



Dos décadas del auge de los 'caballitos de acero'

En Bogotá, la ciclovía sembró la semilla del uso permanente de la bicicleta.

En barco y en trayectos que duraban meses llegaron desde Europa las primeras bicicletas al país, en los años 30. Eran pesadas, de marcos en acero, con accesorios como lámparas de gas, parrilla, espejos y que podían pesar entre 15 y 20 kilos.

“Tenemos evidencia de bicicletas inglesas de marca Hércules que llegaron a familias de niveles socioeconómicos altos en Cundinamarca, Antioquia y Valle. En los años 40 y 50 comenzaron a llegar de Brasil y la India”, señaló Fabián Rojas, fundador del colectivo Las Clásicas del Zipa.

En esos años las bicicletas eran costosas y solo se utilizaban en familias adineradas; era común ver, por ejemplo, a hombres bien vestidos que llevaban a sus esposas en la parrilla ubicada en la parte trasera.

Ya en los 60, las familias de nivel alto abandonan las bicicletas y comienzan a adquirir vehículos. En ese entonces, llegan al país 'caballitos de acero' más económicos de Estados Unidos y se instala en Colombia la marca Monark, con fábrica en Cali.

Además de medio de transporte, la bici comenzó a utilizarse como herramienta de trabajo. En las veredas los campesinos movilizaban las cosechas y las cantinas de leche, y en las ciudades, los mensajeros, los carteros, la Policía y los bomberos utilizaron estos vehículos.

En los años 70 y 80, con el rápido crecimiento de las ciudades, especialmente Bogotá, poco a poco las calles se fueron congestionando por los carros y la bicicleta iba un poco rezagada.

“La bicicleta era vista como el medio de transporte de los pobres y en cierta forma al ciclista se lo veía como un ciudadano de segunda categoría”, señala Andrés Felipe Vergara, fundador del Ciclopaseo de los miércoles.

La fiebre por los 'caballitos de acero' como uso recreativo volvió a tomar impulso hace 43 años, en 1974, cuando en Bogotá se implementó la primera ciclovía dominical, con 24 kilómetros de extensión. Salieron a recórrerla cinco mil bogotanos. Ahora, esta ciclovía tiene 116 kilómetros y la utilizan un millón y medio de personas.

De esta manera, la ciclovía sembró la semilla del uso permanente de la bici, que 20 años después, en los 90, dio paso al surgimiento de las ciclorrutas en varias ciudades.



Sala de Prensa

“Terminando la administración de (Antanas) Mockus y comenzando la de (Enrique) Peñalosa se hacen las primeras ciclorrutas permanentes y empieza a crecer esa infraestructura”, asegura Darío Hidalgo, director de la Práctica de Transporte del Instituto de Recursos Mundiales.

Ese crecimiento de la infraestructura tomó impulso desde el 2002 además en Medellín y Cali.

Hoy por hoy, según el Ministerio de Transporte, Bogotá cuenta con 480 kilómetros de ciclorrutas, donde se realizan 650.000 viajes diarios; Medellín tiene 48 kilómetros y Cali, 45.

Laura Bahamón contratista del Ministerio de Transporte del grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible, asegura que “hay personas que empiezan a tener más de una bicicleta: plegable para trayectos largos, grandes para trayectos cortos y la bicicleta de montaña”.

A nivel nacional, cifras del Departamento Nacional de Planeación del 2015 muestran que el 8 por ciento de los colombianos utilizan la bicicleta como medio de transporte, es decir, más de tres millones de personas. “Uno ve que las ciudades de la Costa norte, a pesar del calor, el uso de la bicicleta es entre el 4 y el 5 por ciento”, dice Hidalgo.

En Sincelejo, aunque cuenta con un kilómetro de ciclorruta, la restricción a las motos en el centro de la ciudad estimula el uso de la bicicleta, porque las personas se sienten seguras al no encontrar este tipo de vehículos.

Sin embargo, en Valledupar, con 3,1 kilómetros de ciclorrutas, observadores del Ministerio aseguran que el uso de la bici disminuyó del 17 al 9 por ciento, al ser reemplazada por las motos. Villavicencio, por su parte, cuenta con 23,8 kilómetros de espacio para la bici, con 43.000 viajes diarios. Actualmente, se construyen 4,5 Kilómetros.

Pero también es de destacar a municipios como Chía, Cundinamarca, con 15 kilómetros de estas vías por donde se movilizan 10.000 personas al día y con conexión con Cajicá, y Leticia, Amazonas, con 22 kilómetros de ciclorruta –en la vía Tarapacá– que conecta con el Sena, centros educativos y zonas de vivienda.