



**Facultad de Ciencias Sociales**

**Programa de Relaciones Internacionales**

**Políticas Públicas**

**Control Social al Programa de Transporte No Motorizado – Última entrega**

**Presentado por: Karla Lorena Roza Silva – Katherine Nataly Ochoa Mancilla - Katherine Donato  
Marín - Juan Sebastián González Sanabria.**

## **Control Social al Programa de Transporte No Motorizado en Bogotá**

### **Análisis de Políticas Públicas**

#### ***Programa Transporte No Motorizado***

#### **Descripción**

En primera medida, debemos partir de la definición de transporte no motorizado contenido en el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, conceptualizado como los “desplazamientos en bicicleta y a pie como medio de viaje individual”.

De esta manera, el Programa de Transporte No Motorizado por medio de sus diferentes proyectos, como la optimización de la red de ciclorrutas, Redes Ambientales Peatonales Seguras (RAPS), bicitaxismo, entre otras; es una alternativa viable para superar algunos de los problemas de movilidad en Bogotá ya que, por una parte facilita a bajo costo el desplazamiento de gran parte de la ciudadanía y por otra, resulta un medio de transporte amigable con el medio ambiente porque ayuda a disminuir el impacto ambiental por las emisiones de CO<sub>2</sub> de los medios de transporte tradicionales.

## **Justificación**

Hemos decidido realizar control social al Programa de Transporte No Motorizado de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, porque consideramos que constituye una de las alternativas más interesantes que buscan solucionar el gran problema de movilidad que aqueja a la población capitalina.

Este ejercicio encuentra sentido en lograr que la ciudadanía asuma el compromiso, no solo de solucionar su problema de movilidad, sino de tomar parte en la planeación y transformación de su entorno para lograr que éste cobre un rostro humano y amigable.

Creemos que los ciudadanos de Bogotá debemos asumir un rol protagónico en la proyección de una metrópolis líder en movilidad, en donde se deje de lado la precepción del automóvil como un símbolo de status y estereotipos negativos con respecto al uso de la bicicleta. Una ciudad en la que a través de medios de transporte no motorizados, logremos reducir nuestra dependencia de los vehículos, recuperando el espacio tradicionalmente destinado al transporte convencional e incentivando la convivencia en el espacio público que permita que la ciudad avance hacia una solución y no se quede en el problema.

## **Antecedentes**

En la década de 1950, ya estaban circulando cerca de 35000 vehículos en la ciudad como producto de su proliferación desde los años 30, debido a sus bajos precios y a su identificación con un mayor status socio-económico entre la clase media-alta bogotana. De esta manera, el aumento de los automóviles provocó un incremento de los accidentes, ya que los tradicionales usuarios de la bicicleta no contaban con vías exclusivas para circular por la ciudad y debían compartir las calles con los nuevos vehículos. (Tono, 2013)

A mediados de la década de 1970, se presentaron las primeras manifestaciones de los usuarios de la bicicleta, cuando según lo describe El Tiempo, 5000 ciclistas se tomaron por tres horas la carrera 7a y la carrera 13 para protestar por el dominio del automóvil en la ciudad (El Tiempo, 2014).

Fue así como en el año 1976 se dio lugar a la firma de los decretos 566 y 567 que constituyeron la génesis de la ciclo vía en Bogotá. El fortalecimiento de en aquel entonces “nuevo” medio de transporte en la ciudad, se dio en gran medida como producto una fuerte participación ciudadana; en este sentido resulta relevante el accionar de Jaime Ortiz Mariño líder del movimiento en la época.

Posteriormente, en Junio de 1995 la cuestión logró alcanzar una mayor relevancia con el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas: *Formar Ciudad*, planteado por la alcaldía de Antanas Mokus, en donde ganó importancia pública la cuestión de la ciclorruta y se ampliaron las redes para el desplazamiento de los usuarios de la bicicleta de 21 a 81 kilómetros.

Asimismo, en el siguiente Gobierno presidido por Enrique Peñalosa se fortalecieron los avances que se hicieron en la anterior administración y se insertó en la agenda pública de la ciudad el tema del uso de la bicicleta como una medida para contener la proliferación de los vehículos en Bogotá y en consecuencia, reducir el tráfico y la congestión. De esta manera las ciclorrutas reciben el nombre de *red vial de ciclovias* y concebido como un proyecto de transporte alternativo se incluyó dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad,; igualmente, como producto del Plan Maestro de Ciclorrutas se consolidaron 250 kilómetros en el área urbana.

De esta manera, a partir del año 2006 está vigente el Plan Maestro de Movilidad el cual tiene en cuenta la infraestructura vial peatonal, implementación de corredores para ciclorrutas y promueve el transporte no motorizado a través de estrategias, proyectos e iniciativas complementarias. Finalmente, es importante señalar que el tema del transporte no motorizado está contemplado dentro del Plan Estratégico para Promover el Uso de la Bicicleta de la Secretaría Distrital de Movilidad.

### **Estructura Político - Administrativa**

#### Sector Centralizado

#### Sector Descentralizado

Alcaldía Mayor de Bogotá

Instituto de Desarrollo Urbano-IDU

Secretaría Distrital de Movilidad

Empresa de Acueducto y Alcantarillado

Subsecretaría de Política Sectorial

Transmilenio

Dirección de Transporte e Infraestructura

IDRD

## **Fuentes**

### Fuentes Primarias

#### **Entrevistas**

Se realizarán entrevistas a servidores públicos de las entidades que participan en el programa, así como también a expertos en temas de movilidad, actores sociales pertenecientes a organizaciones y movimientos de la sociedad civil y a los bici-usuarios.

#### **Documentos**

Se acudirá a documentos oficiales e informes técnicos de las entidades competentes, se consultará la normatividad vigente que regula la materia, así como los comunicados oficiales de la administración distrital a través de sus discursos oficiales.

### Fuentes Secundarias

Realizaremos un seguimiento de prensa histórico y actual sobre los principales desarrollos y el impacto que ha tenido la implementación del programa objeto de análisis, para así lograr identificar en qué momento se convirtió en parte de la agenda pública.



<b>Final</b>												
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### **Primeras Impresiones**

El problema de movilidad en Bogotá empezó a salirse de control en la medida en que el deterioro de las vías capitalinas, las múltiples obras de infraestructura y el aumento de vehículos en circulación llevaron a un colapso del tráfico que ni siquiera medidas de contención como el “Pico y Placa” pudieron solventar.

Entre tanto, se hacían evidentes las falencias de planeación respecto de la capacidad que tenía Transmilenio para satisfacer las necesidades propias de un medio masivo de transporte. De igual forma, los ya acostumbrados escándalos de corrupción como el “Carrusel de la Contratación”, entre otros, responsables del principal desfalco presupuestal en la historia contemporánea de Bogotá; el cual postergaría por muchos años, la llegada de soluciones estructurales de movilidad como el tan anhelado Metro.

En consecuencia, los medios de comunicación se encargaron de visibilizar la insatisfacción generalizada de la sociedad y registrar su malestar e inconformidad en torno a esta situación, obligando a la Administración Distrital a priorizar esta cuestión como un grave problema en su agenda pública.

### **Definición del Problema**

La problemática que dio lugar a la formulación del Programa de Transporte No Motorizado, está directamente relacionada con factores como el deterioro de las condiciones de movilidad ocasionados por el incremento de la circulación de vehículos y el mal estado de la malla vial, que a su vez aumentaron los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos en Bogotá. Esta situación obligó a la administración distrital a iniciar la búsqueda de una solución suficientemente amplia para consolidar mecanismos alternativos de transporte no motorizado y cambiar la percepción que la ciudadanía tiene sobre éstos. El Programa busca, en conjunto con sus proyectos, reducir las dificultades del tráfico y la congestión en la ciudad.

En este sentido, el programa se vincula con sus proyectos derivados para garantizar y promover la integración del transporte en Bogotá; es decir, que los ciudadanos tengan a su disposición una infraestructura que les permita desplazarse tanto

en bicicleta como a pie, e incluso articularse con otros medios, principalmente con el transporte público.

Es así como el Programa de Transporte No Motorizado se entiende como una respuesta a un conjunto de difíciles condiciones, entre ellas la saturación del parque automotor, tanto privado como público, generado principalmente por el incremento de la población, la expansión geográfica de la ciudad y el crecimiento económico. Asimismo, otras de las causas del problema identificadas por organizaciones de ciclistas como la del Banco de la República son:

1. Un permanente crecimiento de la cantidad de vehículos que circulan en la ciudad.
2. Un terrible atraso en infraestructura vial. En los últimos 20 años, con excepción de la denominada Avenida Ciudad de Cali, los burgomaestres no han construido nuevas vías. Por el contrario se han hecho más estrechas vías como la carrera 15 y algunas arterias principales como la Avenida Caracas para el Transmilenio.
3. Pésimo estado de la malla vial. La sobretasa a la gasolina, creada para reparar la malla vial, se desvió para el Transmilenio.
4. Ineficiencia de instituciones como la Secretaría de movilidad y el IDU, que deberían elaborar más y mejores estudios para la descongestión vial en puntos críticos que generan trancones.
5. Inoperancia y baja presencia de la policía de tránsito, que se ha enfocado en las medidas represivas sobre los infractores en las horas de pico y placa, dejando de lado su labor de proyección y coordinación del tráfico en las zonas de mayor congestión.
6. Mal estado y programación de los semáforos.
7. Sobreoferta de taxis, buses, y busetas originada en actos de corrupción de las entidades del control de licencias, cupos y chatarrización..
8. Falta de un sistema confiable y eficaz de transporte público, puesto que no se ha concretado la implementación del Sistema Integrado de Transporte.
9. La disminución del precio de vehículos por la revaluación del peso y el aumento del acceso al crédito han hecho que la gente tenga más posibilidad de adquirir automóvil particular.

10. El mismo *Pico y Placa*, pues su implantación motivó a quienes tienen ingresos suficientes a adquirir uno o más vehículos para poder circular toda la semana.
11. Falta de planeación y demoras en las obras públicas y reparcho de vías. En varios países los arreglos se hacen en horas nocturnas. En Bogotá en cualquier día y hora pico cierran un carril central sin previo aviso.
12. La tendencia personalista de movernos individualmente sobre cuatro ruedas, es decir una persona por vehículo. Probablemente debido a que los medios vendieron por décadas la imagen de que el automóvil es símbolo de estatus en el mundo en desarrollo, todos deseamos tener un vehículo y usarlo, incrementando nuestra dependencia del mismo.

Esto afecta a la población que no tiene automóvil y genera costos a la administración en materia de congestión, contaminación ambiental, acústica, visual y estrés, que finalmente afecta a la totalidad de población capitalina.

Igualmente, en el análisis de la política pública se debe considerar que la cuestión se ha convertido en un problema duradero, puesto que data de la década de 1970 y en el transcurso del tiempo, las distintas administraciones han buscado darle respuesta sin tener mayores avances en términos de movilidad. Sin embargo, en la actualidad hacen esfuerzos por fomentar el uso de medios de transporte alternativos con la finalidad de que haga parte de la cotidianidad del individuo y de la cultura ciudadana.

En el mismo sentido, dentro de los actores que afirman que la situación es un problema encontramos por una parte a los usuarios de la bicicleta pertenecientes a organizaciones que promueven su uso, puesto que en su día a día ven limitados sus desplazamientos en la ciudad. Estos aseguran que factores como la inseguridad, la falta de infraestructura vial y la incapacidad del Sistema Integrado de Transporte para responder a las necesidades de la población, revelan la urgencia del diseño de programas orientados a promover medios de transporte alternativos.

Por otra parte, aunque se estima que parte de la población civil manifiesta que la cuestión es un problema, es difícil determinar el porcentaje de la ciudadanía que se encuentra inconforme con el transporte motorizado de la ciudad, debido a que no se encuentra organizada y de esta manera no está en la capacidad de ejercer algún tipo de presión en el proceso de formación de la agenda; puesto que según lo afirma Charles D. Elder y Roger W. Cobb, hay grupos que carecen de representación y cuentan con menos recursos para lograr el acceso a la agenda gubernamental.



De igual forma, las figuras políticas juegan un rol fundamental en la definición del problema gracias a su nivel de influencia ya que estos pueden visibilizar un tema, sacando partido de las coyunturas de la vida política. Uno de los casos más representativos fue la administración de Antanas Mockus quien en el marco de la implementación de la cultura ciudadana en su programa de gobierno, introdujo modificaciones incrementales a las políticas existentes respecto al uso de la bicicleta, otorgándole un lugar privilegiado dentro de la agenda pública.

Asimismo, la Administración Distrital entiende que la situación es problemática y participa activamente dentro del Programa de Transporte no Motorizado ya que esta no solo se encarga de atender las reclamaciones de los usuarios, sino que también se ocupa de buscar soluciones a estos, por medio de programas y proyectos que atiendan las exigencias de los usuarios. Finalizando, los medios de comunicación son una pieza fundamental para movilizar el apoyo de ciertos sectores en torno a un problema y en nuestro caso, han jugado un rol central guiando la atención hacia la cuestión, convirtiéndolo en un asunto de interés general.

Por estas razones es imperioso tomar parte en el problema, con el alto flujo vehicular que se presenta en la ciudad, el mal manejo de los tiempos en las rutas del transporte motorizado, el deterioro de la malla vial y sumándose a esto la inseguridad en las calles y también en los medios de transporte, si no se interviene en este momento, creando conciencia entre los ciudadanos que somos los directos afectados, llegará un punto en que será imposible moverse por Bogotá.

Los afectados, en principio, somos todos aquellos habitantes de la capital que dependemos de un desplazamiento diario para atender nuestras responsabilidades. Tanto los usuarios de medios de transporte público, como los conductores de vehículos particulares y comerciales somos víctimas de constantes trancones y un promedio de velocidad muy bajo para culminar nuestros trayectos. De otro lado, también se ven afectados los usuarios de medios de transporte no motorizado, como las bicicletas y los peatones quienes están expuestos a altos niveles de contaminación por cuenta del alto flujo vehicular y enfrentan difíciles condiciones para moverse y de seguridad para hacer uso de estos medios alternativos de transporte.

En consecuencia, los ciclistas reclaman la optimización de la red de ciclorrutas y la implementación de bicirreles. Estudiantes y docentes, tanto de colegios como de universidades, quieren tener la seguridad de poder ir a sus instituciones educativas en bicicleta. Incluso, quienes no tienen recursos para adquirir una bicicleta están interesados en que el Distrito les ofrezca de manera gratuita y para la utilización de toda la

población. Igualmente, se necesitan más cicloparqueaderos y estaciones dispuestas para estos vehículos no motorizados.

En síntesis, cada vez es mayor el grado de conciencia de los afectados por el problema de movilidad que aqueja a Bogotá. Tanto así que la bicicleta es cada vez más utilizada por los estratos 4, 5 y 6, cuando lo tradicional era que la mayoría de los trayectos diarios en este medio lo hacían los estratos 1, 2 y 3. En el mismo sentido, cada vez son mayores las manifestaciones de usuarios que, entendiblemente enojados, bloquean el paso de articulados de Transmilenio e invaden sus carriles como señal de protesta por las falencias en la prestación del servicio. El descontento se extiende también hacia el sector de la población bogotana que recurre a los Taxis de la ciudad como medio para desplazarse, pero encuentran que una cantidad considerable de conductores, o bien no están dispuestos a llevarlos donde quieren ir, o ajustan los taxímetros para cobrar indebidamente por encima de las tarifas legalmente establecidas. De tal suerte podemos concluir que la puesta en práctica de una alternativa de transporte no motorizado es indispensable, porque los habitantes de la ciudad ven limitadas sus opciones de desplazamiento y están perdiendo la paciencia porque las respuestas que se les han dado desde la administración distrital no han surtido efecto, en otras palabras aún no se ha ejecutado una solución consecuente con sus necesidades.

## Agenda

### ♣ Actores relevantes

ACTORES	GRADO DE INFLUENCIA	RELACIÓN PREDOMINANTE	JERARQUIZACIÓN DE PODER	ROL EN EL PROGRAMA
<b>GRUPOS SOCIALES ORGANIZADOS</b>	<b>ALTO</b>	<b>A FAVOR</b>	<b>ALTA</b>	MANIFESTACIÓN - RECLAMACIÓN - PARTICIPACIÓN EN FORMULACIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA
<b>CIUDADANOS DEL COMÚN</b>	BAJA	INDIFERENTE	BAJA	INDETERMINADO
<b>ADMINISTRACIÓN DISTRICTAL</b>	MEDIO	INDIFERENTE	MEDIO	ATENDER RECLAMACIÓN

				FORMULACIÓN DE LAS POLÍTICAS
<b>POLÍTICOS</b>	ALTO	A FAVOR	ALTA	PROMOVER-PERSUASIÓN DEL PROGRAMA
<b>MEDIOS DE COMUNICACIÓN</b>	MEDIO	A FAVOR	ALTA	VISUALIZACIÓN Y PRESIÓN

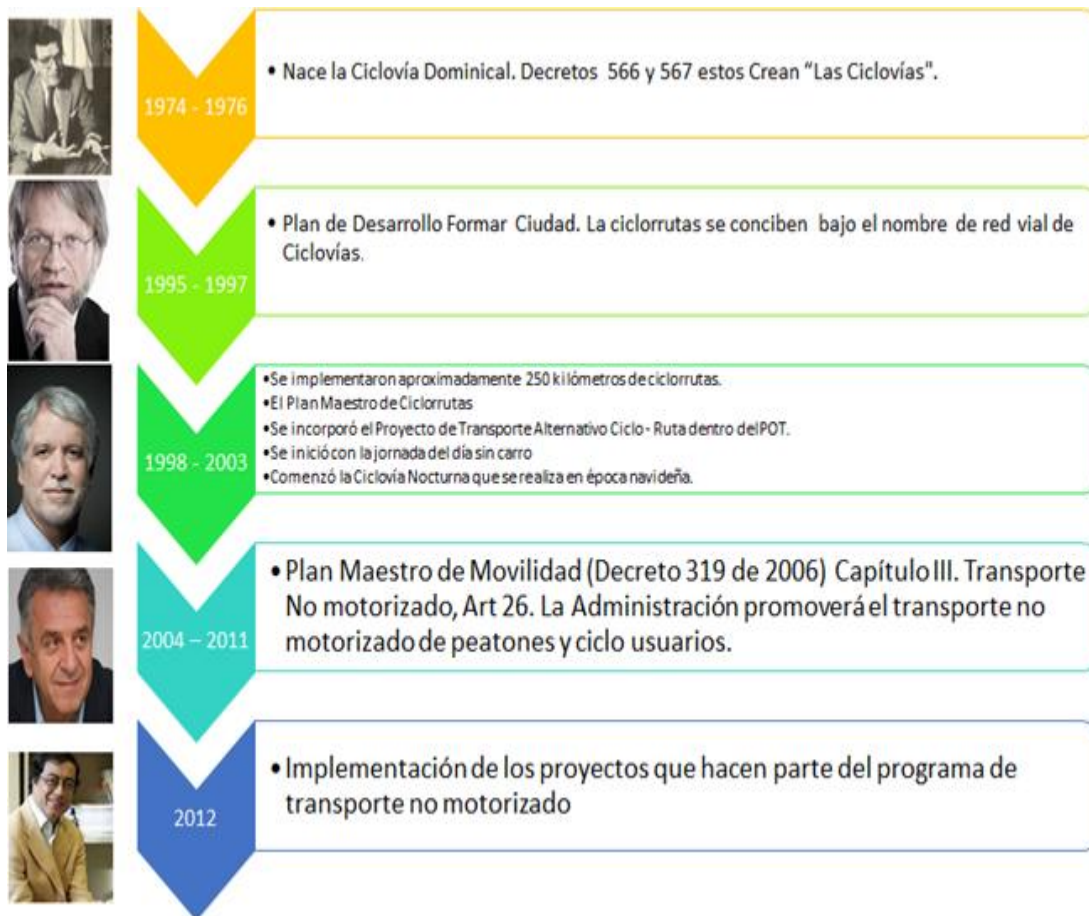
**Modelos de incorporación de agenda que se corresponda con la política en particular.**

La incorporación del programa en la agenda pública se materializó con la inclusión de éste en el Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006) a través de un *Modelo de inserción - Top Down*. De esta manera, debemos tener en cuenta que a pesar de que las movilizaciones fueron numerosas y hubo una fuerte presión de la ciudadanía, la iniciativa fue liderada desde la administración distrital, que buscaba dar solución a la congestión vial en la ciudad, ocasionada por el transporte motorizado.

Los gobernantes tomaron acciones concretas, como el establecimiento de una plataforma de acción dentro de la Secretaría Distrital de Movilidad, que fue pensada en términos de movilidad integral junto con el Sistema Integrado de Transporte SITP, con el fin de implementar exitosamente la política completa. Esto requirió esfuerzos, recursos, acción y fomento de buenas relaciones entre las distintas entidades del Gobierno relacionadas con el transporte, la planificación y la obra pública, así como los principales grupos organizados por parte de los ciudadanos.

Para iniciar la labor de introducir el programa en la agenda, se realizó un análisis que aclaró los beneficios que otorga el uso de la bicicleta, se estudiaron los casos de éxito y se asumió una nueva mentalidad respecto a este vehículo por parte de los expertos. Se hizo claro que era necesario que existiera la responsabilidad de generar espacios para la bicicleta, que se redistribuyera el espacio vial en beneficio del transporte sostenible y que se incluyera en una plataforma estable (Plan Maestro de Movilidad) de Gobierno que permitiera garantizar su ejecución.

En la siguiente gráfica podemos evidenciar los principales acontecimientos con los que se promovió el programa y la capacidad de respuesta de la administración distrital que finalmente decidió insertar el problema en la agenda pública en el año 2006, dándole una atención seria y activa como asunto de política pública bajo el nombre de: Programa de Transporte No Motorizado, el cual figura dentro del Plan Maestro de Movilidad.





ACTORES	POSTURAS
<b>GRUPOS SOCIALES ORGANIZADOS</b>	
<b>Juan Camilo Gómez - Universidad del Rosario en Bici</b>	<p>Considera que la bicicleta se está consolidando como una alternativa de transporte viable para agilizar los tiempos de desplazamiento de los estudiantes.</p> <p>Señala, además, que la bicicleta constituye una herramienta de socialización y de cultura ciudadana en cuanto promueve la formación de grupos que se desplazan en caravana desde</p>

	<p>y hacia la Universidad del Rosario. Su grupo, UR en Bici, se ha fijado la meta de incrementar el número de bici-usuarios en la universidad.</p>
<p><b>Juan Manuel Prado - Los Andes en Bici</b></p>	<p>Su propósito es que cada vez más estudiantes se adhieran a la iniciativa de desplazarse a la universidad en bicicleta.</p> <p>El entrevistado quiere que otras universidades se unan a su plan incremental de rutas y caravanas diarias desde y hacia el centro de estudios.</p> <p>También señala su visión de constituir el uso de la bicicleta en un “estilo de vida” para los estudiantes y habitantes en general de la ciudad capital.</p>
<p><b>Camilo Espinoza - Combo Bicultura Tadeísta</b></p>	<p>Afirmó que sus motivaciones para implementar el uso diario de la bicicleta como medio de transporte alternativo son: económicas, por el ahorro en pasajes; de salud, por el impacto positivo que el ejercicio diario produce en su cuerpo y ambientales, por cuenta de la reducción de emisiones contaminantes.</p> <p>En cuanto a la organización interna de su grupo, estableció que no existía una jerarquía definida, sino un acuerdo de orden horizontal y cooperativo.</p> <p>Comentó que su grupo había tenido la oportunidad de entrar en contacto con la administración distrital, a través del IDU y el IDRD, quienes escucharon sus demandas y preocupaciones respecto al tema de seguridad.</p>

	<p>Señala que la actual administración distrital es la que más atención y recursos ha dirigido al transporte no motorizado.</p>
<p><b>CIUDADANOS DEL COMÚN</b></p>	
<p><b>Luis Malo Peniche - Docente UJTL/Bici Usuario</b></p>	<p>El docente encontró en el uso de la bicicleta una forma de favorecer su salud personal y de paso la de la ciudad, contribuyendo al medio ambiente porque constituye un medio de transporte libre de emisiones de gases nocivos y ruidos contaminantes.</p> <p>Se refirió a ese medio de transporte como algo “alternativa terapéutica” para la congestión vial.</p> <p>Además aseguró que la disponibilidad de arterias para este medio de transporte era una oportunidad para hacer uso del mismo y así ahorrar tiempo en desplazamientos.</p> <p>Mencionó que sus trabajos estaban focalizados en el centro de la ciudad y su lugar de residencia está relativamente cerca a éste, por lo que usar la bicicleta le representó un beneficio sustancial en economía de tiempo y la estructura vial disponible le facilitó desplazamientos más rápidos.</p> <p>El usuario resaltó la importancia de distinguir entre quienes trabajan cerca o lejos de casa para valorar la conveniencia del uso de la bicicleta, así como la necesidad de fortalecer los medios de transporte público masivo como puntos de conexión entre las alternativas no motorizadas y los lugares más lejanos de destino.</p> <p>El tal sentido, expresó que el transporte no</p>

	<p>motorizado es una solución complementaria y no la única para superar los problemas de movilidad de Bogotá.</p> <p>Destacó que la bicicleta es un medio de transporte sencillo, barato y sostenible, que no tiene que ver con el estatus socioeconómico de los usuarios y que, por el contrario, sirve como medio unificador social que genera interacción entre ciudadanos de varios estratos</p> <p>Mencionó conocer grupos de jóvenes que se reúnen en diferentes sectores de la ciudad para movilizarse en caravanas. Y además reprochó que hace falta señalización, mantenimiento vial y presencia policial, lo que hace que el transporte no motorizado esté lejos de llegar a ser una política estable, constante y coherente. El entrevistado cree que el programa debería establecerse como una política pública de largo plazo independiente de las afiliaciones e intereses políticos de turno.</p> <p>Propuso que desde las aulas educativas se debería generar cátedra y concientización para consolidar este medio de transporte a temprana edad y que el mismo sea llevado del ámbito de formación académica al día a día de los desplazamientos de los profesionales en ejercicio.</p> <p>También manifestó su interés en las bicicletas sean más accesibles en términos de precio y que no sean atractivas para los delincuentes. Que haya mayor presencia policial y lugares para estacionarse.</p>
<b>Juan Carlos Martínez - Residente</b>	Este ciudadano desde su realidad inmediata



<p><b>Observador Sector de Mundo Aventura, Bogotá</b></p>	<p>afirma que en su entorno los bicirreiles no son utilizados y que hay una falta de promoción del uso de la bicicleta. Esta situación asegura Juan Martínez, ha ocasionado que las motos ocupen las vías destinadas para los bici-usuarios, poniéndolos en riesgo de sufrir un accidente.</p>
<p><b>FUNCIONARIOS ADMINISTRACIÓN DISTRITAL</b></p>	
<p><b>Andres Felipe Vergara - Funcionario de la Administración Distrital</b></p>	<p>El experto considera que usar la bicicleta es la manera más agradable para ir de un punto a otro. Es la manera más eficiente, en la que es más autónomo, no depende de factores externos. Además señala que es un medio de transporte económico por lo que ahorra dinero al usarlo. En bicicleta dice ser más feliz, no estar sometido a presiones del tráfico, ni a las aglomeraciones. Está convencido que quien utiliza bicicleta tiene mejor calidad de vida y por eso la fomenta.</p> <p>Comenta que hace parte del “Ciclopaseo de los Miércoles” (CPM) del que es uno de los fundadores. Internamente afirma tener un grupo con el que toma unas decisiones, y cuenta con una logística de 25 personas con las que realiza los eventos y con quien se reúne y comunica constantemente para realizar una labor cada vez mejor.</p> <p>Nos contó que desde hace dos años y ocho meses hace parte del equipo de la Secretaría Distrital de Movilidad en el equipo encargado de hacer promoción del uso de la bicicleta. Desde entonces se han tendido muchos puentes entre la Administración y los usuarios, lo que ha permitido que se realice un intercambio de experiencias, algo enriquecedor a la hora de tomar decisiones.</p> <p>Considera que la actual Administración</p>

	<p>comprendió que el tema de la sostenibilidad y de los transportes alternativos son estrategias para resolver problemáticas que tiene la ciudad. No solamente de movilidad sino de salud pública, de calidad del aire, de sociabilidad. Por eso, la Bogotá Humana retomó el tema de peatones y de bicicleta y lo convirtió en una prioridad, y eso quedó explícito en el Plan de Desarrollo.</p> <p>Cree que sin lugar a dudas, los colectivos que promueven la bicicleta y la academia fueron muy importantes en este proceso de fortalecimiento del transporte no motorizado. Esto ha sido constructivo y le ha aportado a la Administración.</p> <p>En cuanto a figuras políticas afirma que el país cuenta con varios líderes que se han destacado. Dice que hay ex alcaldes, Concejales, Senadores, representantes a la Cámara, pero prefirió no utilizar nombres propios</p>
<p><b>Daniel García - Experto Veeduría Distrital</b></p>	<p>Afirma que el Programa de Transporte No Motorizado responde a necesidad que tiene Bogotá de consolidar medios alternativos de movilidad de acuerdo con una tendencia mundial de descongestionar ciudades y dar más espacio a los peatones y sus medios sostenibles de movilidad.</p> <p>En ese sentido, sostiene que la bicicleta y las caminatas son atractivas porque son en esencia amables y sostenibles. En su promoción, la actual alcaldía de Gustavo Petro ha jugado un papel relevante porque el transporte alternativo es bandera de la Bogotá humana.</p> <p>La actual Administración le ha dado relevancia al tema, no solo por lo que significa en términos de movilidad, sino porque influye considerablemente en la lucha contra el cambio</p>

climático como eje de esta alcaldía.

Dice que querer mejorar las condiciones de movilidad es una reacción a un cambio mundial y a pesar de que la actual alcaldía ha sido fuertemente criticada en otras materias, tiene un enfoque positivo en los medios alternativos de movilidad.

Respecto de los actores políticos, comentó que Bogotá ha tenido Alcaldes y figuras políticas que desde otros escenarios, como el consejo, han logrado incluir el tema en la agenda.

Entre ellos mencionó al ex alcalde Antanas Mockus, Enrique Peñalosa, aclarando que en dos alcaldías (Garzón y Moreno) no se construyó ni un solo kilómetro de ciclorrutas.

Narró cómo desde la Administración de Peñalosa se vieron muchos avances. El hecho de que los ciudadanos contemplaran la imagen del Alcalde como primera autoridad de la ciudad desplazándose en bicicleta, contribuyó simbólicamente al tema.

Resaltó que durante la actual alcaldía se ha dado un gran avance en infraestructura y pedagogía forzada que se desprende de los días sin carro alrededor del tema de transporte no motorizado.

Mencionó que conoce varios combos de ciudadanos, como el denominado “2600” y otros que vienen desde la sociedad civil, integrados por bici-usuarios, universidades; principalmente las del centro, convirtiendo a la bicicleta en una forma de vida que marca tendencias y genera cambios culturales.

La Administración insertó el tema en la agenda,

específicamente durante el Gobierno Peñalosa que generó importante infraestructura, convirtió la bici de práctica de entretenimiento en un medio de transporte cotidiano.

Opina que el presente Gobierno ha recibido sugerencias y demandas de la sociedad, por lo que se mezcla el modelo de inserción en la agenda de iniciativa distrital a movilización y participación ciudadana (*bottom-up*).

Señaló que los bici-usuarios se han vuelto objetivos en las campañas políticas por la relevancia que han cobrado el tema, y los mismo combos han producido candidatos al consejo y cargos menores, como ediles del distrito, adquiriendo poder y llamando atención entorno de los medios alternativos de movilización.

Estimó que es importante reconocer que la bicicleta es una alternativa, siempre y cuando, esté articulada con los medios masivos de transporte público porque es difícil lograr recorridos en bici de largas distancias.

Comentó que desde las localidades y las juntas locales se han producido candidatos que propenden por el uso de la bicicleta y sus intereses.

Destaca que las empresas públicas y privadas han promovido el uso de la bicicleta y resalta que la concejal María Fernanda Rojas haya propuesto un incentivo tributario para aquellas empresas que estimulen el uso de la bicicleta.  
en términos de la implementación

Consideró que la consolidación del transporte no motorizado es un proceso largo de transformación cultural, que ha venido arrojando

	<p>resultados paulatinamente.</p> <p>Pronosticó que el uso de la bicicleta encontrará respaldo en la reformulación de la organización territorial en Bogotá para que haya más equipamientos en los barrios, se recorran distancias más cortas y también se pueda caminar en una ciudad más densificada.</p> <p>Por último, afirmó que el éxito del transporte no motorizado pasa por cambiar la percepción que la ciudadanía tiene sobre éste y comentó que desde la veeduría ha visto control social al desarrollo del programa y la construcción de la infraestructura, con ciudadanos supervisando su implementación y, en algunos casos, inclusive contribuyendo pintando ellos mismos las cebras, dando lugar a un nuevo estilo de control social participativo.</p>
<p><b>Jesús David Acero Mora - Experto en Movilidad/Funcionario de la Secretaría de Movilidad</b></p>	<p>Asegura que la política pública de la ciudad está centrada en la construcción de bici-carriles y ciclorrutas, no obstante desde su perspectiva, estas medidas no permiten alcanzar en su totalidad el objetivo final que es hacer que más personas utilicen la bicicleta para desplazarse en la ciudad.</p>
<p><b>Germán Alfonso Prieto Rodríguez- Experto en Movilidad/ Director de la Tecnología en Gestión del Transporte en la Universidad Jorge Tadeo Lozano</b></p>	<p>Señala que quienes han impulsado el uso de la bicicleta en la ciudad ha sido la ciudadanía: iniciativas de colectivos e incluso jóvenes que organizan ciclopaseos en Bogotá y que frente a estas movilizaciones de distintas organizaciones, la administración distrital ha tenido que dar respuesta a sus exigencias y peticiones.</p> <p>De esta manera afirma que desde el año 2006 en adelante toman fuerza los movimientos de la ciudadanía y enuncia líderes como Jorge Malagón, Mónica Dávila, Andrés Vergara y</p>

David Serna.

Recientemente resalta la actuación de Juan Camilo Agudelo quien impulsa y reanima la “Mesa de la Bicicleta” y conforma la “Bici-Red Colombia”.

También destaca actores sociales como los siguientes colectivos: Fontirueda, SUBAse a la Bici, Teusacatubici, Sucicla de Engativá, Bikenedy, Jueves & Clea de Perdomo, Ruédala Usme y En Bici desde el Sur; que se han empoderado frente al gobierno distrital.

Germán Prieto hizo referencia a la estructura interna de las organizaciones conocidas comúnmente como “colectivos” y manifestó que ya sean universitarios, de localidades o de mujeres su actividad gira alrededor de actividades puntuales y carecen de una jerarquía porque las relaciones que se establecen son de tipo horizontal.

Por otra parte, identificó líderes clave pertenecientes a la administración distrital como Jesús David Acero Mora, que hizo parte del grupo de trabajo que organizó el sistema de bicicletas públicas de la Universidad Nacional y encabezó el equipo que instauró el sistema de bicicletas públicas de Medellín

Igualmente reconoce el accionar de personajes como Carlos Felipe Pardo, quien aporta desde su conocimiento técnico a la movilidad en bicicleta.

Afirma que Enrique Peñalosa es quien le da el impulso a Bogotá respecto a otras ciudades de latinoamérica con la ampliación de las redes de ciclorrutas, que hizo posible e “imaginable”, el uso de la bicicleta para desplazarse en la ciudad.

En el mismo sentido, manifiesta que durante las siguientes administraciones aunque hubo un aumento de los viajes en bicicleta, se estancó el fomento del uso de este mecanismo alternativo de movilidad.

Asimismo expone que la promoción del uso de la bicicleta encaja con una visión de movilidad sostenible en la ciudad, por esta razón cada vez gana más adeptos de la esfera política y resalta la actuación de figuras políticas como María Fernanda Rojas (Concejala), Angélica Lozano (Representante a la Cámara) y Claudia López (Senadora).

De la misma manera, señala que entidades como el Ministerio de Transporte, actualmente apoya el uso de medios de transporte no motorizado destinando recursos al sistema de bicicletas públicas a diferentes ciudades del país. Incluso, desde el ámbito educativo, la Secretaría de Educación con programas como “al colegio en bici” según lo afirma Germán Prieto, tiene la finalidad de establecer una cultura del uso de la bicicleta entre los más jóvenes y cambiar la idea del automóvil como símbolo del ascenso social.

Con respecto a las organizaciones internacionales que fomentan medios alternativos de transporte como la bicicleta nombra a la GTZ, el ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) y la I-CE (Interface for Cycling Expertise), que aportaron expertos y una visión técnica de la movilidad sostenible a la ciudad.

Además recalca la importancia de embajadas como la de Dinamarca y Holanda que apoyaron el uso de la bicicleta en Bogotá.

De igual forma destaca el papel de los medios de comunicación, que se han interesado en divulgar las actividades que lleva a cabo la ciudadanía en pro del uso de la bicicleta, contribuyendo a ejercer presión sobre los policy-makers para que respondan a sus necesidades.

Con respecto al control social, menciona como mecanismos sustanciales, espacios de encuentro de los distintos actores sociales interesados en la promoción del uso de la bicicleta, dentro de los cuales menciona la denominada “Semana de la Bicicleta” que nació en el año 2008 y las mesas de trabajo conjunto instaladas en instituciones de educación superior, entendidas como espacios de discusión y concertación sobre la formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas vinculadas con los desplazamientos en bicicleta en Bogotá.

Haciendo referencia a la eficacia y eficiencia del Programa de Transporte No Motorizado, dice que aún hay muchos aspectos por mejorar, que aún es complicado moverse por la ciudad por dificultades relacionadas con la seguridad vial, debido a que no se respeta al bici-usuario. Esta situación sumada a otros problemas como el de la seguridad personal y la falta de infraestructura como cicloparqueaderos, impiden la consolidación del programa en Bogotá.

También subraya que en la alcaldía de Gustavo Petro han ganado relevancia los Planes Empresariales de Movilidad Sostenible que incentivan el uso de la bicicleta, sin embargo no se cumplió con aumentar el número de kilómetros exclusivos para ciclistas contemplados en el Plan de Desarrollo de Bogotá Humana, de los 145 que se habían comprometido a entregar solo se



	<p>construyeron 15 kilómetros.</p> <p>Finalizando, se refiere a otras alternativas de solución al problema que se tuvieron en cuenta en los procesos de decisión gubernamental, además de la formulación del Programa de Transporte No Motorizado y alude a la densificación de la ciudad y la promoción del transporte público motorizado.</p>
<b>POLÍTICOS</b>	
<b>Fernando Rojas- Asesor político</b>	<p>Su posición frente al Programa de Transporte No Motorizado es favorable y se ha destacado por fomentar el uso de la bicicleta en Bogotá, ya que considera vital promover su utilización en las diferentes ciclorrutas que se encuentran habilitadas en la capital del país, como una alternativa para superar los trancones que se presentan en la ciudad por el incremento en el parque automotor.</p>

### **Formulación**

Incidieron principalmente los políticos gobernantes y los expertos, aportando estudios y proyecciones de lo que podría ser la solución del problema. Juntos colaboraron en la formulación de lo que hoy es el Programa de Transporte No Motorizado de Bogotá.

Sin duda, entre los actores mencionados, la alcaldía de [Enrique Peñalosa](#) fue muy valiosa por cuenta de la relevancia que le dio al tema, asumiendo la necesidad de generar alternativas de transporte sostenible y, por ende, insertando el tema en su agenda. En la misma vía, cabe destacar la importante contribución de la misma Administración en términos de infraestructura vial, porque seguramente la alternatividad que representan medios como la bicicleta no sería viable de no ser por los importantes avances estructurales que ubican a Bogotá como una de las ciudades que más bici-carriles ofrece a sus ciudadanos en Latinoamérica.

También es oportuno mencionar que a pesar de haber surgido como una iniciativa de la Administración Distrital, el programa se desarrolla en el marco de la democracia participativa, por lo que las opiniones, sugerencias y demandas de los ciudadanos son tenidas en cuenta, en particular en la presente Administración, donde los usuarios han

ejercido una presión moderada sobre la implementación y evaluación de temas relativos al programa objeto de este trabajo y sus posturas han sido bien recibidas.

Otras posibles alternativas que en su momento buscaron dar solución al problema de movilidad ante la falta de medios de transporte alternativo consistieron en restringir el uso del vehículo particular a través del “Pico y Placa”, el cual todavía existe, aunque en una versión mejorada; la restricción a la circulación por días del transporte público, taxis y buses y, en general, siempre se ha planteado la necesidad de ampliar las vías de circulación de la ciudad y construir más autopistas, pero el Distrito entendió que no podía proyectar una solución al problema de movilidad y al negativo impacto medio ambiental si estimulaba el uso de los vehículos y por ello decidió apostarle a densificar la ciudad, cambiar su organización territorial, modelos de construcción y fortalecer el uso de medios de transporte no motorizados más eficientes, sostenibles y amables con el ecosistema.

A nuestro juicio, las soluciones corresponden al problema, puesto que se trataba de la necesidad de consolidar mecanismos de transporte no motorizado para superar la gran congestión vehicular y mejorar los tiempos de desplazamiento de las personas, no obstante, tal solución, a nuestro juicio, no solo atendió el problema principal, sino que repercutió positivamente sobre otra problemática: la lucha contra el cambio climático y la contaminación.

Hubiera sido muy interesante que incluyeran a los actores anteriormente mencionados, por ej, expertos y ver el papel que tuvieron tanto en la formulación (en el período de Peñalosa) como en el gobierno actual. En este tipo de políticas el papel del experto suele ser crucial

Faltó →

- 1. Considerando la definición del problema ¿qué alternativas se tuvieron en cuenta? Cuáles fueron las soluciones planteadas**
- 2. A su juicio ¿las soluciones correspondieron a los problemas?**

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y POSIBLES SOLUCIONES

OPTIMIZACIÓN RED DE CICLOVÍAS		AL COLEGIO EN BICI		CICLOPARQUEADEROS	BICITAXISMO	PROMOCIÓN
MANTENIMIENTO DEL PAVIMENTO - SEÑALES DEMARCACIÓN SOBRE LA CICLORRUTA	BICICARRILES K50 - MUNDO AVENTURA	POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR	BICICLETAS PÚBLICAS	EQUIPAMIENTO Y SEGURIDAD REQUERIDOS	DISMINUIR ÍNDICE DE DESEMPLEO	ESTRUCTURAR Y FORMULAR PLAN ESTRATÉGICO PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA
ELIMINACIÓN DE OBSTACULOS SUMINISTRO DE LAS TAPAS DE ALCANTARILLADO	BRINDAR CORREDORES QUE CONECTEN LOS CENTROS DE ATRACCIÓN - ESTACIONES TM Y LA RED DE CICLORRUTAS	IMPLEMENTAR CARRIL SEGREGADO PARA LA CIRCULACIÓN DE PERSONAS QUE UTILICEN LA BICICLETA COMO VEHÍCULO	ESTRUCTURAR Y FORMULAR PLAN ESTRATÉGICO PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA	UBICACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS PARA LA INTERMODALIDAD	APOYO A LA FORMALIDAD LABORAL	CAMBIO DE CONCIENCIA CIUDADANA PARA VER LA BICICLETA COMO UN VEHÍCULO DE TRANSPORTE COTIDIANO

**BAJO ÍNDICE DE USO DE MECANISMOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO Y MALA PERCEPCIÓN QUE LA CIUDADANÍA TIENE SOBRE ESTOS**

INFRAESTRUCTURA VIAL PARA BICICLETAS DETERIORADA	INEXISTENCIA DE CARRILES EXCLUSIVOS PARA BICICLETAS	ESTUDIANTES EMPLEAN MUCHO TIEMPO EN EL DESPLAZAMIENTO A SUS COLEGIOS	BAJO ÍNDICE DE CIUDADANOS CON BICICLETA	BICIUSUARIOS NO TIENEN EN DONDE PARQUEAR SUS PARQUEADEROS	ESCAZOS DE TRANSPORTE PARA CONECTAR VÍAS PRINCIPALES	DESCONOCIMIENTO Y MALA PERCEPCIÓN DEL TRANSPORTE NO MOTORIZADO
FALTA DE INTERÉS POLÍTICO Y DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL	PRIORIZACION DE ESPACIO EN SITIOS PÚBLICOS PARA EL TRANSPORTE MOTORIZADO	CONGESTIÓN VIAL EN HORAS PICO	NO TODOS LOS CIUDADANOS CUENTAN CON LOS RECURSOS	INEXISTENCIA DE LUGARES UBICADOS ESTRATÉGICAMENTE Y SEGUROS	LARGOS TRAYECTOS DE DESPLAZAMIENTO DESDE EL LUGAR DE RESIDENCIA A LAS VÍAS PRINCIPALES	FALTA DE SENSIBILIZACIÓN Y CULTURA
NO SE HABÍA PRIORIZADO EN LA AGENDA	DEPENDENCIA DEL USO DE TRANSPORTE MOTORIZADO	ALTA AFLUENCIA VEHICULAR Y MAL ESTADO DE LA MALLA VIAL	ALTO ÍNDICE DE DESEMPLEO	FALTA DE INTERÉS POLÍTICO Y DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL	BAJA DENSIFICACIÓN DE LA CIUDAD	DESINTERÉS SOCIAL
	EL VEHÍCULO SIMBOLIZA UN ESTATUS SOCIAL		AUMENTO DE LA INFORMALIDAD LABORAL	NO SE HABÍA PRIORIZADO EN LA AGENDA		

## Decisión

De acuerdo con la tipología de Habermas, consideramos que el programa objeto del control social encaja en el modelo pragmatista dado que existen intercambios relevantes y positivos entre los políticos y expertos, quienes colaboraron con la producción e implementación de la política pública en la cuestión.

Dado que el estado colombiano funciona sobre la base de un modelo participativo, donde los ciudadanos interesados intervienen como tercer actor, y sus posiciones, demandas y sugerencias son tenidas en cuenta.

Como se mencionó, la relación entre político y experto es horizontal en el manejo de la cooperación y sin jerarquías, ya que los procesos son abiertos a la ciudadanía y un control democrático es posible.

tanto los objetivos como los medios destinados para tal fin están sujetos al debate público y todos los sectores pueden obtener un aprendizaje de las lecciones que genera el proceso.

## Implementación

<b>ENTIDAD</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>FUNCIONES</b>	<b>COMPETENCIAS DE LAS UNIDADES</b>
IDU	SUB - DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO URBANO William Orlando Luzardo Triana	Establecimiento público descentralizado, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa	Producción de licencias, permisos, conceptos
SECRETARIA DE MOVILIDAD	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES Adriana Ruth Iza	Presta servicios, plantea y formula las políticas del sector, generando condiciones de	Organización y coordinación o intersectorial

	Sertuchi	movilidad acordes con las necesidades de la población de Bogotá D. C. y su área de influencia, priorizando modos ambientalmente sostenibles y la implementación de un sistema de transporte inteligente e intermodal que promueve la accesibilidad, conectividad, seguridad vial y la integración regional contribuyendo a la equidad	
POLICIA NACIONAL	DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	Es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas.	Aplicación de normas (control)
VEEDURÍA DISTRITAL	VEEDURIA DELEGADA PARA LA PARTICIPACIÓN Y LOS PROGRAMAS ESPECIALES	Presta servicios, planea y formula las políticas del sector, generando condiciones de movilidad acordes con las necesidades de la población de Bogotá D. C. y su área de influencia, priorizando modos ambientalmente sostenibles y la implementación de un sistema de transporte inteligente e intermodal que promueve la	Participación ciudadana y asistencia a usuarios

		<p>accesibilidad, conectividad, seguridad vial y la integración regional contribuyendo a la equidad</p>	
--	--	---	--

### **Periodo de ejecución**

Plan Maestro de Movilidad, está proyectado para un desarrollo a 20 años desde 2006 al 2026.

### **Objetivos del Proyecto/ Programa**

#### **Objetivo General**

- Mejorar la movilidad, disminuir la polución y la contaminación auditiva

#### **Objetivos Específicos**

- Aumentar las condiciones de seguridad y de confort del ciclista
- Aumentar el número de kilómetros exclusivos para ciclistas y mejorar la infraestructura existente
- Incentivar el uso de la bicicleta en colegios y universidades
- Contener el crecimiento de los tiempos de viaje y mejorar la calidad de servicio diversificando los sistemas de transporte.
- La adecuación de 108 km de bici-carriles en Bogotá , la construcción de 145 Km de Ciclo Rutas , el mantenimiento del 100% de la red de ciclorrutas existentes, la instalación de puentes peatonales, la instalación de cicloparqueaderos y la integración con el SITP.

### **Enfoque de Implementación**

En el año 2006 se inserta en el Plan Maestro de Movilidad la necesidad de consolidar mecanismos alternativos de transporte no motorizado como la bicicleta, de esta manera se establece formalmente como asunto de política pública para la administración. Sin embargo a pesar de que se consignó oficialmente dentro del articulado, durante las alcaldías de Luis

Eduardo Garzón y principalmente en la de Samuel Moreno el proceso de implementación se ralentizó con respecto a aspectos como el mejoramiento de la infraestructura existente y la construcción de nuevos kilómetros de vías exclusivas para los usuarios de la bicicleta.

Durante el gobierno actual de Gustavo Petro aunque se retoma la importancia de poner en funcionamiento un Programa de Transporte No Motorizado y se incentiva su uso en colegios y universidades como un modo de transporte asequible para la ciudadanía; finalmente no se cumple con la propuesta del Plan de Desarrollo de la Bogotá Humana de construir 145 kilómetros de ciclorrutas y solo se consolida la ínfima cifra de 15 kilómetros.

Asimismo, en relación con aspectos como la seguridad en las ciclorrutas actores sociales como ciudadanos del común, grupos sociales organizados, políticos e inclusive expertos de la administración distrital, manifiestan que hay un camino largo por recorrer ya que aún es uno de los principales inconvenientes que encuentran los bici-usuarios en sus desplazamientos por la ciudad.

En el mismo sentido, la falta de infraestructura como cicloparqueaderos, impiden afianzar el programa en Bogotá. Aunque debemos tener en cuenta que para lograr que más personas utilicen la bicicleta debe considerarse que la disposición de vías exclusivas para ciclistas no es la única solución y se hace necesario apostar a la educación de la población bogotana, para cambiar la asociación de automóvil como símbolo de status social y demostrar los beneficios ambientales, culturales, económicos y sociales que acarrea el uso de la bicicleta en la ciudad.

En cuanto al modelo de implementación identificamos que es el enfoque top-down porque el liderazgo y control de los recursos es ejercido desde las distintas entidades de la administración involucradas con el programa. De igual forma el gobierno distrital cuenta con el personal adecuado y con formación, además del acceso a la información que se requiere para llevar a cabo la política pública, como las características, causas y efectos del problema y los costes económicos que implica su ejecución.

En el mismo sentido, podemos afirmar que pertenece a este enfoque porque hay una comunicación, interlocución y coherencia entre las unidades que intervienen en la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad frente a los objetivos que se quieren lograr.

## **1. EVALUACIÓN**

**Impacto en la solución de problemas. Relación entre los logros y los objetivos del programa/proyecto**

**Participación y percepción de los beneficiarios/ afectados**

**Posibles elementos que contribuyan al control social**

Faltó la parte de evaluación y percepción de la solución del problema por parte de los actores involucrados

## Lista de Referencias

Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá e Instituto de Desarrollo Urbano. *Plan maestro de Ciclorutas, tercer informe*. Recuperado el 18 de marzo de 2015 de [http://www.idu.gov.co/web/guest/espacio\\_ciclo\\_plan](http://www.idu.gov.co/web/guest/espacio_ciclo_plan)

Bogotá Global (2015) *Bogotá referente de “buenas prácticas” de ciudad pro bicicleta durante el Foro Mundial de la Bicicleta*. Recuperado de <http://www.bogota.gov.co/Internacional/bogota-referente-de-buenas-practicas-de-ciudad-probicicleta-durante-el-foro-mundial-de-la-bicicleta>

Bravo, P. (2014). *Ciclovía: 40 años abriendo la ciudad a las personas en Bogotá y en todo el mundo... ¿Y en Madrid?* Recuperado de <http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/?q=en/node/896>

Club de ciclismo Banco de la República. (2008). *Movilidad en Bogotá una verdadera pesadilla*. Recuperado el 21 de marzo de 2015 de <http://www.ciclobr.com/movilidad.html>

Departamento Administrativo de Planeación Distrital, (1995). *Formar Ciudad Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas*, plan económico y social de obras públicas para santa fe de Bogotá. D.C 1995 – 1998. Disponible en: [http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Cultura\\_Ciudadana/Plan\\_Desarrollo\\_Bogota\\_1995-1998-Mockus\\_Antanas.pdf](http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Cultura_Ciudadana/Plan_Desarrollo_Bogota_1995-1998-Mockus_Antanas.pdf) 16 de febrero 2014.

Departamento Administrativo de Planeación Distrital. (1995). *Formar Ciudad Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas*, plan económico y social de obras públicas para santa fe de Bogotá. D.C 1995 – 1998. Recuperado el 16 de febrero de 2015 de: [http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Cultura\\_Ciudadana/Plan\\_Desarrollo\\_Bogota\\_1995-1998-Mockus\\_Antanas.pdf](http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Cultura_Ciudadana/Plan_Desarrollo_Bogota_1995-1998-Mockus_Antanas.pdf)

El Tiempo. (2014). *La Ciclovía una conquista de 40 años*. En diciembre de 1974 nació el hecho cívico más importante de la ciudad. Replicado en 200 ciudades. Disponible en: <http://www.eltiempo.com/bogota/40-anos-de-la-ciclovía-en-bogota-informe/14971356> 18 de febrero 2014.

Elder, Ch. D. y Cobb, R. W. (2007) “Formación de la Agenda. El caso de la política de ancianos” en Aguilar, L.F. (comp.). *Problemas públicos y agenda de gobierno*. Miguel Ángel Porrúa, México

IDRD (2015) *Historia de la Ciclovía y Recreovía*. Recuperado de <http://www.inbogota.com/transporte/ciclovía/historia.htm>



Secretaría Distrital de Movilidad, Subsecretaría de Política Sectorial & Dirección de Transporte e Infraestructura. (2013). *Transporte No Motorizado*,. Disponible en: [http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx\\_archivos/audio\\_y\\_video/TRANSPORTE%20NO%20MOTORIZADO.pdf](http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/TRANSPORTE%20NO%20MOTORIZADO.pdf) 15 de febrero 2014.

Secretaría Distrital de Movilidad, Subsecretaría de Política Sectorial & Dirección de Transporte e Infraestructura. (2013). *Transporte No Motorizado*. Recuperado el 15 de febrero de 2015 de: [http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx\\_archivos/audio\\_y\\_video/TRANSPORTE%20NO%20MOTORIZADO.pdf](http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/TRANSPORTE%20NO%20MOTORIZADO.pdf)

TONO, D. (2013). “Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá”. (Tesis de grado). Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Comunicación y Lenguaje, Colombia.