

# ¿Y de la movilidad en bicicleta, qué? / Opinión

El debate no radica en el favorecimiento de uno u otro actor.



El bicarril de la carrera séptima (foto) tiene una extensión de 17,7 kilómetros y va desde la calle 22 sur hasta la 196. Foto: César Melgarejo

RELACIONADOS: BICICLETA | OPINIÓN | BICICLETA EN BOGOTÁ | PENSADORES URBANOS

Por: **Enrique Leiva Infante** | 19 de noviembre 2020, 08:11 p. m.

*Mientras los grupos dominicales de ciclistas debaten sobre los derechos que tienen en la vía, otras discusiones se libran al interior de los consejos locales sobre el derecho a la movilidad y la necesidad de aplicar medidas cada vez menos estructurales y más coercitivas.*

### Temas relacionados

JUAN ESTEBAN CONSTAÍN NOV 18  
**Mundos para lelos**

BOGOTÁ NOV 18  
**Bogotá: que vuelva la Vuelta / Opinión**

INSEGURIDAD EN BOGOTÁ NOV 17  
**Inseguridad: percepción o realidad / Opinión**

(Le puede interesar: [Carros vs. Bicicletas: un nuevo pulso en Bogotá](#))

Algunas ciudades en Colombia han ido adoptando, paulatinamente, la inclusión de ciclorutas como parte de una solución a la movilidad. Lo verdaderamente curioso es que ésta decisión, en muchos de los casos, parece ser abrupta y trasgresora de los derechos que todos los ciudadanos tienen a su desplazamiento, como parte del aporte impositivo que anualmente va a las arcas de los gobiernos locales, desde nuestros bolsillos. De repente, las calles empezaron a engalanarse de demarcaciones, separadores plásticos, semáforos titilantes con la imagen de una bicicleta y algunas señales que, incluso, terminaron convirtiendo, las caminatas por la acera, en una carrera de obstáculos.

Es inexplicable como la planificación urbana contempla, en ciertas ocasiones, atiborrar el espacio público, al que todos tenemos derecho, tanto vehículos como caminantes y ciclistas, de toda una gama de actores y escenarios que son resultado de interminables debates en concejos y alcaldías. Esos que parecen no conducir a nada, pero al final resultan en una decisión que, a ojos de todos, solo responde a la necesidad de mostrar obras, sin una construcción previa basada en el cálculo y la proyección de las ciudades. Las nuevas caras del asfalto y las aceras son los miles de conductores inconformes por las atestadas calles de automóviles, los rostros de cientos de ciclistas sin garantías para su seguridad y los peatones que se funden entre vendedores informales, ambulantes, casetas y carritos de comida. Victimarios entre sí y a su vez víctimas de quienes toman decisiones más mediáticas y menos contributivas con la logística de las ciudades, llegando incluso, a internalizar el problema a través de impuestos o cuotas mínimas para tener derecho a más movilidad.

(Además: [II Round por las ciclorutas en vía en Bogotá: el turno de la calle 13](#))

**El debate no radica en el favorecimiento de uno u otro actor.** La discusión debe girar en torno a la forma en que se determina el crecimiento de la ciudad y cómo la gobernanza regional debe responder a este, siendo incluyente con todos los actores y atendiendo las necesidades de cada uno, incluso, previendo la aparición o participación de algunos, por ejemplo, facilitando el amoblamiento urbano para instalación de puestos de control vial y otros organismos de orden local como la policía

En este momento la normatividad colombiana es insuficiente en materia de regulación especialmente en tres temas

1. Los artículos eléctricos de movilidad (motos, triciclos, patinetas)
2. Artículos de alquiler (algunos ofrecidos a través de aplicaciones) para la movilidad urbana (bicicletas, patinetas)
3. Las aplicaciones que en un principio promocionaron la idea de vehículo compartido, después ofertaron la oportunidad de transporte particular de pasajeros y ahora defienden la idea de alquiler de automóviles. Todo esto, fiel reflejo de los vacíos de planificación, tanto en lo legislativo como en lo ejecutivo.

La bicicleta continúa siendo una opción, siempre y cuando cada uno de los actores viales tenga un espacio suficiente y sobretodo seguro, uno que podríamos llamar el "mínimo vital de la movilidad" sin verlo reducido a la lucha por el derecho a ocupar el espacio que es de todos, pero que ninguno respeta. Sin embargo, también debemos traer a la conversación a algunos actores, al parecer indirectos. Las empresas, las universidades y los colegios son los que primero aparecen en la lista. Porque esto no se trata solamente de planificar y desarrollar el espacio público para poder ser compartido por todos, sino de crear un ecosistema amigable para el bici-usuario. Para eso se requiere, además de adecuar los sitios de parqueo y desarrollar el alquiler corporativo de bicicletas, adaptar casilleros y lugares para acicalarse antes de la jornada laboral, así como asumir ciertos cambios culturales en términos de presentación personal u horarios flexibles, que determinen condiciones de mayor seguridad por aglutinación o control de las autoridades.

(Para seguir leyendo: ['Esto no es fanatismo por la bicicleta ni una guerra contra el carro'](#))

En ciertas ciudades, donde los termómetros marcan temperaturas por encima de los diecinueve grados centígrados siendo medio día, es curioso ver cómo, algunos gobiernos locales, han enfocado sus esfuerzos en crear más y más vías para los ciclistas, las mismas que durante la mayor parte del día permanecen vacías, quizás aprovechadas por algún desprevenido mensajero de las aplicaciones de domicilios, pero que en las noches se llenan de despreocupados deportistas que aprovechan esta disposición urbanística. De nuevo surgen bastantes preguntas sobre la planeación urbana, las mismas que hibernan cuatro años y aparecen en época preelectoral para ser respondidas con planes de gobierno que al final terminan en una errática carrera de aprobación, descontextualizados y carentes de soluciones holísticas que den sentido a la movilidad.

ENRIQUE LEIVA INFANTE  
Director de Logística  
Egresado del Executive MBA de la Facultad de Administración de la Universidad de los Andes  
LinkedIn: [www.linkedin.com/in/enriqueleivainfante](http://www.linkedin.com/in/enriqueleivainfante)

DESCARGA LA APP EL TIEMPO

Noticias de Colombia y el mundo al instante. Personaliza, descubre e infórmate.

CONOCE MÁS

