuras han disminuido desde entonces, el uso de la bicicleta ha aumentado de manera estable. En el año 1996 había alrededor de un 0.5% de viajes diarios en 1996 (antes de la construcción de las primeras ciclorutas) y en 2014 aumentó a un 6%. La siguiente gráfica muestra datos de tres encuestas de movilidad exhaustivas, además de la encuesta.

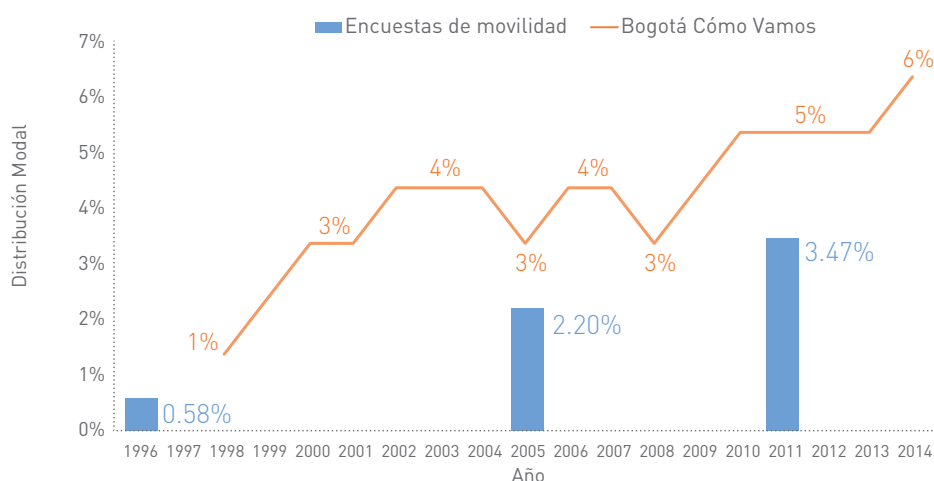


Figura 1. El Uso de la Bicicleta en Bogotá 1996-2014  
Fuente: (Steer Davies and Gleave y Centro Nacional de Consultoría, 2011) (Bogotá Como Vamos, 2014)

## Infraestructura para la bicicleta e integración multimodal

Actualmente Bogotá tiene 392 km de ciclorutas. El desarrollo de ciclorutas y otras infraestructuras es fundamental para la promoción de la bicicleta. El ritmo de construcción de ciclorutas ha disminuido considerablemente desde su auge durante la administración de Enrique Peñalosa, quien construyó 232 km de ciclorutas en sus tres años de gobierno, un 60% del sistema actual. La actual administración ha dado prioridad a la construcción de bici-carriles (dentro de la calzada) en vez de ponerlas en las aceras, como había sido la norma. Hay también un mayor énfasis en la integración de las bicicletas con Transmilenio, el sistema de BRT. Estas acciones recientes tienen el potencial no sólo de aumentar el uso de la bicicleta, sino también de cambiar ampliamente los patrones de movilidad establecidos en Bogotá.

Según la Figura 3, el cubrimiento de cada estación es mayor cuando un pasajero puede llegar fácilmente en bicicleta en vez de llegar caminando. La Figura 2 muestra la extensión de las ciclorutas construidas (en kilómetros) durante cada alcaldía entre 1995 y mediados de 2014.

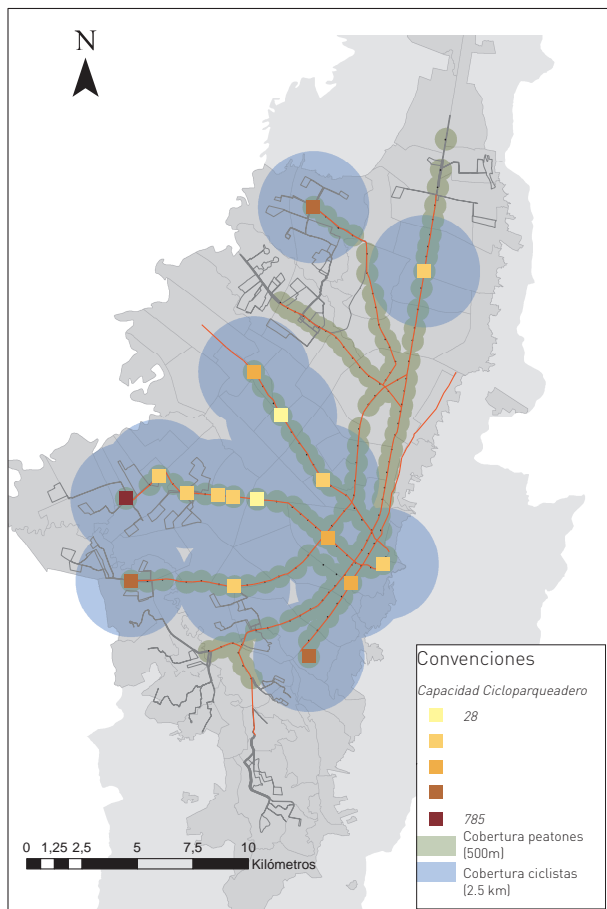
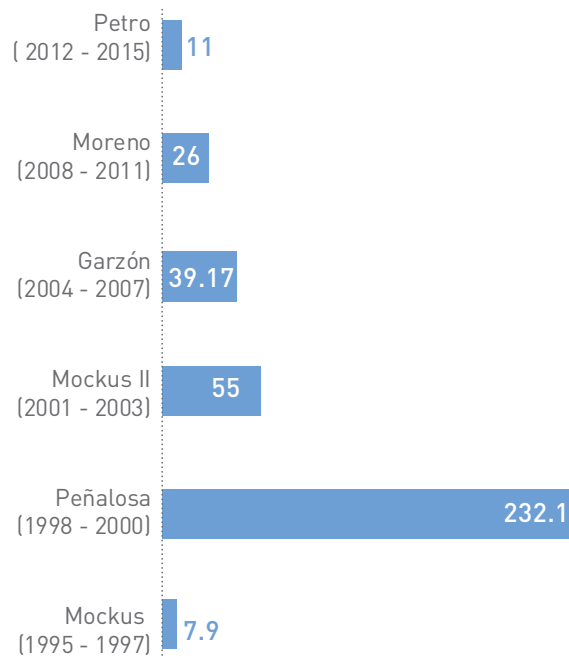


Figura 2. Mapa de Transmilenio con áreas de cobertura para peatones y ciclistas.  
Fuente: (Pardo & Calderón, 2014)



Infraestructura para bicicletas construida por alcaldía.

Figura 3 Infraestructura para bicicletas construida, por alcaldía.  
Fuente: (Bogotá Como Vamos, 2014), IDU, Secretaría de Movilidad

## ¿Quién usa la bicicleta en Bogotá?

De acuerdo con los datos de la encuesta, el porcentaje de viajes en bicicleta en Bogotá está repartido de la siguiente manera:

- 75% hombres
- 85% menores de 44 años
- 96% de los tres estratos socioeconómicos más bajos (de seis)

Los hombres realizan viajes más largos que las mujeres. Los grupos de edad con los niveles más altos de uso de la bicicleta en un día normal fueron de 25 a 44 años (57% del total de los viajes). Los tres grupos socioeconómicos más bajos hacen casi todos los viajes en bicicleta de la ciudad. Los viajes más largos los hacen ciudadanos que viven en los distritos más alejados del centro. Y en algunos de estos sectores viven personas de los grupos socioeconómicos más bajos.



## ¿Qué piensan los bogotanos de la bicicleta?

Una revisión de datos de encuestas recientes indica que las percepciones positivas principales de montar en bicicleta en Bogotá son: estar en forma, salud, vencer el tráfico de los carros y la Ciclo-vía recreacional. La seguridad personal y vial, el clima y el comportamiento de los conductores son los principales aspectos negativos. Las medidas para mejorar las percepciones populares del uso de la bicicleta incluyen una red de ciclorutas expandida y mejorada que preste especial atención a la seguridad en las intersecciones, seguridad, integración de las bicicletas con el transporte público, un sistema de bicicletas público y campañas para mejorar el comportamiento de los conductores.

Tabla 1 Factores positivos y negativos asociados a la bicicleta ciclismo en Bogotá

Posición	Factor Positivo (Respuesta %)	Factor Negativo (Respuesta %)
1	Estar en forma (44%)	Ser atacado (56%)
2	Salud (28%)	Ser atropellado (53%)
3	Duración del viaje (28%)	Clima/Lluvia (46%)
4	Medio ambiente (25%)	Comportamiento de carros hacia ciclistas (42%)
5	Confiabilidad (22%)	Contaminación de vehículos motorizados (39%)
6	Costo del viaje (21%)	Diseño y obstáculos de ciclorutas (37%)

Fuente: [Despacio, 2014]

## Seguridad en números se cumple en Bogotá

Hay una clara relación entre el uso de la bicicleta, la infraestructura para bicicletas y los accidentes de ciclistas en Bogotá. La construcción de las ciclorutas ha generado un aumento en el uso de la bicicleta en las últimas décadas, lo cual está inversamente asociado con los accidentes de bicicletas. Esto sigue lo que Peter Jacobsen llama “seguridad en números”, un fenómeno visto en muchas otras ciudades también (Jacobsen, 2003).

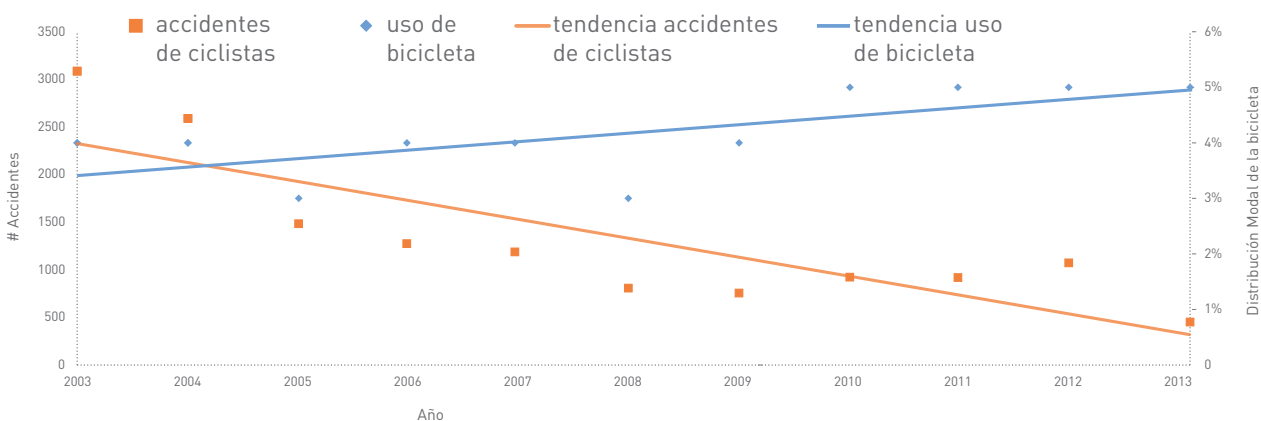


Figura 4 Accidentes de ciclistas y uso de la bicicleta, 2003-2013

Fuente: [Bogotá Como Vamos, 2014] y [Secretaría Distrital de Movilidad, 2014a]

## ¿Cuáles son los beneficios (estimados)?

Este reporte también da aproximaciones de los beneficios medioambientales y económicos del uso de la bicicleta en la ciudad, resumidos a la derecha. Indica las emisiones de dióxido de carbono equivalente y de material particulado evitadas gracias al uso de la bicicleta. Aplicando la distribución modal motorizada de 2011, se calcula cuánto habría sido emitido si los ciclistas hubieran optado por otros modos. La ganancia económica calculada toma en cuenta varias externalidades positivas y negativas relacionadas con la bicicleta, incluyendo la reducción de la congestión vial y el estacio-

namiento, el aumento en la seguridad vial y el ahorro de energía. (Ver Tabla 2).

Tabla 2. Beneficios estimados de ir en bicicleta

Emisiones evitadas de CO2 equivalente	86,431 toneladas
Emisiones evitadas de material particulado	8.0 toneladas
Ganancia económica	820 millones USD

Fuente: (Litman, 2014; Steer Davies Gleave, 2013)

## Del carro a la bicicleta

Existe una gran oportunidad de poder cambiar los carros por bicicletas en Bogotá. Per cápita, hay más bicicletas que carros en la ciudad (171 bicicletas versus 98 carros por 1000 habitantes) (Steer Davies and Gleave & Centro Nacional de Consultoría, 2011). De manera significativa, las bicicletas están distribuidas uniformemente a través de grupos socioeconómicos, a diferencia de los carros, los cuales se concentran en las clases altas. Nuestra investigación muestra que las personas de estratos bajos hacen menos viajes pero su recorrido es mayor en distancia a lo largo del día, mientras que los ciudadanos en estratos altos hacen más viajes y más cortos en distancia.

Teniendo en cuenta que el uso de la bicicleta en los estratos altos es bajo, esto implicaría que las personas con mayor capacidad económica en Bogotá tienen bicicleta pero usan principalmente su carro como medio de transporte, aún para viajes cortos que fácilmente podrían hacerse en bicicleta.

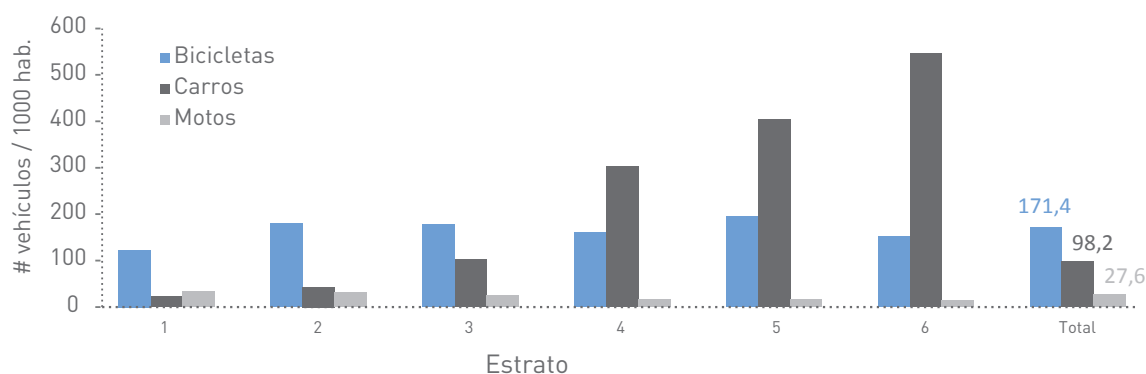


Figura 5 Número de vehículos por 1000 habitantes de acuerdo con estrato  
Fuente: (Steer Davies and Gleave y Centro Nacional de Consultoría, 2011)

## Conclusiones y siguientes pasos

La investigación y el análisis preliminares de este reporte indican las fortalezas y debilidades del uso de la bicicleta en Bogotá. Existen muchos usuarios recreacionales y la bicicleta sigue creciendo como medio de transporte en la ciudad. Sin embargo, el aumento de la seguridad vial a través de una inversión en ciclorutas, la mejoría en el diseño de intersecciones y la implementación de campañas de conciencia pública para conductores son necesarias para mejorar las percepciones y realidad del uso de la bicicleta. Infraestructuras complementarias como más parqueaderos para bicicletas en las estaciones de BRT y en destinos públicos y privados son necesarias también. El desarrollo de estos elementos puede motivar a un cambio modal hacia la bicicleta, especialmente en grupos sociales que no la usan con regularidad.

Las Cuentas de la Bici en Bogota 2014 es sólo el principio; se necesitan más investigaciones y monitoreo. Despacio espera elaborar ediciones impresas en el futuro con más y mejores datos y análisis; por esta razón estaría agradecida con cualquier ayuda que pueda hacer esto una realidad. ¿Usted puede ayudar?





# bicycle account Bogotá 2014



Las Cuentas de la Bici en Bogota 2014 es sólo el principio; se necesitan más investigaciones y monitoreo. Despacio espera elaborar ediciones impresas en el futuro con más y mejores datos y análisis; por esta razón estaría agradecida con cualquier ayuda que pueda hacer esto una realidad. ¿Usted puede ayudar?

[www.despacio.org](http://www.despacio.org)  
[oficina@despacio.org](mailto:oficina@despacio.org)  
twitter: @deespacio  
facebook: /fundaciondespacio  
All photos by Carlosfelipe Pardo

[www.bicycleaccount.org](http://www.bicycleaccount.org)  
Enero 2015