

¿Bogotá es la «capital mundial de la bicicleta»?

Un análisis de Despacio



¿ Bogotá es la «capital mundial de la bicicleta»?

Un análisis de Despacio

Publicado por:
Despacio (www.despacio.org)
Bogotá, Colombia

ISBN: 978-628-97304-5-6

Autores:
Etienne Deler
Carlos F Pardo

Corrección de estilo:
Freddie Bossa, Despacio.

Diseño y diagramación:
Laura Fernanda Sánchez, Despacio.

Fotografías a lo largo del documento:
Carlos F. Pardo

Cita sugerida:

Deler, E., & Pardo, C. F. (2026). ¿Bogotá es la «capital mundial de la bicicleta»? Un análisis de Despacio. <https://despacio.org/hacemos/>

Licencia: esta publicación sigue la licencia Creative Commons CC-BY-NC 4.0 que permite compartir bajo atribución y con propósito no comercial. Las condiciones completas están descritas en <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>

Uso de IA: Este artículo ha sido desarrollado por Etienne Deler y con insumos progresivos de Pardo. En su versión inicial, algunas partes han sido reformuladas y corregidas con apoyo de herramientas de inteligencia artificial. La reflexión, el análisis y los argumentos expuestos son fruto exclusivo de un trabajo intelectual propio. Las citas en el texto y referencias al final tuvieron una revisión automática de consistencia y completud, luego revisada por humanos.

Septiembre 2026

Publicación propia - *financiada por donaciones y tiempo voluntario* -

Esta investigación fue realizada gracias al tiempo de pasantía de Etienne Deler en Despacio y en trabajo conjunto con Carlos F Pardo, fundador de Despacio. Hace parte de las investigaciones propias que hacemos sin la financiación directa de una organización y que buscan responder preguntas de interés público para nuestras ciudades.

Usted puede aportar para que Despacio siga haciendo investigaciones y actividades chéveres que ayudan a retrasar el fin del mundo. Para donar y conocer más sobre lo que hacemos con las donaciones puede ingresar a <https://despacio.org/dona/>

¿Por qué analizar la afirmación de «capital mundial»?

El 6 de agosto de 2018, coincidiendo con la celebración oficial de los 480 años de la fundación de la ciudad, el alcalde Enrique Peñalosa firmó el Decreto 456 de 2018 desde la ciclorruta de la calle 106 con carrera 11. El documento, titulado «Por medio del cual se declara Bogotá una Capital Mundial de la Bici», se presentó en un momento significativo: la capital colombiana alcanzaba entonces los 500 kilómetros de ciclorrutas, consolidando la red de infraestructura segregada más extensa de América Latina. Para la administración, este anuncio no era un hecho aislado, sino la culminación de un proceso de transformación urbana que el propio Peñalosa había impulsado desde su primer mandato, en 1998, cuando el uso de la bicicleta apenas representaba el 0,1 % de los viajes diarios (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Frente a esta proclamación institucional, la reacción por parte de la sociedad civil, usuarios cotidianos y colectivos de activistas no fue de aplauso, sino de cuestionamiento. En las calles y en las redes sociales surgieron preguntas sobre los criterios para otorgar este título absoluto y sobre su pertinencia frente a los problemas estructurales de la red. Estas dudas se transformaron rápidamente en críticas abiertas. Al contrastar el eslogan oficial con el día a día en los barrios, marcado por el mal estado de los bicipuentes, la falta de iluminación y la vulnerabilidad en las intersecciones, diversos sectores ciudadanos rechazaron el rótulo institucional y plantearon que Bogotá no era una «capital mundial», sino una «capital mortal», debido al luto, el miedo y la inseguridad (Personería, 2019; El Tiempo, 2019; BiciActiva, 2019).

El interés de este documento no es determinar si Bogotá merece una etiqueta u otra. Ese debate resultaría poco productivo, dado que evaluar qué significa ser una «capital mundial» es una tarea compleja que implica comparar ciudades con escalas, presupuestos, topografías e historias muy distintas.

Tras una revisión documental y entrevistas con varias personas expertas y directamente involucradas en las políticas de bicicleta en Bogotá, este documento plantea que, por un lado, las denuncias ciudadanas frente al título oficial son comprensibles debido a la persistencia de las fatalidades viales; por el otro, catalogar a Bogotá de manera absoluta como una «capital mortal» carece de sustento empírico y puede ser leído como una crítica «fácil» o puramente coyuntural que invisibiliza los avances técnicos de la ciudad (Uniman, 2026). Así, estudiar esta oposición entre «capital mundial» y «capital mortal» no pretende zanjar la disputa, sino comprender cómo surgió este choque discursivo: **¿por qué el gobierno de Bogotá decidió hacer esta declaración?, ¿cuáles eran los objetivos detrás del eslogan? y ¿por qué se generó un debate tan polarizado a su alrededor?**

No buscamos determinar la veracidad de este discurso como si se tratara de una afirmación absoluta, sino analizarlo como una herramienta de comunicación y marketing territorial. Interesa contextualizar este fenómeno tanto en el ámbito local y práctico (la experiencia y la percepción de quienes se desplazan en bicicleta) como en el internacional (la exportación de Bogotá como modelo urbano global), en la medida en que este episodio refleja uno de los grandes retos de la gestión pública municipal (Pinson, 2020): el riesgo de que el relato político avance mucho más rápido que las soluciones concretas. En este caso, estas incluyen, entre otras, el fortalecimiento de la seguridad, vial y personal, además de la construcción de infraestructura ciclista.

El proceso de investigación y reflexión

Este documento es una reflexión construida a partir de diversas fuentes. La investigación incluyó una revisión bibliográfica de libros y artículos académicos, el análisis de decretos y otros documentos de política pública y una serie de entrevistas semiestructuradas con personas vinculadas al tema de la bicicleta en Bogotá, entre ellas funcionarios y exfuncionarios públicos, investigadores, activistas y otros actores de la sociedad civil. La siguiente tabla presenta las personas entrevistadas.

Persona	Fecha de la entrevista	Rol o experiencia
Luis Mauricio Cuervo	5 de febrero de 2026	Economista especializado en el desarrollo regional
Maëlle Lucas	12 de febrero de 2026	Geógrafa, autora de la tesis «Bogotá à vélo»
Ricardo Montezuma	13 de febrero de 2026	Fundador de Ciudad Humana
David Louis Uniman	19 de febrero de 2026	Consultor del Banco Mundial; gerente de la bicicleta de Bogotá (2017-2020)
Daniel Rosas Satizábal	20 de febrero de 2026	Ingeniero e investigador especializado en movilidad
Andrea María Navarrete Mogollón	20 de febrero de 2026	Gerente de la bicicleta de Bogotá (2021-2023)
David Serna	27 de febrero de 2026	Activista de Ciclopaseo Cachaco desde 2011; trabajó en la SDM en seguridad vial y comunicación (2017-2024)
Ángela Sánchez Restrepo	3 de marzo de 2026	Presidente de Curvas en Bici
Carlos Felipe Pardo	19 de junio de 2026	Fundador de la ONG Despacio
Julián Andrés Alfonso Sánchez	13 de agosto de 2026	Historiador especializado en la cultura ciclista en Bogotá
Lina Marcela López Montoya	28 de agosto de 2026	Directora ejecutiva de la ONG Despacio; trabajó en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en la subdirección de Movilidad (2011-2018) y en la Alcaldía de Medellín en temas de movilidad (2020-2021)

Además de estas entrevistas, se agradece la contribución de Fabián Andrés Llano, quien, gracias a su conocimiento de Bogotá, brindó valiosos consejos para el desarrollo de este documento.

1. La construcción de una «capital mundial de la bicicleta»

1.1. El decreto 456 de 2018: entre intención política y alcance real

El Decreto 456 de 2018 declaró a Bogotá como «una Capital Mundial de la bicicleta». Analizarlo implica, ante todo, contextualizar históricamente el relato político de la ciudad y la figura de quien lo promulgó. En ese sentido, el boletín de prensa publicado el 6 de agosto de 2018 por la administración del alcalde Enrique Peñalosa (2016-2019) resulta clave para comprender el periodo en el que Bogotá construyó el discurso que la proyectaría como la (o una) capital mundial de la bicicleta.

Enrique Peñalosa inició su intervención en el evento de lanzamiento del decreto mencionando la participación modal de la bicicleta durante su primer mandato como alcalde, en 1998: una cifra cercana al 0,1 %, frente a cerca del 6 % en el momento del anuncio. Posteriormente, la Encuesta de Movilidad registró una participación del 6,6 % en 2019 (Steer y CNC, 2019). En 2018, esto representaba, según la propia Alcaldía, «casi un millón de viajes diarios» (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2018).

Aunque los primeros kilómetros de ciclorrutas no fueron implementados por Enrique Peñalosa, sino durante la administración de Antanas Mockus, entre 1995 y 1997 (Montezuma, 2005), fue durante la primera administración de Peñalosa cuando la red se expandió de manera significativa. Esta expansión continuó durante la siguiente alcaldía de Mockus (Hilbrig y Pardo, 2025). Por supuesto, la relación entre Bogotá y la bicicleta había comenzado mucho antes. Sin embargo, este periodo puede interpretarse como el inicio de una nueva

visión de la bicicleta promovida desde la esfera política, tanto en términos de infraestructura como de representación simbólica (Pardo, 2013).

Esta visión adquirió importancia no solo en el ámbito local, sino también a escala internacional. Tras su primer mandato, Peñalosa se convirtió en consultor internacional y desempeñó un papel importante en la construcción de una nueva imagen de Bogotá en el exterior (Montero, 2016). En este sentido, la declaración de Bogotá como «capital mundial de la bicicleta» articula dos escalas: una local, relacionada con la vida cotidiana de los bogotanos, y otra internacional, en la que la bicicleta se convierte en una herramienta de posicionamiento urbano y marketing territorial. Volveremos sobre este punto más adelante.

Antes de analizar el decreto, resulta necesario comprender quién declaró a Bogotá «capital mundial de la bicicleta». No se trata de un actor cualquiera, sino de una figura que, para muchos observadores, encarna una parte importante de la historia reciente del ciclismo urbano en la ciudad. Esta fuerte personalización del discurso permite explicar, al menos parcialmente, algunas de las críticas que surgieron posteriormente, aunque no es la única razón.

Más allá de estas consideraciones, resulta pertinente examinar el marco normativo del anuncio, es decir, el Decreto 456 de 2018, «Por medio del cual se declara Bogotá una Capital Mundial de la Bicicleta».

Este decreto distrital se apoyó en un amplio marco normativo que no solo posicionaba la bicicleta como un modo de transporte alternativo y sostenible, sino que también la vinculaba con objetivos más amplios relacionados con la movilidad urbana, la protección ambiental, la salud pública y la integración al sistema de transporte. Asimismo, estas disposiciones promovían una transformación de los hábitos de desplazamiento y contribuían a construir una imagen de Bogotá como referente internacional en materia de movilidad ciclista.

Desde el principio se observa una diferencia clara entre el discurso de la Alcaldía y el contenido del decreto. Mientras que la declaración de Enrique Peñalosa del 6 de agosto de 2018 presenta a Bogotá como «la Capital Mundial de la Bicicleta», el decreto la declara «una Capital Mundial de la Bicicleta». El paso del artículo determinado «la» al indeterminado «una» no parece accidental. Esta diferencia puede reflejar dos dimensiones del anuncio: una política y simbólica, expresada en las comunicaciones públicas, y otra jurídica, plasmada en el decreto.

Un decreto responde a una lógica normativa. En este contexto, el uso del artículo indeterminado podría contribuir a evitar posibles controversias o cuestionamientos jurídicos. Además, puede argumentarse que declarar a Bogotá «una» «capital mundial de la bicicleta» carece de un significado jurídico preciso, pues no parecen existir normas nacionales o internacionales que establezcan criterios para determinar qué ciudad puede recibir esta denominación. Por ello, el decreto parece tener un alcance fundamentalmente simbólico más que práctico.

De hecho, la Alcaldía difundió este decreto a través de diversos recursos de comunicación: videos institucionales, discursos públicos, campañas de difusión e incluso un sitio web dedicado específicamente a Bogotá como «capital mundial

de la bicicleta» (Lucas, 2024), actualmente fuera de servicio. En la mayoría de estos soportes se utilizaba la expresión «la capital mundial de la bicicleta», lo que refuerza el carácter simbólico de la iniciativa.

Por ejemplo, el mismo día del anuncio, la Secretaría Distrital de Movilidad publicó un video titulado Bogotá *Capital Mundial de la Bicicleta* (Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2018). A través de una narrativa visual acompañada de una música evocadora, el video presenta las razones por las cuales Bogotá podría ser considerada una «capital mundial de la bicicleta»: una ciudad donde es posible respirar mejor, donde personas de diferentes partes del mundo vienen a pedalear y donde la bicicleta ocupa un lugar importante tanto en la movilidad cotidiana como en la recreación y el deporte. Asimismo, destaca iniciativas emblemáticas como el Día sin Carro y los Ciclopaseos de los Miércoles.

A pesar de las críticas que se abordarán más adelante, este discurso no desapareció con el paso de los años. Por el contrario, continuó siendo utilizado por distintas instituciones. La Secretaría Distrital de Movilidad publicó el 7 de febrero de 2019 un video titulado *Somos la capital mundial de la bici* y, el 24 de agosto de 2022, otro titulado *Bogotá es la capital mundial de la bici*. Por su parte, ProBogotá Región difundió en febrero de 2026 un video con un título similar. La persistencia de este discurso muestra que, casi ocho años después de su formulación inicial, la idea de Bogotá como «capital mundial de la bicicleta» continuaba vigente.

En cuanto al decreto, este fue firmado tanto por el alcalde mayor como por el secretario distrital de Movilidad, Juan Pablo Bocarejo. El hecho de que fuera suscrito por el alcalde mayor indica que su alcance es distrital y no se limita a una única entidad administrativa. Aunque la Secretaría Distrital

de Movilidad participe en su implementación, la fórmula «publíquese y cúmplase» y la naturaleza del acto administrativo implican que su ejecución compromete al conjunto de la administración distrital.

Los objetivos establecidos son los siguientes (Decreto 456 de 2018, Art. 2):

- Promover a Bogotá como un destino turístico amigable y seguro para los ciclistas.
- Concienciar a los conductores sobre la prioridad de los usuarios de modos de transporte sostenibles, especialmente de la bicicleta.
- Realizar las inversiones necesarias en las diferentes entidades y organismos distritales para garantizar un tránsito ciclista seguro, tranquilo, confiable y recreativo, contribuyendo al mismo tiempo a la reducción de emisiones contaminantes.

En definitiva, el examen del Decreto 456 de 2018 y de su estrategia comunicativa permite interpretar la «capital mundial» como un relato institucional construido de arriba hacia abajo y como una marca de gestión con un fuerte componente simbólico. Sin embargo, reducir el fenómeno del ciclismo urbano en Bogotá a esta declaración implicaría desconocer los procesos que la precedieron y sobre los cuales pudo apoyarse. La declaración no surgió en el vacío: la bicicleta ya ocupaba un lugar importante en la historia y la identidad de la ciudad mucho antes de convertirse en un eslogan de gobierno. Para comprender ese arraigo y la manera en que se construyó desde distintos sectores de la sociedad, resulta necesario repasar la historia de la relación entre Bogotá y la bicicleta.

1.2. Bogotá y la bici: el amor en tiempos del asfalto

Bogotá y la bicicleta tienen una larga historia. Los velocípedos llegaron a la ciudad durante la década de 1870, pero fue a partir de 1894 cuando la prensa comenzó a registrar un interés creciente por este nuevo medio de transporte (Llano, 2026). En sus inicios, la bicicleta era principalmente un artefacto asociado a las élites urbanas (Llano, 2026). Sin embargo, a comienzos del siglo XX, tras la Guerra de los Mil Días y con la llegada de los primeros automóviles, perdió progresivamente ese carácter exclusivo y, durante la década de 1920, se convirtió en un medio de transporte popular y obrero (Alfonso Sánchez, 2025).

Bogotá no constituye un caso aislado en términos de movilidad urbana. Como muchas otras ciudades, experimentó el auge del automóvil,

el desmantelamiento de los tranvías en 1951 y la consolidación del sistema de autobuses durante las décadas posteriores. Sin embargo, un acontecimiento resulta fundamental para comprender la relación que Bogotá mantiene hoy con la bicicleta: la Ciclovía, cuyos orígenes se remontan a 1974. No se pretende aquí reconstruir en detalle la historia de un fenómeno ampliamente estudiado y conocido en la capital colombiana, sino comprender cómo contribuyó, décadas después, a sustentar la imagen de Bogotá como «capital mundial de la bicicleta».

Como se señaló anteriormente, esta imagen no surgió de la nada ni puede atribuirse exclusivamente a la figura de Enrique Peñalosa.

Se apoya en lo que puede denominarse una «narrativa estructural» (Freudendal-Pedersen, 2015), construida a lo largo del tiempo y con la participación de numerosos actores.

La bicicleta forma parte de la identidad de Bogotá, entre otras razones, por el lugar que ocupa la Ciclovía. Su importancia ha llevado incluso a comparar la relación de Bogotá con este evento con la de París con la Torre Eiffel o la de Agra con el Taj Mahal (Navarro, R. et al. 1985).

La Ciclovía es el resultado de un proceso en el que participaron distintos actores. Uno de sus antecedentes se remonta a diciembre de 1974, con una movilización ciudadana impulsada por el colectivo Pro-Cicla. Posteriormente, los decretos 566 y 567 de 1976 de la Alcaldía Mayor de Bogotá dieron respaldo institucional a las ciclovías (Decretos 566 y 567, 1976) y, en 1982, llegó a ocupar algunas de las arterias principales de la ciudad durante la jornada dominical (Navarro, R. et al. 1985).

La imagen que encarna la bicicleta en Bogotá no es, entonces, la de una simple herramienta de movilidad, sino más bien un elemento testigo del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968), capaz de reunir a los ciudadanos para apropiarse del espacio urbano.

Jaime Ortiz, uno de los fundadores de la Ciclovía, escribió precisamente al respecto:

Bogotá una ciudad tercermundista, plagada de dificultades originadas por la velocidad de su crecimiento, ciudad violenta, insegura, dividida física y socioeconómicamente, diseñada para tráfico de automóviles que sólo una minoría puede adquirir,

está sin embargo produciendo una urbanidad capaz de reaccionar, tomarse y recuperar para sí la ciudad.
(Navarro, R. A., et al. 1985, p.277)

Asimismo, este evento conoció con los años un eco mundial con la organización del primer Seminario sobre Planeación y Diseño de Ciclovías en Bogotá, en 1983, el cual acogió a numerosos expertos internacionales para comprender esta historia de éxito y expandirla. En este sentido, se comprende bien que la denominación de «capital mundial» busca, por cierto, ser testigo de una fuerte identidad local (Sánchez, 2026), pero también el reflejo de una imagen a escala mundial.

La mayoría de los trabajos relativos a la bicicleta en Bogotá se interesan en la era posterior a 1998, la *golden era* de la bicicleta a partir del primer mandato de Enrique Peñalosa (Pardo, 2013). Aunque las investigaciones anteriores merecen un interés real, concentrarse en el período del nuevo milenio permite comprender la situación actual.

Desde entonces, las políticas a favor de la bicicleta se mantuvieron de manera bastante amplia hasta 2018, con la excepción de dos gobiernos: el de Lucho Garzón, entre 2004 y 2007, y el de Samuel Moreno, entre 2008 y 2011, que se destacaron por un interés casi nulo hacia la bicicleta (Morales et al., 2025). El gobierno actual de Carlos Galán también se destaca por su falta de apoyo al tema. Sin embargo, esas dos administraciones (2004-2011) siguen siendo de gran importancia para comprender la simbología de la bicicleta en Bogotá, ya que fue en ese momento cuando los colectivos ciudadanos se desarrollaron más en la ciudad (Lucas, 2024), entre ellos, el Ciclopaseo de los Miércoles, fundado en 2006; SUBAse a la Bici y Teusaca tu bici, entre otros.

Las relaciones entre colectivos y actores públicos no siempre han sido buenas; sin embargo, es precisamente la fuerte movilización de los gobiernos locales, pero también de la sociedad civil, lo que explica la importancia de la bicicleta en Bogotá.

También cabe mencionar los importantes esfuerzos destinados no solo a implementar políticas a favor de la infraestructura ciclista, sino también a consolidar una cultura ciudadana (Sánchez, 2026) que perdura hasta el día de hoy, punto sobre el cual se profundizará más adelante.

En definitiva, a través de este breve retorno al pasado se pueden identificar algunos de los elementos que llevaron a Enrique Peñalosa a declarar a Bogotá como «capital mundial»: una importante red de infraestructura ciclista, acciones promovidas por la Alcaldía, pero también la presencia de un orgullo local por la bicicleta, expresado especialmente a través de la Ciclovía y respaldado por diversos colectivos. De este modo, la posterior proclamación de Bogotá como «capital mundial» no puede entenderse como un hito surgido del vacío institucional o como una ocurrencia publicitaria aislada de Enrique Peñalosa. El gobierno local canalizó esa efervescencia civil previa y la integró en una estrategia de *city marketing* y proyección internacional.

Esta evolución del significado político y social de la bicicleta se refleja con claridad en la producción editorial de la década de 2010. A través de varias publicaciones puede observarse un proceso de institucionalización progresiva que va desde la formulación de un manifiesto ciudadano independiente hasta la incorporación de sus principios en el discurso y las políticas oficiales de la administración distrital.

El primer paso de este proceso tuvo lugar tras la Segunda Semana de la Bicicleta, en 2009, cuando diversos colectivos ciudadanos unieron esfuerzos durante un taller organizado por el ITDP para redactar el «Manifiesto de la Bicicleta en Bogotá» (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009). Lejos de constituir una declaración abstracta de principios, este documento sintetizó las principales reivindicaciones del movimiento ciclista urbano. Entre ellas se encontraban la participación efectiva de la ciudadanía en las decisiones sobre movilidad, la construcción de una infraestructura ciclista adecuada, la garantía de una seguridad vial que protegiera la vida de los usuarios y el reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte legítimo dentro de la ciudad. A través de este manifiesto, los colectivos demostraron que el ciclismo urbano trascendía las actividades recreativas o deportivas para consolidarse como un movimiento social con propuestas concretas y una agenda política capaz de interpelar a las instituciones públicas.

En 2013 se publicó otro, el «Manifiesto Nacional de la Bicicleta». Aunque sus planteamientos mantienen una notable continuidad con el «Manifiesto de la Bicicleta en Bogotá», tiene una visión más amplia, de alcance nacional.

Ese mismo año, bajo la alcaldía de Gustavo Petro, apareció por primera vez *El Libro de la Bici*, publicado conjuntamente por la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). Hasta la fecha se han publicado tres libros (2013, 2014 y 2019). Esta obra constituye una fuente particularmente valiosa para comprender el momento histórico, ya que fue concebida a partir de una convocatoria pública que reunió e indexó 59 experiencias, relatos y crónicas elaboradas por ciudadanos y colectivos ciclistas consolidados, entre ellos El Parche Tortuga,



Ciclopaseo de la Luz, Piel Verde, Bikenkedy, Chiks Bike y ConciénBiciate. En lugar de presentar únicamente las acciones de la administración, el libro sitúa en el centro a quienes experimentan cotidianamente la bicicleta y construyen la cultura ciclista bogotana.

En este sentido, la publicación representa un puente entre las iniciativas ciudadanas y las políticas públicas impulsadas por la administración de Gustavo Petro. Su contenido se inscribe plenamente en los objetivos del Plan de Desarrollo «Bogotá Humana» 2012-2016, que proponía consolidar la bicicleta como un instrumento de equidad, emancipación y transformación urbana. Más que un documento institucional, el libro reconoce la diversidad de actores que hicieron posible el auge del ciclismo urbano y refleja una administración dispuesta a incorporar esas voces dentro de su proyecto político.

La evolución de esta relación entre ciudadanía e instituciones se hace aún más evidente en la publicación de un nuevo *Libro de la Bici* en 2014, dedicado, entre otros temas, a conmemorar los cuarenta años de la CicloVía. A diferencia del volumen anterior, esta obra adopta una estructura diferente. Una parte significativa está dedicada a reconstruir la historia y el impacto de la CicloVía como uno de los principales símbolos de la movilidad y el espacio público en Bogotá. Posteriormente, el libro vuelve a conceder un lugar destacado a los testimonios de ciudadanos, colectivos y organizaciones, reafirmando el carácter participativo que había comenzado a consolidarse en la publicación de 2013.

No obstante, el elemento más significativo de esta edición es la inclusión del «Manifiesto de la Bicicleta en Bogotá». Aunque este ya había sido redactado en 2009, el cambio fundamental reside

en su condición institucional. Lo que había surgido como una propuesta por parte de la sociedad civil durante un taller aparece ahora incorporado y respaldado por la administración distrital. Esta apropiación institucional puede interpretarse como el reconocimiento oficial de las demandas formuladas por el movimiento ciclista y como la expresión de una voluntad política de construir una agenda compartida con la ciudadanía. En consecuencia, el manifiesto deja de ser únicamente una herramienta de reivindicación social para convertirse también en una declaración de compromiso por parte del gobierno local, orientada a desarrollar políticas públicas construidas con y para los ciudadanos.

Finalmente, este proceso de institucionalización y consolidación discursiva alcanza una nueva etapa en 2019 con la publicación de otro *Libro de la Bici*, después de cinco años sin nuevas ediciones, elaborado durante la segunda administración de Enrique Peñalosa. Resulta especialmente revelador que esta obra apareciera apenas un año después de que Bogotá fuera presentada oficialmente como la «capital mundial de la bicicleta». A diferencia de las publicaciones anteriores, centradas en dar visibilidad a las experiencias ciudadanas y en fortalecer la relación entre colectivos e instituciones, este volumen adopta un enfoque mucho más técnico y estratégico. El libro se concentra en sistematizar los avances alcanzados en materia de movilidad ciclista, presentar indicadores sobre la infraestructura existente y señalar los proyectos que aún permanecen en fase de planificación. En este sentido, la bicicleta deja de aparecer principalmente como un símbolo de participación ciudadana para consolidarse como un componente estructural de las políticas públicas.

El libro de 2019 se divide en cinco partes:

- Bogotá y la Bici
- Ciclocultura
- Cicloinfraestructura
- La Nueva Bogotá
- Proyectos

Presenta una visión integral del tema de la bicicleta en Bogotá, retomando su historia, sus equipamientos y los proyectos en curso. Sin embargo, también puede verse como un libro hecho por y para Enrique Peñalosa. Cabe mencionar que la Alcaldía de Bogotá publicó en el año 2000 la serie de libros Bogotá a escala humana, Bogotá para todos, Bogotá sin fronteras y Bogotá viva (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2000). Al presentar los logros del primer mandato de Enrique Peñalosa desde la perspectiva institucional, estas publicaciones pueden interpretarse como una estrategia de auto-reconocimiento o autoelogio de la administración saliente. Volviendo al libro de 2019, la primera fotografía que aparece en la obra es una imagen suya montando bicicleta en la Plaza de Bolívar. El libro se abre con sus palabras, recordando que a finales de los años noventa apenas un 0,1 % de las personas de Bogotá se movilizaba en bicicleta, mientras que en 2019 la cifra alcanzaba el 6,5 %. En ese sentido, el siglo XXI es presentado como una «revolución en marcha» que comenzó bajo su primer mandato y que, en 2019, continuaba desarrollándose bajo su administración.

Tanto en el libro como en los anuncios de la Alcaldía y en los videos de la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentran varios elementos clave del discurso utilizado para promover una imagen positiva de Bogotá como ciudad ciclista. Se destaca, por ejemplo, que existen más de 800.000 viajes diarios en bicicleta, que la ciudad cuenta con la red ciclista más extensa de América Latina

(Bogotá Capital Mundial de la bici, 2019) y que la bicicleta constituye un elemento central en la transformación de Bogotá hacia una ciudad más sostenible.

Las palabras de Enrique Peñalosa y de Juan Pablo Bocarejo lo confirman: la cultura de la bicicleta permitiría avanzar hacia una movilidad sostenible y favorecer un desarrollo integral de la ciudad.

Otro elemento clave del libro es la importancia otorgada tanto a las políticas públicas ya implementadas como a aquellas que están por venir. La ciudad se presenta como líder gracias a estas políticas públicas. En ese sentido, puede resultar sorprendente que las asociaciones y los colectivos ciudadanos estén tan poco representados, considerando hasta qué punto han marcado la historia de la bicicleta en Bogotá (D. Serna, 2026).

- 
- 1951**
Primera **Vuelta a Colombia**, que inicia y culmina en Bogotá
 - 1974**
Nace la **Ciclovía**
 - 1983**
Se amplía a **82 km la Ciclovía**
 - 1998**
Se crea en el IDU la primera área encargada de la infraestructura de andenes y ciclorrutas
 - 1999**
Primera **Ciclovía Nocturna**

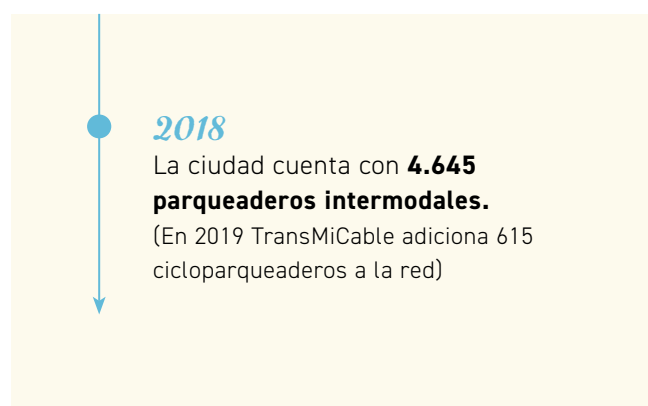


Fig.1.
Reproducción de línea de tiempo hasta 2018

Fuente: basada en gráfica del Libro Bogotá Capital Mundial de la Bici (2019)

Podemos afirmar entonces que se trata del libro de la ciudad de Bogotá, no como espacio compartido o ciudadano, sino como entidad pública que presenta sus logros en materia de promoción de la bicicleta y desarrollo de infraestructura ciclista.

Como ya se ha mencionado, el desarrollo de la bicicleta desde los años 2000 y, sobre todo, en el momento de publicación del libro, se integra dentro de una visión global de ciudad. Es difícil determinar hasta qué punto las políticas de la bicicleta están articuladas con otras políticas urbanas de más largo plazo, pero una cosa parece segura: la bicicleta es percibida como un instrumento para alcanzar numerosos objetivos, entre ellos la equidad social, la mejora ambiental, el embellecimiento urbano y el bienestar de la población.

La bicicleta sería beneficiosa para los usuarios porque permite ahorrar tiempo y dinero, favorece la felicidad y promueve la salud. También lo sería para la ciudad, al contribuir a la salud pública, la seguridad, la movilidad, la economía, la sociabilidad y la protección del medio ambiente (Bogotá Capital Mundial de la bici, 2019).

En este libro encontramos perfiles de ciclistas según su estrato social, género y participación modal, contruidos a partir de las encuestas de movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Sin embargo, para obtener un perfil más completo de los usuarios y comprender mejor las dinámicas de uso de la bicicleta, dos trabajos resultan particularmente útiles (Rodríguez Valencia et al., 2022; Hilbrig y Pardo, 2025).

Este libro pretende ofrecer un panorama amplio de la bicicleta en Bogotá; por ello, resulta difícil analizarlo en su totalidad. Asimismo, no se trata

aquí de presentar el contenido completo del documento, sino más bien de destacar un elemento clave: los proyectos futuros, organizados en torno a cuatro grandes objetivos: competitividad, equidad e inclusión, seguridad y ecoeficiencia. Entre estos proyectos se encuentran, por ejemplo, la articulación de la red ciclista con el futuro Metro de Bogotá; el desarrollo de nuevas centralidades urbanas, como Lagos de Torca y Ciudad Río, presentadas como nuevos centros de movilidad sostenible; y la implementación de un sistema de iluminación LED en las ciclorrutas.

En conclusión, este recorrido refleja el pulso entre la base social y la agenda institucional: una transición en la que la voz colectiva que redefinió el espacio público bogotano fue progresivamente canalizada e integrada dentro de la narrativa oficial de la ciudad.



2. ¿Qué tan *oportuno* es?

2.1. Crear una narrativa para implementar políticas

Como se ha descrito arriba, el anuncio realizado por Enrique Peñalosa en 2018 se produjo sobre un terreno fértil. Existía ya una comunidad que vivía en la ciudad de la Ciclovía y que asociaba la bicicleta no solamente con el desplazamiento cotidiano, el deporte o el cuidado de la salud, sino también con una cierta idea de ciudadanía y de calidad de vida urbana. Esta imagen, tanto en el ámbito local como en el internacional, no es innata ni neutral; por el contrario, ha sido construida y difundida para proyectar una determinada visión de la ciudad y convertir la bicicleta en un elemento central de la identidad bogotana. Es lo que podría denominarse una narrativa mítica (*a mythical narrative*, según Lieto, 2015).

En otras palabras, convertirse en una «capital mundial de la bicicleta» o presentarse como un modelo urbano no depende únicamente de indicadores técnicos. Según Montero (2017), estos procesos suelen apoyarse en dos elementos fundamentales: el uso extensivo de recursos narrativos y visuales capaces de transmitir una historia sencilla y fácilmente apropiable, y la movilización de elementos emocionales, símbolos y mensajes repetidos de manera constante.

Estas observaciones fueron desarrolladas por Sergio Montero a propósito de la Ciclovía y resultan particularmente útiles para analizar la «Capital Mundial». Tanto la promoción de la Ciclovía como la construcción de Bogotá como «capital mundial de la bicicleta» constituyen procesos de construcción narrativa: se trata de relatos urbanos simplificados que seleccionan determinados elementos del

pasado y del presente para construir una historia coherente y movilizadora.

Esta comparación encuentra, además, respaldo en las conversaciones con David Uniman, gerente de la bicicleta entre 2017 y 2020, quien explicaba que, antes de implementar una política pública, es necesario construir una narrativa. Precisamente, «Capital Mundial de la Bici» puede entenderse como parte de ese proceso de construcción simbólica.

Como recuerda Montero (2017), retomando a Sandercock (2003):

El storytelling es diferente de otras formas de transmitir conocimiento: una historia tiene un escenario, una lógica cronológica (un principio y un fin), una trama clara con protagonistas (héroes, villanos, inocentes) y una tensión moral que normalmente apunta hacia una solución potencial. (p. 4)

En el caso de la Ciclovía, Sergio Montero muestra cómo Enrique Peñalosa y su hermano Gil presentaron a los administradores públicos como los héroes de la historia, a los promotores de infraestructuras orientadas al automóvil como los villanos y a los niños que no podían jugar en las calles como las principales víctimas de esta situación.

En 2018 se observa la utilización de mecanismos similares, aunque con una transformación importante de los personajes involucrados. El libro *Bogotá Capital Mundial de la Bici* afirma:

Bogotá tiene una historia de amor con la bicicleta que solo viene creciendo con el tiempo. En la capital colombiana, la bicicleta ha generado un círculo virtuoso donde elementos complementarios se refuerzan. Una mejor infraestructura y una cultura de la bici creciente, grupos ciudadanos y líderes desde las instituciones, tribus urbanas y ciclistas deportivos, primíparos en el tema y quienes han puesto a la bici en el centro de sus vidas. (Libro de la Bici, 2019, p. 23).

Los villanos continúan siendo, en gran medida, los promotores de un modelo urbano centrado en el automóvil. También aparecen otros actores asociados a los riesgos de la movilidad ciclista, como los responsables de la siniestralidad vial o los ladrones de bicicletas. Esta visión puede observarse en iniciativas impulsadas durante la administración, como la política Visión Cero, incorporada como principio rector del *Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026* (Decreto 813 de 2017), o el Registro Bici Bogotá (Decreto 790 de 2018).

Sin embargo, los héroes y las víctimas cambian significativamente. Se produce una ampliación considerable de los actores incluidos en la narrativa. Las víctimas ya no son únicamente los niños, sino el conjunto de los ciclistas (con una atención particular a las mujeres) y, en términos más amplios, todos los habitantes afectados por la contaminación atmosférica o la congestión vial.

Por su parte, los héroes son la Alcaldía, la Secretaría Distrital de Movilidad y, sobre todo, los propios ciclistas. Durante su discurso del 6 de agosto de 2018, Enrique Peñalosa los definió como «héroes cívicos que ayudan a una mejor movilidad y medio ambiente». La elección de este vocabulario resulta significativa. Se busca movilizar emociones y construir una historia colectiva que conecta el pasado, el presente y el futuro de la ciudad.

La figura del héroe ya había sido utilizada anteriormente por la administración. De hecho, desde el inicio de su mandato, durante su discurso de posesión, Enrique Peñalosa afirmó: «Por cada 3 personas que se movilizan en carro, hay una que lo hace en bicicleta. Todos ellos son héroes cívicos...» (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

Otro ejemplo de ello fue la exposición *Cascos: héroes que salvan vidas*, organizada en 2017 por la Alcaldía Mayor de Bogotá (2017). El discurso de la «Capital Mundial de la Bici» no surge entonces de manera espontánea, sino que se inserta en una narrativa más amplia construida progresivamente alrededor de la bicicleta.

Esta construcción narrativa también se refleja en la creación de una figura institucional específica: la de gerente de la bicicleta, cargo instaurado en 2016 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016). Cuatro personas ocuparon esta función: Sebastián Negret (2016-2017), David Louis Uniman (2017-2020), Laura Bahamón (2020-2021) y Andrea María Navarrete Mogollón (2021-2023). Actualmente, este cargo ya no existe.

Resulta interesante observar las funciones asociadas a esta posición. El gerente de la bicicleta no tenía un papel claramente definido ni formaba parte del organigrama de la Secretaría Distrital de Movilidad. Su misión consistía en articular esfuerzos entre distintos sectores, facilitar el diálogo

entre la Alcaldía, la Secretaría y la ciudadanía (*El Tiempo*, 2021) y, sobre todo, otorgar una dimensión humana a las políticas ciclistas desarrolladas en Bogotá, tanto en el ámbito local como en el internacional.

Más allá de sus funciones administrativas, esta figura contribuía a personificar la política de la bicicleta. Mientras muchas políticas públicas son percibidas por los ciudadanos como procesos abstractos o impersonales, el gerente de la bicicleta permitía identificar un interlocutor concreto, capaz de representar la visión de la ciudad en materia de movilidad ciclista y de dialogar directamente con los distintos actores involucrados.

Sin reducir su rol únicamente a esta dimensión simbólica, podría afirmarse que el gerente actuaba también como una especie de promotor o embajador de Bogotá como ciudad de la bicicleta y, en cierta medida, de Bogotá como «Capital Mundial de la Bici».

Sin embargo, la ausencia de una misión claramente definida y su posición por fuera de los organigramas institucionales hacían que el

cargo dispusiera de un margen de acción variable según las circunstancias. Este dependía, entre otros factores, de las afinidades con el alcalde o con los responsables de la Subdirección de la Bicicleta y del Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad. La falta de una delimitación precisa de sus competencias y ámbitos de intervención también podía generar tensiones o conflictos con otras dependencias de la administración distrital (Navarrete Mogollón, 2026).

Tras estas reflexiones, cabe entender que el discurso de «Bogotá, capital mundial de la bici» no era un caso aislado, sino un elemento discursivo inscrito en un periodo específico. El segundo mandato de Enrique Peñalosa se distinguió por articular una narrativa urbana en la que la bicicleta ocupaba un lugar central. La retórica del gobierno presentó la bicicleta como una alternativa clave para el desarrollo de la ciudad y, fundamentalmente, como la carta de presentación de Bogotá ante el mundo: como una metrópoli global *probici*.

2.2. La ilusión de la palabra y la percepción de la vía: la realidad percibida

Desde una perspectiva estrictamente cuantitativa, la evolución del número de ciclistas ha sido muy significativa. La participación modal de la bicicleta, según las encuestas de origen y destino de la Secretaría Distrital de Movilidad, alcanzó el 6,6 % en 2019. Este resultado representa once veces la

participación registrada en 1996, cuando apenas alcanzaba el 0,6 %. Lejos de estancarse, en 2023 esta cifra continuó su tendencia al alza hasta alcanzar el 7,3 % del total de los viajes diarios de la ciudad.

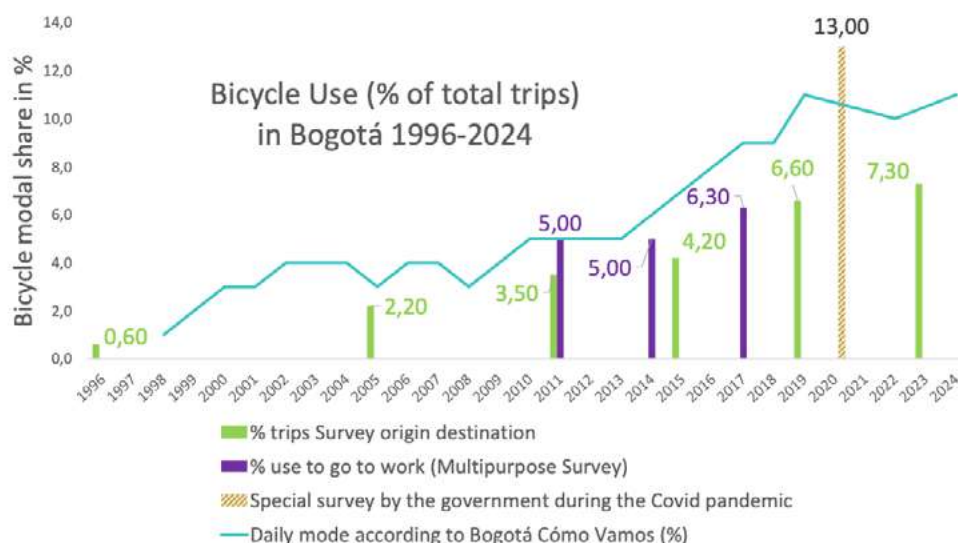


Fig. 2.
Uso de la bicicleta como porcentaje del total de viajes en Bogotá, 1996-2024

Fuente: Tomado de Bicycle Account 2025, por Hilbrig y Pardo, 2025, p. 4.

Entre 2005 y 2019, el número de viajes en bicicleta aumentó un 321,23 % en valores absolutos (Rodríguez Valencia et al., 2022). Este salto refleja la maduración y el arraigo del uso de la bicicleta en la capital colombiana.

Si se compara esta evolución con el crecimiento demográfico de la ciudad, los resultados son igualmente llamativos. Según el DANE, Bogotá contaba con 6.840.116 habitantes en 2005 y 7.412.566 en 2018 (DANE, 2005, 2018). Esto implica que el crecimiento de los desplazamientos en bicicleta fue muy superior al crecimiento de la población. En términos de participación modal, quizás el indicador más interesante para analizar la «fiebre» de la movilidad ciclista en Bogotá, la bicicleta pasó de representar el 2,2 % de los viajes diarios en 2005 al 4,2 % en 2015 y al 6,6 % en 2019. En otras palabras, la participación modal de la bicicleta se multiplicó por tres en menos de quince años.

A partir de estos datos, podría afirmarse que existían razones para considerar que 2018 constituía un momento favorable para declarar a Bogotá como «capital mundial de la bicicleta».

Sin embargo, la retórica de la «capital mundial» se topó con una realidad mucho más compleja que el simple elogio del uso de la bicicleta en la capital. En efecto, muchos ciclistas no asimilaron ni comprendieron dicha denominación (Morales et al., 2025), principalmente por una razón elemental: el riesgo que implica circular en bicicleta por Bogotá.

A partir de las entrevistas y discusiones realizadas, surgieron dos grandes problemáticas para comprender el uso de la bicicleta en Bogotá. Más allá de la calidad de la infraestructura o de la gestión de la movilidad ciclista, apareció de manera recurrente la cuestión de la seguridad (Sánchez Restrepo, 2026). Dentro de este tema coexisten dos dimensiones principales: la seguridad vial y la seguridad personal (Lucas, 2026).

La diferencia entre ambas puede entenderse de la siguiente manera. La seguridad vial hace referencia a los riesgos relacionados con la circulación y la convivencia entre los distintos actores de la movilidad. Incluye los siniestros viales, las colisiones con vehículos motorizados, el estado de la infraestructura ciclista, la señalización e incluso el respeto de las normas de circulación.

En otras palabras, se relaciona con la posibilidad de desplazarse físicamente de manera segura dentro del espacio urbano.

Por otro lado, la seguridad personal remite a los riesgos vinculados a la delincuencia y a las violencias urbanas. Para muchos ciclistas bogotanos, el miedo no se limita a ser atropellados, sino también a sufrir robos, agresiones o ataques, especialmente en ciertos corredores ciclistas, durante la noche o en espacios percibidos como aislados. Así, mientras la seguridad vial depende principalmente de la organización de la movilidad y de la infraestructura urbana, la seguridad personal refleja problemáticas más amplias relacionadas con la violencia urbana y las desigualdades socioespaciales de la ciudad.

Este temor aparece claramente reflejado en las encuestas de Bogotá Cómo Vamos. La satisfacción de los usuarios de la bicicleta ha mostrado una evolución ambivalente. Mientras que en 2017 alcanzaba aproximadamente el 85 %, en 2018 descendió hasta cerca del 62 %, reflejando las crecientes preocupaciones asociadas a la seguridad vial, la inseguridad urbana y el estado de parte de la infraestructura ciclista. Sin embargo, en 2019 el indicador volvió a aumentar, hasta alcanzar el 86,1 % en 2023, mostrando la coexistencia entre una percepción positiva del uso cotidiano de la bicicleta y una fuerte preocupación frente a los riesgos asociados a esta forma de movilidad (Bogotá Cómo Vamos, 2023).

En efecto, estas encuestas revelan una de las grandes tensiones del ciclismo urbano en Bogotá. La ciudad se presenta como un modelo y una vitrina internacional gracias a sus políticas y a su red de ciclorrutas, y los usuarios reconocen numerosas ventajas asociadas al uso de la bicicleta. Estos pueden dividirse, de manera esquemática, en dos

grupos: los ciclistas «históricos» o «pioneros», motivados por razones como el placer, el activismo o la ecología, y los nuevos ciclistas de la masificación posterior a 2015, impulsados principalmente por razones pragmáticas como la rapidez o el costo (Rodríguez-Valencia et al., 2021).

Sin embargo, muchos ciclistas siguen percibiendo sus desplazamientos como una experiencia incierta, hasta el punto de que algunas personas que participaron en el auge reciente del ciclismo terminaron abandonando esta práctica (Navarrete Mogollón, 2026). Montar en bicicleta puede constituir un motivo de orgullo, como lo demuestra el gran número de colectivos ciclistas existentes (Lucas, 2024), pero, en palabras de Juancho, un ciclista bogotano entrevistado por Vivanco, andar en bici por cualquier lugar de Bogotá es una odisea (Vivanco, 2022).

El trabajo de antropología urbana de Luis Vivanco (2022) permite comprender cómo la experiencia ciclista en Bogotá implica negociaciones permanentes con el tráfico, la violencia urbana, la precariedad de ciertas infraestructuras y las desigualdades espaciales de la ciudad.

A partir de las discusiones públicas, los artículos de prensa y las declaraciones de diversos colectivos ciclistas, puede afirmarse que el riesgo físico fue uno de los principales obstáculos para la aceptación de la denominación internacional. Para muchos actores, Bogotá no era una «capital mundial», sino una «capital mortal».

Antes de realizar un análisis puramente cuantitativo del riesgo asociado a este modo de transporte, resulta pertinente preguntarse si el número de personas heridas y fallecidas aumentó al mismo ritmo que el uso de la bicicleta.

En este sentido, el enfoque del *Safety in Numbers* ofrece elementos particularmente útiles. Esta perspectiva, desarrollada en el ámbito de la movilidad urbana a comienzos del siglo XXI, plantea como hipótesis principal que, cuando aumenta el número de peatones y ciclistas, el riesgo individual de sufrir un siniestro disminuye (Jacobsen, 2003). En otras palabras, el número de siniestros crece más lentamente que el de usuarios. Cuantos menos ciclistas circulan, más tienden a ser percibidos como «objetos no identificados» por los demás usuarios de la vía; por el contrario, cuando su presencia aumenta, conductores y peatones adaptan progresivamente sus comportamientos.

Diversos estudios han aplicado este enfoque al caso bogotano. Los datos de accidentalidad muestran que las colisiones y las muertes que involucran a ciclistas no aumentaron al mismo ritmo que la exposición ciclista, lo que confirma parcialmente la hipótesis del *Safety in Numbers*. Los análisis indican que entre 2011 y 2017 el número de ciclistas creció mucho más rápido que el número de colisiones con víctimas, lo que condujo a una disminución sustancial de las tasas estandarizadas de siniestralidad y mortalidad por ciclista (Carvajal et al., 2020). Los autores observan una disminución aproximada del 55 % en la tasa de colisiones por ciclista y una reducción

cercana al 46 % en la tasa relativa de mortalidad. Esta dinámica puede estar relacionada con la adaptación progresiva de los comportamientos de los automovilistas frente al auge del ciclismo y con la creciente integración de la bicicleta en las políticas de movilidad urbana, acompañada por la expansión y mejora de la infraestructura ciclista (Hidalgo, 2020).

En este sentido, aunque el número absoluto de personas heridas siga siendo elevado, un análisis relativo sugiere una mejora de la seguridad ciclista a lo largo del tiempo. Sin embargo, existe una diferencia importante entre el riesgo estadístico y el riesgo percibido. Según las teorías de la percepción del riesgo, los eventos excepcionales o emocionalmente impactantes suelen experimentar una amplificación mediática y social considerable (Kasperson et al., 1988). Por ello, más allá de cualquier consideración estrictamente racional, el número absoluto de ciclistas heridos o fallecidos ocupa un lugar particularmente importante en el imaginario colectivo de los bogotanos y contribuye a mantener la sensación de vulnerabilidad.

Para confrontar esta tensión entre el riesgo relativo y el absoluto, conviene detenerse en las cifras oficiales que permiten observar la evolución del número de personas heridas o fallecidas mientras se desplazaban en bicicleta por la ciudad.

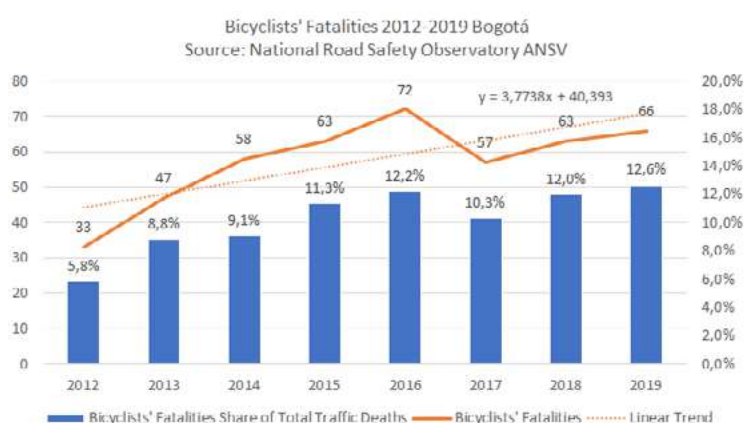


Fig. 3.
Fallecidos en Bicicleta,
2012-2019, Bogotá

Fuente de datos: SALURBAL/
Drexel University (Hidalgo,
2020)

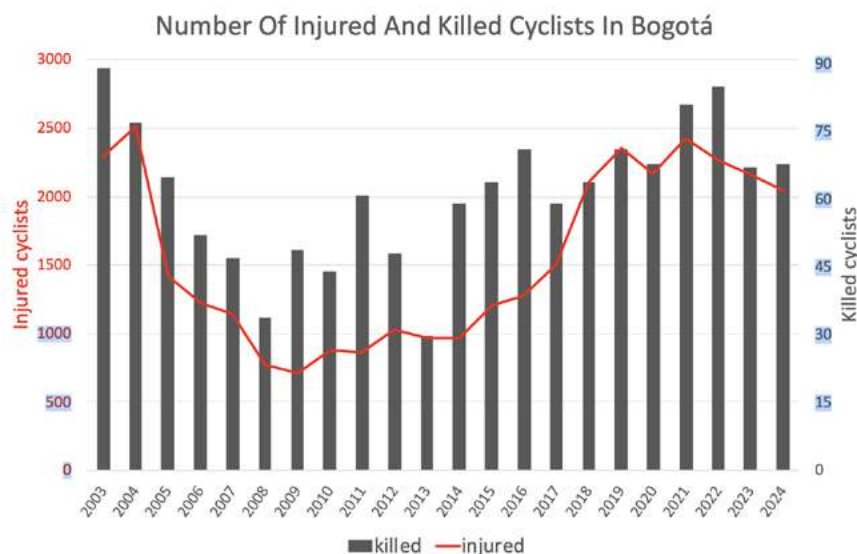


Fig. 4.
Heridos y fallecidos en
bicicleta en Bogotá, 2003-
2024.

Fuente: Hilbrig y Pardo, 2025

Los gráficos 3 y 4 permiten comprender, al menos parcialmente, el surgimiento de expresiones como «capital mortal de la bicicleta». Aunque las cifras varían según las fuentes utilizadas, se observa una tendencia creciente en el número de ciclistas heridos y fallecidos a lo largo de buena parte del periodo analizado.

Según el tercer gráfico, el número de ciclistas heridos aumentó de manera relativamente continua entre 2013 y 2018, e incluso hasta 2019. En cuanto a las muertes, la evolución es menos regular, aunque 2016 presenta las cifras más elevadas del periodo comprendido entre 2005 y 2020. Si nos concentramos en 2018, se observa

que hubo menos ciclistas fallecidos que en 2016. Sin embargo, las curvas muestran una tendencia general al aumento desde 2012 y un número de víctimas superior al registrado el año anterior.

Esta evolución también resulta significativa desde la perspectiva de la participación de los ciclistas en la mortalidad vial. En 2012, los ciclistas representaban el 5,8 % de las víctimas mortales del tránsito; en 2018, esta proporción alcanzaba el 12 %. Desde esta perspectiva, parece comprensible que se desarrollara la percepción de que Bogotá se estaba convirtiendo en una ciudad cada vez más peligrosa para quienes se desplazaban en bicicleta.



3. La disputa *discursiva*

3.1. La contranarrativa: Bogotá, «capital mortal»

Hemos visto que la distinción de «Bogotá, capital mundial de la bicicleta» tenía como principales objetivos presentar la ciudad como un modelo global de movilidad activa e impulsar nuevas políticas públicas de infraestructura. En otras palabras, este hito puede interpretarse como una construcción simbólica (Edelman, 1985): un discurso performativo orientado a generar una adhesión amplia y legítima a las políticas favorables a la bicicleta, tal como lo señaló en su momento David Uniman (Bici Activa, 2019). Sin embargo, la implementación del proyecto no suscitó el consenso ni la aprobación esperada por la administración distrital.

Tras el anuncio oficial que posicionaba a Bogotá bajo esta narrativa de éxito, comenzaron a surgir diversas reacciones críticas en el espacio digital y en las redes sociales. Estas manifestaciones buscaban, principalmente, visibilizar una realidad trágica: la siniestralidad vial y la muerte de ciclistas en las vías de la ciudad. Rápidamente aparecieron etiquetas con un fuerte impacto mediático, como #NoMasCiclistasMuertos (El Tiempo, 2019) o #CapitalMortalDeLaBici, al tiempo que colectivos ciudadanos denunciaban la brecha entre el marketing institucional de los indicadores de gestión y la experiencia cotidiana de vulnerabilidad e inseguridad vial.



Fig. 5.
Protesta ciudadana
"Capital Mortal".

Fuente: 19 de septiembre de 2019 por un autor anónimo

En este sentido, el concepto de «capital mortal de la bicicleta» constituye una resignificación crítica y una subversión del discurso institucional. Desde la perspectiva del análisis de las políticas públicas, esta reapropiación semántica ilustra un mecanismo de contraencuadre (counter-framing) y de cuestionamiento de la legitimidad basada en el desempeño (Benford & Snow, 2000). Al invertir y reapropiarse del eslogan oficial de la administración distrital, los actores críticos expusieron la profunda disonancia entre la marca territorial y la desprotección de los usuarios en las vías. Más allá de una simple reacción emocional o gremial, estas movilizaciones permitieron articular los casos individuales de muertes viales dentro de una crítica estructural y colectiva a la planificación urbana de Bogotá.

Así, la controversia evidencia un fenómeno complejo: una política pública puede ser presentada simultáneamente como un éxito estadístico e internacional, debido al crecimiento sostenido de los viajes diarios y a la disminución relativa del riesgo por ciclista (Carvajal et al., 2020), y ser, al mismo tiempo, socialmente contestada debido a la persistencia y visibilidad de los siniestros mortales. Estas críticas, lejos de ser coyunturales, han demostrado una notable continuidad. Abarcan desde el periodo inmediatamente posterior al anuncio de la marca urbana hasta debates contemporáneos sobre la seguridad y el hurto violento, como puede observarse en una publicación del concejal Juan David Quintero en junio de 2026 (Quintero, 2026).

Por un lado, se puede argumentar que la personificación del discurso y la adjudicación casi exclusiva de este éxito ciclista por parte del alcalde Enrique Peñalosa explican, al menos parcialmente, la intensidad de la respuesta bajo la fórmula de «capital mortal». En gran medida,

el eslogan operaba como una denuncia directa a la figura política del mandatario y a su modelo vertical de toma de decisiones. La relación entre los movimientos probici y esta administración estuvo históricamente marcada por la tensión.

Durante el mandato previo de Gustavo Petro, el activismo de base se integró directamente en las dependencias técnicas de la Alcaldía para aportar conocimientos del terreno, lo que también conllevó el debilitamiento de un contrapeso social esencial (Lucas, 2024).

La administración de Peñalosa tendió a tecnocratizar los procesos y a limitar la participación de estos colectivos en el diseño de las redes de ciclorrutas. Esta exclusión también se hace perceptible en la narrativa institucional de El libro de la Bici de 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019; Pardo, 2025).

Este descontento y la personalización del discurso también fueron aprovechados en la competencia electoral de la época. Por ejemplo, el 29 de marzo de 2019, la entonces candidata Claudia López publicó en Twitter: «Bogotá pasó de ser la “capital mundial de la Bici” a ser la capital mortal» (López, 2019). Si bien este mensaje se inscribía en su estrategia electoral como candidata a la Alcaldía de Bogotá, también muestra la utilidad política de la fórmula «capital mortal» para cuestionar el relato institucional sobre la movilidad ciclista.

Sin embargo, no es posible reducir el apelativo de «capital mortal» a una simple disputa partidista o a una oposición frontal contra la figura de Peñalosa, ya que la diversidad de los actores institucionales involucrados revela un cuestionamiento más amplio. Este conjunto de voces críticas frente al discurso oficial de la «Capital Mundial» es, precisamente, lo que otorga solidez a la

contranarrativa de la «Capital Mortal»: su origen no se limita a círculos militantes externos, sino que también fue asumida por organismos de control del ámbito distrital.

El 29 de marzo de 2019, el Concejo de Bogotá publicó un texto en el que cuestionaba la legitimidad de ostentar dicho título frente a los robos y agresiones que sufrían los ciclistas y planteaba la necesidad de redoblar los esfuerzos en materia de seguridad personal antes de celebrar el estatus global (Torres Camargo, 2019). Pocas semanas después, el 12 de abril de 2019, la Personería de Bogotá emitió un pronunciamiento en el que rechazaba directamente el uso de la denominación «Capital Mundial», apoyándose en datos como el incremento del 429 % en el hurto de bicicletas y las deficiencias estructurales en el mantenimiento de la red vial (Personería de Bogotá, 2019).

Finalmente, la resonancia de «Bogotá, capital mortal» alcanzó una escala internacional. Medios de comunicación masivos e independientes adoptaron la fórmula para abordar la situación de los ciclistas en la ciudad, con análisis cuantitativos en *El Tiempo* (2019) y debates en directo en Noticias Caracol. La expresión llegó incluso al diario británico *The Guardian* (Daniels, 2020), que abordó las paradojas entre el reconocimiento internacional de Bogotá como ciudad de la bicicleta y los problemas de seguridad que enfrentaban sus ciclistas.

En conjunto, esta contranarrativa demostró una eficacia comunicativa real: contribuyó a desplazar el foco del debate desde el número de kilómetros construidos hacia la urgencia de proteger la vida del usuario, instalando las problemáticas estructurales de la seguridad vial y ciudadana en el núcleo de la agenda pública de la capital.

3.2. Una falla en la narrativa: ¿ser o querer ser una «capital mundial»?

Frente a la imposibilidad de afirmar si Bogotá es una «capital mundial» o una «capital mortal» de la bicicleta (o ninguna), resulta necesario comprender qué fue lo que no funcionó en este discurso. Lo más pertinente parece ser una falla en la narrativa. En efecto, las políticas desarrolladas por la Alcaldía antes y después del anuncio constituyen iniciativas bastante respetables. La red de ciclorrutas es muy importante, aunque algunas partes requieren renovación; el uso de la bicicleta sigue creciendo y, frente a los riesgos que enfrentan los ciclistas, se implementaron diversas políticas, como Visión Cero, la campaña Cascos Héroes o el Registro Bici Bogotá. Por ello, el problema no parece explicarse por razones estrictamente objetivas, sino por elementos contextuales y narrativos.

Frente a las críticas, surgieron interrogantes sobre las razones de la mala recepción de este discurso. Según la administración, la idea no era negar los problemas que enfrentan los ciclistas, sino construir una narrativa capaz de impulsar nuevas políticas y generar una adhesión colectiva. En este sentido, resulta interesante comparar este caso con el eslogan «Medellín, la más educada». Como señalaba David Uniman (2026), durante la administración de Sergio Fajardo (2004-2007) nadie pareció cuestionar seriamente esta narrativa. Entonces, ¿por qué una reacción tan distinta en Bogotá?

El contraste entre el éxito de la narrativa en Medellín como «la más educada» y la recepción mucho más

controvertida de Bogotá con la «capital mundial» puede explicarse por la naturaleza institucional y el diseño de ambos discursos. En el caso de Medellín, el eslogan no se limitó a un mero efecto de anuncio; constituyó el eje central y el nombre oficial del Plan de Desarrollo Municipal (Alcaldía de Medellín, 2004). De este modo, la narrativa de la educación aparecía como un objetivo moral compartido tras décadas marcadas por la violencia del narcotráfico. Como señalan Echeverri y Orsini (2011), este discurso cobró legitimidad porque se materializó a través de los Proyectos Urbanos Integrales (PUI), una metodología que orientó la inversión pública de alta calidad hacia las periferias mediante procesos de codiseño con los habitantes. Esta profunda participación comunitaria permitió que la ciudadanía se apropiara físicamente del relato en el espacio urbano a través de los parques biblioteca y el Metrocable.

Ese éxito no significa que el modelo de Medellín fuera perfecto o estuviera exento de conflictos. Desde una perspectiva crítica, Maclean (2015) advierte que el «Urbanismo Social» también funcionó como un dispositivo de control territorial y pacificación (policing) en zonas marginales, respondiendo en parte a una agenda de las élites locales para valorizar la ciudad e insertarla en los circuitos del turismo y la inversión global. Sin embargo, incluso bajo esta tensión, la narrativa de Fajardo logró una sólida adhesión colectiva porque se fundó sobre un pacto político transversal que respondía a una crisis histórica real. Los relatos políticos, por tanto, constituyen un elemento esencial de las transformaciones urbanas al dar sentido a las políticas públicas y generar un horizonte de futuro compartido (Jacobs, 2006), una sincronía simbólica que Bogotá no lograría replicar.

Sin ánimo de hacer un análisis detallado ni de pretender un conocimiento profundo de la cultura de esa ciudad, el caso de Medellín podría explicarse

también por una fuerte identidad regional: a diferencia del ethos más heterogéneo de los rolos en Bogotá, el orgullo paisa en Antioquia se apoya en un relato de autonomía histórica frente al aislamiento geográfico (Parra Valencia, 2026). Este arraigo territorial favorece un apoyo casi unánime a grandes proyectos urbanos como el Metro y un esfuerzo de apropiación reflejado en la «Cultura Metro» (López Montoya, 2026; da Silva, 2026).

En Bogotá, la situación era diferente. En 2018, la ciudad no se enfrentaba a una ausencia de políticas ciclistas ni a una falta de infraestructura. Por el contrario, ya contaba con una red de ciclorrutas importante y con un uso de la bicicleta en constante crecimiento, apoyado además por múltiples políticas impulsadas desde la Secretaría Distrital de Movilidad.

Sin embargo, el eslogan fue percibido por una parte de la población como desconectado de la experiencia cotidiana de los biciusuarios, marcada por robos, muertes, inseguridad vial o deterioro de ciertas infraestructuras. A diferencia de Medellín, donde la narrativa buscaba construir un futuro colectivo, en Bogotá esta fue percibida menos como una construcción común y más como una etiqueta institucional promovida por la administración para proyectarse internacionalmente y celebrar logros ya alcanzados. Esta percepción se vio reforzada por las tensiones existentes entre algunos colectivos ciclistas y la administración distrital (Lucas, 2026).

Por ello, las críticas al anuncio no deben interpretarse necesariamente como un rechazo a las políticas ciclistas desarrolladas en Bogotá, sino más bien como una reacción frente a un supuesto «orgullo institucional» incapaz de articular adecuadamente la ambición política con la experiencia cotidiana y con la adhesión simbólica de los habitantes, adhesión que sí parece existir claramente alrededor de la Ciclovía (Cuervo, 2026).

Como analista externo y observando estos acontecimientos de manera retrospectiva, no se pretende ofrecer una respuesta definitiva ni una solución alternativa a lo ocurrido. Sin embargo, diversos indicios sugieren que dentro de la propia administración existían dudas sobre la pertinencia y el momento elegido para realizar esta declaración. Algunas voces señalaban que anunciar a Bogotá como «capital mundial» podía percibirse como una narrativa apresurada o carente de una temporalidad estratégica adecuada (Serna, 2026).

La observación resulta particularmente interesante si se considera que la ciudad ya contaba con un horizonte simbólico y político de gran fuerza: la conmemoración de los 500 años de su fundación, prevista para el 6 de agosto de 2039, fecha históricamente asociada a Gonzalo Jiménez de Quesada. Este aniversario ofrecía un marco temporal poderoso para construir una narrativa internacional coherente, desarrollar campañas de posicionamiento urbano o consolidar distintos mecanismos de reconocimiento institucional vinculados a la proyección global de Bogotá. En suma, quizás habría sido mejor plantearlo como una meta («seremos la capital mundial de la bicicleta en 2039») que como un hecho dado.

Además, la idea de una Bogotá proyectada hacia el futuro ya aparecía integrada en diversas políticas públicas, especialmente en materia de movilidad. En este sentido, el discurso de «Bogotá, capital mundial» no surge de manera aislada, sino que encuentra antecedentes en documentos oficiales que articulan visión urbana, sostenibilidad e identidad metropolitana a largo plazo. La *Política Pública de la Bicicleta* constituye un ejemplo claro al afirmar que «...presenta la Política Pública de

la Bicicleta con un horizonte de tiempo hasta el año 2039, año en el cual la ciudad cumplirá 500 años de haber sido fundada» (Política Pública de la bicicleta, 2021, p. 4).

Esta cita muestra cómo la administración ya utilizaba el horizonte de los 500 años como un dispositivo narrativo y de planificación. Más que una simple fecha conmemorativa, este aniversario funciona como un punto de llegada para imaginar la transformación urbana de Bogotá y proyectar internacionalmente una imagen de ciudad moderna, sostenible y conectada.

Desde esta perspectiva, puede interpretarse que el discurso de «capital mundial» intentó acelerar o condensar una estrategia simbólica que probablemente habría encontrado mayor legitimidad y coherencia si hubiese sido articulada explícitamente con esta temporalidad histórica de largo plazo.

Esta contradicción resulta aún más llamativa porque los propios documentos producidos por la administración reconocían explícitamente que el modelo ciclista bogotano seguía siendo incompleto y requería profundizarse (Peñalosa, 2018; El Libro de la Bici, 2019). Bogotá no aparecía como un modelo acabado o perfecto, sino como una ciudad en construcción, enfrentada todavía a desafíos relacionados con la seguridad vial, el mantenimiento de la infraestructura, las desigualdades territoriales o la convivencia entre distintos actores de la movilidad.

En este sentido, gran parte del discurso institucional previo al anuncio insistía en la idea de un liderazgo ciclista que debía seguir fortaleciéndose mediante nuevas políticas públicas. Por ello, la declaración

de Bogotá como «capital mundial de la bicicleta» produjo una forma de ruptura narrativa. Mientras los documentos institucionales mantenían un tono relativamente reflexivo y reconocían explícitamente las limitaciones existentes, el eslogan funcionaba como una afirmación totalizante y halagadora.

La tensión no provenía entonces de una negación de los avances alcanzados por Bogotá como ciudad ciclista, reconocida como referente internacional en diversos estudios y clasificaciones urbanas (Montero, 2025), sino del desfase entre un discurso institucional que pudo haber sido mal construido o mal percibido y una declaración presentada como una consagración repentina.

En últimas, el relato de Enrique Peñalosa fracasó porque intentó imponer desde arriba, de manera vertical e institucional, la idea de que el éxito ya se había alcanzado plenamente en 2018. Sin embargo, la «ventana de oportunidad» (Kingdon, 1984) que la administración pretendió abrir y aprovechar políticamente para consolidar este estatus internacional se vio fuertemente cuestionada y cerrada por hechos mucho más concretos. Para los ciclistas, esta autoproclamación supuso una desconexión total con la profunda vulnerabilidad que experimentaban día a día en las calles.

Numerosas declaraciones ciudadanas y artículos de prensa reflejan precisamente esta percepción. La cuestión no era negar lo que Bogotá había logrado, sino recordar todo aquello que aún faltaba por hacer: los robos, la violencia vial, la inseguridad y otros problemas que permiten comprender expresiones como *cycling capital of death* (The Guardian, 2020).

Más que invalidar el proyecto ciclista bogotano, esta fórmula ponía de manifiesto la coexistencia de dos narrativas opuestas sobre la ciudad: por un lado, la proyección internacional de una capital sostenible, moderna y ejemplar; por el otro, la experiencia concreta de vulnerabilidad que todavía viven numerosos ciclistas en su vida cotidiana. Se perdió así la oportunidad de plantear la «capital mundial» como una meta conjunta por alcanzar entre la ciudadanía y el gobierno, en lugar de presentarla como un éxito ya conseguido.



4. De la declaración a *la consolidación*

4.1. La Política Pública de la Bicicleta: convertir el discurso en acción

Si el libro *Bogotá Capital Mundial de la Bici* (*Libro de la Bici*, 2019) constituye el soporte narrativo y simbólico de este discurso de «capital mundial», la Política Pública de la Bicicleta de 2021, formulada como un documento CONPES D. C., representa su traducción institucional y operativa. Más allá de los discursos y de las campañas de comunicación, se trata de comprender cómo la administración buscó materializar la idea de Bogotá como «capital mundial de la bicicleta» mediante objetivos, programas e inversiones concretas. En otras palabras, mientras el discurso permitía construir una visión de ciudad y proyectar una imagen internacional, la política pública debía transformar esa visión en acciones capaces de modificar las prácticas de movilidad de los habitantes.

Sin embargo, es crucial advertir que el CONPES D. C. no constituyó la primera tentativa de formular una política pública de la bicicleta en Bogotá. La historia de la planeación urbana en la ciudad ya registraba antecedentes truncados: en 1999, un grupo de consultores holandeses elaboró un *Manual de Diseño* que jamás fue implementado formalmente, al tiempo que en ese mismo periodo se estructuró un *Plan Maestro de Bici* que nunca llegó a ver la luz (Pardo, 2025). Incluso el propio Enrique Peñalosa contempló un plan sectorial para la bicicleta en sus administraciones, pero este carecía del carácter vinculante, la transversalidad y la fuerza jurídica y presupuestal de largo aliento que otorga un documento CONPES D. C.

Esta transición del relato a la práctica se materializó con el cambio de administración. El paso de la alcaldía de Enrique Peñalosa a la de Claudia López (2020-2023) marcó un viraje crítico: el esfuerzo por transitar de un eslogan publicitario de gestión a la institucionalización técnico-financiera de largo plazo. La Política Pública de la Bicicleta, adoptada mediante el CONPES D.C. 15 de 2021, se inscribe dentro de esta estrategia, estableciendo un horizonte de ejecución que formaliza la meta real de transformación técnica e infraestructural.

No obstante, este cambio de gobierno no eliminó la carga simbólica del proyecto, sino que la reconfiguró. Al fijar el horizonte temporal hacia el año 2038, coincidiendo con la conmemoración de los 500 años de la fundación de Bogotá, la planeación operativa de la nueva administración demostró que no rompía con la matriz discursiva previa. Por el contrario, la retórica del quinto centenario de la ciudad evidencia que la necesidad de un hito simbólico seguía siendo el eje para legitimar las intervenciones de la administración. Esta idea de largo alcance, de hecho, ya venía orbitando y madurando en los debates técnicos que alimentaron el propio discurso original de la «capital mundial» (Serna, 2026; Pardo, 2026). La diferencia radica en que el CONPES 15 tomó esa fuerza simbólica para convertirla en un marco formal de asignación de recursos y no en un afán inmediato de propaganda.

Sin embargo, esta convergencia discursiva no debe leerse como una continuidad metodológica o política lineal entre administraciones. Si bien alcaldes tan disímiles como Enrique Peñalosa, Gustavo Petro y Claudia López han compartido una apuesta inequívoca por defender la imagen de una Bogotá probicicleta, sus modos operativos y sus visiones de ciudad responden a lógicas radicalmente distintas.

Mientras Peñalosa priorizó una visión tecnocrática y de infraestructura dura desde arriba, muy enfocada en la ingeniería civil y el posicionamiento de la marca de ciudad a escala global, la alcaldía de Gustavo Petro (2012-2015) buscó ligar la bicicleta a una narrativa de justicia climática, equidad social y reivindicación popular, intentando dar voz a los colectivos de base, aunque sin consolidar un marco institucional y financiero de largo plazo. Por su parte, la administración de Claudia López no buscó replicar el modelo de Peñalosa, sino superarlo mediante un giro operativo hacia la planeación vinculante, las ciencias sociales y la gobernanza compartida. Para López, el objetivo no era el *storytelling* del éxito ya alcanzado, sino la institucionalización de este modo de transporte a través de un enfoque interseccional que integrara el género y la seguridad vial como deudas urgentes.

Así, la Política Pública de la Bicicleta (CONPES D. C. 15 de 2021) no nace para dar continuidad a la línea previa, sino para corregir sus deficiencias operativas; la bicicleta deja de ser un trofeo de gestión individual o un asunto exclusivamente técnico para convertirse en un objeto de acción pública transversal, capaz de intervenir en las desigualdades territoriales y de construir una identidad metropolitana asociada a la inclusión y la calidad de vida.

La política pública se diferencia del discurso netamente celebratorio asociado inicialmente a la idea de «Capital Mundial de la Bicicleta». Mientras los anuncios institucionales previos de «capital mundial» insistían en los logros ya alcanzados por la ciudad, el documento técnico de la administración López reconoció explícitamente la existencia de importantes deudas históricas y dolores cotidianos en la vía. La seguridad vial y personal continúa siendo una preocupación central; los robos de bicicletas, el peligro latente en los trayectos, las desigualdades de acceso a la infraestructura y las brechas de género aparecen identificados como obstáculos críticos para la consolidación de una verdadera cultura ciclista. Bogotá no es presentada como un modelo acabado para la exportación, sino como una ciudad en construcción que debe corregir su vulnerabilidad interna para consolidar el lugar de la bicicleta dentro de su sistema de movilidad.

Los objetivos definidos por la política pública reflejan esta visión amplia. No se limitan al aumento del uso de la bicicleta o a la construcción de nuevas ciclorrutas. También buscan mejorar la experiencia cotidiana de los ciclistas, fortalecer la seguridad, promover la inclusión social, reducir las desigualdades de género, facilitar la articulación institucional y fomentar una cultura de la bicicleta a escala metropolitana. En otras palabras, la bicicleta deja de ser considerada únicamente como una alternativa al automóvil para convertirse en una herramienta de transformación social y territorial.

Esta lógica se refleja en múltiples programas desarrollados durante los últimos años. Entre ellos pueden mencionarse la expansión de la red de ciclorrutas, la creación de nuevos cicloparqueaderos, el fortalecimiento del Registro

Bici, las campañas de prevención vial, la Escuela de la Bicicleta o las diferentes iniciativas dirigidas a aumentar la participación de las mujeres en el ciclismo urbano. Aunque estos programas responden a problemáticas específicas, todos comparten una misma lógica: consolidar la bicicleta como un elemento central de la movilidad bogotana.

La cuestión del género ocupa un lugar particularmente importante dentro de esta estrategia. Como se ha señalado anteriormente, las mujeres continúan representando una proporción menor de los ciclistas. La política pública reconoce que esta situación no puede explicarse únicamente por factores infraestructurales, sino también por elementos culturales, sociales y relacionados con la percepción de inseguridad. Por ello, incorpora explícitamente un enfoque de género destinado a reducir las barreras que limitan el acceso de las mujeres a la movilidad ciclista. Programas como la Escuela de la Bicicleta, la estrategia 50-50 o las iniciativas de diagnóstico participativo sobre seguridad forman parte de esta voluntad de democratizar el uso de la bicicleta.

Otro aspecto relevante es la importancia otorgada a la gobernanza. La política pública reconoce que el desarrollo del ciclismo urbano no depende exclusivamente de la Secretaría Distrital de Movilidad. Su implementación requiere la participación de múltiples actores institucionales, organizaciones ciudadanas, colectivos ciclistas y entidades territoriales. Esta dimensión resulta particularmente interesante porque refleja una evolución con respecto a las primeras políticas ciclistas bogotanas, tradicionalmente centradas en la construcción de infraestructura. La bicicleta deja de ser un asunto exclusivamente técnico para convertirse en un objeto de acción pública compartida.

Asimismo, la política pública incorpora una reflexión creciente sobre los nuevos retos asociados a la transformación de la movilidad urbana. El desarrollo de la micromovilidad, el auge de las bicicletas eléctricas y la aparición de nuevos vehículos ligeros plantean desafíos inéditos para las infraestructuras existentes. En este contexto, la bicicleta ya no puede pensarse de manera aislada, sino como parte de un ecosistema más amplio de movilidades alternativas que obliga a replantear la organización y la distribución del espacio público.

Por ello, la Política Pública de la Bicicleta permite comprender uno de los principales objetivos de la declaración de 2018. La cuestión no consistía únicamente en afirmar que Bogotá ya era una ciudad líder en materia ciclista, sino en crear un marco político y simbólico capaz de legitimar nuevas intervenciones públicas. Desde esta perspectiva, la expresión «capital mundial de la bicicleta» puede interpretarse menos como la descripción de una realidad plenamente alcanzada que como la formulación de un horizonte urbano hacia el cual la ciudad buscaba avanzar.

Más que una consagración definitiva, la declaración aparece hoy en día como un instrumento para movilizar recursos, coordinar actores y justificar nuevas políticas públicas. Esta lectura permite comprender mejor la distancia existente entre el discurso institucional y las críticas que surgieron posteriormente. Mientras la administración presentaba como alcanzado el estatus de «capital mundial» y buscaba utilizarlo para impulsar nuevas políticas, numerosos ciudadanos percibían todavía los límites concretos de la experiencia ciclista cotidiana. La Política Pública de la Bicicleta se sitúa precisamente en ese espacio intermedio: entre una narrativa de ciudad y la compleja realidad de su implementación.

4.2. Sí, en Bogotá pasan cosas buenas

La idea de esta reflexión ha sido, hasta ahora, comprender cómo nació el discurso de «Bogotá, capital mundial de la bici» para luego analizar las denuncias y causas de su cuestionamiento. Un factor central parece explicar el desfase de esta narrativa: un error de percepción temporal. Los bogotanos no consideran que Bogotá sea una mala ciudad para el uso de la bicicleta, sino que calificarla como la mejor del mundo resulta

pretencioso; primero sería necesario consolidar ciertas transformaciones estructurales. Por lo tanto, si la ciudad no era vista bajo ese título en 2018, y tal vez todavía no lo sea, «sí puede serlo, y tener esta frase como meta» (Pardo, 2025). Asimismo, antes de dar paso a cualquier consideración crítica, es justo afirmar que en Bogotá sí pasan cosas buenas.



Fig. 6.
Biblioteca El Tintal, 2026.

Fuente: C.F. Pardo.

La relación histórica entre Bogotá y la bicicleta se traduce hoy en elementos contemporáneos que dan testimonio de la ciudad tanto en su rol de entidad política como de espacio vivido (Lefebvre, 1968). Desde un punto de vista estrictamente modal, la evolución del número de ciclistas ha sido notable desde la apertura de las primeras ciclorrutas, alcanzando una participación modal del 7,3 % en 2023 (Hilbrig & Pardo, 2025) y un promedio de 886.655 viajes diarios (Encuesta de Movilidad, 2023). Aunque estos porcentajes parezcan distantes frente a referentes como Copenhague (29 %) o Ámsterdam (39 %) (Copenhagize Index, 2025), en valor absoluto el volumen diario de viajes en Bogotá es masivo: supera la población total de Copenhague y se aproxima a la de Ámsterdam. En términos de infraestructura, la red superó los 600 kilómetros en 2024 (Hilbrig & Pardo, 2025). Aunque el volumen de vías es significativo, la calidad de la red no depende únicamente de la cantidad de kilómetros construidos (Rodríguez Valencia et al. 2022; Pardo, 2025). Más bien, podría decirse que la cantidad ideal de ciclorrutas es cero: «una ciudad como hecha de algodón donde a nadie le pasa nada, todos los carros van despacito (ya, no más con la canción) y toda la gente en bicicleta va paseando de lo más bueno» (Despacio, 2018).

Sin embargo, el volumen de ciclistas y la longitud de las vías no agotan las dimensiones positivas de la movilidad activa en la capital. Desde 2012, las administraciones distritales consecutivas han mantenido cierta continuidad técnica e institucional en sus políticas. Una posible excepción es la administración de Carlos Fernando Galán: en su *Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 «Bogotá Camina Segura»*, la bicicleta tiene una presencia limitada y no se plantea la construcción de ciclorrutas como uno de sus ejes. Estas estrategias se han articulado en torno a temas como la seguridad vial, la equidad en el acceso, el

fortalecimiento de la cultura local, el turismo y las dinámicas económicas (*Bogotá Capital Mundial de la Bici, 2019; Política Pública de la Bicicleta, 2021*). Más que listar todas las intervenciones, conviene destacar aquellas iniciativas que configuran el panorama urbano actual.

Para dimensionar la bicicleta dentro del espacio vivido, es indispensable analizar los dos hitos más arraigados en la cultura local. El primero es la Ciclovía, junto con su componente de la Recreovía, consolidada como un referente global de apropiación del espacio público dominical (Montero, 2026). El segundo es el Día sin Carro y sin Moto, una jornada pedagógica institucionalizada de forma permanente tras la consulta popular reglamentada por el Decreto 1098 de 2000. Este evento anual subvierte temporalmente la movilidad cotidiana, permitiendo a los habitantes experimentar una ciudad silenciosa y con niveles drásticamente reducidos de contaminación. Al restringir el uso del vehículo particular, la jornada visibiliza el potencial real de la bicicleta como un medio de transporte masivo y eficiente para la vida diaria (Pardo, 2025).

Esta apuesta estructural se complementa desde la educación pública con programas dirigidos a las nuevas generaciones. Es el caso de *Al Colegio en Bici*, apoyado por el Distrito desde 2013 para promover trayectos escolares seguros y sostenibles en los entornos más vulnerables. A través de rutas guiadas y protegidas por guías comunitarios, la iniciativa no solo reduce la deserción escolar y los costos de transporte familiar, sino que fomenta la autonomía infantil y el sentido de pertenencia territorial. El objetivo, como señala Lucas (2024), trasciende la enseñanza técnica de pedalear: busca transformar las representaciones sociales y desactivar los miedos asociados a la calle, especialmente en las niñas.

Esta línea formativa se refuerza con la Escuela de la Bici (2016), un espacio itinerante y gratuito gestionado por el IDRD en parques públicos para personas de todas las edades, y con el Colegio de la Bici, en la localidad de Bosa. Inaugurado formalmente en 2021, este centro educativo público integra en su plan de estudios de secundaria una formación técnica enfocada en la mecánica, el diseño de infraestructura y la gestión de la movilidad urbana. De este modo, se profesionaliza el uso de la bicicleta y se abren oportunidades laborales directas para los jóvenes del sector.

En paralelo, para mitigar los problemas de criminalidad y siniestralidad que afectan la experiencia de los ciclistas, el Distrito ha diseñado herramientas normativas específicas. El Registro Bici (Decreto 790 de 2018) surgió para combatir el hurto de bicicletas. Al volverse obligatorio mediante el Decreto 242 de 2021, este sistema asocia cada bicicleta a la identidad de su propietario a través de una plataforma virtual y un adhesivo QR no removible, buscando desincentivar el mercado ilegal de partes y optimizar la devolución de las bicicletas recuperadas.

En el ámbito de la seguridad vial, la adopción del enfoque internacional Visión Cero en 2016, formalizada en el Plan Distrital de Seguridad Vial (Decreto 813 de 2017), estableció el principio de que ninguna muerte en el tránsito es aceptable. Traducido a la comunidad ciclista, este principio se ha manifestado en campañas de protección al actor vial más vulnerable. No obstante, dado que la seguridad personal sigue siendo el principal desincentivo para los ciclistas, las autoridades han debido reforzar el control policial en el terreno, desplegando más de 700 policías en los corredores y horarios considerados de alta peligrosidad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2026).

Más allá de los programas institucionales, la hipótesis de Bogotá como un modelo de referencia se sostiene también en la capacidad de movilización de su tejido asociativo autónomo. Hacia 2019, la ciudad contaba con cerca de 40 colectivos ciudadanos activos (*Bogotá Capital Mundial de la Bici*, 2019) que operaban como veedores de la infraestructura y dinamizadores culturales. Este activismo se compone de múltiples vertientes. Por un lado, existen agrupaciones tradicionales como el Ciclopaseo de los Miércoles, fundado en 2006, que transformó las rodadas nocturnas en un hábito ciudadano (Ciclismo Urbano, 2022). A este ecosistema se suman iniciativas de carácter cultural como el CicloPaseo Cachaco, un encuentro anual donde los asistentes visten trajes de época para evocar la Bogotá de mediados del siglo XX, resignificando la bicicleta desde la memoria histórica (Serna, 2026). Por otro lado, la oferta asociativa abarca desde enfoques corporativos como Mejor en Bici, orientado a implementar sistemas de bicicletas compartidas en empresas y universidades (Ciclismo Urbano, 2022), hasta redes de escala local y barrial como Teusaca tu Bici o BiKennedy. Estas últimas canalizan las demandas específicas de sus comunidades y defienden la bicicleta como una herramienta de transformación barrial.

Dentro de este mapa diverso, ciertos grupos emergieron para responder directamente a exclusiones estructurales. Es el caso de Curvas en Bici, una organización fundada en 2017 por la exguardiana de la Ciclovía Ángela Sánchez Restrepo, cuyo trabajo funciona como un puente entre el activismo de base y la agenda urbana de género (Sánchez Restrepo, 2026). El colectivo nació con el objetivo de facilitar la apropiación de la ciudad por parte de las mujeres, ayudándolas a superar barreras psicosociales como las restricciones familiares, los miedos al entorno

urbano y los estereotipos sobre la supuesta incapacidad técnica femenina en la mecánica (Sánchez Restrepo, 2026). Mediante talleres autónomos y rodadas conjuntas, el grupo promueve la conquista de la calle y reivindica en la práctica el derecho a la ciudad para todas las personas (Lefebvre, 1968).

La relevancia de este tipo de colectivos se evidencia al analizar las estadísticas locales de movilidad, que confirman que la progresiva feminización del ciclismo es uno de los retos más complejos de la planificación actual. Las mujeres enfrentan obstáculos diferenciados: una mayor percepción de inseguridad, acoso en el espacio público, la carga de las tareas de cuidado y la necesidad de realizar trayectos poligonales o en cadena mucho más complejos que las rutas lineales masculinas. Los datos reflejan esta brecha persistente: aunque la participación femenina en los viajes en bicicleta creció del 21 % en 2015 (Encuesta de Movilidad, 2015) al 28 % en 2023 (Bogotá Cómo Vamos, 2023), el uso de la bicicleta sigue siendo predominantemente masculino.

Esta disparidad obligó al Distrito a reconocer que las desigualdades de acceso no se resuelven únicamente construyendo más infraestructura vial. Por ello, tanto en *El Libro de la Bici* como en la *Política Pública de la Bicicleta* de 2021 se incorporó un enfoque de género transversal, diseñado para intervenir estas brechas de forma estructural con un horizonte al año 2039.

Bajo este lineamiento, la administración promovió la visión «50-50», presentada oficialmente en el marco del I Congreso Internacional *Más Mujeres en Bici* en 2019, posicionando a la ciudad como un espacio de discusión regional sobre movilidad inclusiva. En términos técnicos, entre 2016 y 2018 se empleó la aplicación SafetiPin para evaluar las condiciones de las ciclorrutas (iluminación, visibilidad y presencia de autoridades) a partir de la experiencia directa de las ciclistas. Asimismo, programas como *Muévete Mejor* y el proyecto *Me Muevo Segura* se estructuraron para auditar y acompañar a organizaciones públicas y privadas en la creación de entornos de viaje más seguros.

A pesar de este andamiaje de políticas, herramientas e iniciativas de largo plazo, los datos actuales muestran que Bogotá todavía está lejos de consolidar la equidad plasmada en la meta «50-50». La distancia entre los discursos institucionales de inclusión y la experiencia cotidiana de las ciclistas en las calles sigue siendo notable y se consolida como uno de los desafíos centrales para una ciudad que aspira a legitimarse bajo el título de «Capital Mundial de la Bicicleta».



5. Conclusión: Bogotá será «*capital mundial*» el día que «*mi mamá pueda montar tranquila en bici*»

Estas palabras fueron pronunciadas durante una entrevista (Rosas-Satizábal, 2026).

Con ocho años de perspectiva desde el anuncio de Enrique Peñalosa y cinco años después de la adopción de la Política Pública de la Bicicleta, hoy es posible analizar el caso de Bogotá desde una perspectiva internacional y reflexionar sobre cómo este anuncio pudo haberse planteado de otra manera, así como sobre los desafíos que aún enfrenta la ciudad para consolidarse como una verdadera «capital mundial de la bicicleta».

A escala regional, no cabe duda de que Bogotá ha sido una ciudad pionera en materia de movilidad ciclista. Tanto la Ciclovía como su extensa red de ciclorrutas y la activa participación de los colectivos ciudadanos convierten la relación entre la ciudad y la bicicleta en un caso singular en América Latina. En una región donde las políticas ciclistas comenzaron a desarrollarse más tarde que en Europa o Asia, pocas ciudades han alcanzado un reconocimiento comparable.

Este liderazgo se reflejó, por ejemplo, en la entrada de Bogotá al Copenhagenize Index en 2019, cuando por fin apareció en el ranking con el puesto 12 (Copenhagenize Index, 2019).. Aunque este tipo de clasificaciones presenta limitaciones metodológicas (Pardo, 2026), contribuyó a consolidar la imagen internacional de Bogotá como referente regional en materia de ciclismo urbano.

Sin embargo, esta posición ha perdido fuerza con el paso del tiempo. En la edición de 2025 del mismo índice, Bogotá descendió hasta el puesto

51 y fue superada por Niterói (Brasil), ubicada en el puesto 43. Del mismo modo, el Índice Global de Ciudades y Bicicletas de 2022 situó a Bogotá en el puesto 89, por detrás de Santiago de Chile (58) y São Paulo (76). Aunque estos rankings deben interpretarse con cautela, evidencian que otras ciudades latinoamericanas han logrado reducir la distancia que históricamente las separaba de la capital colombiana. Santiago, por ejemplo, contaba en 2025 con 1.067,66 kilómetros de ciclorrutas y una participación modal de la bicicleta del 7,8 % de los viajes (ITDP, 2025).

En este contexto, las críticas a la expresión «Bogotá, capital mundial de la bicicleta» no se explican tanto por la existencia de ciudades mejor posicionadas, sino por el contraste entre la ambición del eslogan y las condiciones reales experimentadas diariamente por las y los ciclistas. Vista en retrospectiva, esta denominación nunca tuvo una validez técnica o científica. Sus propios promotores reconocen que se trató principalmente de una estrategia de comunicación y de marketing territorial destinada a impulsar el uso de la bicicleta y a legitimar nuevas políticas públicas (Uniman, 2026). No obstante, el mensaje fue recibido con escepticismo por una parte importante de la ciudadanía, al no venir acompañado de mejoras suficientemente visibles ni de una visión de largo plazo.

En este sentido, el caso de Bucaramanga ofrece un interesante contraste. *La Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana*, elaborada con el apoyo técnico de ONU-Hábitat y Despacio, optó por un enfoque más prudente y basado en

objetivos medibles (Fundación Despacio, 2019). En lugar de reivindicar un liderazgo mundial, el plan estableció metas progresivas y verificables, como alcanzar una participación modal de la bicicleta del 2 % en 2025 y del 5 % en 2030. Este enfoque sugiere que una política ciclista sostenible depende menos de los grandes anuncios que de la continuidad institucional, el seguimiento de indicadores y la evaluación permanente de los resultados.

Si se quisiera comparar esta trayectoria con una carrera de atletismo, podría decirse que Bogotá tuvo un comienzo excepcional, pero que posteriormente perdió impulso. Alcanzada progresivamente por otras ciudades de Colombia y del mundo, la capital necesita hoy encontrar un nuevo impulso para mantener el liderazgo que históricamente la distinguió.

Para lograrlo, uno de los principales desafíos consiste en fortalecer la participación ciudadana. Los Consejos Locales de la Bicicleta constituyen un espacioprivilegiadoparaidentificarlasnecesidades de quienes utilizan diariamente la infraestructura ciclista, recopilar información sobre seguridad vial y seguridad ciudadana y acercar las decisiones institucionales a la experiencia cotidiana de los ciclistas. Sin embargo, estos espacios aún requieren mayor fortalecimiento y una incidencia más efectiva en la toma de decisiones (Navarrete Mogollón, 2026). Desde esta perspectiva, los colectivos ciclistas no deberían ser considerados como una fuente de oposición permanente, sino como aliados estratégicos en la coconstrucción de la ciudad.

Más bien, la cultura ciclista debe continuar fortaleciéndose. En esta dirección se han sumado diversos esfuerzos, entre los que destaca la Resolución 918 del 7 de diciembre de 2023, que declaró la «Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta» como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad y adoptó el Plan Especial

de Salvaguardia. Con esta norma no solo se busca posicionar a Bogotá como un referente mundial; distinción que, además de la capital colombiana, solo poseen los Países Bajos (Sánchez, 2026), sino también consolidar un orgullo colectivo y un horizonte común entre la ciudadanía frente al uso de la bicicleta. Lejos de quedarse en el plano meramente simbólico, esta iniciativa impulsa el uso continuo de la bicicleta, promueve el pedaleo seguro y contribuye a la construcción de la memoria ciclista urbana.

Asimismo, la *Política Pública de la Bicicleta*, por ambiciosa que sea, solo podrá alcanzar sus objetivos si cuenta con un seguimiento riguroso y un compromiso sostenido por parte de las administraciones distritales (Pardo, 2025).

En definitiva, «Bogotá, capital mundial de la bicicleta» no es un lema que deba olvidarse, sino una aspiración que aún está por construirse. Más que una realidad consolidada, esta expresión puede convertirse en un objetivo de largo plazo capaz de orientar las políticas públicas y movilizar a la ciudadanía. Como señala Darío Hidalgo a propósito de Beijing, alcanzar esa «capitalidad» no es una utopía, sino una meta que exige continuidad, inversión y una ambición política clara para traducir los avances institucionales en un verdadero crecimiento del uso cotidiano de la bicicleta y poder afirmarse como «capital mundial» (Hidalgo, 2026).

Bogotá no parte de cero: cuenta con una extensa red de ciclorrutas, una comunidad ciclista consolidada y un marco institucional con potencial para seguir fortaleciéndose. En este sentido, el verdadero desafío no consiste únicamente en proyectar una imagen internacional, sino en hacer de la bicicleta una herramienta de cohesión social y un instrumento para garantizar el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968).

Bogotá es, antes que nada, una ciudad de ciclistas. Lo es por la cantidad de personas que pedalean todos los días, por la historia de la Ciclovía, por sus colectivos, por sus luchas, por sus contradicciones y también por los riesgos que todavía implica desplazarse en bicicleta.

Tal vez por eso la discusión entre «capital mundial» y «capital mortal» terminó siendo insuficiente. Ambas expresiones intentan condensar en una fórmula una realidad mucho más compleja: una ciudad que ha avanzado en algunos aspectos y que, al mismo tiempo, sigue dejando a muchos ciclistas expuestos a la inseguridad, la violencia vial y las desigualdades del espacio urbano.

Más que buscar un título definitivo, Bogotá necesita construir una relación más honesta con su propia cultura ciclista. Reconocer lo que ya existe, escuchar a quienes viven la ciudad desde la bicicleta y transformar sus experiencias cotidianas en políticas capaces de perdurar más allá de una administración o de un eslogan.

Quizás Bogotá llegue a ser algún día una «capital mundial de la bicicleta». Pero ese reconocimiento tendría menos valor como proclamación que como consecuencia. Llegaría cuando montar en bicicleta deje de ser, para demasiadas personas, un acto de resistencia y pueda convertirse simplemente en una manera segura, cotidiana y tranquila de habitar la ciudad.



Bibliografía

Documentos oficiales y políticas públicas

Alcaldía de Medellín. (2004, mayo 31). Medellín, la más educada: Plan de Desarrollo 2004-2007. Municipio de Medellín.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (1976a, junio 07). Decreto 566 de 1976: Por medio del cual se adoptan algunas definiciones sobre CICLOVIAS. Bogotá D.C. <https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/decreto-566-de-1976.pdf>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (1976b, junio 07). Decreto 567 de 1976: Por medio del cual se toman unas determinaciones sobre uso de vías para Bogotá Distrito Especial. Bogotá D.C. <https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/decreto-567-de-1976.pdf>

Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. (2017, 26 diciembre). Decreto 813 de 2017: Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026 y se dictan otras disposiciones. Registro Distrital No. 6223. Bogotá D.C. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=73425>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2018, agosto 6). Decreto 456 de 2018: Por medio del cual se declara a Bogotá D.C. como una capital mundial de la bicicleta. Bogotá D.C. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=80486>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2018, junio 15). Acuerdo Distrital 708 de 2018: Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2024, junio 7). Acuerdo 927 de 2024: Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura". Bogotá D.C. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=155699>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, enero 1). Discurso de Posesión - Alcalde Mayor Enrique Peñalosa. Portal de Bogotá. <https://bogota.gov.co/historico-alcaldia/discurso-de-posesion-alcalde-mayor-enrique-penalosa>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, mayo 5). Bogotá ya cuenta con un gerente para la bicicleta. Portal de Bogotá. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/bogota-ya-cuenta-con-un-gerente-para-la-bicicleta>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, noviembre 28). Los cascos: héroes que salvan vidas. Portal de Bogotá. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/los-cascos-heroes-que-salvan-vidas>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2026, abril 28). Bogotá avanza en el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios. Portal de Bogotá. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/seguridad/conoce-como-se-previene-y-se-combate-el-hurto-de-bicicletas-en-bogota>

Congreso de Colombia. (2025, julio 16). Ley 2486 de 2025: Por medio de la cual se regulan los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible. Diario Oficial de Colombia. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=260802>

Personería de Bogotá. (2019, Abril 12 (modificado junio 11). Bogotá no es la capital mundial de la bicicleta. Portal de Personería. <https://www.personeriabogota.gov.co/sala-de-prensa/notas-de-prensa/item/103-bogota-no-es-la-capital-mundial-de-la-bicicleta>

Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte. (2023, diciembre 7). *Resolución 918 de 2023: Por la cual se incluye en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital la manifestación "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" y se aprueba su Plan Especial de Salvaguardia*. Alcaldía Mayor de Bogotá. https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/2023-12/resolucion_no_918_de_07_de_diciembre_de_2023.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. (2021, febrero 22). Política Pública de la Bicicleta 2021–2039 (CONPES D.C. 15 de 2021). Alcaldía Mayor de Bogotá. <https://www.sdp.gov.co/content/politica-publica-de-la-bicicleta-2021-2039>

Informes y encuestas

BiciRed Colombia. (2013). Manifiesto Nacional de la Bicicleta. <https://www.biciredcolombia.org/p/manifiesto-nacional-de-la-bicicleta.htm>

Bogotá Cómo Vamos. (2023). Informe de Calidad de Vida 2023.

Cámara de Comercio de Bogotá. (2009). Informe de movilidad en bicicleta en Bogotá. Biblioteca Digital de la Cámara de Comercio de Bogotá.

Copenhagenize Design Co. (2019). Copenhagenize Index 2019: The most bicycle-friendly cities.

Copenhagenize Design Co., & EIT Urban Mobility. (2025). Copenhagenize Index 2025: The most bicycle-friendly cities.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2005). Censo General 2005: Perfil Bogotá.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda 2018: Bogotá, D.C.

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). (2025). Malla vial de Bogotá – corte 2025-I. Catastro Bogotá.

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP]. (2025). Monitor Ciclociudades (1a edición). ITDP México. itdp.org

OECD. (2020). Micromobility policies for sustainable transport. OECD Publishing.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). Encuesta de Movilidad Bogotá 2019. Bogotá D.C.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). Encuesta de Movilidad Bogotá 2023. Bogotá D.C.

Steer Davies & Gleave & Centro Nacional de Consultoría. (2019). Encuesta de Movilidad Bogotá 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.

World Health Organization. (2020, October 28). Temporary cycle lanes in Bogotá, Colombia. WHO.

Libros y capítulos

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2000). Bogotá a escala humana, Bogotá para todos, Bogotá sin fronteras, Bogotá viva (Vols. 1–4). Alcaldía Mayor de Bogotá.

Alfonso Sánchez, J. A. (2025). Prácticas y representaciones ciclistas en Bogotá 1894-1956. Tesis de maestría. Universidad Nacional de Colombia.

Bogotá capital mundial de la bici: Una visión de ciudad. (2019). Alcaldía Mayor de Bogotá / Secretaría Distrital de Movilidad.

Castañeda, P. (Ed.). (2025). Memorias del Foro Ciclovía 50 años: pasado, presente y futuro de las ciudades.

da Silva, S. (2026). ¿Modo de relación positivo? Una reflexión sobre los efectos despolitizantes de la “Cultura Metro” en Medellín, Colombia. Revista Kavilando, 18(1), 96–107. <https://www.ojs.kavilando.org/index.php/kavilando/article/view/550/566>

Edelman, M., (1985). The symbolic uses of politics (2nd ed.). University of Illinois Press.

El libro de la bici Bogotá. (2013). Alcaldía Mayor de Bogotá.

El libro de la bici. (2014). Alcaldía Mayor de Bogotá.

Hilbrig, D., & Pardo, C. F. (2025). Bogotá Bicycle Account 2025. Despacio.

Kingdon, J. W. (1984). Agendas, alternatives, and public policies. Little, Brown and Company.

Lefebvre, H. (1968). Le droit à la ville. Anthropos.

Lucas, M. (2024). Bogotá à vélo : étude des pratiques et expériences de la mobilité cycliste en ville. [Thèse de doctorat, Université Rennes 2].

Maclean, K. (2015). Social Urbanism and the Politics of Violence: The Medellín Miracle. Palgrave Macmillan.

Morales, F., García, C., Pertúz, J. D., Pardo, C. F., Ramírez, F., Escallón, C., Hurtado Tarazona, A., Sánchez, O., Bermúdez Gutiérrez, L. M., Orjuela Benavides, J., Oyuela, L. G., Vargas, N. R., Marín Díaz, J. P., Laserna, D., Molano Camargo, F., Restrepo Zambrano, D. F., Ávila, A. C., Serna, S., Soto, J., & López, L. (2025). ¿Qué carajos hacemos con Bogotá? Opiniones expertas (D. Laserna, M. Izquierdo, & C. F. Pardo, Eds.; 1st ed.). Despacio. www.despacio.org/hacemos

Navarro, R. A., Beck, V., Mariño, O., & Heierli, U. (1985). Alternativas de transporte en América Latina: La bicicleta y los triciclos. SKAT (Centro Suizo de Tecnología Apropiable) / GATE (Centro Alemán de Tecnología Apropiable) / CESTA (Centro Salvadoreño de Tecnología Apropiable).

Pardo, C. (2013). Bogotá's non-motorised transport policy 1998-2012: the challenge of being an example. In W. Gronau, W. Fischer, & R. Pressl (Eds.), *Aspects of Active Travel: How to encourage people to walk or cycle in urban areas*.

Parra Valencia, L. F. (2026). *Metal Medallo. Si vis pacem, parabellum*. Universidad Nacional de Colombia/ Fondo de cultura económica.

Pinson, G. (2020). *La ville néolibérale*. Presses Universitaires de France.

Rodríguez Valencia, Á., Rosas-Satizábal, D. R., Unda Venegas, J. R., & Barrero González, G. A. (2022). *Ciclismo urbano: Avances y retos para el caso de Bogotá*. Ediciones Uniandes.

Artículos científicos

- Benford, R. D., & Snow, D. A. (2000). Framing processes and social movements: An overview and assessment. *Annual Review of Sociology*, 26(1), 611–639.
- Bulkeley, H. (2006). Urban sustainability: Learning from best practice? *Environment and Planning A*, 38(6), 1029–1044. <https://doi.org/10.1068/a37300>
- Carvajal, G. A., Sarmiento, O. L., Medaglia, A. L., Cabrales, S., Rodríguez, D. A., Quistberg, D. A., & López, S. (2020). Bicycle safety in Bogotá: A seven-year analysis of bicyclists' collisions and fatalities. *Accident Analysis & Prevention*, 144, Article 105596.
- Echeverri, A., & Orsini, F. M. (2011). Informalidad y urbanismo social en Medellín. Sostenible?.
- Echeverri, A., & Orsini, F. M. (2011). Informalidad y urbanismo social en Medellín. Sostenible?.
- Freudendal-Pedersen, M. (2015). Cyclists as part of the city's organism: Structural stories on cycling in Copenhagen. *City & Society*, 27(1), 30–50.
- Jacobs, K. (2006). Discourse analysis and its utility for urban policy research. *Urban Policy and Research*, 24(1), 39–52.
- Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9(3), 205–209. <https://doi.org/10.1136/ip.9.3.205>
- Kasperson, R. E., Renn, O., Slovic, P., Brown, H. S., Emel, J., Goble, R., Kasperson, J. X., & Ratick, S. (1988). The social amplification of risk: A conceptual framework. *Risk Analysis*, 8(2), 177–187. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.1988.tb01168.x>
- Lieto, L. (2015) "Cross-Border Mythologies: The Problem with Traveling Planning Ideas". *Planning Theory*, v. 14,n. 2, pp. 115-129, 2015.

- Llano, F.A.. (2026). Pedalear sobre la memoria urbana: La ciclovía bogotana y los problemas profundos de la movilidad en la ciudad. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/403516940_Pedalear_sobre_la_memoria_urbana_la_ciclovia_bogotana_y_los_problemas_profundos_de_la_movilidad_en_la_ciudad
- López Vija, K. A., Franco Reyes, S. A., Rodríguez, N. J., & Acevedo Torres, M. Á. (2024). Análisis del desarrollo de la micromovilidad en Bogotá. *Estudios de Transporte*, 25(2), 28–41.
- Montero, S. (2017a). Worlding Bogotá's Ciclovía: From urban experiment to international "best practice". *Latin American Perspectives*, 44(2), 111–131. <https://doi.org/10.1177/0094582X16668310>
- Montero, S. (2017b). Persuasive practitioners and the art of simplification: Mobilizing the "Bogotá Model" through storytelling. *Novos Estudos CEBRAP*, 36(1), 59–75.
- Montero, S. (2020). Leveraging Bogotá: Sustainable development, global philanthropy and the rise of urban solutionism. *Urban Studies*, 57(11), 2263–2281.
- Montezuma, R. (2005). The transformation of Bogota, Colombia, 1995-2000: Investing in citizenship and urban mobility. *Global Urban Development*.
- Pardo, C.F.. (2018). ¿Cuál es la cantidad ideal de kilómetros de ciclo-infraestructura? *Despacio*. <https://despacio.org/2018/07/23/cual-es-la-cantidad-ideal-de-kilometros-de-ciclo-infraestructura/>
- Rodríguez-Valencia, A., Rosas-Satizábal, D., Unda, R., & Handy, S. (2021). The decision to start commuting by bicycle in Bogotá, Colombia: Motivations and influences. *Travel Behaviour and Society*, 24, 57–67. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.02.003>
- Sandercock, L. (2003). Out of the closet: The importance of stories and storytelling in planning practice. *Planning Theory & Practice*, 4(1), 11–28.
- Vivanco, L. (2022). Bogotá: Perspectives on the "World bike capital". In G. Norcliffe et al. (Éds.), *Routledge Companion to Cycling* (p. 430–437), Routledge.

Prensa y medios

BiciActiva Radio. (2019). ¿Bogotá, Capital Mundial de la Bici? [Documental]. <https://www.youtube.com/watch?v=GU4AmnKLBIU>

El Tiempo. (2019, 28 de marzo). #TBT para no olvidar a los ciclistas que han muerto en Bogotá [Publicación Facebook]. <https://www.facebook.com/watch/?v=299979254013288>

Puentes, A.. (2021, 28 de octubre). La gerenta de la bicicleta y la alcaldesa BYCS unirán fuerzas por Bogotá. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/bogota/quien-es-la-gerenta-de-la-bicicleta-de-bogota-quien-es-la-alcaldesa-628654>

Hidalgo, D. (2020, 27 de abril). Priorizar el transporte público, a pie y en bicicleta. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario-hidalgo/priorizar-el-transporte-publico-a-pie-y-en-bicicleta-columna-de-dario-hidalgo-488834>

Hidalgo, D. (2026, 31 de julio). Lo que Bogotá puede aprender de Beijing, la capital mundial de la bici. La Silla Vacía.

<https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/beijing-capital-mundial-de-la-bici/>

Hidalgo, D. (2021, 13 de julio). Seguridad por números. La Silla Vacía. <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/seguridad-por-numeros/>

López Hernández, C. [@ClaudiaLopez]. (2019, 29 de marzo). Bogotá pasó de ser la "capital mundial de la Bici" a ser la capital mortal: van 23 Bici usuarios muertos! [Post]. X. <https://x.com/ClaudiaLopez/status/1111588047630553088>

ProBogotá Región. (2026, 17 de febrero). Bogotá es la capital mundial de la bici [Video]. https://www.probogota.org/videos_probogota/bogota-es-la-capital-mundial-de-la-bici/

Quintero, J. D. [@juandquinteror]. (2026, 3 de junio). Bogotá ya no es la capital mundial de la bici [Video]. Instagram. <https://www.instagram.com/reel/DZJGqscRQIW/>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2018, 6 de agosto). Bogotá Capital Mundial de la Bicicleta. [Video YouTube]. <https://www.youtube.com/watch?v=cGvSFjhLal>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019, 7 de febrero). Somos la capital mundial de la bici. [Video YouTube]. <https://www.youtube.com/watch?v=KleHalrjCP8>

Semana. (2017, 14 de septiembre). Accidentes de ciclistas en Bogotá. <https://www.semana.com/nacion/articulo/accidentes-de-ciclistas-en-bogota/540350/>

Daniel, J.P.. (2020, 25 de octubre). Cycling capital of death. The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2020/oct/25/bogota-cycling-capital-of-death-colombia-violence>

Torres Camargo, J. E. (2019, 29 de marzo). ¿Bogotá, Capital mundial de la Bici? Concejo de Bogotá. <https://concejodebogota.gov.co/bogota-capital-mundial-de-la-bici/cbogota/2019-03-29/101013.php>

Entrevistas y comunicaciones personales

Alfonso Sánchez, J. (2026, 13 de agosto). Entrevista personal.

Cuervo, L. M. (2026, 5 de febrero). Entrevista personal.

López Montoya, L.M. (2026, 28 de agosto). Entrevista personal.

Lucas, M. (2026, 12 de febrero). Entrevista personal.

Montezuma, R. (2026, 13 de febrero). Entrevista personal.

Navarrete Mogollón, A. M. (2026, 20 de febrero). Entrevista personal.

Pardo, C.F. (2026, 19 de junio). Entrevista personal.

Rosas-Satizábal, D. (2026, 20 de febrero). Entrevista personal.

Sánchez Restrepo, Á. (2026, 3 de marzo). Entrevista personal.

Serna, D. (2026, 27 de febrero). Entrevista personal.

Uniman, D. L. (2026, 19 de febrero). Entrevista personal.



despacio

¿Bogotá es la «capital mundial de la bicicleta»?

Un análisis de Despacio