

Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá

Daniel Tono Jiménez

Trabajo de grado para optar por el título de: Comunicador Social y
Periodista

Campo profesional: Periodismo

Director del campo profesional: Mario Morales

Pontificia Universidad Javeriana

Facultad de Comunicación y Lenguaje

Bogotá, 2013

Bogotá, Noviembre 20 de 2013

Decano

José Vicente Arizmendi

Ciudad

Por medio de la presente me permito invitarlo a conocer mi Trabajo de Grado: “Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá” para optar por el título profesional de Comunicador Social y Periodista de la Pontificia Universidad Javeriana.

Esta monografía de producto tiene el objetivo de ofrecerle al público crónicas sobre la historia de la bicicleta en Bogotá. Busca trasladar a los lectores en un viaje que cuenta el desarrollo histórico del caballito de acero en la ciudad. La historia comienza con la liberación de la mujer en Europa a bordo de una bicicleta a finales del siglo XIX, continuando con la llegada de la bicicleta a Bogotá, sus competencias en los velódromos de la ciudad, su competencia con el automóvil como elemento de prestigio en la sociedad, su masificación gracias a la industria nacional de bicicletas, su importancia para el trabajo de los sectores populares, sus almacenes, su problema de accidentalidad, su aporte de recreación con las ciclovías, su aporte a la ciudad como medio de transporte con las ciclorrutas y su contribución de cultura ciudadana con los ciclopaseos y caravanas que se promocionan en las redes sociales.

Durante la investigación de la materia proyecto profesional I y II se encontró que no existen muchas publicaciones acerca de la historia de la bicicleta en Bogotá. Son pocos los documentos que se pueden hallar en las diferentes bibliotecas de la ciudad, archivos de la nación e internet. Debido a esta situación, este producto se propone el reto de narrar pequeñas crónicas de la bicicleta a lo largo de la historia, desde su creación en el siglo XIX, hasta la actualidad.

Este Trabajo de Grado realizó un proceso metodológico historiográfico. Se investigó cómo se ha escrito y/o comunicado la historia de la bicicleta desde su creación en Europa hasta su desarrollo en Bogotá. Cuando se consultaron varias fuentes se tomó la decisión de escoger las mejores historias encontradas de la bicicleta para contarlas a modo de crónica. Serían anécdotas de la bicicleta narradas en un lenguaje periodístico de forma cronológica con la intención de publicar, para futuros trabajos de investigación sobre la bicicleta, historias que no se conocen del caballito de acero en Bogotá.

Espero que este Trabajo de Grado sea de su agrado. Por anticipado le agradezco su interés y colaboración con este producto periodístico.

Daniel Tono Jiménez
Estudiante Comunicación Social y Periodismo PUJ.

Artículo 23

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por los alumnos en sus trabajos de grado, solo velará porque no se publique nada contrario al dogma y la moral católicos y porque el trabajo no contenga ataques y polémicas puramente personales, antes bien, se vean en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

Dedicatoria:

Este trabajo de grado lo dedico a todos aquellos que creen en la bicicleta y en sus beneficios. Seguimos pedaleando por una mejor Bogotá y una mejor calidad de vida.

Agradecimientos:

A Carlos Felipe Pardo por su apoyo para la investigación de este trabajo de grado. Su trabajo de investigación sobre la bicicleta y la ciudad, sin publicar: *"Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá"* fue una fuente importante para redactar estas historias del caballito de acero en la capital.

Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá

Tabla de contenido

Introducción.....	1
Capítulo 1: Viaje por la historia de la bicicleta.....	5
La liberación femenina empezó montada en bici.....	5
El carro de cinco puestos: dos montados y tres empujando.....	11
Industria nacional versus industria extranjera.....	17
Un negocio local que pedalea con fuerza.....	20
50 años haciendo su agosto.....	24
El alquiler de locales a extranjeros.....	26
Ramón Hoyos y la otra Vuela a Colombia.....	30
9 de Abril de 1948: el bicicletazo.....	35
Capítulo 2: La revolución en dos ruedas.....	38
El ciclopaseo: un nuevo concepto de ciudad.....	39
Pedaleamos una Bogotá en obra negra.....	43
A la U... mejor en bici.....	50
Bogotá primero aprendió a caminar... después a montar en bicicleta.....	53
Bogotá no tiene mar, pero tiene ciclovía.....	57
Conclusiones.....	62
Bibliografía.....	64

Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá

Introducción

Escribir el trabajo de grado de la universidad es como un viaje en bicicleta. Es un constante pedaleo, la motivación y la fuerza de las piernas tiene que hacerse presente en cada etapa. Escribir todos los días, investigar donde no se haya investigado, buscar nuevas fuentes, nuevas entrevistas, estudiar desde que ángulo se puede contar una historia, encomendarse a Dios y entregar lo mejor en cada pedalazo para sacar un buen trabajo.

Hay que estar preparado. En el camino hay pinchazos, entrevistas que no salen, otras que son difíciles de encontrar, documentos que no están publicados y son claves para la investigación, o documentos que si lo están, pero que el ciclista no ha hallado. Es importante portar un kit de despinche, unos buenos parches para cerrar los vacios de los neumáticos y poder hilar una historia, una bomba de aire que esté generando fuerza a las llantas, un casco para protegerse del estrés y una ropa adecuada para que el mal tiempo no agarre al ciclista y se esté preparado para la contrarreloj.

Para iniciar el viaje se tiene que contar con el ingrediente más importante: la pasión por el deporte. Soy un convencido de que cuando la pasión está impresa en lo que se hace, las grandes metas se logran. La ruta se convierte en una experiencia placentera, con ascensos duros de pedalear, un ejercicio en las piernas que se siente, el sudor cae en cada etapa, el cuerpo agradece cada refrigerio en las paradas. La satisfacción de completa la subida es completa.

En los descensos se debe encontrar un buen equilibrio para que el caballito de acero no se desboque, hay que tener cuidado con los huecos de la carretera, los animales que se cruzan en el camino y las piedras que se puedan encontrar. En estas etapas se gana velocidad y eficacia, la redacción fluye en el pavimento, se inclina en las curvas y se direcciona con las señales del camino.

Finalmente están las etapas contrarreloj. Esas cortas historias en las que se debe tener precisión, en las que se debe contar lo puntual para ganar tiempo y batir records. Se

necesita del mayor esfuerzo, de la mayor entrega en cada pedalazo para lograr conseguir una historia interesante.

Cuando inscribí la materia de trabajo de grado y firme el compromiso del asesor empezaron los cuatro meses que iba a durar el viaje. Antes de arrancar, había que planear la ruta con detalle para no tomar caminos equivocados o realizar etapas de mayor desgaste. Mi asesor de Trabajo de Grado es el profesor, Nelson Castellanos, docente de la materia de Historia del Periodismo de la Universidad Javeriana, quien a partir de este momento se convertía en mi entrenador personal de ruta.

Nelson tiene un amplio conocimiento de la ruta para realizar el viaje, sabe por dónde hay que empezar a investigar, cómo y a quienes es clave entrevistar, por dónde se debe direccionar la redacción, cuáles pueden ser los títulos llamativos para despertar el interés del lector, cuál sería el enfoque final del trabajo, en fin, su entrenamiento fue clave para el viaje.

Revisamos el anteproyecto que tenía un objetivo principal: “Realizar a manera de reportaje periodístico un diagnóstico sobre el sistema de ciclorrutas y el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte en Bogotá.” De ahí partían varios objetivos específicos entre los que se encontraba: Revisar políticas públicas de bicicleta, realizar una infografía del sistema de ciclorrutas, analizar la inseguridad en Bogotá entorno a la bicicleta, construir la historia de la bicicleta en Bogotá, etc.

Al ver esto Nelson abre los ojos y me dice: *“Ojo Daniel, aquí veo un tema muy grande para trabajar a profundidad en 4 meses. La idea es que podamos pedalear un objetivo en específico, del que poco se haya hablado, para entregarle a viajeros y lectores una ruta nueva de la bicicleta en Bogotá.”*

Estuvimos dándole varias vueltas al anteproyecto y sus objetivos, cuando de pronto, Nelson abre los ojos, se le prendió el bombillo y me dice: *“Daniel qué te parece si trabajamos la historia de la bicicleta en Bogotá. No recuerdo mayor publicación del tema. Podríamos planear una ruta que devuelva en el tiempo a los viajeros y que pase por diferentes terrenos de la historia de la bici en nuestra ciudad.”*

La propuesta de pareció un gran reto, sabía que iba a ser difícil encontrar información por lo que no existen muchas publicaciones acerca de la historia de la bicicleta en Bogotá. Pero acepté con gusto esta novedosa ruta. Empezamos el entrenamiento, desglosamos el

tema y encontramos los siguientes pasajes de importancia histórica: Historia de la bicicleta en Europa (siglo XIX), llegada de la bicicleta a Bogotá como elemento de prestigio de la alta sociedad (finales siglo XIX), masificación de la industria de la bicicleta (Siglo XX), Ciclovía como actividad de recreación (1974), sistema de ciclorrutas (1998), Comunidad virtual de ciclistas y cultura de la bicicleta (2006).

La ruta era amplia para recorrer en cuatro meses. En nuestra charla técnica se tomó la decisión de contar en este trabajo de grado pequeños relatos de la historia de la bicicleta desde su creación en Europa y su desarrollo en Bogotá. Nelson me miró de reojo y me dijo:

- *Daniel vamos a crear un producto a modo de crónica que cuente diferentes relatos sobre la historia de la bicicleta. Vamos a poner a rodar a todos los lectores con historias nuevas, historias que no hayan visto ni escuchado. Vamos a realizar un trabajo historiográfico consultando a diferentes fuentes y las mejores historias las vamos a ir narrando.*
- *Nelson de acuerdo, también me parecería interesante contarle a nuestros lectores historias de cómo se ha venido desarrollando la bicicleta como un estilo de vida para los bogotanos en la actualidad. Creo que sería importante llevar una línea de tiempo donde pudiéramos arrancar contando historias desde su creación en Europa, hasta las historias que vivimos los aficionados a la bicicleta actualmente en Bogotá. Le sugerí.*
- *Daniel ¿De dónde nace tu pasión por la bicicleta? Me pregunta Nelson.*
- *La verdad es que esa pasión nació porque encontré en la bicicleta el mejor medio de transporte en la ciudad. Todos los días me voy a la universidad en mi bicicleta, voy a eventos culturales de la bicicleta en Bogotá, también voy a la ciclovía de los domingos y ahora estoy empezando a entrenar subiendo a patios.*
- *Bueno Daniel me parece interesante, lo que vamos a hacer es lo siguiente: En el primer capítulo vas a pedalear las historias de la bicicleta desde Europa hasta El Bogotazo. Y en el segundo capítulo vas a contarle a tus lectores a modo de crónica tu experiencia personal con la bicicleta como medio de transporte, con la comunidad virtual de ciclistas y en la Ciclovía. Esto va a ser interesante para que la gente viva contigo ese estilo de vida a bordo de del caballito de acero.*

- *Sí señor, le respondí.*
- *Daniel, También es importante que quede claro que en este trabajo de grado no vamos a contar historias de ciclismo, aunque este deporte es importante para la historia de la bicicleta, ya existen cientos de publicaciones sobre los escarabajos y todo tipo de competencias nacionales, a lo que estamos apuntándole nosotros es a narrar crónicas de la bicicleta que la gente no conoce. Bien, Hay mucho por pedalear así que te aconsejo comenzar lo antes posible.*

Señor lector para este primer capítulo lo invito a viajar conmigo por la historia de la bicicleta desde Europa hasta el Bogotazo. Será una ruta en la que experimentará diferentes aventuras, con personajes y paisajes que quizás, nunca ha visto. Más adelante, en el segundo capítulo, encontrará crónicas de los escenarios actuales de la bicicleta en la ciudad: Ciclovía, Ciclorrutas y Ciclopaseos. Ponga su bicicleta a punto, colóquese los guantes, agarre bien el manubrio y prepárese porque empezamos a pedalear a través del tiempo...

Capítulo 1: Viaje por la historia de la bicicleta

La liberación femenina empezó montada en bici

El recorrido de nuestro viaje empieza con un ascenso por Europa. La idea era encontrar una historia de los inicios de la bicicleta en el viejo continente. Algunos diarios deportivos y portales de internet tienen información de la evolución histórica de la bicicleta, estas fuentes me servían de base para conocer los orígenes del caballito de acero, pero claramente la idea era ir un poco más allá y contar una historia novedosa para la gente.

La primera fuente que consulté para encontrar esta historia no fueron las bibliotecas de la ciudad. Sabía que una buena narración podría encontrarla en los programas de *Discovery Channel*, *National Geographic Channel*, *Infinito*, etc. Las historias más curiosas se encuentran en estos canales y en los programas especiales. En efecto, entré al portal *Youtube* y me encontré con el documental "*Historia de la Bicicleta*" de "*The History Channel*", había dado en el punto. El programa comenzó a narrar cómo la bicicleta se convirtió en un elemento de liberación para las mujeres a finales del siglo XIX en Europa. La bici llegó a París levantando faldas, encontrando a enamorados, encontrando amistades, preocupando a los maridos, liberando a las amas de casa del encierro y movilizándolas hacia su libre albedrío. Atención compañero de ruta, aquí comienza fuerte el pedaleo de la primera etapa.

El 31 de Mayo de 1868 se llevó a cabo la primera carrera de bicicletas. Según cuenta el periódico deportivo español *Vavel*¹, siete ciclistas se encontraron en el parque Saint Cloud a las afueras de París para una competencia de 1200 metros. El rumor de la novedosa competencia corrió por todos los barrios parisinos. A la hora de la carrera se acercaron inventores, ciudadanos y prensa local para observar la histórica prueba. La competencia fue ganada por el Británico James Moore en un ambiente donde ingleses y franceses competían por el diseño de las mejores bicicletas y por ser lo más veloces.

¹ Rodríguez, D. (2012). James Moore, el primer campeón de la historia. <http://www.vavel.com/es/ciclismo/200127-james-moore-el-primer-campeon-de-la-historia.html?mode=newspaper.tpl&iframe=true&width=100%&height=100%>. Consultado en Julio de 2013.

A partir de este punto, la alta sociedad europea se interesó por la bicicleta y la industria del caballito de acero se masificó en Europa. Empresas industriales como la de Pierre Michaux, los hermanos Oliver o el Inglés Jhon Kemp Starley comenzaron a producir y a distribuir bicicletas de todos los tamaños, para todas las edades. Las personas encontraron una variedad de beneficios en este invento. A los pequeños les daba la oportunidad de divertirse con otros niños y sociabilizar, hacer nuevos amigos. A los jóvenes les nacía una fiebre por la competencia y la velocidad, que iba a convertir al ciclismo en un nuevo deporte mundial. A los adultos les brindaba la posibilidad de trasportarse a diferentes lugares de las ciudades, en un corto periodo de tiempo, por todo tipo de terrenos, y a los adultos mayores les brindaba un espacio de recreación y beneficios en la salud.

En las principales ciudades de Europa se empezaron a ver a los ciudadanos andar en sus bicicletas. La mujer no iba a ser la excepción y como pasa en toda sociedad conservadora, los debates morales acerca de las mujeres en bicicleta no iban a tardar en aparecer. Según cuenta el documental "*Historia de la bicicleta*"² del canal *History Channel*, en la ciudad de Paris se fundaron escuelas para aprender a montar en bicicleta. Niños, jóvenes y adultos acudían a clases con tutores para poder rodar con equilibrio. Cuando las mujeres empezaron a acudir a estas clases comenzó el debate.

La escena es la siguiente: una mujer de clase media alta llega a la escuela en falda larga. El tutor debe sujetar a la señora de la espalda o el sillín y abrazarla para agarrar el manubrio, polémica posición para la época. Luego, como nos enseñaron a todos, la señora empieza a pedalear, el tutor corre detrás de ella y finalmente la suelta para que ella pedalee con fuerza, mantenga firme el manubrio y continúe su recorrido. Después de varios intentos, el enfado del público masculino se hizo evidente, los hombres celosos comenzaron a calificar a las mujeres que andaban en bicicleta como: "mujeres de mala vida".

Para los hombres había una clara amenaza: las mujeres podrían no volver con sus maridos después de montar en bicicleta. Cuenta el documental que en el entorno médico, se empezaron a generar tabúes de las mujeres en bicicleta. Algunos médicos afirmaban

² The History Channel (2002). *Historia de la bicicleta*. <http://www.youtube.com/watch?v=kNRTsqAEMIM> Consultado en Julio de 2013.

que el sillín de la bicicleta podría dejar estériles a las mujeres, además de provocar en ellas sensaciones de excitación incontrolables. ¿Qué pasaría si una mujer en falda decidiera hacer un paseo largo en bicicleta? Seguramente los hombres de la época pensarían que después de un paseo de sensaciones sexuales y faldas levantadas por los vientos del camino, ellas jamás volverían a sus brazos. Cualquier hombre caería redondo en aquella situación.

Ante la crítica, las mujeres “alocadas” de clase media-alta europea que montaban en bicicleta, afirmaban en su defensa, que con este nuevo artefacto se sentían libres, podían desplazarse con libertad por toda la ciudad, ir a sus reuniones, ir a pueblos cercanos con amigos a divertirse y no estaban amarradas a un espacio determinado o a sus casas. Para una mujer montar en bicicleta significaba salir del encierro y encontrar la libertad. La libertad de tomar decisiones, la libertad de buscar un rumbo, la libertad de escapar.

Los enamorados también se escaparon en sus bicicletas a donde nadie los pudiera encontrar. Los parques de las ciudades europeas eran sitios ideales para encontrarse. Seguramente una que otra infidelidad apareció en secreto con la bicicleta. Las mujeres comenzaron a salir por su cuenta y encontraron en la bicicleta un símbolo de liberación femenina y revolución.

Según cuenta este documental, los creativos publicistas de la época se apoderaron de esta condición social para aumentar las ventas de la bicicleta. Los fabricantes empezaron a sacar carteles en la ciudad de mujeres “sensuales” en una bicicleta con el fin de atraer al público masculino, advirtiéndoles que obteniendo una de estas, podrían obtener consigo a una mujer liberada. Las imágenes que se muestran en los anuncios son mujeres semidesnudas, bailarinas o acróbatas de circo.



Cycles Gladiator³. Anuncio publicitario.

³ Cycles Gladiator (2013). Página principal. <http://www.cyclesgladiator.com/> Consultado en Julio de 2013.

Algunos de los anuncios publicitarios también presentaban imágenes de mujeres en una bicicleta con alas, esto con el fin de atraer al público femenino, invitaban a las mujeres a encontrar su libertad en una bicicleta. La publicidad mostraba a la mujer con alas o velos ligeros volando en una bicicleta. Catherine Louveau, socióloga de la Universidad de París le cuenta a *History Channel* que estas imágenes publicitarias buscaban vender sueños. Le mostraban a la mujer que, en una bicicleta, se podría obtener la capacidad de volar, de ser libre, de vestir ropa ligera, de ser auténtica y alcanzar todo lo que se quiere. Empresas de bicicletas como: *Peugeot, Papillon, Ouragan, La Francaise o Gladiator* entre otros, son los encargados de realizar el boom publicitario. Las bicicletas se comenzaron a ver como un elemento de libertad para hombres y mujeres.



Cycles Sirius⁴. Anuncio Publicitario.

Estos posters publicitarios fueron hijos de Jules Chéret, el creador de la industria publicitaria a finales del siglo XIX en París. Según el portal *lahistoriadela publicidad.com*⁵ Chéret era un talentoso pintor francés que provenía de una familia artesana de pocos recursos. A los 13 años comenzaron sus clases de litografía y su paso por el “École Nationale de Dessin” le otorgaron las herramientas necesarias para iniciar su carrera como ilustrador.

Chéret sabía que debía buscar ser un artista innovador en sus creaciones para poder obtener dinero y ayudar a su familia, así que llevo una propuesta de arte ilustrado a los cabarets, restaurantes y principales teatros de la ciudad. Estos negocios necesitaban

⁴ Vintage Wall Posters. *Cycles Sirius*.

http://vintagewallartposters.com/store/prod_info_1.php?cat=1&cpi=206 Consultado en Julio de 2013.

⁵ Lahistoriadela publicidad.com (2007). Jules Chéret.

<http://www.lahistoriadela publicidad.com/protagonista-317/jules-cheret> Consultado en Julio de 2013.

atraer al público con anuncios que representaran lo que allí se vivía, debían ser anuncios que despertaran el interés del público.



Jules Chéret, Moulin Rouge⁶.

Chéret pintaba justo lo que aquellos negocios necesitaban. Sus pinturas tenían el poder de trasladar al ciudadano, que ve la obra, al interior del lugar y despertar en él la necesidad de obtener a la mujer que aparece en el poster. La imagen del Moulin Rouge de Chéret que aparece en la página anterior, nos muestra a la artista principal del show invitando a los ciudadanos a participar del cancan de aquel lugar. A los hombres de la ciudad les bastaría con pagar la entrada para obtener una de aquellas mujeres.

Los primeros posters de Chéret que se pegaron en los diferentes negocios de la ciudad fueron exitosos. Este arte publicitario atraía nuevos clientes a los negocios y los pedidos no se hicieron esperar. Chéret comenzó a producir posters no sólo para cabarets, teatros o restaurantes, sino también para los productos que se vendían en la ciudad. El artista creó su propia empresa publicitaria y se convirtió en el maestro de una generación de artistas que se iba a dedicar exclusivamente a la publicidad.

Es el caso de Henri de Toulouse-Lautrec⁷ o Pierre Bonnard que se dedicaron a pintar posters de productos. Estos dos artistas fueron los creativos que tuvieron la idea de explotar la liberación de la mujer en bicicleta para vender masivamente la industria del caballito de acero. Las empresas de producción de bicicletas contrataron a estos artistas para crear obras que revolucionaran a la mujer de la clase media alta europea. Cada

⁶ Wikimedia. Jules Chéret.

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cheret_MoulinRouge_ParisCancan.jpg Consultado en Julio de 2013.

⁷ arteespaña.com (2013). Obra y biografía de Henri de Toulouse-Lautrec.

<http://www.arteespana.com/henridetoulouselautrec.htm> Consultado en Julio de 2013.

imagen de una mujer desnuda en una bicicleta, atraía a las mujeres a la libertad y atraía a los hombres a obtener una de aquellas mujeres. Un éxito publicitario que iba a impulsar la venta de bicicletas en las principales ciudades del viejo continente.

Los periodistas de la época se animaron a escribir artículos de prensa sobre el rol de la bicicleta moderna en la sociedad. Según cuenta el documental *Historia de la bicicleta*, del canal de televisión *History Channel*, el francés Diffar fue el primero, en sus publicaciones sacó la siguiente conclusión: *“la bicicleta es mucho más que un deporte, es un avance para toda la sociedad”*. Emile Sola, por su parte, fue mucho más irónico: *“dentro de 50 años la bicicleta habrá acabado con el caballo, si se consiguen suprimir las apuestas en los hipódromos”*. La bicicleta toma popularmente el nombre del “caballo de acero” y es revelado en la sociedad como un símbolo del hombre moderno del entrante siglo XX.

Inventos como la bicicleta revolucionan las relaciones sociales de los individuos en el mundo. La bicicleta en Europa fue un fuerte pedaleo de la mujer hacia su libertad. Ellas tendrían la oportunidad de abrir la puerta de sus casas y dejar el encierro de ser una ama de casa común, esclava de la cocina y el orden, para salir a encontrarse en su ciudad, disfrutar de los mercados, encontrarse con amigas, con amantes, visitar pueblos cercanos, realizar actividades de ocio y tomar sus propias decisiones.

De esta manera termina nuestro primer ascenso del viaje en bicicleta. ¿Creyó usted que nos encontraríamos con una nueva revolución francesa? Si, la revolución femenina en dos ruedas. Una liberación que nace en el tabú de un sillín, se traslada con los enamorados a los parques de París y termina ilustrada en los posters publicitarios de la ciudad de la luz finales de siglo XIX.

La segunda etapa de nuestro viaje será un ascenso difícil, de muchas curvas y altos de montaña que conquistar. Prepárese adecuadamente antes de arrancar, haga un buen estiramiento y controle su respiración, porque no sólo rodaremos en bici, tendremos nuevos compañeros de ruta. Nuevos medios de transporte llegan a nuestro viaje para contar diferentes historias. Comienza el pedaleo...

El carro de cinco puestos: dos montados y tres empujando

La segunda etapa es la más difícil de la ruta. Para comenzar a contar esta historia había que buscar toda la información posible de la llegada de la bicicleta a Bogotá. Durante varias semanas me dediqué a internarme en las bibliotecas públicas de la ciudad, Archivo de Bogotá y nación, internet y periódicos de la ciudad. Es una dura subida que asciende a 2600 metros sobre el nivel del mar. Cada pedalada es una nueva pista para encontrar el hilo de la historia.

Después de buscar información en estos lugares ocurrió un pinchazo que me obligó a frenar el viaje y arreglar la bicicleta. Hasta aquí, había recolectado información de las primeras competencias ciclistas de la ciudad, de las primeras anécdotas de la bici, de los primeros almacenes que se abrieron para la venta de bicicletas, de celebraciones de la patria como el 20 de Julio o el 6 de Agosto a bordo de una bicicleta a finales del siglo XIX, pero me hacía falta algo fundamental ¿En qué año llegó la bicicleta a Bogotá?

Pensé por algunas horas donde más podría buscar información para poder rodar con éxito la segunda etapa del viaje y entre mis pensamientos recordé que hace un par de años había entrevistado a un experto urbanista, promotor del uso de la bicicleta en Bogotá, para un documental radial sobre movilidad que había hecho para la universidad, recordé que aquella entrevista la había conseguido vía Twitter. Enseguida entré a la red social y bastó con algo menos de 140 caracteres para despincharme: *"Compañeros! Escribo historia de la bici BTA tesis ¿En qué textos puedo encontrar información? @carlosfpardo @aceromora @AndresVergaraB"* (Julio 29, 2:40pm). Tres horas y media después Carlos Felipe Pardo, el urbanista experto, me respondió: *"@DanielTono @aceromora @AndresVergaraB Yo hice una investigacion de la historia de la bici, pero no la pude publicar... le interesa?"* (Julio 29, 6:06pm).

A partir de este punto nos enviamos un par de correos con Carlos Felipe y obtuve un documento nunca antes visto de la historia de la bicicleta en Bogotá. Lo que había encontrado antes eran algunas noticias de periódicos, artículos de revista y crónicas que contaban algunas historias, pero este documento, unía todos los apartes que había investigado en una misma historia. El trabajo se llama *"Hitos en la historia del uso de la*

*bicicleta en Bogotá*⁸ un documento escrito en el año 2003 por Carlos Felipe con un contenido que me dejó deslumbrado. Tenía todo tipo de información: fotografías anécdotas, entrevistas, capítulos por temas, en fin, un tesoro en dos ruedas, había llegado al alto de la etapa.

Como todo lo que sube tiene que volver a bajar. Después de haber llegado a la cumbre del ascenso, comenzaba el descenso. Tenía toda la información en mis manos y debía empezar a descender con cuidado para redactar y hilar una nueva historia. Decidí empezar por la llegada de la bicicleta en Bogotá y me encontré con que, en nuestra ciudad, no se registra la fecha de su llegada. El artículo de Pardo nos cuenta que la fecha no está documentada en ningún archivo, seguro fue a finales del siglo XIX y agrega que para ese entonces, la bicicleta podía costar lo mismo que un piano.

Desde este punto comencé a hilar la historia. Para finales de siglo XIX, según cuenta Pardo en su texto, la bicicleta se vendía en las mejores misceláneas de la ciudad. El velocípedo, antecesor de la bicicleta, también era un artículo que se vendía en misceláneas a precios, incluso más baratos que la misma bicicleta y fue un atractivo para que los ciudadanos empezaran a ver en este instrumento una nueva oportunidad para el deporte.

A finales del siglo XIX los inmigrantes europeos trajeron los primeros velocípedos que, en principio, fueron reportados por quejas ciudadanas en los periódicos. Como una ocasión en 1894 cuando un velocipedista paso por un embaldosado molestando a un círculo de respetadas señoras que se quejaron con sus maridos. La consecuencia: una golpiza de coscorriones al hombre que se divertía en el nuevo artefacto. Esta historia es narrada por la revista *Credencial Historia* en su artículo: “*Escarabajos de dos ruedas*”⁹ del año 2005.

A pesar de las primeras quejas, el velocípedo y la nueva bicicleta fueron tomando status social en la alta clase colombiana. Según cuenta la revista *Credencial Historia*, El 22 de Julio de 1894 hubo por primera vez carreras de velocípedos en Bogotá, que incluyeron premios al vencedor. Dos años después las empresas europeas y norteamericanas de

⁸ Pardo, C (2003). “*Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá*”. Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.

⁹ Revista Credencial Historia. *Escarabajos en dos ruedas*. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero2005/escarabajos.htm> Consultado en Agosto de 2013.

producción de bicicletas importaron sus productos al país. Hacia 1896, las bicicletas más compradas eran las de marca *Columbia y Hartford*, que compraba la alta sociedad bogotana para realizar paseos recreativos entre familias y carreras en diferentes partes de la ciudad.

La competencia deportiva en bicicleta se convirtió en un evento de la alta sociedad. Para 1897, según cuenta la revista, se anunció la construcción de los primeros dos velódromos en Bogotá, para que los ciudadanos tuvieran la oportunidad de observar carreras organizadas por la alta sociedad. La ciudad buscaba que este deporte se desarrollara en lugares adecuados para su competencia, en velódromos como los europeos, donde los ciclistas pudieran correr por una pista de asfalto, rodeada de graderías, para que el público pudiera observar el espectáculo con comodidad.

Fue así como en 1898 se construyeron los velódromos de la Plaza de los Mártires y de la Quinta del Magdalena, donde la asistencia de las primeras carreras desbordaba la ocupación de los velódromos. Fue tanta la afición desatada por la nueva fiebre del ciclismo, que se tuvieron que programar carreras todos los fines de semana y se tuvo que adaptar la pista del hipódromo de La Gran Sabana para poder realizar mayor cantidad de carreras.

La naciente fiebre del ciclismo adoptó a la bicicleta como un elemento importante dentro de las celebraciones patrias. En el año 1899, cuenta la revista *Credencial Historia*, que para la celebración del 20 de Julio, se organizaron en el velódromo de Los Mártires y en el Hipódromo de la Gran Sabana, carreras de ciclismo por cuadrillas que se llevaron a cabo con gran éxito. De igual manera, el seis de Agosto, para el cumpleaños de Bogotá, hubo cinco carreras en el velódromo de la Magdalena y se entregó como premio al ganador la primera bicicleta especializada en carreras traída al país, marca *Cleveland*.

Sin embargo, en pleno auge de la bicicleta, al país llegaría un nuevo invento móvil de prestigio que se encargaría de suplantar a la bicicleta como el artefacto más deseado. Lo curioso es que en principio sería conocido como “el caballo del demonio”. Cuenta la crónica de Hernando Guzmán Panigua¹⁰ que el 19 de Octubre de 1899, Carlos Coroliano Amador Fernández rodó en Medellín el primer carro en el país procedente de Francia.

¹⁰ Elespectador.com (2013). Un monstruo a gasolina. <http://www.elespectador.com/vivir/autos/un-monstruo-gasolina-articulo-429405> Consultado en Agosto de 2013.

Circuló en un modelo rojo marca *Dion Buoton* de combustible de gasolina y arranque por cadenas que lo movían a jalones y se varaba por trechos.

Era un auto elegante de tres puestos, los ciudadanos impresionados comentaban que era de cinco, tres pasajeros sentados y dos empujando, en muchas ocasiones la maquinaria no funcionaba y había que bajarse a empujar. Este automóvil circuló por primera vez un domingo, a la salida de misa de doce del día, enfrente de la iglesia de La Candelaria. Cuenta el artículo "*Un Monstruo en Gasolina*" del diario El Espectador, que en aquel momento la gente corrió, varios caballos se desbocaron, el cura echó bendiciones y tan sólo horas después estalló la Guerra de Los Mil Díaz. La gente en las calles susurraba: "*El caballo del Demonio trajo la guerra*".

Cuatro años más tarde, el millonario Bogotano Ernesto Duperly traería al país el primer *Cadillac A*. Los adinerados de la ciudad comenzaron a importar automóviles estadounidenses y europeos como artículos de lujo de la alta sociedad. Automóviles *Orient*, *Cadillac* y *Dion Bouton* fueron los primeros en llegar al país. Durante la primera década del siglo XX los nuevos automóviles de marcas internacionales fueron adueñándose del status social de la alta sociedad capitalina.

Sólo hasta 1914 el ingenio industrial Henry Ford¹¹, en los Estados Unidos, permitió la masificación del mercado automotriz en el mundo. Ford decidió crear un auto asequible económicamente para los ciudadanos del mundo. El *modelo T* se produjo a una velocidad inigualable, para 1925 la mitad de los ciudadanos del mundo que tenían un automóvil tenían este modelo. Los autos económicos se empezaron a producir masivamente y el mercado llegó a nuestro país, estos modelos comenzaron a marcar la pauta de una sociedad media-alta bogotana que se volvió obsesiva con los automóviles, obtener uno, era obtener un status mayor en la sociedad.

"la llegada del automóvil a Bogotá es un hecho fundamental para la historia del uso de la bicicleta en esta ciudad, pues desde ese momento la bicicleta deja de ser un elemento de lujo y prestigio, y pierde su status. Ha llegado el gran aparato con motor, donde pueden sentarse cómodamente dos personas e incluso más" (22,2013)¹² Carlos Felipe Pardo

¹¹Biografías y Vidas (2013). Henry Ford.
http://www.biografiasyvidas.com/biografia/f/ford_henry.htm. Consultado en Agosto de 2013.

¹² Pardo, C (2003). "*Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá*". Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.

argumenta en su documento que los carros reemplazarían a las bicicletas en Bogotá como el artículo de lujo que podía tener exclusivamente la alta clase capitalina.

El automóvil, además de ser más cómodo, más grande y más lujoso, fue el invento ideal para que los ciudadanos pudieran movilizarse, junto con su familia, por toda la ciudad a mayor velocidad, sin ensuciarse, alejados de la calle, la muchedumbre, los animales, el transporte público agobiante y sin realizar ningún tipo de esfuerzo físico. El nuevo auto con motor haría todo el trabajo por las personas.

Con el pasar de las décadas la industria automotriz se institucionalizó en el mundo como símbolo de modernidad. Desde finales de la década de los 30 la venta de carros se disparó en la capital. El texto *“Bogotá movilidad y vida urbana”*¹³ Tesis de la Universidad Nacional, así lo registra en un estudio que muestra el crecimiento poblacional de autos en Bogotá: en 1938 se registran 5000 vehículos, mientras que en 1952 se podían encontrar cerca de 35.000 automóviles. En estos años del boom del carro, la sociedad se olvidó de la bicicleta como elemento de status social y el carro lo suplantó, desde estas décadas hasta nuestros días.

Según narra el texto *“Bogotá movilidad y vida urbana”* esta situación se da debido a que en la primera mitad del siglo XX la sociedad bogotana busca afanosamente la forma de modernizarse como capital sudamericana. Bogotá pasa de ser una ciudad de tierra a convertirse en una ciudad de pavimento y acero.

La gran cantidad de automóviles que iban llegando a la capital incentivaron la construcción de calles de pavimento, aptas para que los carros pudieran rodar por la capital, sin ningún tipo de obstáculo que pudiera dañar la lujosa carrocería. Además, los andenes de seguridad se construyeron paralelos a las calles con el objetivo de que los transeúntes pudieran compartir la vía junto a los carros sin que se presentaran ningún tipo de accidentes. El viejo tranvía que transportaba a pocos pasajeros, fue suplantado por los buses de transporte público que poco a poco empezaron a copar la capital. Aparecieron los taxis, las motocicletas y la ciudad crecía hacia lo alto, cada año se verían construir novedosas edificaciones en el centro de la ciudad.

¹³ Leopoldo, R. (2005). Bogotá movilidad y vida urbana.
http://www.bdigital.unal.edu.co/1638/1/Tesis_Leo.pdf Consultado en Agosto de 2013

¿Qué paso con los ciclistas? La bicicleta, desafortunadamente, quedó por fuera del mapa de las normas de tránsito. Con el aumento de los nuevos automóviles en la ciudad, a las bicicletas les tocó compartir la vía con los carros, lo que ocasionó accidentes y, al ver esta situación, las autoridades ciudadanas realizaron dos estrategias para reducir el número de ciclistas urbanos y evitar accidentes con la industria automotriz, que cada día ganaba más terreno en la ciudad.

La primera estrategia fue implementar una nueva licencia de conducción y placa de identificación especial para las bicicletas. Exigir estos elementos a los ciclistas le permitiría al estado decomisar las bicicletas que no tuvieran todos los papeles legales al día. Muchas de las bicicletas que eran vendidas no contaban con placa de identificación y muchos ciudadanos que sabían montar en bicicleta no veían la necesidad de sacar una licencia. Esta situación estimularía a los ciudadanos a utilizar otros medios de transporte diferentes a la bicicleta, que quedó relegada en los garajes de las casas bogotanas mientras los ciudadanos utilizaban el transporte público o ahorraban dinero para comprar un automóvil.

La segunda estrategia fue prohibir el tránsito de bicicletas por algunas calles principales de la ciudad. El argumento que daban las autoridades para prohibir la circulación de bicicletas era la propia integridad de los ciclistas, pues estas eran vías transitadas por carros y buses quienes podrían ocasionarle un accidente a los ciclistas. Las bicicletas no tenían vías exclusivas para circular por la ciudad. Esta situación también motivaría a los bogotanos a escoger otros medios de transporte diferentes al caballito de acero.

El automóvil revolucionó a Bogotá. Su llegada a la ciudad fue parte de su modernización. La capital de tierra y carrosas de principios de siglo XX fue reconstruida con la llegada del pavimento y el acero. Las calles de asfalto estaban listas para ver circular a la carrocería que se tomaría el status social de la clase media-alta capitalina. Todos los ciudadanos deseaban obtener un carro para distinguirse como ciudadanos modernos y movilizarse cómodamente por la ciudad. La bici, quedaría guardada en los garajes para el trabajo de las clases medias bajas y el ocio de la ciudad.

En el final de la segunda etapa de nuestro viaje, “el caballo del demonio” de cinco puestos, de la crónica de Hernando Guzmán Panigua, aventajó al “caballito de acero” de dos ruedas, que quedó por fuera del mapa de la movilidad en Bogotá. El acenso de nuestro viaje había terminado. La investigación de la historia de la bicicleta en Bogotá continúa su pedaleo en un terreno plano, donde recorreremos el paisaje de la industria

nacional de bicicletas, sus primeros almacenes, su sector de producción a 2600 metros de altura, sus protagonistas y su historia. No se quede por fuera de esta nueva etapa y pedalee con nosotros.

Industria nacional versus industria extranjera

Comenzamos a pedalear a 2600 metros de altura sobre un terreno plano de negocios, oportunidades laborales, voces y vivencias. Sobre esta meseta nuestro viaje toma fuerza, pedaleamos con mayor rendimiento, como lo hizo la bicicleta en Bogotá con la naciente industria nacional de bicicletas.

La información ya la tenemos toda a la mano, la conseguimos en nuestro ascenso. Ahora había que organizarla y contar cómo se masificó la industria de la bicicleta en Bogotá. Había que narrar cómo aparecieron los primeros empresarios nacionales de la bici a crear sus propias empresas, a producir bicicletas nacionales, a competir en el mercado, en qué lugares de la ciudad se instalaron los primeros almacenes, qué permitió que la bicicleta se convirtiera en un elemento asequible para todos los estratos socioeconómicos de la ciudad. Varios temas que desarrollar. El pedaleo se masifica en el terreno plano y la bicicleta también lo hace en la historia de Bogotá.

Según cuenta el texto *Alternativas de Transporte en América Latina: La bicicleta y los triciclos*¹⁴ durante los años de intervalo entre las dos guerras mundiales, se produjo la primera masificación de la industria de la bicicleta. La industria de bicicletas europeas y en especial las inglesas expandieron su mercado por el mundo. La nueva oferta de bicicletas que se dio en el país le dio la oportunidad a la clase media-baja bogotana de obtener una bicicleta a precios asequibles. Esta situación produjo que el caballito de acero pasara de ser un artículo exclusivo de la élite bogotana, a ser un elemento con gran aceptación en los sectores populares para transportarse en la ciudad, para realizar actividades laborales o para hacer deporte.

¹⁴ Navarro, R; Heierli, U y Beck, V. (1985). *Alternativas de transporte en américa latina: La bicicleta y los triciclos*. Bogotá: Skat.

Durante las décadas de los 30 y los 40 los bogotanos podrían adquirir bicicletas a precios más económicos. En el centro de la ciudad, en la calle 13 entre la Avenida Caracas y la carrera 20, y en la carrera octava entre calles 13 y 19, se instalaron los primeros almacenes y talleres de mantenimiento de bicicletas de la ciudad. Según el texto *“Hitos en la historia del uso de la bicicleta en Bogotá”* del urbanista Carlos Felipe Pardo, el primer almacén de bicicletas en la ciudad: *“... fue Alción, dirigido por su propietario Max Eidelman, un edificio de dos pisos de la Carrera 8ª entre calles 15 y 16, donde se importaban bicicletas de Europa, y se vendían tanto a los almacenes de bicicleta como a particulares”*¹⁵.

Según cuenta Pardo, Max Eidelman era un inmigrante judío al que le gustaban los negocios. Fue la primera persona que se atrevió a montar un almacén de bicicletas en la ciudad, con la idea de abrir un nuevo mercado para la ciudad. Eidelman importó bicicletas europeas para su negocio y se las vendía a empresarios que buscaban revender las bicicletas, en diferentes puntos de la ciudad, a mayor precio. De esta manera se abría el negocio de las bicicletas importadas en Bogotá.

La tienda de Eidelman traía bicicletas de fabricación europea principalmente: *Humber y Raleigh* (alemanas), *Hércules* (españolas) y *Benavour* (francesas) y estas eran revendidas por comerciantes en diferentes partes de la ciudad. La llegada del almacén “Alción” a la ciudad viene con la gran inmigración de la comunidad judía, que se traslada a Latinoamérica en busca de una mejor vida, producto de la campaña Nazi contra los judíos en los años 30 y en la Segunda Guerra Mundial, que dejó el saldo de seis millones de muertos.

La comunidad judía que llegó a Bogotá en esta época, se caracterizaba por comercializar en la ciudad productos importados. Uno de sus principales productos eran las telas de fabricación europea, apetecida por las señoras de la clase media-alta capitalina. Eidelman, quien también vendía telas en la ciudad, encontró en la bicicleta una solución rápida y económica para transportar su producto y venderlo en los hogares de la capital. Ahí nació su idea de importar bicicletas para su venta y utilizarlas para beneficiar su negocio de las telas. Al almacén “Alción” acudieron personalidades como los escritores Salomón Brainsky y Simón Gubereck, además de otros inmigrantes judíos, europeos,

¹⁵ Pardo, C (2003). *“Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá”*. Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.

árabes, estadounidenses que compraron sus bicicletas en este almacén. Por su puesto, los “rolos” de clase media-alta, también compraron sus bicicletas importadas en este lugar.

Según relata el artículo de Pardo, durante la década de los 40, Florentino Castro también fundaría su propio almacén de bicicletas importadas, al ver la buena oportunidad de negocio que esta traería. Al igual que Max Eidelman, Castro, cachaco de nacimiento, tuvo la idea de importar bicicletas de diferentes países para vendérselas a revendedores y ciudadanos. Su local quedaba justo al lado del almacén Alción en la carrera octava con calle 14. La especialidad de este nuevo almacén eran bicicletas para hacer turismo por la ciudad y bicicletas de carreras marca *Phillips*. Ya Bogotá contaba con algunas tiendas en el centro de la ciudad de los primeros importadores de bicicletas y algunos puntos de venta de estas bicicletas en misceláneas de diferentes partes de la ciudad, donde eran revendidas.

A partir de este punto, los empresarios ven en los almacenes de bicicleta una buena oportunidad de negocio. Con la primera masificación de la industria de la bicicleta, los aficionados locales trabajaron en la posibilidad de fabricar sus propias bicicletas para la venta, montar fábricas nacionales para producir este artefacto que todos los ciudadanos utilizaban para diferentes actividades, de buena calidad y a precios más asequibles, finalmente, la bicicleta no requería de alta tecnología para su producción.

Los bogotanos se dedicaron a estudiar por sus propios medios cómo se fabricaba una bicicleta, que elementos de la bicicleta podrían producir en sus propias fábricas nacionales, como lograrían ensamblar una bicicleta hecha de marcos nacionales y repuestos importados y empezaron a imitar los modelos europeos que llegaban al país, para entrar a competir en la venta y reparación de bicicletas en la ciudad. La naciente industria nacional de la bicicleta entró al mercado ofreciendo caballitos de acero a precios más económicos y aunque la calidad del producto fuera inferior, eran duraderas.

Poco a poco los productos locales fueron ganando terreno y la bicicleta nacional se mostró interesante para la clase media-baja bogotana, que no tenía dinero para comprar bicicletas importadas, encontraron en la industria nacional una oportunidad para obtener este artefacto y utilizarlo para transportarse a diferentes partes de la ciudad y para realizar sus actividades laborales. Bogotá, vería por primera vez rodar por sus calles, caballitos de acero nacionales.

Para poder conocer los primeros almacenes de la industria nacional de bicicletas es necesario adentrarnos en una nueva etapa que nos trasladará a los clásicos barrios comerciantes de Bogotá, donde los negocios se reprodujeron con fuerza. El pedaleo se multiplica y se masifica Sobre San Victorino y el 7 de Agosto, no se quede atrás y acompáñenos.

Un negocio local que pedalea con fuerza

El pedaleo es cada vez más fuerte en terreno plano, en esta ocasión nuestro viaje tomará ruta en el tiempo, viajaremos hasta el 2013 para conocer cómo funcionan, en los tradicionales barrios de la ciudad, los primeroalmacenes de la industria nacional de bicicletas y los locales de alquiler que existen en Bogotá. Prepárese para vivir una etapa de estrategia comercial y ensamble, donde el mejor vendedor será el que perduró en la competencia, más vale que guarde buena hidratación para lo que viene.

La ruta nos lleva a internarnos en los dos sectores de mayor venta de bicicletas de la ciudad: El sector comercial de San Victorino ubicado en la calle 13 al occidente de la Avenida Caracas y el barrio 7 de Agosto, ubicado en la calle 68 al oriente de la carrera 30. En la primera parte de la etapa tomamos ruta sobre San Victorino, un barrio de la localidad de Santafé, en el centro de la ciudad, que se destaca por el movimiento masivo del comercio. Al llegar a la estación de Transmilenio de la Avenida Jiménez, tomé camino hacia el occidente y me encontré con decenas de almacenes de bicicleta donde tenía una misión: investigar cuál fue el primer almacén de la industria nacional de bicicletas del sector.

Empecé a caminar por la aglomeración de locales de la calle 13 donde un ciudadano se siente como una hormiga dentro de una selva urbana. Cientos de personas caminan congestionadas sobre el reducido andén de la calle 13: los peatones invaden la ciclorruta, que con sus pisadas dejaron en el olvido a las líneas viales, los ciclistas piden permiso para no atropellar a los transeúntes y a mano derecha se encuentran alrededor de 70 bodegas imponentes de bicicleta que olfatean a los clientes con sus mejores caballitos de acero en vitrina.

Busqué conversar con algunos vendedores del sector para indagar sobre la historia comercial del barrio y me encontré con varias respuestas. Algunos almacenes llevaban instalados en el sector décadas, otros comenzaban a alcanzar los primeros 10 años y otros se habían metido a competir hace tan sólo 4 o 5 años, con resultados positivos y negativos.

En la tienda “Ciclo Sports 21” el vendedor de repuestos que terminaba de atender a un cliente levanta la voz y dice: *“el primero de la Calle 13 fue don Motas, pero ya se retiró del negocio”*, había encontrado una pista. Me acerqué al hombre de cachucha y overol que terminaba de acomodar los repuestos en el mostrario y le pregunte: *“¿Quién era don motas? ¿Cuál era su almacén?”* a lo que el vendedor concentrado en sus quehaceres responde: *“vaya al almacén Bicicletas Sport Bike, allí quedaba su almacén y le pueden dar más información, es un viejo cascarrabias”*.



Bicicletas Sport Bike en la calle 13, barrio San Victorino.

Con la información del vendedor salí directo para el almacén “Bicicletas Sport Bike” y me presenté frente a la administradora que cuadraba cuentas en la caja registradora, le conté sobre mi trabajo de grado y sobre el anhelo de poder tener información sobre los primeros vendedores del sector. La señora Luz Miriam Díaz, levanta la mirada y accede a darme la entrevista: *“Mijo que le puedo decir, le cuento que estos tres locales son arrendados por don motas, el hombre fue el primero del negocio a principios de los 50 y su almacén se llamaba ‘Ciclomotas’, cuenta la gente que gente de todas las localidades llegaban a este sitio a buscar bicicletas económicas y la venta era buena”*

Según me cuenta Luz Miriam y los demás vendedores del almacén, “Ciclomotás” abrió sus puertas en pleno auge de la inauguración de la vuelta a Colombia, el 5 de Enero de 1951.



Fotografía de la Vuelta a Colombia en la década de los 50.

Libro: *“Historia de Bogotá”*.¹⁶

Aquel día, se reunieron alrededor de 30.000 personas en la Avenida Jiménez para ver la largada de la primera competencia a nivel nacional de ciclismo. 35 corredores salieron en las horas de la mañana del centro de Bogotá en la ruta que cubría Bogotá - Manizales en 1233 Kilómetros. A partir de este momento, la fiebre del ciclismo se tomó a los capitalinos, quienes se interesaron por adquirir una bicicleta para practicarla.

“Ciclomotás” comenzó a vender una gran cantidad de bicicletas de la industria nacional y los empresarios no esperaron mucho tiempo para abrir almacenes de bicicletas. Según el texto *“Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá”* de Pardo, se estima que, para la década de los 50, Bogotá contaba con cerca de 200 almacenes de bicicletas.

Luz Miriam lleva trabajando en este almacén por casi 20 años, decidió meterse en el negocio de las bicicletas porque afirma ser una emprendedora y el negocio de las bicicletas, aunque es muy competido, prometía buenos resultados: *“en este negocio gana el que perdura, es innovador y no para de trabajar. A nosotros nos ha ido bien porque somos un local de tradición, confiables para las empresas con las que trabajamos y los clientes, jamás les hemos incumplido a nuestros proveedores, trabajamos todos los días, buscamos ofrecer los mejores repuestos y ensamblajes de bicicleta”*, afirma con seguridad.

La administradora del local cuenta que la clave del negocio está en poder tener una relación fiel y seria de negocios con los proveedores: *“A los importadores les gusta que el dinero se entregue a tiempo y que sus productos se vendan en tiendas de prestigio del sector”*, además afirma que la clave del éxito está en comprar la mercancía de los

¹⁶ Zambrano Pantoja, F. (2012). *Historia de Bogotá Tomo III*. Bogotá: Villegas Editores.

proveedores a precio de costo, negociado y sostenido en el tiempo, venderla en la tienda y ganarse los descuentos de importación: *“Si los componentes de la bicicleta se compran baratos, se pueden vender baratos y se le puede ganar a la competencia”*.

La innovación también es un factor fundamental en la venta de bicicletas del sector, ya que según cuenta Luz Miriam: *“los clientes cada vez están buscando cosas nuevas, hay que estar actualizado de cuáles son las últimas tendencias de la bicicletas para poder ofrecerle a los clientes variedad de productos, conseguirlos a precio de costo y poder venderlo”*, la administradora agrega que es clave saber atender y asesorar al cliente con el tipo de bicicleta que busca (urbana, montaña, de ruta, plegable, de hierro, de aluminio) para poder ofrecerle el mejor producto y lograr buenas ventas.

Las mujeres por ejemplo buscan accesorios para viajar cómoda y limpiamente por la ciudad. Luz Miriam afirma que los elementos que más se venden para las bicicletas de las mujeres son: la clásica canasta que se pone frente al manubrio, con el fin de poder llevar todas sus pertenencias y el guardabarros para que ninguna gota de charco se impregne en su vestimenta. Además a las más jóvenes les gustan los timbres o las cornetas para alertar a los transeúntes de su presencia.

“la mejor publicidad que tiene este negocio es su tradición” la administradora asegura que estos negocios populares no necesitan publicidad para ganar más clientes: *“los bogotanos saben dónde se encuentran los almacenes de bicicleta en la ciudad, saben que aquí en la 13 es barato, hay que saberle entrar a los clientes, ofrecerles la bicicleta que buscan según sus necesidades y la venta se hace. Además los precios son negociables.”* Los almacenes populares se venden en el voz a voz de los ciudadanos.

En el almacén “Bicicletas Sport Bike” de la calle 13 los vendedores han registrado un incremento en la demanda de compradores de la bicicleta en la ciudad desde que se inauguraron las ciclorrutas hace 10 años, pero también se han abierto nuevos almacenes de bicicleta: *“La bicicleta ya es el medio de transporte de muchos ciudadanos, varios de los clientes vienen a comprar sus bicicletas y parten directo a sus trabajos montados en ellas. Las ciclorrutas permiten que los ciudadanos se trasladan por toda la ciudad y cada vez es más utilizada. Pero así como es más utilizada también han aumentado los vendedores y la competencia. Si usted mira desde hace 10 años, en el norte de la ciudad, hay nuevos sectores de venta de bicicletas importadas con los que tenemos que competir por los clientes, la calle 127 entre autopista y avenida 19 por ejemplo, hay como 10*

almacenes de estos, aquí siempre ofrecemos precios más baratos, ese es nuestro fuerte y nos mantenemos.”

Luz Miriam se encuentra orgullosa de su negocio ya que ha perdurado en el mercado por casi 20 años, afirma que es un negocio en el que la paciencia es importante porque no se vende igual todos los días y aunque la competencia crece, la demanda de compradores también lo hace: *“En la venta de bicicletas el TLC nos favorece porque los componentes que llegan importados, llegan sin aranceles, son económicos, llegan en mayor cantidad y variedad para ofrecerle a los clientes”.*

Han sido tan positivos los resultados que el negocio ha pasado a un plano familiar. Los hijos de la señora Luz Miriam ya han montado sus propios almacenes de bicicleta en el sector, aprendieron de su madre todas las claves del negocio para ser exitosos y la empresa familiar coopera y crece con el tiempo. La bicicleta, como muchos negocios de Bogotá, son una tradición que se hereda y perdura en el tiempo.

50 años haciendo su agosto

El viaje toma ruta por otro barrio tradicional de Bogotá que se desarrolló como un sector de venta de repuestos automotrices. El barrio 7 de Agosto de la capital cuenta con cientos de talleres y garajes que invaden las calles de la ciudad con carros de todo tipo, viejos, destartalados, populares, modernos, finos, los bogotanos acuden a este lugar para buscar hacerle mantenimiento a sus automóviles desde hace más de 60 años.

Todo ciclista bogotano sabe que en un rincón del mundo automotriz del 7 de Agosto existe una calle que se desarrolló diferente. Sobre esta calle no se encuentran carros en mantenimiento sobre los andenes, las ruedas reducen su diámetro a 26 o 29 pulgadas, el timón se cambia por el manubrio, el acelerador por el pedal y sobre la calle 68, al oriente de la carrera 30, se puede divisar un sector comercial donde las bicicletas de fabricación nacional hacen su aparición.

El responsable de que a esta calle la invadieran los almacenes de bicicleta es el señor Sigifredo Torres, quien a principios de los años 50 se le ocurrió la idea de fundar uno de los primeros almacenes de bicicleta de la capital. “El triunfo”, como se llama el almacén,

ha logrado su victoria y su prestigio comercial a través de todos los años de funcionamiento en la ciudad.



Bicicletas El Triunfo en la calle 68, barrio 7 de Agosto.

Para llegar a este almacén es necesario cruzar el cementerio del norte de la capital, que se ha postrado durante décadas para darle el último adiós a los capitalinos. Ni la muerte, ni las flores del llanto han logrado espantar al caballito de acero que se para triunfante diagonal al cementerio. Al llegar a la entrada del almacén se puede ver un anuncio que señala: *“El triunfo bicicletas”, “50 años de experiencia”, “repuestos baratos”*. Un anuncio imponente, con la figura de una llama encendida que alerta a los visitantes sobre su confiabilidad y servicio.

Al entrar al lugar se me dificulta pedirle a quién parece ser el dueño del almacén, un poco de su atención para explicarle mi proyecto de grado y pedirle una entrevista, el hombre está coordinando a todos sus vendedores para atender a la gran cantidad de clientes que piden repuestos, miran bicicletas, las construyen, se asesoran, comparan, hacen pedidos, pagan cuentas, el lugar está lleno y me toca esperar un tiempo.

De pronto el dueño me divisa, se me acerca y me pregunta en broma: *“y a usted ¿ya lo regañaron hoy?”* ante tanto alboroto en el lugar no aguanté la carcajada y le respondo: *“no me han regañado, no he tenido este agite hoy”* me presenté y muy amablemente el hombre accede a darme la entrevista, pese a tener el almacén lleno de clientes.

Resulta que el dueño del almacén no es Sigifredo Torres, su fundador, sino Jorge Torres, su hijo, quien dedica su vida a continuar el negocio familiar que por décadas ha significado un triunfo económico para sus hermanos y su madre. Jorge, me cuenta que este almacén inició sus servicios en el barrio Gaitán, sobre la calle 80, diagonal a la Escuela Militar, pero recuerda que hace unos 40 años, su padre decide cambiar de sede para entrar a vender

bicicletas en el sector comercial automotriz y poder ofrecerle a los ciudadanos un servicio diferente.

“El negocio lo continuamos trabajando bajo las políticas comerciales que mi papá estableció: tener una gran variedad de productos, a precios económicos, ofreciéndole la oportunidad a los ciudadanos de armar su propia bicicleta económica y de calidad, con la asesoría de los mecánicos del lugar” Según Jorge Torres, la gran diferencia entre los almacenes de la industria nacional de San Victorino y el 7 de Agosto, frente a los almacenes de bicicletas exclusivamente importadas, reside en que la industria nacional ofrece bicicletas que el ciudadano puede construir según sus necesidades económicas.

“El Triunfo es un almacén que se caracteriza en la ciudad porque los ciudadanos pueden escoger todos los componentes que quieren que tenga su bicicleta, según lo que escojan, varía el precio de la bicicleta”, el almacén tiene vitrinas del piso al techo con todos los repuestos de bicicletas que el cliente puede escoger: marco de la bicicleta, manubrio, llantas, frenos, cadenas, cambios, etc.

Cuando un cliente llega a este lugar es atendido por un equipo de vendedores de overol azul que hacen la pregunta inicial: *“Bienvenido a El Triunfo ¿en que lo podemos ayudar?”* se puede ver a cada uno de los clientes escuchando las sugerencias de los mecánicos que los ayudan a encontrar la mejor bicicleta para su necesidad. También se pueden ver clientes que ya saben a lo que van, por ejemplo, en mitad de la entrevista uno de ellos llega y dice: *“buenos días, hágame el favor necesito un sistema de frenos de disco marca Altus”,* el negocio parece ser próspero para la familia Torres que tiene un servicio organizado y mantiene los ideales de su fundador. En este almacén se pueden encontrar bicicletas urbanas de hierro desde 140.000 pesos hasta bicicletas finas de ruta de 4 y 5 millones de pesos.

El alquiler de locales a extranjeros

Para continuar nuestra investigación nuestra etapa toma su última ruta por el negocio de alquiler de bicicletas, según cuenta el texto de Pardo *“Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá”,* los ciudadanos las alquilaban desde los años 30 para realizar algunos

desplazamientos en la ciudad y los fines de semana niños y jóvenes las utilizaban para sociabilizar y realizar paseos recreativos por Bogotá.

Las misceláneas que vendían bicicletas importadas tomaron la decisión de alquilarlas ya que muchas personas no podían comprar estos lujosos caballitos de acero por su alto costo. Este negocio se encontraba distribuido en el centro de la capital y a las afueras de la ciudad.

Ana de Sánchez, una ciclista aficionada de la época, le cuenta a Pardo¹⁷ que en aquellos años se alquilaban bicicletas en misceláneas de Facatativa, para realizar paseos con amigos hasta el municipio de Tocancipa hacía el Norte. A finales de la década de los 30 Ana decide abrir su propio almacén de alquiler de bicicletas en la ciudad. Lo ubicó en la carrera séptima con calle 34 y su negocio tuvo gran acogida en el público bogotano.

Sin embargo, la ciclista cuenta que la norma para bicicletas en Bogotá, tenía varias trabas para su negocio. Ya que se le exigía a los bogotanos tener una licencia de conducción de bicicletas para poder circular por las calles de Bogotá, los niños sólo podrían hacerlo en los parques. Según cuenta Ana, la prueba para obtener la licencia consistía en hacer un “ocho” recorrido con la bicicleta para demostrar el buen manejo del caballito de acero. Esta licencia sólo podría ser obtenida por mayores de edad. Muchos de los ciudadanos que sabían montar en bicicleta, no tenían licencia, por tanto, no podrían alquilar las bicicletas de Ana.

Para poder alquilar una bicicleta en los diferentes negocios que existían en la ciudad. Los bogotanos tendrían que dejar su cédula en el sitio de alquiler, como prueba de su mayoría de edad. Tendrían que mostrar su licencia de conducción especial para bicicletas y tendrían que pagar un costo de 1,20 pesos, una centésima parte de lo que costaba una bicicleta importada de la época.

Decidí investigar que almacenes de alquiler de bicicletas se podían encontrar en la actualidad. Una mañana, tomé el primer J72 de Transmilenio que se me atravesó y llegué hasta la estación Museo del Oro para iniciar mi búsqueda. Al llegar a la estación Museo del Oro tomé la carrera séptima hacia el sur y en la altura de la Plaza de Bolívar me desvíé hacía el oriente buscando La Candelaria.

¹⁷ Pardo, C (2003). *“Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá”*. Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.

Pase por sus restaurantes y cafés preguntando a los dueños si conocían algún lugar de alquiler de bicicletas en el sector. Muchos tenían la idea de haber visto a extranjeros en bicicleta pero no sabían dónde quedaban los negocios. Hablé con uno de los bibliotecarios de la biblioteca pública Luis Ángel Arango y el señor, muy gentil, me contó que sobre la carrera tercera a la altura de la calle 12 o 13 se encontraba un local de extranjeros que ofrecían el servicio de alquiler de bicicletas. En efecto, caminé por las antiguas casas del barrio hasta que me topé con un mural verde ecológico que ofrecía diferentes toures por la ciudad, entré y me encontré, como me lo habían comentado, con una vendedora africana.



Andes Eco Tours, barrio La Candelaria.

Chantelle du Plessis es una Sudafricana que ha viajado fotografiando el mundo. Llegó a Colombia sin saber que se quedaría. Se enamoró de su biodiversidad, sus montañas, paisajes, culturas y gente. Conoció a Andrés y también se enamoró de él. Sus fotografías buscaban destacar paisajes del país nunca antes vistos. Publicó en la ciudad de Pensilvania el trabajo fotográfico: *“Colombia: all things bright and beautiful”*.

Retornó al país para montar con Andrés, ahora su esposo, “Andes Eco Tours”. Una empresa de turismo que pretende ofrecer a bogotanos y turistas, alternativas de turismo ecológico y social para que la gente pueda conocer a la Bogotá verde. Sus programas ofrecen caminatas por diferentes cerros de los alrededores de la capital para revivir tradiciones ancestrales de muiscas y chibchas. Cabalgatas en diferentes puntos de la ciudad, canotaje en los lagos que rodean a Bogotá y un servicio de alquiler de bicicletas que les ofrece a los interesados un tour único por la capital ecológica, mostrando a la bicicleta como un medio de transporte ideal para conocer los pulmones de la ciudad.

“Vienen colombianos y extranjeros a tomar nuestros tours en bicicleta, la clientela está repartida. La gente de acá arma grupos de amigos y arman paseos porque ofrecemos un plan distinto. Nuestros paseos son de un día completo, salimos desde el centro, pasamos

por lo parques y lugares más importantes para la bicicleta. Los extranjeros a veces se asustan un poco por los buses y los carros pero vamos a baja velocidad.” Me cuenta Chantelle. Los toures tienen costos desde \$25.000 hasta \$50.000 por el día. Muchos ciudadanos locales traen a amigos extranjeros para pasear por la ciudad en bicicleta.

Los extranjeros que vienen a hacer estos toures son un su mayoría jóvenes aventureros como Chantelle y Andrés. Todos son personas que buscan encontrar conectarse con la naturaleza, la vida y la ciudad de una manera diferente, buscan nuevas aventuras y nuevas experiencias. Los negocios de alquiler de bicicleta, a diferencia de lo que se podía encontrar a mitades del siglo XX, son promocionados como planes para realizar turismo alternativo. Si usted es un ciudadano que no tiene bici, esta es una gran opción para conocer a la capital de una manera diferente y para tener un espacio agradable de recreación. Si tiene amigos extranjeros y no quiere hacer la típica caminata por el centro de la ciudad, este tipo de planes son bien recibidos por los turistas.

El negocio de alquiler de la bici tuvo una transformación de lo que era en los años 50 a lo que es hoy: en los años 50 pasó por leyes que exigían una licencia de conducción para ciclistas. Hoy en día, este negocio se ofrece como a un plan turístico organizado por aventureros en la ciudad. Su precio, es cada vez más elevado. Mientras en los 50 los ciudadanos pagaban 1,20 la hora por el servicio, en la actualidad el servicio se convirtió en un plan turístico que compite con planes de cabalgatas, canotajes y paseos culturales para turistas. Además el negocio pasó de manos de ciudadanos bogotanos a manos de extranjeros y agencias de turismo. Las grandes cadenas de hoteles internacionales de la ciudad se involucraron en este negocio. El Hotel Hilton de Bogotá tiene su propio tour de bicicleta por la ciudad. En conclusión: podemos decir que pasamos de alquilar de locales, a convertirnos en clientes turistas de los extranjeros.

Llegamos al final de la tercera etapa. Un recorrido histórico con personajes emblemáticos de la industria de la bicicleta en la ciudad y su funcionamiento. Quedan buenas historias de pedal para seguir contando en este viaje que toma en terreno plano a la fiebre del ciclismo y al problema de seguridad de la bicicleta. Las autoridades locales arremeten contra los aficionados a la bicicleta en una carrera por frenar los accidentes que crecen en Bogotá. No se pierda la siguiente crónica de una muerte anunciada y pedalee con nosotros.

Ramón Hoyos y la otra Vuelta a Colombia

El fuerte pedaleo de las etapas se siente. El viaje que comenzó en Europa con la aparición de la bicicleta ha llegado hasta la década de 1950 en Bogotá en una travesía de libertad, inventos del demonio como el automóvil y pequeñas historias de comerciantes del caballito de acero. La investigación ha trazado bibliotecas públicas y universitarias de la ciudad, archivos de algunos periódicos y documentos de investigadores conocidos. Es hora de ambientar la ruta con algo diferente y novedoso, un relato puro de pluma periodística que nos narre en carne propia, las aventuras de la bicicleta en Bogotá.

Para lograrlo es importante acudir al entrenador Nelson Castellanos. Él será el encargado de aconsejarnos que narración periodística buscar para contar una historia desde la entraña y la pasión del ciudadano. El entrenador es un gran conocedor del terreno, sus recomendaciones serán indispensables para saber en qué tramos debemos exigirle al cuerpo un fuerte pedaleo y por donde nos podemos recuperar. Él conoce la pluma de grandes periodistas, sabe qué tipo de narración periodística necesitamos y donde debemos buscarlas. El hombre tenía un as bajo la manga.

Llegué a mi asesoría de proyecto de grado a la universidad en mi bicicleta. Era un día soleado, había pedaleado en una “hora valle”, diez de la mañana, sin muchos transeúntes en la ciclorruta de la carrera 30 y sin muchos obstáculos. Llegué al café Oma de morfología y nos sentamos con el entrenador a mirar la ruta, examinamos todos los documentos de investigación y la información que habíamos reunido, miro las últimas páginas y subrayó:

- *Daniel, definitivamente nos falta una historia periodística de la época. Necesitamos mirar que se escribía en los periódicos para poder narrar una nueva historia. Hay que investigar qué tipo de noticias se contaban de la bicicleta en Bogotá, quienes eran sus protagonistas, que problemáticas traía para la gente, cuales ciclistas eran los ídolos de los colombianos, etc.*
- *¿En qué periódico podemos encontrar una buena historia sobre la bicicleta? ¿A qué archivo podría ir? Le pregunte al entrenador.*
- *Daniel lo que debemos preguntarnos primero es ¿Que pluma buscamos? A que te suena, ¿noticia de un secuestro? ¿El coronel no tiene quien le escriba?*

- *¿Gabo? ¿Gabriel García Márquez escribiría algo de bicicletas? ¿Cuándo? ¿en sus años de reportero?*
- *Como te parece Daniel. Hace un año salieron publicaciones dominicales de artículos que escribió Gabriel García Márquez para el diario El Espectador en sus años de reportero. Recuerdo haber visto una historia de bicicletas, tienes que buscar por ahí.*

El entrenador tenía muy clara la ruta. En vez de perdernos en el mar de los archivos de los periódicos de la ciudad, buscaríamos una historia concreta que por golpe de suerte y del destino se le había cruzado al entrenador en una competencia pasada. Era como estrenar bicicleta nueva para las últimas dos etapas.

En efecto, apenas llegué a mi casa busqué en internet la existencia del documento. Escribí en google: “Bicicleta + García Márquez + El espectador” y el primer link que apareció decía: “La fiebre del ciclismo” en Bogota / El Espectador. Abrí la página y estaba el documento, ahí no más, con un click. “Gracias Dios”, me dije, había encontrado la última historia que necesitaba para finalizar este primer capítulo del proyecto de grado. Este artículo, era un reportaje que había escrito el nobel en 1955 sobre el problema de la bicicleta en Bogotá.

Las recomendaciones del entrenador estaban hechas, la ruta toma un nuevo aire narrativo lleno de paisajes clásicos. Compañero lector, imagínese la Bogotá de los años 50, una ciudad que renacía de las cenizas del Bogotazo, caía el tranvía, la ciudad corría de la violencia y buscaba nuevos ídolos y aficiones. La primera Vuelta a Colombia se llevó a cabo en Enero de 1951 despertando el interés de los ciudadanos que se montaron en sus bicicletas y empezaron a correr por la ciudad como sus ídolos. La pasión por este deporte fue un nuevo aire para la vida de los bogotanos, pero también una apertura a los accidentes y al control estricto del gobierno conservador y dictatorial de los años 50. Camarada de viaje, colóquese el casco, ajústese los guantes y realice estiramiento, comenzamos nuestra etapa de descenso.

“En distintos lugares de la ciudad -y en especial en Chapinero- docenas de bicicletas se ven recostadas contra el andén, mientras sus conductores escuchan los pormenores de la Vuelta a Colombia en un almacén de esquina. Al concluir la etapa, esos ciclistas urbanos, entusiasmados por las emocionantes narraciones radiales de la competencia, se lanzan a las calles convencidos de que son una segunda edición de Ramón Hoyos. En estas

*circunstancias -que es casi como conducir en estado de embriaguez- lo menos extraño que puede ocurrirles es un fatal accidente*¹⁸. Relato de García Márquez sobre el peligro que representaban los ciclistas en la ciudad de Bogotá para el año 1955.

El artículo *“La fiebre del ciclismo” en Bogotá* publicado por Gabriel García Márquez en el diario El Espectador cuenta que la ley en Colombia exigía que todos los conductores de bicicleta tuvieran licencia de conducción y sus bicicletas tuvieran placa de identificación. Quien no tuviera licencia o placa y fuera sorprendido por un agente de tránsito, en cualquier lugar de la ciudad, recibiría una multa que debía cancelar al estado y sería decomisada su bicicleta.

Según relata *García Márquez* en su artículo, en Colombia estaba mal visto que una persona montara en bicicleta sin licencia. Representaba un peligro para la sociedad y para sí mismo, ya que el ciclista que no tuviera licencia era considerado como un conductor imprudente: *“una persona que anda en bicicleta no es necesariamente un ciclista. Es un conductor improvisado, que ordinariamente no respeta los reglamentos del tránsito y se lanza por las vías arterias haciendo cabriolas.*¹⁹” Comenta el periodista en su artículo.

Según cuenta Ana de Sánchez, una propietaria de un almacén de alquiler de bicicletas de la época, a Carlos Felipe Pardo en el artículo *“Hitos en la historia del uso de la bicicleta en Bogotá²⁰”*, la prueba para obtener la licencia consistía en hacer un “ocho” con la bicicleta para demostrar el buen manejo del caballito de acero. Esta licencia sólo podría ser obtenida por mayores de edad.

La bicicleta comenzó a representar un problema de movilidad para la ciudad y un problema de seguridad para los ciudadanos. Ya que en la ciudad se empezaron a registrar una alta tasa de accidentes en bicicleta. Por un lado el problema radica en que la ciudad no contaba con vías exclusivas para el uso de la bicicleta, esto ocurrió hasta 1998 con las ciclorrutas. Ciclistas que tuvieran licencia de conducción o no estarían igualmente expuestos a sufrir un accidente rodando con su bicicleta por la vía de los carros. Por otro

¹⁸ García Márquez, G (2012). *“La fiebre del ciclismo” en Bogotá*. Diario El Espectador. <http://www.elespectador.com/noticias/cultura/gente/articulo-383542-fiebre-del-ciclismo-bogota> Consultado en Agosto de 2013.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Pardo, Carlos Felipe (2003). *“Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá”*. Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.

lado, la ciudad no contaba con políticas públicas para el uso de la bicicleta, no existían leyes que le indicaran al ciclista como andar en bicicleta por la ciudad o que elementos debían portar por su seguridad (casco, elementos reflectivos, etc.).

La solución que encontró el estado para que la tasa de accidentes en bicicleta se redujera en la ciudad era decomisar todas las bicicletas de conductores sin licencia. Lo increíble del tema era que en 1955, según cuenta García Márquez en su artículo, tan sólo estaban registrados 515 ciclistas con pase, de toda la población que montaba bicicleta en la ciudad. Por su puesto los decomisos eran masivos, las fotografías de la época muestran camiones de la policía llenas de bicicletas decomisadas. La policía se dedicó a realizar operativos para decomisar la mayor cantidad de bicicletas posibles. Los ciudadanos montaban en sus bicicletas y se cuidaban de que no hubiese ningún policía a la vista para transitar con tranquilidad en su caballito de acero. La bicicleta se convertía en un elemento no deseado por el estado y a su vez necesitado por el pueblo que lo utilizaba como un elemento de trabajo.



Fotografía propia del artículo impreso: “La fiebre del ciclismo” en Bogotá, de Gabriel García Márquez²¹.

Según el artículo de García Márquez, en una jornada se podían decomisar hasta 300 bicicletas en la ciudad por cualquiera de estas tres condiciones: a) bicicleta sin placa. b) conductor sin licencia o c) tránsito por la zona prohibida. Otra medida que tomó la Alcaldía de Bogotá para reducir el número de bicicletas en la ciudad y reducir los accidentes fue establecer zonas prohibidas en la ciudad para el uso de la bicicleta. Las principales vías

²¹ García Márquez, Gabriel (1955). *“La fiebre del ciclismo” en Bogotá*. Diario El Espectador.

del centro de la ciudad, donde transitaban a diario gran parte de los habitantes de Bogotá, fueron inhabilitadas para el uso de la bicicleta. Algunos de los ciudadanos que utilizaban la bici para ir hasta sus lugares de trabajo: obreros, plomeros, domiciliarios de tienda, repartidores de correo o de periódico, entre otros, se vieron obligados a utilizar vías alternas para poder realizar sus labores diarias. Esta medida en primer lugar afectaba de gran manera el trabajo de los sectores populares y en segundo lugar no garantizaba reducir accidentes en bicicleta en la ciudad.

Una paradoja: mientras la clase baja bogotana utilizaba la bicicleta como un elemento fundamental para llevar a cabo sus actividades diarias laborales, el Estado buscaba prohibir su uso para evitar accidentes en la ciudad.

Bogotá se encontraba enfrentada a un grave problema: el estado no encontraba manera de apoyar a los ciclistas sin que esto implicase accidentes, ambulancias, gasto en hospitales públicos, cuidado de los ciudadanos etc. Además, la naciente Vuelta a Colombia disparó la fiebre por el ciclismo en la ciudad, se convirtió, por esos años, en el evento deportivo más importante del país. Niños, jóvenes y adultos querían practicar el ciclismo y convertirse en el nuevo “Ramón Hoyos”. La largada de la competencia se hizo por esos años en la Avenida Jiménez de la ciudad de Bogotá, los capitalinos fueron los primeros testigos de este fenómeno deportivo que motivó a los colombianos a practicar este deporte en las áreas rurales y urbanas. Esto por obvias razones, generó que en la ciudad creciera el número de accidentes de ciclistas.

En una ciudad como Bogotá, donde según el libro *“Bogotá Movilidad y Vida Urbana”*²² para 1952 ya se contaban con 35.000 vehículos en la ciudad, montar en bicicleta por la vía de los carros representaba un peligro para la seguridad de los ciclistas. A los niños les tocó arreglárselas para buscar parques, potreros y calles sin presencia de carros o buses para montar en bicicleta. A los jóvenes les tocó aprender a correr por las calles de la capital siendo conscientes del riesgo que corrían. A los adultos les tocó andar por la ciudad con prudencia para realizar sus actividades laborales y a las familias les tocó realizar paseos recreativos por la ciudad los días festivos por caminos libres de carros.

Si bien la ley en Colombia no pudo establecer normas que apoyaran a los ciclistas de la ciudad y las condiciones no estaban dadas para que los ciudadanos pudieran utilizar el

²² Leopoldo (2005). Bogotá movilidad y vida urbana.
http://www.bdigital.unal.edu.co/1638/1/Tesis_Leo.pdf (08/08/2013)

caballito de acero de una forma segura, La bicicleta se convirtió en un elemento fundamental de la vida de los capitalinos. Con el pasar de los años aprender a montar en bicicleta se volvió una actividad de enseñanza de padre a hijo. Culturalmente se convirtió en una tradición de aprendizaje, recreación y deporte en las familias bogotanas. Desde aquellos años, hasta nuestros días, todos los ciudadanos le dieron en algún momento de su vida un uso útil a la bicicleta.

El descenso tuvo obstáculos que gracias a las recomendaciones del entrenador Castellanos nos mantuvieron pedaleando con fuerza. La pluma de García Márquez nos transportó a una problemática social de las autoridades de Bogotá con la bicicleta. Aunque se impusieron licencias de conducción, placas y zonas prohibidas de tránsito, el ciclismo como deporte aficionado y la utilidad de la bicicleta como herramienta de trabajo para los ciudadanos, inmortalizó a este medio de transporte ante la ley, que fue un obstáculo para su supervivencia. Nuestra penúltima etapa del viaje termina y nos preparamos para la contrarreloj.

9 de Abril de 1948: El biciletazo

En este viaje de la historia de la bicicleta en Bogotá nos hace falta correr una etapa de mucha exigencia: la contrarreloj. Aquella historia corta y precisa en la que la bicicleta logra ser protagonista en la ciudad. Aquellos meses de caos, guerra y escombros en los que el caballito de acero se reveló como el medio de transporte ideal para los ciudadanos. El cronómetro está en ceros, los pies sobre los pedales e inicia, de una vez, la prueba.

El 9 de Abril de 1948 fue una fecha importante para la bicicleta en la capital. El asesinato del líder liberal Jorge Eliecer Gaitán desencadena un periodo de protestas, desordenes y represión en la capital del país. Se dispara una ola de violencia en busca del criminal del caudillo entre liberales y conservadores, los almacenes de la carrera séptima son saqueados, empresas periodísticas son incendiadas, al igual que iglesias, ministerios y el transporte público y privado es objeto de las agresiones.

Bogotá se encuentra volcada en llamas. A las calles del centro de la ciudad llegan todos los seguidores del líder liberal, enardecidos contra los conservadores que han asesinado a su única esperanza política de igualdad, después de décadas de desigualdad social, de

abusos oligarcas y se desencadena un periodo histórico de nuestro país denominado “la violencia”.

Liberales y conservadores en todo el país empiezan a perseguirse y a aniquilarse, la capital del país entra en caos. La gente tiene miedo de salir a las calles, la incertidumbre pesa sobre el futuro político del país. Mientras la ciudad se recupera de las millonarias pérdidas del 9 de Abril, en los meses posteriores al bogotazo los ciudadanos no tienen como transportarse hasta sus lugares de trabajo, el transporte público fue incinerado por la violencia, los buses de transporte público no prestaban servicio y pocos ciudadanos contaban con autos para realizar desplazamientos en la ciudad.

La bicicleta apareció en esta época como una solución de transporte para los bogotanos. Según le cuenta el padre Efraín Rozo, uno de los primeros deportistas de ciclismo que conoce al país, a Carlos Felipe Pardo (en el artículo *“Hitos en la historia del uso de la bicicleta en Bogotá”²³*), la bicicleta fue fundamental para que los bogotanos pudieran desplazarse a diferentes puntos de la ciudad cuando no encontraron ningún otro medio de transporte.

El padre Efraín Rozo recuerda ver las calles con varios ciclistas que rodaban por la ciudad dirigiéndose a sus lugares de trabajo y a hacer diligencias. Incluso él mismo afirma haber llevado señores en la parrilla de su bicicleta por la carrera séptima para acercarlos a diferentes lugares de la ciudad, mientras él se dirigía al seminario. Algunos meses después el transporte público fue restablecido y la movilidad de los ciudadanos volvió a la normalidad.

Es interesante ver como la bicicleta se muestra como una solución de transporte en la ciudad cada vez que ocurre un paro del servicio de transporte público. El bogotazo fue la primera ocasión cuando la bici fue salvación para los ciudadanos. De aquel suceso en adelante, la bicicleta siempre se ha mostrado como una solución de movilidad cuando los ciudadanos se quedan sin transporte público por paro de transportadores.

Corta, precisa y fugaz. Un tiempo perfecto para finalizar la etapa de contrarreloj. Así de rápida fue protagonista la bicicleta como medio principal de transporte en Bogotá, cuando la ciudad manifiesta caos, la bici se vuelve el mejor amigo del hombre. El 9 de Abril fue el

²³ Pardo, Carlos Felipe (2003). *“Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá”*. Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.

día más triste para nuestra ciudad, en la que la bicicleta se destacó como su fiel compañera.

Así termina nuestro viaje en bicicleta por algunos segmentos de la historia de la bicicleta en Bogotá. Historias fantásticas que empezaron en Europa, atravesaron el atlántico y se postraron para pedalear 2600 metros más cerca del cielo, sobre una meseta llena de historias y anécdotas de dos ruedas.

Querido lector, a continuación lo invito a sumergirse en una revolución de dos ruedas. Un segundo capítulo que nos traslada a la actualidad del mundo de la bicicleta en Bogotá, un mundo que intenta salir del caos de los trancones, para rodar con libertad, economía, felicidad y velocidad. Cambie su carrocería por un marco de hierro o aluminio, cambie el acelerador por los pedales, cambie el timón por el manubrio y cambie su vida de la ira al amor. ¿Quiere unirse a un intento de revolución? Acompañeme.

Capítulo 2: La revolución en dos ruedas

Bogotá es una congestión de carrocería, polución, ruido e intolerancia que ahoga nuestra calidad de vida. En el afán de llegar a tiempo a nuestros lugares de estudio y trabajo pitamos, gritamos, golpeamos, vociferamos todo lo que nuestra mamá alguna vez nos prohibió, las venas se nos irritan, nos salen canas y nos transformamos en monstruos de la ira, acabamos con todo lo que pase por nuestro camino. Nos vamos convirtiendo, sin darnos cuenta, en la reencarnación de Hulk. Todo, para vernos impotentes en los interminables trancones de nuestra capital ¿Le ha pasado?

Desde que comienza el día estamos cansados, llegamos tarde, sentimos que nada nos rinde, hacemos las cosas con rabia, estamos irritados. ¿Por qué no tener una mejor calidad de vida? Muchos ciudadanos nos hemos visto obligados a buscar alternativas que nos saquen de la mortificante rutina de los trancones. Algunos ciudadanos madrugan para no tener que enfrentarse a la congestión, otros deciden caminar por los andenes de la ciudad y ya se ven muchos ciudadanos rodando en sus bicicletas por la capital.

Mi caso personal fue una sorpresa. Un miércoles de Octubre del año 2012, después de un largo día de universidad y de un trancón de una hora, me llama Juan Sebastián Castellanos, “pollo”, como le decimos los más cercanos, un amigo de la universidad, que me convence de acompañarlo a un paseo en bicicleta por la ciudad. Juan es un tipo aventurero, conoce muchos destinos, le gusta viajar por todo el país y montar en bicicleta. Se transporta todos los días hasta la universidad en su caballito de acero y se le ve feliz, disfrutando y queriendo a su ciudad. Pollo está convencido de que la bicicleta es el futuro de la movilidad en Bogotá.

- Pollo, yo no tengo bicicleta ¿Cómo hacemos? Le dije.

-Fresco hermano, le presto la mía, camine.

Nos acercamos al primer montallantas cerca a la casa de pollo, inflamos las llantas de la bici y nos fuimos para El Ciclopaseo de los Miércoles. Lo que yo no sabía, era que a partir de este paseo iba a comenzar una gran amistad con mi nueva amiga: la bicicleta. En este paseo comencé a ver a nuestra capital de una manera diferente, conocí a gente diferente y un estilo de vida diferente. No más estrés, no más trancones, encontré la libertad y una

alternativa de movilidad. Señor lector ¿quiere tener una experiencia diferente? lo invito al ciclopaseo, camine...

El Ciclopaseo: un nuevo concepto de ciudad

Los capitalinos llegan sonrientes en sus caballitos de acero a un encuentro de ciclistas. Es miércoles por la noche, la jornada laboral ya acabó en la ciudad y en la esquina de la calle 96 con carrera once en Bogotá, se ven llegar grupos de amigos para rodar las calles de la ciudad en un paseo cultural de bicicleta.

Los participantes del paseo se ven emocionados, cada 15 días se reúnen entre 300 a 400 capitalinos en este punto para tener un espacio de recreación y deporte, único en la ciudad. Mientras los conductores de los carros se ven aburridos en los trancones, la ciclorruta despejada espera por la entrada de los caballitos de acero que galopan con luna vigilante y con la alegría de sus jinetes en un ambiente familiar de camaradería.

Los primeros en llegar son los estudiantes universitarios que, al salir de sus clases, han tomado sus bicicletas para llegar a este lugar. También se pueden ver ejecutivos que guardaron la corbata y se pusieron ropa deportiva para el encuentro. Algunos llegan entre amigos hablando sobre sucesos de su día o sobre algunos paseos en bicicleta que han hecho por la ciudad y sus alrededores. Otros llegan con sus familias: padres e hijos arriban al lugar con sus cascos, chalecos reflectivos y luces para unirse al grupo.

A las 7:20 de la noche se encuentran reunidas unas cuatrocientas personas expectantes del recorrido que van a hacer durante la noche. Los ciudadanos no saben cuáles serán las calles capitalinas que transitarán en este paseo, el recorrido siempre es sorpresa para los ciclistas que siguen una caravana liderada por un grupo de promotores de la bicicleta en la ciudad y se dejan sorprender por la nueva Bogotá que descubrirán a bordo de sus caballitos de acero.

En la parte alta de unas escaleras se para Andrés Vergara con un megáfono, líder del evento: *Ciclopaseos de los Miércoles* para dar las instrucciones de la salida. Le da la bienvenida a los ciudadanos: “*Buenas noches a todos. Bienvenidos al Ciclopaseo de este miércoles. Hoy rodaremos por calles y lugares de tradición, históricos de nuestra ciudad.*”

Ande con precaución, de paso a los compañeros ciclistas, sea amable con los peatones y los carros que se encuentre en la vía, recuerde que esto es una expresión de cultura ciudadana. Déjese sorprender por la ciudad iluminada y disfrute el recorrido”.

Los organizadores de la caravana se despliegan a lo largo del grupo de ciclistas, encienden sus radios, para comunicarse y guiar al grupo, montan su kit de despinche, se cuelgan sus pitos del cuello y comienza el recorrido.

La ciudad ve transitar un camino de luces titilantes que recorre sus calles, sus barrios y su historia. Los ciudadanos desde sus ventanas se asoman a mirar a los ciclistas que construyen una nueva visión de Bogotá. Entre risas y anécdotas los bogotanos disfrutaban del recorrido mientras se cuentan sus historias y hacen nuevos amigos. El frío no se siente, una chaqueta es suficiente para rodar a buena temperatura, el sonido amable de los rines y las cornetas anuncian la llegada de los ciclopaseantes a los diferentes barrios de la ciudad. Algunos carros recelosos buscan impedir el paso en los cruces, la logística del evento de encarga de frenarlos y darle paso a los ciclistas, otros carros emocionados con la iniciativa pitan y alientan a los ciudadanos. Bogotá ve pasar por sus barrios históricos a una revolución de movilidad: no hay trancones, no hay discusiones, no hay polución, no hay robos, los ciudadanos en grupo construyen una nueva identidad de ciudad a bordo de su compañero fiel de ruta y experiencias: la bicicleta.

La caravana toma la carrera treinta y pasa por el templo del fútbol de Bogotá: el estadio Nemesio Camacho El Campín. Se interna en el tradicional barrio de La Soledad, donde se encuentra iluminada la iglesia del Señor de los Milagros, lugar donde miles de bogotanos han buscado encontrarse con Dios y encomendar sus más grandes anhelos, y pasa por el Park Way, por sus casas de familia, parques y cafés.

El recorrido continúa por el barrio Santa Fé, donde los ciudadanos tienen la posibilidad de conocer la vida real del barrio rojo de la ciudad, los ciudadanos son recibidos con euforia por los trabajadores del sector que salen de las ventanas de los burdeles y bares para invitarlos a seguir a sus negocios, las mujeres se acercan con coquetería a los andenes de la calle para ver pasar al grupo, no falta alguno de los curiosos ciclopaseantes que pregunta por curiosidad: *“¿A cómo la noche?”*, el recorrido prosigue hacia el sector comercial de San Victorino para hacer una parada final en la histórica Plaza de Bolívar, en el centro de la ciudad.

Al tomar la carrera séptima de regreso los ciudadanos transitan por lugares de gran importancia histórica para la ciudad: El teatro Colón, El Museo Nacional, Las Universidades del Rosario y la Javeriana y la zona industrial, entre otros. La fascinación que sentí por la ciudad al finalizar el recorrido era indescriptible. Esta era una de esas pocas veces donde me había dicho para mis adentros: “¡que linda eres Bogotá!” crecer con las alcaldías de Garzón y Moreno fue un desaliento para toda mi generación, que no siente a Bogotá propia. Pero en esta experiencia descubrí lo importante que es tomar decisiones como la bicicleta para construir ciudadanía y mejorar mi calidad de vida. La bicicleta llegaba a revolucionar mi mundo, ya había revolucionado el de pollo, mi amigo, y bastó con compartirme esta experiencia para que yo comenzara a pedalear por Bogotá: una bicicleta más en la ciudad, un carro menos, una vida más saludable, jornadas más felices, más económicas, más eficientes. Mi vida comenzó a dar un giro, al lado de mi nueva compañera de ruta. El ciclopaseo de aquella noche finalizó en la calle 94 con un refrigerio que entregaron los organizadores del evento.

La inquietud que me generó la experiencia del ciclopaseo por la bicicleta fue tan grande, que al siguiente día tuve la oportunidad de reunirme con Andrés Vergara y Jose Gaona, dos de los organizadores de los “Ciclopaseos de los Miércoles” quienes me contaron cómo surgió este evento y cuáles han sido los aportes que ha dejado para la vida de los ciudadanos.

“El ciclopaseo es una manera de ver la bicicleta como un plan en el que los ciudadanos tienen la posibilidad de conocer las ciclorrutas e incentivarse a adoptar este medio de transporte en su cotidianidad. La gente que va al Ciclopaseo es gente que viene en una actitud de cultura ciudadana, de colaboración y de solidaridad. Si este modelo se replicara en el diario vivir de los bogotanos viviríamos en un ambiente mucho más tranquilo y amistoso”.

Vergara firma con orgullo que eventos como este han permitido que los ciudadanos adopten la bicicleta como principal medio de transporte y mejore su calidad de vida. Me cuenta que las caravanas se organizan por redes sociales donde existe una comunidad virtual de ciclistas que promueve el uso de la bicicleta a los ciudadanos.

Desde hace siete años, las redes sociales le han permitido a los bogotanos hacerse amigos de la bicicleta. Cada semana o cada quince días los usuarios de Facebook y Twitter se unen a los eventos creados por los biciusuarios que logran reunir entre 300 y 400 ciclistas en cada salida. Cuando un ciudadano entra a las redes sociales para

confirmar su asistencia a los ciclopaseos, se puede encontrar con el siguiente anuncio²⁴:
“Recorrido por las ciclorrutas, parques lineales y demás lugares que seguramente no conoce. El frío ni se siente... después de pedalear unos minutos su cuerpo estará a la temperatura ideal. Disfrutará de las luces de la ciudad, de la película rodante por sus ojos en forma de escenas y personajes diversos, además de las miradas curiosas o envidiosas de quienes van encerrados en buses o carros en medio de los trancones de la ciudad”.

En esta comunidad de ciclistas los usuarios comparten información de interés sobre la bicicleta y la movilidad. También comparten experiencias vividas durante el ciclopaseo y otros eventos que realizan los promotores de la bicicleta, para que más gente se motive a utilizar este medio de transporte en la ciudad. Algunos de los comentarios que se pueden encontrar en los grupos de Facebook y Twitter son:

Andrés Felipe Vergara (Facebook):

Nuestra banda el CPM, nuestros instrumentos las bicicletas, nuestra inspiración la ciudad, nuestras coro los paleteros, el violín es el freno, la guacharaca el tensor mal puesto, la pandereta es el timbre y el público toda Bogotá.

March 5 at 7:05pm

C. Carolina Castro Parra (facebook):

Hoy fue mi primera vez en el [#CPM](#) y me encantó la experiencia. Excelente organización y un equipo muy colaborador. Que gracias por la clase express de cómo usar los cambios de la bici y por ayudármela a colocar a punto...

September 11 at 11:57pm

mejor en bici @mejoren bici (twitter):

[@Daaviid Gnzlz](#) bienvenido a la libertad, a la autonomía, a la felicidad. No más trancones, ni estrés, ni pérdida de plata en parqueadero

March 24, 2012

²⁴ Vergara, A (2007). CICLOPASEOS DE LOS MIÉRCOLES.

<https://www.facebook.com/groups/5085433513/> Consultado en Septiembre de 2013.

Después de haber vivido la experiencia del ciclopaseo y de conocer esta red virtual de ciclistas decidí convertirme en un miembro del grupo. El primer paso fue comprar una bicicleta nueva. No contaba con mucho dinero para conseguirla pero sabía que una inversión inicial me iba a significar transporte gratis a la universidad por el resto de la carrera. Me fui a la calle 13 donde se encuentran los almacenes de la industria nacional de bicicletas y conseguí un buen modelo, negociado y regateado, a 250.000 pesos. Mi nueva compañera de ruta era de hierro pintado de azul, la llame: la azulada y me quedé rodando en ella por la capital.

Pedaleamos una Bogotá en obra negra

Cuando entré a mi primera clase de *“Proyecto Profesional I”*, en la Universidad Javeriana, Maryluz Vallejo, nuestra profesora y primera guía del trabajo de grado de la carrera de Comunicación Social y Periodismo, nos sugirió que buscáramos un tema que nos apasionara para proponer como proyecto de grado. Nos explicó que el éxito de un buen trabajo está en la pasión que le imprimimos y en la dedicación que le hacemos a nuestra investigación. Me puse a pensar en esa semana las cosas que más me apasionaban: El deporte, el trabajo social con niños y jóvenes, el periodismo, la guitarra y entre mis ideas recordé la experiencia del ciclopaseo y mi iniciativa por utilizar la bicicleta como medio de transporte en Bogotá.

A la siguiente semana nos encontramos en clase y propuse el tema. Maryluz lo vio con buenos ojos, me comentó que no recordaba trabajos de grado en periodismo que hablaran sobre este tema de movilidad y me incentivó a realizar una primera investigación. Me vio tan emocionado con la bicicleta, que en efecto se dio cuenta que yo me estaba convirtiendo en un promotor de su uso, por eso me advirtió: “recuerda que en tu investigación debes ser muy objetivo, debes destacar las ventajas que tiene este medio alternativo de transporte para los ciudadanos y mirar las desventajas también, para poder entregarle a los ciudadanos una información veraz y confiable”, tenía toda la razón, mi investigación comenzaba con buscar publicaciones de estudios acerca del tema y mi experiencia personal de transportarme a la universidad en bicicleta.

Comencé por investigar estudios acerca de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad y empecé a definir el problema de la movilidad en la ciudad: Actualmente, Bogotá

se encuentra en una situación complicada de movilidad. Cada día salen a las calles, según cifras del Distrito²⁵, 1.4 millones de vehículos y alrededor de 3.530 buses que congestionan las diferentes vías de la ciudad.

Este problema se debe al constante crecimiento poblacional, económico y geográfico de la ciudad que ha incrementado la demanda de usuarios de transporte público y privado. Además, Bogotá enfrenta un atraso en la infraestructura vial: la demora en la entrega de las diferentes obras de la capital y el insuficiente mantenimiento de la malla vial de la ciudad generan que los ciudadanos gasten, según el último estudio de Colombia Consultorias S.A.S.²⁶ alrededor de 1 hora llegando a sus lugares de trabajo. Esta situación genera que los ciudadanos busquen otras alternativas de transporte.

Desde hace 15 años, por iniciativa de los ex alcaldes Enrique Peñalosa y Antanas Mockus, la bicicleta se ha venido desarrollando como un medio alternativo de transporte para los bogotanos, aunque todavía sea incipiente con tan sólo un 3%²⁷ de la población que se moviliza a diario en este medio de transporte. Según el estudio de La Cámara de Comercio "*Movilidad en Bicicleta en Bogotá*" del año 2009²⁸, Bogotá es la séptima ciudad del mundo y primera en Latinoamérica que realiza mayor cantidad de recorridos diarios (213.159 viajes) en bicicleta, si comparamos con la totalidad de trayectos motorizados que se realizan diariamente en la ciudad (9'689.027) podemos ver que aún es muy poca la población que utiliza este medio de transporte. La ciudad, cuenta con un sistema de ciclorrutas de 376 kilómetros, el más grande de Latinoamérica, e internacionalmente Bogotá es referenciada como una ciudad amiga de la bicicleta.

²⁵ Cámara de Comercio de Bogotá (2009). *Movilidad en Bicicleta en Bogotá*. http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf Consultado en Septiembre de 2013.

²⁶ Trabajando.com Colombia Consultorias S.A.S. (2013). Colombianos gastan entre 45 minutos y 1 hora para ir a su trabajo. <http://www.bogotatrabaja.gov.co/destacados/116-colombianos-gastan-entre-45-minutos-y-1-hora-para-ir-a-su-trabajo> Consultado en Septiembre de 2013

²⁷ Steer Davies Gleave (2012). En Bogotá y sus alrededores prefieren moverse a pie. http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12249981.html Consultado en Septiembre de 2013.

²⁸ Camara de Comercio de Bogotá, Op Cit.

Sobre el papel, la bicicleta aparece como una alternativa económica, saludable y rápida de transporte. Según este estudio, la bici no contamina la atmósfera ni produce ruido, aminora la congestión y permite ahorrar energía (1.5 kilogramos de dióxido de carbono emitidos al día, a la atmósfera, por cada 5 kilómetros). Vale agregar que el estudio expone que el Plan Nacional de Salud Pública 2007 - 2010 priorizó el tema del uso de la bicicleta para disminuir las enfermedades no transmisibles y las discapacidades.

Sin embargo, hay varios aspectos que desmotivan a los bogotanos a utilizar la bicicleta como medio de transporte. En nuestra conversación después del ciclopaseo, Jose Gaona, director de la empresa Mejor en Bici, me cuenta que con los eventos culturales de bicicleta en la ciudad como los ciclopaseos, se ha podido comprobar que cuando los ciudadanos conocen las ciclorrutas, se motivan a utilizar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Sin embargo, reconoce que las ciclorrutas se encuentran en un grave estado de mantenimiento:

“La infraestructura de la ciudad en lo macro está bien, la amplia red de ciclorrutas que conecta la ciudad y los nuevos proyectos que están en gestión motivan a la gente a utilizar este medio de transporte; pero en lo micro estamos muy mal, a las ciclorrutas no se les hace mantenimiento, están llenas de huecos y hacen falta ciclo parqueaderos”.

La primera experiencia que tuve del Ciclopaseo y mi investigación de la materia *“Proyecto Profesional I”* de la universidad, en efecto me motivo a buscar en la bicicleta una alternativa de transporte con el fin de mejorar mi calidad de vida. El primer paso ya lo había logrado, con los ciclopaseos conocí la red de ciclorrutas y planeé mi camino en bicicleta hasta la Universidad Javeriana. En mi primer intento tomaría la ciclorruta de la calle 100 hacia el oriente para buscar la carrera 11 hacia el sur, donde tomaría la carrera 13, a la altura de la Iglesia de Lourdes, y continuaría mi camino hasta la calle 42 donde subiría hasta el túnel de la universidad.

Mi primera experiencia en bicicleta a la universidad tuvo varios altibajos. Por una parte fue una experiencia en la que disfrute la ciudad, el sol que caía aquella mañana fue muy agradable, hice un buen ejercicio, ahorre dinero, tiempo, no tuve trancones, ni viajé espichado como lo hacía en Transmilenio. Pero por otro lado, la ciclorruta se encuentra en un estado grave de mantenimiento: la calle 100 está desconectada a la altura del puente

de la carrera quince, la presencia de transeúntes dificulta la movilidad, las carreras once y trece presentan varios huecos y varias rampas difíciles de tomar para los ciclistas.

Evalué lo que había ocurrido y llegué a la siguiente conclusión: era importante rediseñar mi ruta hasta la universidad. En esta ocasión, tomaría la carrera 19 (en el norte de la ciudad) para buscar la NQS de la calle 92, la autopista norte, el parque El Virrey hacia el oriente, la carrera once hacia el sur, la carrera 13 y la calle 42 para llegar al túnel de la universidad.

En mi camino para clase de nueve de la mañana, me encontré con otro ciclista que llevaba un pito en la boca, al principio me pareció extraño, pero cuando sonó el silbato la gente se puso alerta y se corrió al instante de la ciclorruta por miedo a ser atropellada. En ese momento entendí que el silbato servía como el pito de un carro y que era muy difícil circular con la vía despejada. La ciclorruta de la carrera 13 se encontraba invadida por vendedores ambulantes y transeúntes, además en aquel sector se concentra buena cantidad de la polución que emiten los buses destartalados de la ciudad.

Tome la decisión final de reevaluar por última vez mi ruta en bicicleta a la universidad. Esta vez encontré una ciclorruta por la carrera 30. El camino por esta vía significaría realizar un trayecto más largo que los dos anteriores pero podría ser una oportunidad para mejorar las condiciones del trayecto. Para esta ruta tomaría la ciclorruta de la carrera 19 para llegar a la NQS de la calle 92, buscaría la carrera 30 hacia el sur para empatar con la calle 39 hacia el oriente y llegar a la universidad.

La experiencia fue muy satisfactoria, si bien el recorrido era más largo, hubo poca presencia de transeúntes que invadieran la ciclorruta, la vía se encontraba en mejor estado, era más amplia y los buses con su polución estaban más alejados. En la calle 39 me tocó compartir la vía con los carros, pero por los barrios del sector busque vías que estuvieran despejadas y llegue a la universidad sonriente.

Esta experiencia de buscar la mejor vía para llegar a la universidad en bicicleta reflejó todo lo que me comentó Gaona en nuestra conversación: los 376 kilómetros de ciclorrutas que tiene la ciudad, le dan la oportunidad a los ciclistas de tener una amplia red de vías para bicicletas; Sin embargo, las condiciones de estas ciclorrutas son precarias, la ciudad necesita que se le haga mantenimiento a la malla vial y que se implementen políticas

públicas que regulen el uso de la bicicleta en Bogotá. Mi conclusión de la primera investigación: Transportarse en bicicleta en Bogotá es un reto. Estamos pedaleando en obra negra.

“Bogotá tiene que creer en la bicicleta. La ciudad necesita que se haga cumplir la norma que exige que haya cicloparqueaderos, construir más ciclorrutas, mejorar lo que ya hay, trabajar en el tema de conectividad y hacer pedagogía para que tanto el ciclista como los demás actores de la movilidad se comporten pacíficamente”. En nuestra conversación después del ciclopaseo, Andrés Vergara afirma que la base para mejorar las condiciones de movilidad en bicicleta es la implementación de políticas públicas que apoyen a los ciclistas.

En efecto, en mi investigación de “Proyecto Profesional I” me encontré que el panorama hasta el momento en materia de políticas públicas para bicicletas es muy pobre. La bicicleta se convirtió en un instrumento político de algunos candidatos a la alcaldía y esta no fue tomada en cuenta por los ganadores opositores, que se negaron a promover su uso. Dada esta condición, se encuentra un atraso en el mantenimiento de infraestructura de las ciclorrutas y en pedagogía ciudadana. Además en Bogotá tampoco existe un componente regulador que incluya a la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. El código de tránsito no incluye artículos que incentiven a los ciudadanos a usar la bicicleta, el capítulo de bicicletas es el mismo de las motos, no hay una política clara del uso y comportamiento adecuado por parte de los ciclistas en la ciudad.

Desde que Enrique Peñalosa y Antanas Mockus dejaron en la Alcaldía de Bogotá el proyecto a largo plazo de la movilidad en bicicleta, dejó de ser implementada con efectividad por los alcaldes dos alcaldes siguientes que se apoderaron de la administración. Es el caso de Luis Eduardo Garzón y Samuel Moreno que desde que se proclamaron alcaldes se limitaron a construir pequeños tramos de ciclorruta en 7 años y no se preocuparon por realizarle mantenimiento a la infraestructura de la ciudad²⁹.

Sin embargo, la presente alcaldía de Gustavo Petro ha demostrado de nuevo un interés en la bicicleta para mejorar la movilidad de la ciudad. La peatonalización de la carrera

²⁹ Noticias Uno (2013). Denuncian falta de ejecución en nuevas ciclorutas de Bogotá. <http://noticiasunolaredindependiente.com/2013/03/28/noticias/denuncian-falta-de-ejecucion-en-nuevas-ciclorutas-en-bogota/> Consultado en Septiembre de 2013

séptima, la implementación de bicicletas públicas en el sector, la reparación a la malla vial de algunas ciclorrutas y el grupo de innovación de bicicletas del IDU han vuelto a poner la bicicleta como actor de la movilidad en la ciudad.

Jose Gaona me cuenta que una de las grandes frustraciones que tienen los bogotanos para montar en bicicleta es la inseguridad. En efecto, en mi investigación encontré que según el estudio *“Movilidad en bicicleta en Bogotá”* de la Cámara de Comercio³⁰, el 50% de los bogotanos afirma que no utiliza la bicicleta por inseguridad. En Bogotá se reportan a diario casos donde a la gente le roban la bicicleta en algunos sectores de la ciudad, hay grupos de pandillas que se ubican cerca de las ciclorrutas para tumbar a los ciclistas y robarlos. En otras ocasiones rodean a los ciclistas y los amenazan con armas de fuego o con armas blancas. También se han registrado casos donde los delincuentes se hacen pasar por promotores de la bicicleta, que buscan “probar” la bicicleta de la víctima y cuando se montan en ella salen a toda velocidad.

Hay que agregar que según la más reciente *“Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana del DANE”*³¹, los robos de bicicleta en la ciudad y en el país han venido en aumento año tras año. De Enero a Julio del 2013 se han presentado 708 hurtos denunciados en Bogotá, 97 casos más que en el mismo periodo del 2012. Según este estudio la bicicleta se convirtió en el artículo más robado en el país después de los carros.

Los ladrones han encontrado un gran negocio en el robo de bicicletas que, por lo general, se vuelven a comercializar en diferentes partes de la ciudad ya sea descompuesta por partes o completa. La Policía Nacional tiene un reporte de los sectores donde se ubican estas pandillas y realizan patrullajes diarios en motocicleta para salvaguardar la seguridad de los ciudadanos en las ciclorrutas.

Jose Gaona me comentó en nuestra conversación que la comunidad virtual de ciclistas también reaccionó en las redes sociales ante estos actos criminales, con el fin de buscar denunciar los robos y recuperar las bicicletas con ayuda de la gente. Hice el ejercicio de entrar a la red social Facebook para investigar y me encontré con el grupo *“Bicicletas*

³⁰ Cámara de Comercio de Bogotá (2009). *Movilidad en Bicicleta en Bogotá*.
http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf
Consultado en Septiembre de 2013

³¹ DANE (2013). Crece el robo de bicicletas en Bogotá.
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13036465> Consultado en Septiembre de 2013.

*Robadas bogota*³² en el que la gente publica fotografías de las bicicletas robadas e incluso de los propios delincuentes y comentan el suceso del robo para prevenir a la comunidad.

Cuando uno entra a este grupo se puede encontrar con lo siguiente:

Mike Romero Agosto 29, 5:51pm:

“Buenas tardes con el permiso del admon publico esta informacion. el día de hoy a las 5:00pm se robaron esta bici, es de un parcero mio llamado Diego, la bici es una GW four x con rines blancos y suspe rst dirt, cualquier info favor comunicarse con diego al 3125121838 o mi celu 3123121245 o en su defecto un mensaje por inbox... cualquier informacion es valiosa y de gran ayuda, entre todos podemos ponerle freno a estas ratas NO MAS!!!”



Francisco Charry Junio 28, 12:15pm:

“Fue lo mas claro que logre sacar el recuadro de los tipos. Estos operan descaradamente en esa zona, cuando pase de ida estaban solo 2 más hacia el sur parados junto a un poste y después de 2 horas que regresaba ya estaban los 4 debajo del puente.”



³² Facebook (2009). Bicletas Robadas bogota.

<https://www.facebook.com/groups/BicicletasRobadasBogota/> Consultado en Septiembre de 2013

De igual forma, en las redes sociales se publica el siguiente enlace: www.bicimapabogota.com donde los ciudadanos pueden consultar, en un mapa virtual de Bogotá, las zonas donde han sido registrados algunos robos de bicicleta, esto se publica con el fin de que los ciudadanos puedan identificar cuales zonas son peligrosas para montar en bicicleta.

Bogotá pedalea en obra negra. Si bien la bicicleta se muestra como una alternativa de transporte eficiente, económica y saludable para los ciudadanos, la actual red de ciclorrutas presenta problemas de infraestructura que dificulta la movilidad. Los constantes robos de bicicletas atemorizan a los ciudadanos a utilizarla y la falta de políticas públicas determina que el tránsito de ciclistas no sea respetado. Como amante de la bicicleta puedo decir que: para los que nos gusta utilizar este medio de transporte es una gran ventaja que Bogotá cuente con 376 kilómetros de ciclorrutas, vamos a rodar por nuestra ciudad y vamos a trabajar para que cada vez más gente se una a esta iniciativa. Pero, evidentemente, la ciudad tiene grandes desventajas que desmotivan, de entrada, a las personas a utilizarla. Todavía somos una ciudad que necesita de mucho trabajo para que en Bogotá se pueda hablar por fin de la revolución de la bicicleta.

A la U... mejor en bici

El descontento con la movilidad de Bogotá es muy grande en las universidades. Todos los días entablamos conversaciones con nuestros compañeros de clase sobre lo aburrido que son los trancones de la ciudad, las horas que pasamos metidos en un bus o lo espichados que vamos en un Transmilenio. Y ¿la bicicleta? ¿Cómo se podría lograr que la gente buscara movilizarse en la bicicleta sin miedo a ser robado o atropellado?

Durante mi periódica participación en el evento Ciclopaseos de los miércoles, entable una amistad con Juan Manuel Prado, estudiante de Administración de Empresas de la Universidad de los Andes y promotor de la bicicleta en Bogotá, quien tuvo por primera vez la idea de organizar caravanas ciclistas para que los estudiantes universitarios pudieran transportarse a la universidad en bicicleta de forma segura, en grupo, acompañados y sin correr mayor riesgo de atraco o accidente.

“A los Andes en Bici se creó a raíz de una necesidad de los no usuarios de la bicicleta que decían que la bicicleta era muy peligrosa, que no conocían las vías, entonces dijimos: oiga una forma de mitigar esto es hacer caravanas, acompañar a la gente y demostrar que la bicicleta es un gran medio de transporte para los ciudadanos”.

Juan Manuel Prado pasó el proyecto a las directivas de la universidad quienes le dieron luz verde para organizar una caravana ciclista con universitarios una vez a la semana. La promoción del evento se llevó a cabo por redes sociales y poco a poco los estudiantes se fueron vinculando al proyecto.

La primera vez que participé de estas caravanas acudí a la invitación que hizo el grupo “*A los andes en bici*”³³ en Facebook, donde citaban a los estudiantes a encontrarse con sus bicicletas listas a las 6:00 de la mañana en la esquina de calle 100 con carrera 11 para iniciar el recorrido.

A pesar de ser un estudiante Javeriano me encontré con la sorpresa de ver que varios estudiantes de otras universidades que están ubicadas en el recorrido de la caravana se unieron al proyecto para irse acompañados a clase de 7:00 de la mañana a las distintas universidades.

A las 6:05 de la mañana Prado da unas pequeñas indicaciones para los estudiantes: *“Buenos días a todos. Vamos a comenzar la caravana por la ciclorruta, vamos todos juntos y a una velocidad moderada. Los estudiantes de la javeriana suben por la calle 39, los del rosario se quedan en la Jiménez y el resto seguimos subiendo hasta los Andes”.*

Prado lidera la caravana por la carrera 11, a la altura de la Iglesia de Lourdes toma la carrera 13, los javerianos subimos por la calle 42 directo al túnel a eso de las 6:40 de la mañana. La caravana continúa hasta el centro de la ciudad por la Avenida Jiménez donde se quedan los rosaristas y los uniandinos finalmente llegan a su universidad a las 6:55 de la mañana.

La experiencia fue un éxito. Todos los estudiantes estaban a tiempo en sus universidades para entrar a su clase de 7:00 de la mañana, montar en bicicleta hasta la universidad es un buen ejercicio para iniciar el día, no hay que soportarse la multitud del transporte público ni los trancones de la ciudad y se llega bien despierto y preparado a clase.

³³ Prado, J (2010). A los Andes en Bici. <https://www.facebook.com/BiciAndes?fref=ts> Consultado en Septiembre de 2013.

Además de los beneficios que trae transportarse en bicicleta, las caravanas le dieron a los universitarios garantías de seguridad por la buena organización de los recorridos. Esto hizo que diferentes líderes universitarios se unieran a la idea de Prado para replicar el proyecto en varias universidades.

“El paso a seguir con A los andes en bici es unirnos con otras universidades. Con que cada universidad se comprometa a hacer las caravanas una vez a la semana podríamos lograr irnos todos los días a la universidad acompañados”. La iniciativa de Prado se hizo efectiva algunos meses después. La Universidad del Rosario creó el grupo UR en bici para hacer las caravanas los martes, A los andes en bici continuó realizando las caravanas los miércoles, La Universidad Javeriana creó el grupo Javeriana en bici para realizar las caravanas los jueves y finalmente la Universidad Jorge Tadeo Lozano creó el grupo Bici cultura tadeista para hacer las caravanas los viernes.

Actualmente se llevan a cabo varios recorridos organizados por las diferentes universidades que parten desde diferentes puntos de la ciudad a los horarios de clase. Los recorridos están organizados por la universidad encargada del día. La primera caravana que parte de la calle 100 con carrera 11 a las 6:00 de la mañana para clase de 7:00am se hace todos los días para todas las universidades.

Las tres caravanas que actualmente realiza la Universidad Javeriana³⁴ los jueves son: la primera parte de la esquina de la Biblioteca Virgilio Barco a las 6:10 de la mañana para clase de 7:00am; La segunda, de la calle 100 con carrera 11 a las 6:00am para clase de 7:00am; Y la tercera, de la calle 100 con avenida 19 a las 8:10am para clase de 9:00am.

Cuatro años después de la primera caravana que se hizo, se evidencian los resultados de la iniciativa. A diario se pueden encontrar alrededor de 120 bicicletas repartidas en los diferentes parqueaderos de la universidad. En eventos especiales como los días de no carro se han alcanzado a registrar hasta 500 bicicletas en los parqueaderos de las universidades.

³⁴ Facebook (2012). Javeriana en bici puj. <https://www.facebook.com/javerianaenbici.puj?fref=ts>
Consultado en Septiembre de 2013.

Bogotá primero aprendió a caminar... después a montar en bicicleta

¿Cómo se convirtió la bicicleta en un medio de transporte para los bogotanos? Esa fue la primera pregunta que me hice después de haberme transportado en algunas ocasiones a la universidad en bicicleta. En la investigación que hice para mi proyecto de grado de la universidad me encontré con un documento del urbanista Carlos Felipe Pardo, quien ha trabajado como coordinador de proyectos internacionales de movilidad sostenible, en el que explica cómo se desarrolló la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. El documento *"Bogotá's non-motorised transport policy 1998-2012: the challenge of being an example"*³⁵ cuenta como se da este fenómeno de la bicicleta en la ciudad, con el proyecto de construcción de ciclorrutas.

Para poder empezar a hablar de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá hay que empezar a hablar sobre el peatón y analizar su comportamiento en los años 90. Hasta esta década el peatón era un actor de la movilidad despreciado en la ciudad. El protagonista de la movilidad en la ciudad siempre habían sido los carros, las calles de la ciudad estaban diseñadas con la mayor cantidad de carriles para autos con el objetivo de que hubiera mayor flujo vehicular por la ciudad. Los conductores de los carros, afanados por llegar a sus destinos, no estaban alerta de los peatones en los cruces y las zebras de la ciudad. En la ciudad no existía el pico y placa, lo que permitía que todos los ciudadanos usaran los carros en todo momento. Año tras año, el número de automóviles crecía en la ciudad lo que determinó frecuentes trancones en la ciudad.

Mientras tanto, el peatón no tenía por donde circular: los andenes por donde caminaban los ciudadanos eran angostos, en la ciudad no existían aún semáforos para peatones y la ciudad contaba con pocos puentes para cruzar las grandes avenidas de la ciudad. Los accidentes eran frecuentes cuando los ciudadanos corrían por las calles esquivando carros, en vez de hacer el esfuerzo de caminar más para llegar a un puente o a un semáforo para cruzar.

A mediados de la década de los 90 llegó a la alcaldía de Bogotá Antanas Mockus, quien desarrollo una estrategia de pedagogía y cultura ciudadana para buscar solucionar

³⁵ Pardo, C. (2013). *Bogotá's non-motorised transport policy 1998-2012: the challenge of being an example*. http://www.eltis.org/docs/tools/Pardo_Bogot_s_non-motorised_transport_policy_f49_64.pdf Consultado en Septiembre de 2013

problemas que presentaban los servicios públicos y la convivencia ciudadana. Cuando yo era niño recuerdo que una de sus propuestas fue el ahorro voluntario de agua debido a las bajas reservas de agua potable que tenía la ciudad. Esto consistía en orinar dos o tres veces en el mismo inodoro antes de jalar la perilla y bañarse en menos tiempo con el objetivo de ahorrar agua.

Dentro de su campaña pedagógica para mejorar la convivencia y la seguridad ciudadana, se encontraba la seguridad vial. Recuerdo estar un día en el asiento de atrás del carro y ver tras la ventana a un personaje disfrazado de zebra diciéndoles a los peatones por donde debían realizar el cruce y agradeciéndoles a los conductores su amabilidad para que los peatones cruzaran sin correr peligro de ser atropellados. Estas campañas se hicieron famosas en la ciudad y hoy los bogotanos lo recordamos con nostalgia. En otras oportunidades también había personas disfrazadas de mimos interactuando en los cruces con los peatones para indicarles que debían cruzar por las zebras.

Esta estrategia pedagógica ayudó a que los ciudadanos tomaran conciencia sobre la importancia de realizar los cruces por la calle para salvaguardar su integridad y para tener una mejor convivencia con los conductores de los carros. También ayudó para que los conductores tuvieran presente que por las zebras estarían cruzando los peatones de la ciudad y ellos tendrían que darle el paso primero a los transeúntes.

Algunos años más adelante, en 1998, llegó a la alcaldía de Bogotá Enrique Peñalosa y trajo consigo una revolución de políticas públicas y reformas al espacio público que puso como actor protagonista de la ciudad al peatón y a los medios de transporte no motorizados. Su gestión propuso a la bicicleta como un medio de transporte alternativo para los ciudadanos.

“Peñalosa tenía principios muy claros de lo que quería hacer con la ciudad: quería mayor equidad. Su determinación fue redistribuir el espacio público entre los actores de la movilidad. Ya no reinarían los carros en la ciudad, la prioridad la tendría la construcción de andenes y parques en el espacio público antes de que se construyeran nuevas obras para los carros. Además, el espacio que había sido tradicionalmente parqueadero gratuito de los carros se convertiría en espacio para el tránsito de peatones.” Comenta Pardo en su artículo³⁶.

³⁶ Ibid., p. 56

La iniciativa de Peñalosa generó polémica en la ciudad. Los comerciantes que se vieron afectados por las obras frente a sus almacenes, mostraron su descontento ante el Alcalde, los conductores que vivían dando vueltas por Bogotá en sus carros, también se manifestaron contra el alcalde, y los ciudadanos que vivieron todas las obras de peatonalización echaron furias contra el mandatario, fueron pocos los sectores que respaldaron su iniciativa.

Peñalosa buscó con estas medidas entregarle el peatón el protagonismo de la ciudad. Para reducir el descontento de la ciudad, realizó dos acciones fundamentales. En primer lugar creó el sistema masivo de transporte público TransMilenio. Con este nuevo sistema los ciudadanos se motivarían a utilizar el transporte público de la ciudad para ir hasta sus lugares de estudio y trabajo.

Por otro lado, el Alcalde tenía un nuevo proyecto de movilidad para la ciudad: el plan maestro de bicicletas. Para lanzar este proyecto contrató en el IDU (Instituto de Desarrollo Urbano) a ocho urbanistas expertos en movilidad para construir una red de caminos exclusivos para bicicletas que atravesaran toda la ciudad al que denominó: "Ciclorrutas".

Según cuenta el artículo de Pardo, Peñalosa era conocido en el IDU porque iba frecuentemente a reunirse con su grupo de expertos para hacer un seguimiento al desarrollo de este novedoso plan de movilidad de la ciudad. Este equipo de expertos estaba encargado de realizar todo el diseño de las "ciclorrutas", de implementar el proyecto en la ciudad y de crear políticas públicas para la seguridad vial de los ciclistas.

Durante los periodos de Peñalosa y Mockus se construyeron 344 kilómetros de ciclorruta en la ciudad. Según un estudio de la JICA (Agencia de Cooperación Internacional de Japón) Bogotá pasó de tener 0.5% de población que se transportaba en bicicleta en el año 95 a un 2.2% de población en el año 2002. En el 2009, según cifras del estudio "Movilidad en bicicleta" el 3% de la población utiliza el caballito de acero para transportarse a sus lugares de trabajo en la ciudad.

Enrique Peñalosa también creó el día sin carro. Esta jornada buscó generar consciencia sobre los efectos de la polución en la ciudad. Según cifras de las secretarías de movilidad y de ambiente en este día dejan de circular 1'590.000 carros particulares y se reduce en la ciudad 15.935 toneladas de dióxido de carbono CO₂. En este día los alcaldes de la ciudad han trabajado también para estimular el uso de la bicicleta en los bogotanos como un medio de transporte. 107 kilómetros de ciclovías son habilitados para que los ciudadanos

utilicen la bicicleta además de los 376km de ciclorruta que tiene la ciudad. En esta jornada los bogotanos practican el uso de otros medios de transporte diferentes al carro para trasladarse a sus lugares de trabajo. Desde el año 2000 este día se practica con éxito en la ciudad.

La alcaldía de Enrique Peñalosa fue una revolución del peatón, el espacio público, el transporte público y el transporte no motorizado en Bogotá, su gestión le brindó a los capitalinos nuevas alternativas de transporte. Según el artículo de Pardo, El Alcalde Antanas Mockus, por su parte, fortaleció la promoción y las políticas públicas de estos medios alternativos de transporte y con sus campañas pedagógicas nos entregó mayor tolerancia y convivencia en la ciudad. Algo que esta nueva generación de jóvenes extraña.

Desde este punto Bogotá comenzó a ver a la bicicleta como una buena opción para transportarse en la ciudad. Hoy ya existe una comunidad de ciclistas que incentiva el uso de la bicicleta y cada vez son más bogotanos los que se animan a utilizar este medio de transporte, pese a todas las dificultades que tienen que enfrentar los bogotanos para transportarse en bicicleta por la ciudad.

En la época de las alcaldías de Enrique Peñalosa y Antanas Mockus a los bogotanos nos tocó cambiar el chip de la movilidad en Bogotá. Recuerdo a mi papá quejarse todas las noches durante las noticias de las 7:00 de la noche, cuando se emitían noticias sobre las obras de los andenes de la ciudad para peatones y ciclistas: *“¡ese alcalde nos tiene jodidos a todos! ¿Dónde vamos a parquear los carros? ¡Los trancones de la ciudad van a ser peores de lo que están, pobres comerciantes, ya nadie les va a llegar a los almacenes, este alcalde quiere que todos caminemos y los que llevamos mercancía en carro que!”* Claro, a mi papa no le cabía en la cabeza que hubiera menos espacio para los carros en la ciudad. Con la crítica de los ciudadanos el alcalde siguió con su proyecto y hoy los peatones gozan de espacios para caminar en la ciudad y los ciclistas de una red de 376 kilómetros de ciclorrutas.

Bogotá no tiene mar, pero tiene ciclovía.

Durante mi investigación sobre la bicicleta como medio de transporte en Bogotá recordé lo importante que fue la bici para mí, cuando era niño, la ciclovía. Cuando aprendí a montar en bicicleta lo primero que hice fue ir a la ciclovía de los domingos con mi familia. Cientos de familias bogotanas lo hacen. Los niños salen acompañados de sus padres con todo el kit para aprender a montar en bicicleta. Casco, cara perfectamente embadurnada de bloqueador, coderas, camiseta con logo estampado de un deportista, pantaloneta, rodilleras, medias blancas y tenis. Todo listo. El papá le quita las rueditas de equilibrio a la bici del niño, se para atrás de él y le dice: *“listo mijo, voy a empujarte y cuando te suelte pedalea muy fuerte hacia adelante y mantén el control sobre el manubrio”*. El padre arranca a correr detrás de su hijo, el hijo pedalea, finalmente lo suelta, el niño pedalea más fuerte, alcanza a tomar velocidad y ¿quién lo frena? El niño intenta frenar y cuando menos se da cuenta ¡taz! pierde el equilibrio y cae al piso. Una lagrima, de pronto un moradito, si, a todos los que estamos leyendo esto nos ha pasado, papá y mamá nos dan una cremita cualquiera y vuelva e intente.

Así pasaron varios domingos de mi infancia entre las calles de la ciclovía y los parques que la rodeaban. Así aprendimos a montar en bicicleta y desde pequeños conocimos a nuestra ciudad en dos ruedas. Cuando tuve este recuerdo, entendí que en este espacio la bicicleta no aparecía como un medio de transporte sino como un elemento de recreación para los capitalinos.

Seguramente al hablar de ciclovía todos los bogotanos recordamos nuestra infancia y nos trasladamos a los domingos soleados en que salíamos en familia y con amigos por las calles de la ciudad. Es más, recordamos aquel Jingle de la radio que decía: “Bogotá no tiene mar, pero tiene ciclovía”.

Decidí investigar sobre el tema para incluir esta actividad dentro de mi proyecto de grado y lo primero que encontré en el portal youtube fue un capítulo del programa *“Cultura Capital”* de *Canal Capital*³⁷ en el que entrevistan a Jaime Ortiz, un arquitecto que en 1974

³⁷ Canal Capital (2011). *Cultura Capital*. http://www.youtube.com/watch?v=CjZLYjROU_A
Consultado en Septiembre de 2013.

organizó el primer ciclopaseo de la ciudad junto a otros estudiantes de la época y protagonizaron en la ciudad el “mitin” de la bicicleta o como lo llama él “la manifestación del pedal”, en este programa cuenta la historia de los inicios de la ciclovía.

A mediados de los años setenta un grupo de arquitectos bogotanos aficionados a la bicicleta, tuvieron la idea de realizar la “manifestación del pedal”, una invasión ciclística a las calles de Bogotá, apoyada por las autoridades, para realizar el primer ciclopaseo en bicicleta por las calles de la ciudad. El objetivo de este evento era buscar un espacio en la ciudad donde la bicicleta pudiera ser protagonista como factor incluyente de la sociedad en un espacio cultural de recreación y deporte.

Con permiso de las autoridades Distritales, este grupo de aficionados a la bicicleta convocó el 15 de Diciembre de 1974 a 6000 ciclistas que se encontraron en la Calle 72 con carrera séptima, para hacer un recorrido hasta la Avenida Jiménez en bicicleta. El proyecto piloto resultó un éxito, el alcalde de Bogotá de la época, Luis Prieto Ocampo, vio esta propuesta de recreación con buenos ojos y el 20 de Junio de 1976 se inauguró por primera vez en la ciudad lo que hoy conocemos como ciclovía.



Primera Ciclovía. Alcalde de la época Luis Prieto Ocampo de blazer blanco y pantalón negro con los estudiantes. Fuente: Diario El Espectador³⁸.

Este espacio, cumple en la actualidad más de 35 años de funcionamiento en una ciudad que ha encontrado un espacio cultural donde la gente se ha apropiado de su ciudad: bogotanos de todos los estratos socioeconómicos se encuentran cada ocho días en la ciclovía para realizar deporte y disfrutar de diferentes eventos culturales. De la ciclovía

³⁸ El espectador (2010). La Ciclovía cumple 35 años. <http://www.elespectador.com/articulo-213709-ciclovía-cumple-35-años?q=articulo-213709-ciclovía-cumple-35-años> Consultado en Septiembre de 2013.

nacen en los años noventa espacios como Jazz y Cine al parque, además de aeróbicos y cuenteros que se ven en los diferentes parques de la ciudad. Este espacio, beneficia a alrededor de un millón de bogotanos cada fin de semana que recorren los 120 kilómetros que el distrito proporciona para esta actividad de integración ciudadana, inmortalizada ya, como parte fundamental de la vida y la cultura de los bogotanos.



Ciclovía Calle 26 Fuente: Archivo El Espectador³⁹

¿Cómo se fue desarrollando la ciclovía en Bogotá después de tantos años de funcionamiento? Según cuenta la historia de la ciclovía publicada en el portal de internet *“inbogota”*⁴⁰, la actividad pasó los trámites legales con los decretos 566 y 567 de 1976 que avalaban el uso de vías exclusivas para ciclistas y peatones los días domingos y festivos en la ciudad de Bogotá. Sin embargo, después de su inauguración, la iniciativa no prosperó debido a la falta de control de las autoridades de tránsito. Los bogotanos tuvieron que esperar seis años más para su implementación definitiva.

Por estos años, los promotores de la bicicleta en la ciudad comenzaron a organizar eventos de ciclopaseos en la ciudad para mantener viva una actividad recreativa para los ciudadanos, esta iniciativa se fue desarrollando en diferentes puntos de la ciudad y en cada oportunidad el evento contaba con mayor asistencia de ciudadanos. Según cuenta este portal, El Padre Efraín Rozo, ciclista y promotor de la bicicleta en Bogotá, con su fundación pro- recreación se alió con Confenalco para organizar caravanas ciclísticas que salían desde Bogotá hasta el municipio de La Caro. El evento llegó a contar con 5000 asistentes en una época.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Inbogota (2013). Historia de la CicloVía y RecreoVía
<http://www.inbogota.com/transporte/ciclovía/historia.htm> Consultado en Septiembre de 2013.

Durante los años 80 la administración distrital volvió a retomar la ciclovia en los horarios de 7:00 de la mañana a 1:00 de la tarde por diferentes circuitos que se habilitaron en la ciudad. Finalizando la Alcaldía de Augusto Ramírez Ocampo, la ciclovia contaba con 54 kilómetros de recorrido bajo el lema *“Ciclovías - Bogotá para el ciudadano”*. Además en esta década Coldeportes institucionalizó el día nacional de la bicicleta bajo el decreto No. 0634 del cual se organizaron varios ciclopaseos por la ciudad encabezados por los escarabajos colombianos: Lucho Herrera, Fabio Parra, Condorito Corredor, Palacio Bohórquez y el Equipo Café de Colombia rodaron con los ciudadanos por las principales calles de la capital.

La ciclovia se caracterizó durante sus primeros 20 años por ser una actividad inestable debido a que su proyección estaba encargada por la administración de turno. El artículo sexto del decreto 566 de 1976 así lo sostiene *“La aprobación de Ciclovías para Bogotá D.E. permanente y transitoria será determinada por el Alcalde Mayor, previo concepto favorable del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y su implementación y administración corresponderá al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte”⁴¹*. A finales de la década de los 80 y hasta mediados de los 90 la ciclovia se redujo a 24 kilómetros, fue desvalorizada por los alcaldes y trasladada a vías secundarias de la ciudad.

Durante el periodo de administraciones de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa la ciclovia recobró vida. Se hicieron estudios, se organizó un nuevo plan de implementación donde la actividad tuviera protagonismo por las principales vías y parques de la ciudad, y se desarrolló una estrategia de promoción con actividades recreativas como: aeróbicos, cuenteros y festivales de música, entre otros. Para su organización se unieron el I.D.R.D. (Instituto De Recreación y Deporte), la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaria de tránsito, Secretaría de Educación y auxiliares bachilleres que trabajaron en equipo para que la actividad fuera un espacio conglomerado de capitalinos que aprovecharan su ciudad.

A partir de entonces, se comenzó a escuchar en la radio el famoso Jingle: *“Bogotá no tiene mar, pero tiene ciclovia...”* los capitalinos comenzaron a participar masivamente en esta jornada recreativa y la ciclovia paso de tener 24 a 120 kilómetros con casi 1´000.000 de personas beneficiadas. Miles de niños aprendieron a montar en bicicleta, como me

⁴¹ Ibid.

paso a mí, en este espacio recreativo, que se inmortalizó como una actividad fundamental en la vida de todos los ciudadanos.

La vida de un bogotano es un pedaleo constante. Cuando pequeños utilizamos la ciclovía para aprender a montar en nuestra bicicleta, para compartir un paseo familiar, para hacer deporte, para divertirnos. Las ciclorrutas aparecen como una alternativa para despinchar a Bogotá de sus trancones y su aturdimiento. Las caravanas ciclísticas son las piernas de los ciudadanos que buscan construir una nueva imagen de ciudad, una nueva ruta que va a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. Utilizar la bici para transportarse en la ciudad es una buena decisión para trabajar por Bogotá, para defender y aportar algo a nuestra ciudad, para quererla y sentirla propia. Yo ya lo hice... Y usted que... ¿Se une a este intento de revolución? ¿Se anima?

Conclusiones:

- La bicicleta ha sido un elemento fundamental que los bogotanos han utilizado históricamente para diferentes propósitos: trabajo, transporte, industria, recreación y deporte.
- La industria de la bicicleta ha sido por generaciones una oportunidad de negocio para los capitalinos que mantienen en funcionamiento sus fábricas y almacenes a través del tiempo.
- La fiebre del ciclismo despierta el fervor de los bogotanos por la bicicleta, pero esta situación incrementa la tasa de accidentalidad para la ciudad.
- La bicicleta ha sido protagonista, testigo y antagonista de diferentes periodos de la historia de Bogotá.
- La bicicleta se ha convertido en un elemento cultural y de integración social que genera una nueva identidad de Bogotá. Los bogotanos interactúan y se apropian de la ciudad a bordo de sus bicicletas.
- La bicicleta y la ciudadanía cohesionan en colectivos de bicicleta, que se alimentan en las redes sociales, para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad y mostrarse como una alternativa de transporte, ante el caos de movilidad de Bogotá.
- En los últimos veinte años la bicicleta se politizó y esto generó que algunas administraciones trabajaran por la bicicleta y que otras la dejaran olvidada.

Bibliografía:

- Rodríguez, D. (2012). James Moore, el primer campeón de la historia. <http://www.vavel.com/es/ciclismo/200127-james-moore-el-primer-campeon-de-la-historia.html?mode=newspaper.tpl&iframe=true&width=100%&height=100%>. Consultado en Julio de 2013.
- Revista Credencial Historia. (2005). *Escarabajos en dos ruedas*. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero2005/escarabajos.htm> Consultado en Agosto de 2013.
- Cámara de Comercio de Bogotá, (2009). *Movilidad en Bicicleta en Bogotá*. http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf Consultado en Septiembre de 2013.
- Navarro, R. (1985). *Alternativas de transporte en américa latina. La bicicleta y los triciclos*. Bogotá: St Gallen.
- Pardo, C. (2003). *"Hitos en la historia de la bicicleta en Bogotá"*. Fundación Despacio. En prensa (sin publicar). Bogotá D.C.
- Leopoldo, R. (2005). Bogotá movilidad y vida urbana. http://www.bdigital.unal.edu.co/1638/1/Tesis_Leo.pdf Consultado en Agosto de 2013
- García Márquez, G. (2012). "La fiebre del ciclismo" en Bogota. *Diario El Espectador*. pp. 18
- García Márquez, G. (2012). *"La fiebre del ciclismo" en Bogotá*. Diario El Espectador. <http://www.elespectador.com/noticias/cultura/gente/articulo-383542-fiebre-del-ciclismo-bogota> Consultado en Agosto de 2013.
- The History Channel (2002). *Historia de la bicicleta*. <http://www.youtube.com/watch?v=kNRTsqAEMIM> Consultado Julio 2013.
- Historia con minúsculas (2012). *La Draisiana y el Velocípedo*. <http://historiaconminusculas.blogspot.com/2012/12/la-draisiana-y-el-velocipedo.html> Consultado Julio 2013.

- W Radio (2013). *El primer carro que hubo en Colombia rodó en Medellín, la ciudad más innovadora del mundo.* <http://www.wradio.com.co/noticias/sociedad/el-primer-carro-que-hubo-en-colombia-rodo-en-medellin-la-ciudad-mas-innovadora-del-mundo/20130103/nota/1851391.aspx> Consultado Julio 2013.
- Biografías y vidas(2013). *Henry Ford.* http://www.biografiasyvidas.com/biografia/f/ford_henry.htm Consultado en Agosto de 2013.
- Elespectador.com (2013). Un monstruo a gasolina. <http://www.elespectador.com/vivir/autos/un-monstruo-gasolina-articulo-429405> Consultado en Agosto de 2013.
- Eltiempo.com (2013). Historias de mensajeros en bicicletas. http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12822368.html Consultado Agosto 2013.
- Morrison, A. (2007). *Los tranvías de Bogotá Colombia.* <http://www.tramz.com/co/bg/t/ts.html> Consultado Agosto 2013.
- Colombia Aprende (2013). 9 de Abril: El Bogotazo. <http://www.colombiaaprende.edu.co/html/home/1592/article-122701.html> Consultado Agosto 2013.
- NL Cycling (2008). *Como consiguió Holanda sus carriles bici.* <http://www.youtube.com/watch?v=UrECQ6UF1g> Consultado Agosto 2013.
- Wikimedia (2013). Jules Cheret. http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cheret_MoulinRouge_ParisCancan.jpg Consultado Julio de 2013.
- Cycles Gladiator (2013). Página principal. <http://www.cyclesgladiator.com/> Consultado en Julio de 2013.
- Vintage Wall Posters (2013). *Cycles Sirius.* http://vintagewallartposters.com/store/prod_info_1.php?cat=1&cpi=206 Consultado en Julio de 2013

- Lahistoriadelapublicidad.com (2007). Jules Chéret. <http://www.lahistoriadelapublicidad.com/protagonista-317/jules-cheret> Consultado en Julio de 2013
- artespaña.com (2013). Obra y biografía de Henri de Toulouse-Lautrec. <http://www.artespana.com/henridetoulouselautrec.htm> Consultado en Julio de 2013.
- Zambrano Pantoja, F. (2012). *Historia de Bogotá Tomo III*. Bogotá: Villegas Editores.
- Petro, Gustavo, (2011). *Plan de Gobierno*. Consultado en Abril 7, 2012. <http://gustavopetro.com/index.php/plan-de-gobierno>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, (2012). *Plan de desarrollo económico y social y de obras públicas para Bogotá Distrito Capital 2012 - 2016 BOGOTA HUMANA*. Consultado en Mayo 20, 2012. <http://www.bogotahumana.gov.co/images/PDF/plandedesarrollo20122016.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá, (2009). *Movilidad en Bicicleta en Bogotá*. Consultado en Mayo 25, 2012. http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf
- Bici mapa Bogotá, (2011). *BiciMapaBogotá*. Consultado en Mayo 25, 2012. <http://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&t=h&vpsrc=6&oe=UTF8&msa=0&msid=200699317897566488862.0004ab0c8a1706fbc4b77>
- Firmas Online, (2012). *Implementar una política de movilidad en bicicleta en Bogotá*. Consultado en Marzo 27, 2012. <http://www.firmasonline.com/peticion/implementar-una-politica-de-movilidad-en-bicicleta-en-bogota/867>
- Vergara, A (2007). CICLOPASEOS DE LOS MIERCOLES. <https://www.facebook.com/groups/5085433513/> Consultado en Septiembre de 2013.
- Gaona, J (2009). *Mejor en bici*. Consultado en Febrero de 2012. <http://www.facebook.com/#!/mejoren bici.bog?sk=info>

- Prado, J (2011). *A los andes en bici*. Consultado en Marzo de 2012.
<http://www.facebook.com/#!/BiciAndes?sk=info>
- Facebook (2009). Bicicletas Robadas bogota.
<https://www.facebook.com/groups/BicicletasRobadasBogota/> Consultado en Septiembre de 2013.
- Facebook (2012). Javeriana en bici puj.
<https://www.facebook.com/javerianaenbici.puj?fref=ts> Consultado en Septiembre de 2013.
- Cámara de Comercio de Bogotá, (2010). *Manual de políticas amables con la bicicleta*. Consultado Abril 18, 2012.
http://www.ccb.org.co/documentos/6864_manual_bicicletas_p1.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá, (2012). *Plan Maestro de movilidad*. Consultado en Marzo 20, 2012. <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=170>
- Canal Capital (2011). *Cultura Capital*. Consultado en Noviembre 8, 2012.
http://www.youtube.com/watch?v=CjZLYjROU_A
- Ciclismo Colombiano. (2007).
http://ciclismo.al-dia.info/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=29 Consultado Agosto de 2013.
- Inbogota. (2006) *Historia de la Ciclovía y Recreovía*.
<http://www.inbogota.com/transporte/ciclovía/historia.htm> Consultado en Septiembre 2013.
- Pardo, C. (2013). *Bogotá's non-motorised transport policy 1998-2012: the challenge of being an example*.
http://www.eltis.org/docs/tools/Pardo_Bogot_s_non-motorised_transport_policy_f49_64.pdf Consultado en Octubre de 2013.
- El Espectador (2010). La ciclovía cumple 35 años. Consultado Junio 2013.
<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-213709-ciclovía-cumple-35-anos>

- Publicaciones Semana (2013). Las 13 cifras del día sin carro. Consultado Septiembre de 2013. <http://www.semana.com/nacion/articulo/las-13-cifras-del-dia-carro/332205-3>
- [Trabajando.com Colombia Consultorias S.A.S. \(2013\) *53% de los colombianos gasta entre 45 minutos y 1 hora para ir a su trabajo.*](http://www.trabajando.com.co/contenido/noticia/9320/53-de-los-colombianos-gasta-entre-45-minutos-y-1-hora-para-ir-a-su-trabajo.html) Consultado en Septiembre de 2013.
- Steer Davies Gleave (2012). En Bogotá y sus alrededores prefieren moverse a pie. http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12249981.html Consultado en Septiembre de 2013.
- Noticias Uno (2013). Denuncian falta de ejecución en nuevas ciclorutas de Bogotá. <http://noticiasunolaredindependiente.com/2013/03/28/noticias/denuncian-falta-de-ejecucion-en-nuevas-ciclorutas-en-bogota/> Consultado en Septiembre de 2013.
- DANE (2013). Crece el robo de bicicletas en Bogotá. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13036465> Consultado en Septiembre de 2013.
- El espectador (2012). *“La Fiebre del ciclismo” en Bogotá.* <http://www.elespectador.com/noticias/cultura/gente/articulo-383542-fiebre-del-ciclismo-bogota> Consultado en Septiembre de 2013.
- Inbogota (2013). Historia de la CicloVía y RecreoVía <http://www.inbogota.com/transporte/ciclovia/historia.htm> Consultado en Septiembre de 2013.
- Tono, D. (2012). De las redes a las ciclorrutas. *Directo Bogotá*, Edición 37, pp. 59 - 61.