

**ANÁLISIS DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA
FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA
BICICLETA EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ**

DANIEL ALEJANDRO RUEDA JIMÉNEZ

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**FACULTAD DE MAESTRÍA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
MAESTRÍA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

BOGOTÁ 2024

**ANÁLISIS DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA
FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA
BICICLETA EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ**

DANIEL ALEJANDRO RUEDA JIMÉNEZ

DIRECTOR

CESAR ALEJANDRO RAMÍREZ CHAPARRO

**REQUISITO QUE SE CUMPLE CON EL TRABAJO DENTRO
DEL PROGRAMA EN CURSO**

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**FACULTAD DE MAESTRÍA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
MAESTRÍA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

BOGOTÁ 2024

NOTA DE ACEPTACIÓN

RESUMEN

La evaluación de los procesos de construcción de las políticas que dirigen a los ciudadanos es una gran responsabilidad de la sociedad y de la academia. Si bien, la Constitución Política de Colombia le confiere a la sociedad la capacidad de intervenir en tales directrices, es innegable que existe de parte de la sociedad, principalmente de las organizaciones sociales, una insatisfacción general respecto a las decisiones que se toman desde el gobierno al considerarlas discriminatorias, inequitativas y poco eficientes. El objetivo de este trabajo es proponer una evaluación del uso de las herramientas de participación popular en la construcción del actual proceso de implementación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá. Por medio de una investigación descriptiva que cuenta con el uso de varios instrumentos de recolección de información que incluyen entrevistas a representantes de organizaciones sociales conformadas en torno al uso de la bicicleta. Estos instrumentos nos permiten evidenciar un general desinterés y desconfianza de parte de las organizaciones en los procesos participativos para la creación de esta Política Pública.

Palabras clave: Política Pública, bicicleta, participación ciudadana, Organizaciones civiles

ABSTRACT

It is the responsibility of society and academia to evaluate the processes of construction of policies that guide citizens. The Political Constitution of Colombia offers the capacity to the starting society to intervene in such guidelines. Despite this, there is apparently a general dissatisfaction with the decisions made by the government, describing them as discriminatory, inequitable and inefficient. In the current and initial implementation process of the Public Bicycle Policy in Bogotá, it is necessary to evaluate the use of popular participation tools in its construction. Therefore, through a descriptive investigation with the use of various information gathering instruments, those who blame an interview with representatives of social organizations formed around the use of the bicycle, noting a general lack of interest and generation on the part of these groups in stories participatory processes.

Keywords: Public Policy, bicycle, citizen participation, civil organizations

Tabla de Contenido

0. INTRODUCCIÓN.....	7
1. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA BICICLETA EN LA POLÍTICA PÚBLICA BOGOTANA	11
1.1. Antecedentes históricos	11
1.2. La Política Pública de la Bicicleta 2021-2039	22
1.2.1. Esbozo de los objetivos de la Política Pública de la Bicicleta.....	22
1.2.2. Factores estratégicos de la participación ciudadana:	23
1.3. Herramientas conceptuales para el análisis de la PPBB 2021-2039	24
1.4. Instrumento de análisis de la política pública	28
1.4.1. ¿Cómo se identificaron actores para la PPBB?	30
2. DESARROLLO Y PUNTOS CRÍTICOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039	34
2.1. Reconocimiento de los grupos sociales participantes en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá:	34
2.2. Caracterización de las herramientas y escenarios de participación ciudadana que se ofrecieron a los colectivos sociales en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2037 en Bogotá.....	39
2.3. Caracterización de las organizaciones sociales:	44
3. ESTADO DE LA PARTICIPACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021 - 2039	49
4. CONCLUSIONES.....	62
5. REFERENCIAS	65
ANEXO	71

0. INTRODUCCIÓN

Desde la segunda mitad del siglo XX Bogotá D.C. ha tenido un largo proceso de densificación en el que las vías han sufrido una rápida saturación de automotores que, paradójicamente, al mismo tiempo han sido impulsores fundamentales del desarrollo de la ciudad. Esta tendencia de densificación también ha afectado varios aspectos fundamentales de la calidad de vida de los bogotanos como la calidad del aire, la limitación del espacio urbano, la accesibilidad, la equidad en el transporte, las muertes por accidentalidad, las emisiones de gases de efecto invernadero y la salud pública, entre otros. Por ello, desde las últimas dos décadas se ha masificado el uso de medios de transporte alternativos como lo son los distintos tipos de vehículos eléctricos o de tracción humana, siendo entre estos últimos el más destacado la bicicleta, que desde su invención en el siglo XVIII ha sido una de las opciones más viables para transportarse a bajo costo y con relativa facilidad.

En relación con esta tendencia, los gobiernos alrededor del mundo han impulsado el uso de la bicicleta a través de la construcción de infraestructura y la producción de diferentes directrices para su fomento. En el caso de Bogotá, se han hecho algunos avances importantes puesto que en la actualidad se posee una infraestructura de más de 600 kilómetros de ciclorrutas permanentes, lo que ha posicionado a la ciudad como la segunda ciudad de Latinoamérica en esta materia. Asimismo, constantemente el gobierno local lleva a cabo jornadas de mantenimiento de la ciclo-infraestructura. Siguiendo esta misma directriz, el pasado mes de enero de 2023 Bogotá se convirtió en la primera ciudad del país en poner en marcha un Sistema amplio de bicicletas compartidas con flota diferencial en el que se lleva registrado 95 viajes de más de 24 mil usuarios.

Pese a estos avances, la masificación de la bicicleta ha generado también varias situaciones perjudiciales para sus usuarios en cuanto a la seguridad vial, los robos, el deterioro de la malla vial, la falta de la cultura ciclista, el acceso limitado a bicicletas públicas, entre otros (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021). Esta situación ha puesto de presente la necesidad de que la comunidad y los interesados en la movilidad a través de la bicicleta, esto incluye por supuesto a los diferentes colectivos conformados en torno a la bicicleta, intercedan y participen en el diseño de las directrices que desde el gobierno se implementan en pro de su uso, con el objetivo de que las instituciones sean eficientes en satisfacer las necesidades de la comunidad y de los interesados.

Actualmente, en Bogotá se está implementando la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039. Sus objetivos principales son: el fomento de la movilidad sostenible, el mejoramiento de la infraestructura ciclista, la integración de la bicicleta con otros medios de transporte, la promoción de la cultura ciclista, el impulso de la equidad y la inclusión, la reducción de contaminación y el mejoramiento del aire, la estimulación del turismo y la recreación, el fortalecimiento de las bicicletas públicas, entre otros.

Bajo este contexto y con el fin de entender ¿cómo han participado los colectivos más representativos en el proceso de formulación e implementación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá? se ha planteado la investigación que se presenta a continuación. Es importante anotar que este trabajo surge como una continuación de la investigación titulada Dinámicas del Fenómeno pro – bici en la ciudad de Bogotá D.C. que promueven la movilización y la participación para la incidencia en política pública (Rueda, 2019). En esta investigación se hizo un acercamiento a los diferentes colectivos conformados en torno a la bicicleta de la capital del país, consiguiendo la construcción de un marco teórico y conceptual

que permitiera realizar una lectura del fenómeno de la bicicleta en la ciudad. También se logró la caracterización de los procesos organizativos y la dinámica histórica de este fenómeno en el Distrito Capital, así como un análisis de la incidencia de estas organizaciones en la Política Pública en Bogotá D.C.

En este sentido, con base en la reinterpretación de la investigación anterior, y con el fin de analizar la efectividad de la participación de los colectivos sociales que participaron en la construcción de la política pública, este trabajo es una investigación de naturaleza descriptiva enfocada principalmente en la medición de la percepción de los colectivos conformados en torno a la bicicleta en cuanto a su participación, principalmente, en las fases de diseño y formulación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá 2021-2039 (PPBB).

Para este propósito, se buscará identificar los grupos sociales que participaron en la formulación de la PPBB, la caracterización de las herramientas y los escenarios de participación ciudadana que se ofrecieron a los colectivos sociales en la formulación de dicha Política Pública, y el análisis de la efectividad de la participación desde la percepción de los colectivos sociales conformados en torno a la bicicleta. Estos objetivos se desarrollarán temáticamente a lo largo de la investigación, así como específicamente en capítulos dedicados. Las consideraciones metodológicas se detallan en el numeral 1.3 de este documento.

Para lograr este objetivo se ejecutaron tres fases que iniciaron con una revisión bibliográfica de varios referentes de los procesos de participación ciudadana en la creación de políticas públicas, así como la conformación y naturaleza del espectro ciclista en la ciudad y los colectivos que la conforman. Luego de tal identificación, como segunda fase, se procedió a realizar un acercamiento y relacionamiento con los directivos o representantes de

estas organizaciones a quienes se les aplicó una entrevista estructurada con varias preguntas enfocadas a conocer su percepción frente al uso que efectuaron de las herramientas de participación ciudadana en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta, 2021-2039. Finalmente, se procedió a la fase final de tabulación y análisis de los datos recopilados mediante el instrumento tipo entrevista, para así lograr construir una serie de conclusiones que respondan a los objetivos de la investigación.

En este sentido, esta investigación se dividirá en tres capítulos que se enfocan en abordar temáticamente la conceptualización de la bicicleta en la política pública bogotana, la presentación y análisis tanto de los grupos sociales participantes en la política pública como la caracterización de las herramientas y escenarios de participación de dichos grupos, y el análisis comparativo de los elementos esbozados en la política pública y la investigación aplicada en lo que respecta a la participación de grupos y organizaciones sociales representativos en la fase de diseño e implementación de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 de la ciudad de Bogotá.

1. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA BICICLETA EN LA POLÍTICA PÚBLICA BOGOTANA

La Política Pública de la Bicicleta de Bogotá (PPBB) (2021-2039) conceptualiza la bicicleta como un elemento fundamental para el desarrollo urbano sostenible de la ciudad. Esta visión se basa en el reconocimiento de los múltiples beneficios que la bicicleta aporta a la ciudad, movilidad sostenible, equidad e inclusión, salud pública entre otros.

La bicicleta se conceptualiza como un elemento transformador que tiene el potencial de cambiar la dinámica de movilidad de la ciudad. La política busca posicionar la bicicleta como un medio de transporte prioritario, seguro, incluyente y sostenible, con el objetivo de construir una ciudad más verde.

1.1. Antecedentes históricos

Colombia al ser un Estado de Derecho tiene la responsabilidad de garantizar, proteger restablecer y promocionar de los derechos humanos, por lo que es su función el diseño, la implementación y la articulación de políticas públicas para la creación de las condiciones materiales para el cumplimiento de las obligaciones del Estado (Alcaldía de Bogotá, 2021).

En ese sentido, es importante tener en cuenta el desarrollo del concepto de Política Pública según algunos referentes importantes como Meny & Thoenig (1992) pues señalan que una Política Pública, en términos muy generales, es “un programa de acción gubernamental en un sector de la sociedad o en un espacio geográfico” (p. 20). Por otro lado, Vargas (1999) ha dicho que una política pública “es el conjunto de sucesivas iniciativas, y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas y que buscan la resolución de las mismas o llevarlas a niveles manejables” (p. 57).

Roth (2002), ha propuesto que una política pública

existe siempre y cuando instituciones estatales asuman total o parcialmente la tarea de alcanzar objetivos estimados como deseables o necesarios, por medio de un proceso destinado a cambiar un estado de cosas percibido como problemático [...] El análisis de las políticas públicas consiste en examinar una serie de objetivos, de medios y de acciones definidos por el Estado para transformar total o parcialmente la sociedad” (p. 27).

Sin embargo, bajo esta perspectiva y como esbozan Dobrowolsky, Findlay, Acker-Verney, Cattapan, O’Keefe, Mandrona, y Carroll (2022) pareciera que “el agente de las políticas públicas es el funcionario estatal, y el Estado es el lugar –el espacio político, en singular– donde ocurren las decisiones” (p. 86). Así pues, y bajo el mismo paradigma., Müller (2002) ha dicho que “Política Pública es un proceso de mediación social, en la medida en que el objeto de cada política pública es tomar a cargo los desajustes que pueden ocurrir entre un sector y otros, o aun, entre un sector y la sociedad global” (p. 48).

De manera que cada aporte que se haga sobre el análisis de la dinámica de la construcción de políticas públicas es como Pierre Müller, a partir de su vasta experiencia sobre el tema, asegura que tales acciones deben ser concebidas principalmente desde los intereses de la comunidad, el cual es el mejor camino para la puesta en marcha de buenas políticas que sean eficientes en búsqueda de las metas pactadas y que además ahorran dinero y recursos a los ciudadanos. De esa manera es preciso que tales procesos puedan resolver cuestionamientos como; en qué nivel se ha modificado la transformación de los modos de acción del Estado (Müller, 1998).

Luego del punto de inflexión que significó la segunda guerra mundial, los estados optaron por intervenir de manera integral en situaciones sociales tan complejas como en el caso de desempleo, la inseguridad ciudadana, la escasez de vivienda, entre otros. (Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Administraciones Públicas. Escuela,).

De manera que, las políticas públicas deben ser tomadas para realizar análisis político, tal y como fue concebida esta perspectiva en los años 50 al querer saber cómo era que el gobierno de Estados Unidos tomaba las decisiones, al cuestionarse también sobre quién es realmente quien está gobernando.

Entender las políticas públicas meramente como normas jurídicas es reducir el concepto y la realidad que intenta representar. Es decir, si bien las políticas públicas regulan mediante normas (leyes, decretos, ordenanzas, acuerdos), el hecho de que exista un documento formal titulado como política pública no quiere decir que ya exista una política pública. (Murcia & Tamayo Castro, 2016).

La Política Pública es la técnica que han usado múltiples gobiernos alrededor del mundo, como el caso del Estado español, en donde por más de un lustro a partir del despliegue en varios aspectos y dimensiones como la ontológica, fenomenológica, carismática y socio-histórica. Específicamente para el caso de la formulación de políticas en el ámbito cultural, España ha mantenido este proceso constructivo el cual ha podido resolver de manera general las necesidades de los grupos interesados.

Para una eficiente construcción de una política pública debe surtir un proceso que inicia con la identificación del problema, análisis de políticas existentes, establecimiento de objetivos, la exploración de opciones y análisis de impacto, la toma de decisiones, el diseño

de la política, para luego pasar a su implementación y finalmente la fase de evaluación y ajustes.

Es claro que la sociedad civil y organizaciones no adscritas al gobierno tienen el deber y el derecho de participar en todo el proceso de formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas, sin embargo, se consideran las fases iniciales como neurálgicas en las que se requiere aún más la participación de todos los actores que intervienen o que se vean afectados. Zhu, y Ding (2022), por ejemplo, han esbozado cómo, en “el marco de construcción social de los grupos objetivo y [en] el diseño de políticas [se] revelan por qué los beneficios y cargas de las políticas se distribuyen de manera desigual entre diversos grupos sociales” (p. 234).

La participación de la ciudadanía en la formulación de políticas públicas es de suma importancia en una democracia y tiene numerosos beneficios que impactan positivamente en la sociedad y el gobierno. Contribuyendo a la legitimidad y representatividad puesto que la participación ciudadana asegura que las políticas públicas reflejen las necesidades y deseos de la población. Al involucrar a los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones, se mejora la representatividad del gobierno y se aumenta la legitimidad de las políticas implementadas.

Además, los ciudadanos a menudo tienen un conocimiento directo y práctico de los problemas que enfrentan en su vida cotidiana y en sus comunidades. Esta experiencia puede enriquecer el diseño de políticas públicas, ya que los ciudadanos pueden ofrecer perspectivas únicas y soluciones innovadoras que los responsables políticos y burócratas pueden no considerar inicialmente. De la misma forma, al involucrar a una variedad de personas y grupos en el proceso de formulación de políticas, se obtienen diferentes puntos de vista y se

pueden identificar y abordar posibles deficiencias o limitaciones de las propuestas iniciales. Esto puede llevar a políticas más informadas, equitativas y efectivas.

La participación ciudadana en la formulación de políticas públicas fomenta la transparencia en el proceso de toma de decisiones gubernamentales. Los ciudadanos pueden observar y evaluar cómo se desarrollan las políticas, lo que aumenta la rendición de cuentas de los funcionarios públicos y disminuye las posibilidades de corrupción. Asimismo, la participación activa en la formulación de políticas públicas empodera a los ciudadanos al darles la oportunidad de influir en el rumbo de su sociedad. Este sentido de responsabilidad y pertenencia puede fortalecer el compromiso cívico y fomentar una ciudadanía más activa y comprometida.

Al permitir que los diferentes grupos de interés participen y expresen sus opiniones en la formulación de políticas, se pueden evitar tensiones y conflictos futuros. La inclusión de diversas perspectivas ayuda a encontrar soluciones más equilibradas y sostenibles. Se debe tener en cuenta que cuando los ciudadanos han sido parte del proceso de toma de decisiones, es más probable que se comprometan con la implementación y el cumplimiento de las políticas resultantes, lo que aumenta la probabilidad de éxito en su ejecución.

Es durante de las fases de diseño y discusión es donde es imprescindible el uso de las herramientas de participación ciudadana, las cuales son mecanismos y métodos utilizados para involucrar a los ciudadanos en los procesos de toma de decisiones y en la vida política de una comunidad o país. Estas herramientas buscan promover la participación activa de los ciudadanos, permitiéndoles expresar sus opiniones, influir en las políticas públicas y contribuir al desarrollo de su comunidad. (Amado, Etkin, & Báez Leonardo, 2019)

De manera que en el proceso de formulación de Políticas Públicas se activan herramientas de participación ciudadana como el presupuesto participativo, audiencias públicas, foros y debates públicos, grupos de trabajo y comités, entre otros. (Medrana Morales, 2019).

En el caso específico de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá, ésta está dirigida a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente en la ciudad. El programa tiene varios componentes clave; uno de los más importantes es el desarrollo de una extensa red de carriles bici y vías ciclistas por toda la ciudad. Estos carriles para bicicletas cubren un total de más de 500 kilómetros, proporcionando rutas más seguras y accesibles para ciclistas de todos los niveles. Así mismo, se espera el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad y reducir la dependencia del automóvil, lo que a su vez contribuye a mitigar la congestión del tráfico y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además de la infraestructura, el programa también incluye una serie de otras iniciativas para fomentar el uso de la bicicleta. Como el fortalecimiento de la infraestructura vial especializada, la seguridad, así como, la proyección para estacionamientos para bicicletas y campañas educativas para promover prácticas seguras de ciclismo, entre otros.

Definidos los aspectos más relevantes sobre la Política Pública de la Bicicleta es necesario referenciar los aportes y avances frente a la participación que la sociedad en dichas políticas. Es claro que la generalizada insatisfacción de la mayoría de la ciudadanía en general frente a las directrices que desde el Estado se instauran y que inciden directamente en la vida diaria, como en lo referente a la salud, sanidad, educación, impuestos, seguridad alimentaria, etc. Por su puesto, tal percepción supone la influencia de varios factores, no obstante, se

considera que entre el 55 al 69% de las personas está en desacuerdo frente a las políticas que en general se establece desde el estamento (Goenaga, Cárdenas & Díaz-Barrios, 2022).

Es un caso contemporáneo las distintas reformas que el gobierno del presidente de Colombia Gustavo Petro U. ha propuesto para la salud, el trabajo, la designación de tierras y más. Situación que pese a que ha contado con el apoyo de varias colectividades han tenido múltiples tropiezos poniendo en duda la real implementación de tales directrices.

El pasado 19 de junio de 2023 se llevó a cabo “La Marcha la Mayoría”, que convocó a cientos miles de personas que protestaron por las modificaciones que el gobierno pretende a los aspectos más importantes de la sociedad colombiana tales como la educación, salud, pensiones, entre otros (swissinfo.ch, 2023).

Bajo esa primicia, es preciso cuestionarse si es que no están siendo lo suficientemente eficientes los procesos de participación ciudadana para que las reformas, políticas y directrices para que respondan satisfactoriamente a las necesidades de los ciudadanos.

Una de las principales razones de la insatisfacción ciudadana es la brecha entre las expectativas de la población y los resultados alcanzados por las políticas públicas. Los ciudadanos pueden tener altas expectativas en términos de mejoras en la calidad de vida, acceso a servicios básicos, empleo, educación, salud, entre otros aspectos. Si las políticas no logran cumplir con estas expectativas, se genera descontento y desilusión. Otra causa de insatisfacción es la falta de participación ciudadana en el proceso de formulación e implementación de políticas públicas fundado a partir del sentimiento de la ineffectividad de la participación. (Rodríguez Burgos & Guajrado Solís, 2021)

Cuando los ciudadanos no se sienten involucrados en la toma de decisiones que afectan sus vidas, pueden percibir que las políticas no se ajustan a sus necesidades y preferencias. La falta de canales de participación efectivos puede generar una sensación de

exclusión y desconfianza hacia las políticas y los actores gubernamentales (Fernández Poncela, 2009).

En contextos políticos caracterizados por la fragmentación y la polarización, la insatisfacción ciudadana puede ser aún más pronunciada. Cuando las políticas públicas se ven influenciadas por agendas partidistas y no responden a las necesidades generales de la población, se genera frustración y descontento. La falta de consensos y acuerdos entre diferentes actores políticos puede obstaculizar la implementación de políticas efectivas (López-Arellano, 2001).

Pese a que la participación de la sociedad colombiana en la construcción de las políticas públicas, la ciudadanía suele acudir a diferentes herramientas y procesos para tal fin como es el caso de las consultas públicas en las que se llevan a cabo reuniones, audiencias y consultas abiertas en las que los ciudadanos y organizaciones de la sociedad civil pueden expresar sus opiniones, preocupaciones y sugerencias sobre temas específicos de interés público.

También se acude a las mesas de trabajo y comités, donde se crean espacios de diálogo y colaboración en los que representantes de la comunidad, expertos y funcionarios del gobierno trabajan juntos para desarrollar propuestas y soluciones en áreas específicas. De la misma forma en foros y debates públicos. Se organizan eventos donde se discuten temas relevantes para la sociedad, lo que permite que diferentes perspectivas sean consideradas en la toma de decisiones.

Últimamente ha sido fundamental la aplicación de encuestas y consultas virtuales, participación en la elaboración de proyectos de ley, espacios de participación en entidades gubernamentales y por supuesto las acciones llevadas a cabo de las organizaciones de la sociedad civil las cuales tienen un papel activo en la promoción de la participación

ciudadana en la construcción de políticas públicas. Estas organizaciones a menudo actúan como intermediarias entre la comunidad y el gobierno, promoviendo el diálogo y la colaboración.

Bajo ese escenario es responsabilidad de la sociedad civil, las organizaciones sociales y especialmente de la academia verificar y analizar cuál fue y ha sido su participación en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá.

De acuerdo con el inventario de Políticas Públicas vigentes en Bogotá D.C. de la Secretaría Distrital de Planeación, en Bogotá hay 41 políticas públicas en implementación aprobadas mediante documento CONPES D.C.

POLÍTICAS PÚBLICAS EN IMPLEMENTACIÓN

Documento CONPES D.C.		
<ul style="list-style-type: none"> ● Transparencia ● Economía cultural ● Ciencia y tecnología ● Derechos Humanos ● Espacio público ● Talento humano ● Juventud ● Seguridad alimentaria ● Cultura Ciudadana ● Actividades sexuales ● Culto ● Mujeres ● Bicicleta ● Educación ● Turismo ● Infancia ● Pobreza ● Territorio inteligente ● Movilidad ● Acción Climática 	<ul style="list-style-type: none"> ● Vendedores(as) Informales ● Salud mental ● Economía circular ● Peatón ● Indígenas ● Pueblo Raizal ● Pueblos Afro – Palenquero ● Ruralidad ● Rrom 	<ul style="list-style-type: none"> ● Servicio a la ciudadanía ● Educación Ambiental ● LGBTI ● Protección Animal ● Familias ● Vejez ● Habitabilidad en calle ● Adulterez ● Biodiversidad ● Deporte (DRAFE) ● Productividad ● Trabajo decente y digno
<p>41 Políticas</p> <p><small>NOTA: ● Política adoptada por Decreto antes del CONPES D.C., cuyo plan de acción fue aprobado a través de Documento CONPES D.C.</small></p> <p><small>Para conocer las generalidades de cada política, seleccione la viñeta ● que corresponda</small></p>		




Fuente: SDP, 2024

Adicionalmente, hay 10 políticas públicas en implementación que fueron aprobadas mediante Decreto Distrital, y una política pública en estado de formación a febrero del año 2024.

La Política Pública de la Bicicleta de Bogotá (2021-2039) se basó en un marco de referencia amplio que incluyó el análisis de diversas políticas públicas internacionales y nacionales relevantes. A continuación, se mencionan algunas de las políticas más importantes que sirvieron de guía para la formulación de la política pública de Bogotá:

Políticas públicas internacionales:

- **Plan de Acción Mundial sobre la Bicicleta (2015-2030):** Este plan, adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece un marco global para promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible, seguro e incluyente. El plan define metas y objetivos para aumentar la proporción de viajes en bicicleta a nivel mundial y mejorar la seguridad de los ciclistas.
- **Directrices de la OMS para la promoción de la actividad física y el transporte no motorizado (2016):** Estas directrices, elaboradas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), recomiendan a los gobiernos implementar políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados como una forma de promover la salud y la actividad física de la población.
- **Declaración de Viena sobre la Seguridad Vial (2018):** Esta declaración, adoptada en la Segunda Conferencia Mundial de Seguridad Vial, reafirma el compromiso de los gobiernos con la reducción de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito. La declaración incluye un apartado específico sobre la seguridad de los ciclistas, en el que se insta a los países a implementar medidas para proteger a los ciclistas en las vías públicas.

Políticas públicas nacionales:

- **Ley 1811 de 2016:** Esta ley, conocida como "Ley de la Bicicleta", establece un marco legal para la promoción del uso de la bicicleta en Colombia. La ley define los derechos y obligaciones de los ciclistas, establece medidas para mejorar la seguridad vial y promueve la construcción de infraestructura ciclovial.
- **Política Nacional de Ciclismo (2017):** Esta política, elaborada por el Ministerio de Transporte de Colombia, define los lineamientos generales para el desarrollo del ciclismo en el país. La política establece objetivos para aumentar la participación de la bicicleta en la matriz modal de transporte, mejorar la infraestructura ciclovial y promover la cultura ciclista.
- **Plan Nacional de Seguridad Vial 2019-2030:** Este plan, elaborado por el Ministerio de Transporte de Colombia, incluye un apartado específico sobre la seguridad de los ciclistas. El plan define metas y objetivos para reducir las muertes y lesiones de ciclistas en las vías públicas.

Las políticas públicas mencionadas anteriormente sirvieron como referentes importantes para la formulación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá. La política de Bogotá se alinea con los objetivos y principios de estas políticas internacionales y nacionales, y busca contribuir a la creación de un sistema de transporte más sostenible, seguro e incluyente en la ciudad.

Es importante mencionar que la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá no es una simple copia de estas políticas. La política se elaboró con un enfoque participativo que

incluyó la consulta a diversos actores de la ciudad, y se adapta a las condiciones y necesidades específicas de Bogotá.

1.2. La Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Es un instrumento fundamental para el desarrollo urbano sostenible de la ciudad. Esta política busca posicionar la bicicleta como un medio de transporte prioritario, seguro, incluyente y ambientalmente responsable, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los bogotanos y contribuir a la construcción de una ciudad más verde y resiliente.

En los últimos años, se ha observado un aumento significativo en el número de personas que usan la bicicleta como medio de transporte. La ciudad ha construido una extensa red de infraestructura ciclovial y ha implementado diversas medidas para mejorar la seguridad de los ciclistas.

1.2.1. Esbozo de los objetivos de la Política Pública de la Bicicleta

La política pública de la Bicicleta 2021 – 2039, tiene como objetivo general “Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta”; para ello, esta política pública contempla cinco objetivos específicos.

- Más seguridad personal: Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.
- Mayor seguridad vial: Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados a la bicicleta.
- Más y mejores viajes en bicicleta: Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.
- Más bici para todas y todos: Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.

- Bogotá polo productor de la bicicleta: Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.

1.2.2. Factores estratégicos de la participación ciudadana:

La Política Pública de la Bicicleta en las fases preparatorias y de Agenda Pública de la Guía de Formulación de Política Pública definió como dimensiones estratégicas los siguientes temas: Seguridad vial, seguridad personal, diversidad e inclusión, salud y ambiente, cultura de la bicicleta, infraestructura, intermodalidad de la bicicleta, productividad e institucionalidad.

Estas dimensiones estratégicas responden al incremento en un 44% de viajes que se realizaron en un día hábil en la ciudad, entre el 2011 y el 2015. A diferencia del incremento que se dio entre el 2015 y el 2019, que fue del 38.5% (Conpes, 2021).

Dado este incremento de personas usuarias de bicicleta, se considera que los mecanismos de participación ciudadana y los estímulos a la misma, deben mejorar. Para ello, el Distrito Capital emitió el Decreto Distrital 495 de 2019, por el cual se crea el Consejo Consultivo de la Bicicleta, el Consejo Distrital de la Bicicleta y los Consejos Locales de la Bicicleta (Conpes, 2021).

Estas instancias de participación ciudadana buscan fortalecer los espacios formales para garantizar la participación ciudadana, los escenarios de diálogo, la promoción de la veeduría ciudadana y el seguimiento a las estrategias y proyectos en torno a la cultura de la bicicleta.

1.3. Herramientas conceptuales para el análisis de la PPBB 2021-2039

Parte neurálgica del estudio que plantea el análisis de la génesis y la implementación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá 2021 – 2039, es la posibilidad de medir a través de una técnica y un instrumento la percepción que tienen el usuario de bicicleta en cuanto a su contribución y participación en las fases de diseño y formulación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá.

La presente investigación es de tipo básica aplicada de modo que es de carácter descriptivo, en su momento se analizaron diferentes características que permitieron realizar el proceso de evaluación del fenómeno. Es allí donde se analiza e interpreta el impacto de la participación en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá, evaluando si se satisfacen algunas de las problemáticas actuales de la sociedad, aportando y generando soluciones mediante ideas que permitan redirigir tales esfuerzos.

Por su parte, el tipo de investigación seleccionada corresponde al modelo exploratoria, pues no es un tema del que bibliográficamente se cuente con amplias fuentes de consulta, por ende, se materializa su justificación en distintos casos de éxito a nivel mundial y nacional. Por la misma naturaleza de la investigación, en la que se ha indagado desde lo particular a lo general, se desarrolló bajo un método inductivo, pues es una de las características de la metodología de la investigación de orden cualitativa, en la que el investigador diagnostica el sector, su problemática y las herramientas disponibles, para luego basar un detallado trabajo de investigación en referencia de diferentes fuentes de información previstas. (Horna, 2010)

De esa forma, fue necesario en primera instancia un análisis de los diferentes apartados que incluye la Política Pública de la Bicicleta, como se describe en el numeral 1.2 del presente documento, luego, fue preciso un acercamiento y relacionamiento con las diferentes organizaciones conformadas en torno a la bicicleta y participantes del análisis.

Conociendo el panorama, es posible el diseño del instrumento indicado para conocer la percepción que tienen los usuarios de la bicicleta frente a su participación en la formulación y diseño de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá.

En base a una indagación previa fue posible llevar a cabo una exploración e identificación de organizaciones y colectivos conformados en torno a la bicicleta. (Rueda Jiménez, 2019), fue un punto de partida importante que protagonizó gran parte de la fase de revisión bibliográfica, puesto que, en esta, se caracterizaron de manera minuciosa tales colectivos, dando como resultado la selección las 14 organizaciones más activas y propositivas en torno a la bicicleta que hay en la ciudad, siendo la base principal para la determinación de los alcances de la investigación, así como las características de la población a evaluar.

De manera tal, que para la elección de las personas entrevistadas se consideraron a las y los representantes de estas organizaciones, siendo las personas con más trayectoria en el colectivo, y, por ende, en el movimiento social que promueve el uso de la bicicleta en la ciudad. Cabe resaltar que en términos de representación del movimiento social que promueve el uso de la bicicleta en Bogotá D.C, estos colectivos el actor social por excelencia que recoge las demandas sociales de los ciclistas. Así mismo, son las personas que cuentan con más disposición e interés para trabajar de manera articulada con las entidades públicas.

Teniendo en cuenta que la técnica consiste en una serie de procedimientos o protocolos destinados a alcanzar un objetivo, mientras que un instrumento se refiere a una herramienta o mecanismo que permite realizar una tarea o recopilar información. Se estima, entonces, que la entrevista es la técnica y el formulario de instrumento, es la manera más eficiente de lograr la medición para este caso puesto que mediante estas es posible la recolección de información cualitativa y/o cuantitativa de una población estadística. Para ello, se elabora un cuestionario de entrevista estructurada, cuyos datos obtenidos serán procesados con métodos estadísticos exploratorios. (Westreicher, 2020).

De manera que para llevar a cabo Análisis de la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2039 en su proceso de diseño y formulación frente a la participación de las diferentes organizaciones sociales tanto gubernamentales como las no adscritas al gobierno, se propone desarrollarlo por partes o fases. La realización de trabajos de investigación por fases es una práctica común en la metodología de la investigación, y consiste en dividir el proceso de investigación en etapas secuenciales y lógicas. Esto permite una planificación y ejecución más estructurada del proyecto, así como una mejor organización y control del trabajo realizado. (Reswell, J. W., 2014)

En ese sentido se llevará a cabo la investigación en tres fases, la primera se refiere a una revisión bibliográfica en la que se indagan las diferentes tendencias, análisis y conclusiones que diferentes autores han llegado frente a los mismos cuestionamientos que plantea la investigación en sus objetivos específicos. Es en esta fase que será necesario proceder a la delimitación del tema, luego una búsqueda de fuentes de información, realizando una búsqueda sistemática y exhaustiva de fuentes bibliográficas relevantes. Esto

implica utilizar palabras clave y términos relacionados con el tema de estudio para buscar en catálogos de bibliotecas, bases de datos académicas y motores de búsqueda en línea.

Enseguida, se lleva a cabo la evolución de la calidad de las fuentes y confiabilidad de las fuentes de información encontradas. Considerando aspectos como la reputación de la revista o editorial, la credibilidad de los autores, la validez de los métodos de investigación utilizados y la actualidad de los recursos. Luego de la selección es necesario realizar la lectura y análisis crítico en la que se identifican conceptos claves, teorías, hallazgos y conclusiones relevantes para el tema.

Finalmente, se llevó a cabo una síntesis de la información identificando los temas principales, las brechas en el conocimiento existente y las conclusiones generales derivadas de la literatura revisada.

En la segunda fase es preciso el perfeccionamiento del instrumento principal de la investigación que, para este caso, poder analizar la participación de los diferentes actores de la sociedad en la construcción de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá se aplicará una entrevista guiada a representantes de diferentes organizaciones conformadas en torno a la bicicleta.

La entrevista es un método de recolección de información ampliamente utilizado en la investigación social, la psicología, el periodismo y otras disciplinas. Consiste en una interacción verbal entre un entrevistador y un entrevistado, en la que se plantean preguntas con el objetivo de obtener información relevante y significativa sobre un tema específico. (García Hernández, 2022)

La metodología para la construcción de la entrevista se basa en una planeación y diseño del instrumento donde se determinen sus objetivos específicos, temas a abordar y el guión de la entrevista, la que se busca sea estructurada con un nivel amplio de flexibilidad (Canales Cerón, 2006).

Luego, es preciso hacer el perfilamiento, selección de los participantes y demuestra que, para este caso, por las necesidades y condiciones en las que plantea la investigación, se aplicó la entrevista a los representantes de las organizaciones o colectivos de usuarios de bicicleta de Bogotá.

Seguido a esto, se ejecuta la entrevista por los medios disponibles que elija el entrevistado que por lo general fueron por medio de videollamada, mensajes de WhatsApp, correo electrónico, llamada telefónica. Al mismo tiempo fue fundamental llevar a cabo un minucioso registro de la información recopilada en la entrevista mediante un formulario de *Google Forms* en donde se transcribieron. Esta aplicación tiene la capacidad de transmitir los datos en una hoja de *Microsoft Excel*, en la que se realizaron posteriormente los cálculos para el análisis.

1.4. Instrumento de análisis de la política pública

Las aproximaciones al análisis de política pública abren las puertas a que nuevos enfoques comiencen a plantear nuevos interrogantes en cuanto a la formulación de las políticas públicas.

Por consiguiente, los autores Jaime Torres – Melo y Jairo Santander (2013), plantean los siguientes aproximaciones al análisis de las políticas públicas:

Racionales	Estudios buscan imprimir al proceso político de la construcción de opciones de política la objetividad del análisis racional. Los procesos de formación política pueden ser desarrollados de acuerdo con protocolos, que permiten al tomador de decisión encontrar la opción de política pública socialmente más eficiente. Crítica: Dentro de la literatura se empieza a reconocer que la elección social que se refleja en una política pública presenta una racionalidad pública completamente distinta a la economicista.
Cognitivas	Políticas públicas como portadoras de "visiones del mundo". Políticas como un conjunto de creencias relacionadas a la manera normativa de intervenir dentro de un dominio de política en cuestión. Paradigma de política (Hall, 1993), referencial (Muller, 2010) o núcleo de la política (Sabatier & Jenkins-Smith, 1993).
Estructuras de gobierno	No es posible pensar el accionar del Estado alejado de la interacción con la sociedad. Enlace entre el proceso gerencial y el político-civil que se desarrollan durante su formación. Policy-networks (Börzel, 1997; Peterson, 2003); institutional policy analysis (Immergut, 2006; Scartascini, & Tommasi, 2009; Spiller, Tommasi, 2002); policy-governance (Aguilar, 2007; Hill & Hupe, 2009; Hoppe, 2010; Hufty, 2008); structural choice (Moe, 1990)

Fuente: Torres-Melo, J. & Santander, J. (2013)

En este sentido, se considera que la aproximación al análisis de la política pública que más afinidad tiene con el presente trabajo es la *de estructuras de gobierno*, es por esta razón que para poder ejecutar el análisis sobre la participación de los grupos sociales en la formulación y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá, es preciso hacerlo mediante la aplicación de una entrevista estructurada como instrumento de recopilación de información.

La entrevista estructurada es un instrumento de investigación ampliamente utilizado en diversas disciplinas, como la psicología, la sociología y las ciencias sociales en general. Se caracteriza por tener una serie de preguntas predefinidas que se formulan de manera sistemática y en el mismo orden para todos los participantes de la investigación. A diferencia

de las entrevistas no estructuradas o semiestructuradas, las entrevistas estructuradas buscan obtener respuestas comparables y cuantificables, lo que facilita el análisis y la interpretación de los datos. (Anthony, 1896).

El instrumento aplicado fue diseñado con el fin de cumplir con el objetivo general y específico de la investigación. Al ser una entrevista estructurada se formularon preguntas cerradas lo que permitió la recopilación de datos cuantitativos y la comparación de respuestas de los entrevistados. De la misma forma, se requirió una pregunta abierta para la obtención de información adicional o aclaraciones.

Así mismo, la aplicación de la entrevista cumple con el principio de estandarización, puesto que todas las entrevistas y preguntas fueron formuladas de la misma forma para cada individuo, lo que aumenta el grado de confiabilidad. La entrevista cumplió con la intención de eficiencia ya que se cumplió en aspectos de tiempo y recursos destinados.

1.4.1. ¿Cómo se identificaron actores para la PPBB?

La Política Pública de la Bicicleta de Bogotá (PPBB) (2021-2039) implementó una metodología rigurosa para identificar y priorizar actores relevantes en el ámbito de la bicicleta en la ciudad. Esta metodología, descrita por la Alcaldía Mayor de Bogotá (2021), se basó en tres pilares fundamentales:

1. Investigación documental:

- **Objetivo:** Identificar actores clave que habían participado en iniciativas anteriores relacionadas con la bicicleta en Bogotá.
- **Procedimiento:** Revisión de estudios, informes y documentos existentes sobre la bicicleta en la ciudad.

2. Consultas a expertos:

- **Objetivo:** Obtener recomendaciones sobre los actores que debían ser consultados.
- **Procedimiento:** Entrevistas a expertos en movilidad urbana, seguridad vial, salud pública, medio ambiente, género y participación ciudadana.

3. Mapeo de actores:

- **Objetivo:** Elaborar un mapeo que incluyera a diversos actores relevantes.
- **Procedimiento:** Identificación de entidades del Estado, organizaciones de la sociedad civil, empresas, academia, medios de comunicación y ciudadanía en general.

Criterios de priorización de actores:

Para priorizar a los actores identificados, se consideraron cuatro criterios fundamentales:

- **Relevancia:** Se priorizó a los actores que tenían un mayor interés o impacto en el ámbito de la bicicleta en Bogotá.
- **Representatividad:** Se buscó incluir actores que representaran a diversos grupos de la población, como ciclistas, peatones, conductores, personas con discapacidad, mujeres, niños y niñas.

- **Capacidad de influencia:** Se priorizó a los actores que tenían la capacidad de influir en la implementación de la política pública.
- **Voluntad de participar:** Se tomó en cuenta la disposición de los actores a participar en el proceso de formulación e implementación de la política pública.

Actores identificados:

La aplicación de la metodología permitió identificar una amplia gama de actores relevantes en el ámbito de la bicicleta en Bogotá, incluyendo:

- **Entidades del Estado:** Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Planeación Distrital, entre otras.
- **Organizaciones de la sociedad civil:** Colectivos ciclistas, organizaciones ambientales, organizaciones de mujeres, organizaciones que trabajan con personas con discapacidad, gremios empresariales, entre otras.
- **Empresas:** Empresas de bicicletas, empresas de movilidad, empresas de logística, empresas de turismo, entre otras.
- **Academia:** Universidades, centros de investigación, grupos de investigación, entre otros.
- **Medios de comunicación:** Medios de comunicación tradicionales, medios de comunicación digitales, periodistas especializados en movilidad urbana, entre otros.
- **Ciudadanía en general:** Ciclistas, peatones, conductores, personas con discapacidad, mujeres, niños y niñas.

Mecanismos de participación:

Para garantizar la participación activa de los actores identificados, se implementaron diversos mecanismos, como:

- **Talleres y mesas de trabajo:** Se realizaron talleres y mesas de trabajo con los diferentes actores para discutir los objetivos, estrategias y metas de la política pública.
- **Encuestas y consultas en línea:** Se aplicaron encuestas y se realizaron consultas en línea para recopilar información y opiniones de la ciudadanía en general.
- **Audiencias públicas:** Se realizaron audiencias públicas para presentar la propuesta de política pública a la ciudadanía y recibir sus comentarios.

La identificación y participación de diversos actores fue fundamental para el éxito de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá. Gracias a su colaboración, la política se enriqueció con diferentes perspectivas y propuestas, lo que la hace más completa, pertinente y acorde a las realidades de la ciudad.

2. DESARROLLO Y PUNTOS CRÍTICOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039

La Política Pública de la Bicicleta de Bogotá (PPBB) (2021-2039) se fundamentó en un enfoque participativo con el objetivo de garantizar el respaldo y la apropiación de la ciudadanía. Para ello, se implementó un proceso de identificación y participación de diversos actores relevantes en el ámbito de la bicicleta en la ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

2.1. Reconocimiento de los grupos sociales participantes en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá:

La creación de grupos de representación social es un proceso mediante el cual las personas se unen para promover y defender los intereses, derechos y necesidades de un determinado grupo de individuos dentro de la sociedad. Estos grupos pueden formarse en torno a diversas características compartidas, como la raza, la etnia, el género, la orientación sexual, la discapacidad, la religión, la edad, la clase social, entre otros. (A Raiter, K Sanchez, J Zullo, 2002)

La formación de estos grupos de representación social suele ser una respuesta a la discriminación, la marginalización o la falta de reconocimiento de los derechos y la voz de ciertos sectores de la sociedad. Estos grupos buscan luchar por la igualdad de oportunidades, la justicia social y la inclusión en diferentes ámbitos, como el político, el económico, el educativo, el laboral y el cultural.

Uno de los objetivos principales de estos grupos es visibilizar las problemáticas y demandas específicas de sus comunidades y trabajar para generar cambios positivos. Para lograrlo, pueden llevar a cabo actividades de sensibilización, campañas de concienciación, promoción de políticas públicas inclusivas, presión política, educación y formación, entre otras estrategias.

Es importante destacar que la creación de grupos de representación social no implica que los intereses de un grupo sean excluyentes o contradictorios con los de otros grupos. Al contrario, la idea es promover la diversidad, el respeto y la igualdad de todos los individuos dentro de la sociedad.

De esa forma, la participación ciudadana en la formulación de políticas públicas es un elemento esencial de la democracia y un proceso que busca involucrar a los ciudadanos en la toma de decisiones que afectan sus vidas. Consiste en permitir que los ciudadanos y las organizaciones de la sociedad civil tengan una influencia activa en la elaboración, implementación y evaluación de políticas públicas.

La participación ciudadana en la formulación de políticas públicas puede adoptar diferentes formas, desde consultas públicas y audiencias, hasta mesas de diálogo, debates, grupos de trabajo y colaboraciones directas con los responsables de la toma de decisiones. Estas prácticas buscan garantizar que las políticas públicas reflejen las necesidades, intereses y perspectivas de la ciudadanía. (Arévalos Fretes, Báez Silva, Cuenca Barrios, & Navarro Garay, 2022)

Es por eso que las razones más relevantes para la participación ciudadana en tales procesos de formulación de Políticas Públicas radican en la legitimidad democrática, puesto que la participación ciudadana permite que las políticas públicas sean más representativas y legítimas, ya que se basan en la voz y la voluntad de la ciudadanía. Permite que las decisiones sean tomadas de manera más inclusiva y transparente.

El conocimiento y experiencia siendo que los ciudadanos tienen conocimientos y experiencias únicas sobre los problemas que afectan sus vidas cotidianas. Su participación en la formulación de políticas públicas aporta perspectivas y soluciones innovadoras que pueden mejorar la efectividad y la pertinencia de las políticas (García-Jaramillo & Palacio-

Jaramillo, 2022).

De la misma manera es crucial la rendición de cuentas ya que la participación ciudadana promueve la rendición de cuentas de los responsables de la toma de decisiones. Al involucrar a los ciudadanos en el proceso de formulación de políticas, se establecen mecanismos para que los funcionarios públicos rindan cuentas de sus acciones y decisiones.

Son estos mecanismos que se pretende el fortalecimiento de la sociedad civil La participación ciudadana en la formulación de políticas públicas fomenta la participación cívica y fortalece la sociedad civil. Permite el desarrollo de habilidades de liderazgo, la construcción de redes y la colaboración entre diferentes actores sociales (Sorribas & Gutiérrez, 2022).

Es importante tener en cuenta que la participación ciudadana efectiva requiere un marco institucional y legal sólido que garantice la transparencia, la equidad y la protección de los derechos de los participantes. También es fundamental asegurar que los resultados de la participación ciudadana se tengan en cuenta en el proceso de toma de decisiones y que haya mecanismos para evaluar y monitorear la implementación de las políticas resultantes (Sánchez-Ramos, Miguel Ángel de Guadalupe; Constantino, Teresa Córdova, 2022).

A nivel mundial, existen diversas organizaciones que representan y promueven los intereses de los ciclistas. Estas organizaciones desempeñan un papel importante en la defensa de los derechos de los ciclistas, la promoción de políticas de movilidad sostenible y la mejora de la infraestructura ciclista (Cañón Torres, Juan Guillermo, 2023).

Federación Mundial de Ciclistas (UCI): La UCI es el organismo rector del ciclismo a nivel mundial. Se encarga de regular y promover el ciclismo en todas sus disciplinas, incluyendo el ciclismo de ruta, el ciclismo de pista, el ciclismo de montaña y el ciclismo BMX. La UCI establece las reglas y normas para las competiciones internacionales y trabaja

para fomentar el desarrollo del ciclismo en todo el mundo.

Federación Europea de Ciclistas (ECF): La ECF es una organización que representa a los ciclistas en Europa. Trabaja para promover el ciclismo como medio de transporte sostenible, mejorar la seguridad vial para los ciclistas y desarrollar infraestructuras ciclistas de calidad en toda Europa. La ECF también organiza campañas de concienciación y defiende los derechos de los ciclistas ante las instituciones europeas.

Asociación de Ciclistas Urbanos (IMBA): La IMBA es una organización internacional que se enfoca en promover el ciclismo de montaña y la conservación de los senderos naturales. Trabaja para mejorar las oportunidades de disfrutar de la bicicleta de montaña de manera sostenible y responsable, fomentando la planificación y el mantenimiento de senderos adecuados, así como la educación y la seguridad de los ciclistas.

Ciclistas Unidos (World Cycling Alliance): Es una red global de organizaciones y personas que trabajan para promover el ciclismo como medio de transporte sostenible y saludable. Ciclistas Unidos se dedica a la defensa de políticas y programas que fomenten la movilidad ciclista, el diseño de ciudades amigables para la bicicleta y la creación de redes de ciclovías seguras y accesibles.

Bike Citizens: Es una iniciativa global que tiene como objetivo fomentar el ciclismo urbano y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Proporciona aplicaciones y herramientas digitales que facilitan la planificación de rutas en bicicleta, el seguimiento de estadísticas de viajes y la participación en desafíos y campañas para promover el ciclismo.

Para el caso de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá se identificaron diferentes actores o interesados (*stakeholders*) encabezados por el Gobierno de Bogotá incluyendo el alcalde, la Administración Distrital y las diferentes entidades gubernamentales encargadas de la planificación y ejecución de políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana.

Por otro lado, los ciclistas y los ciudadanos en general que utilizan la bicicleta como medio de transporte o recreación. Sus necesidades, opiniones y sugerencias son fundamentales para el desarrollo de políticas que se ajusten a la realidad y promuevan la seguridad y comodidad en el uso de la bicicleta. Grupos, asociaciones y organizaciones que abogan por el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y seguro. Estas organizaciones pueden tener influencia en la formulación de políticas y programas.

Asimismo, las empresas que puedan estar interesadas en promover la movilidad sostenible, como compañías de bicicletas, empresas de alquiler de bicicletas, fabricantes de infraestructura ciclista o empresas comprometidas con prácticas de responsabilidad social y ambiental.

Las instituciones académicas y de investigación que pueden aportar estudios, datos y análisis relevantes para la formulación de políticas públicas de bicicletas, es de interés también para los medios de comunicación puesto que juegan un papel importante al sensibilizar y difundir información sobre la importancia de la movilidad en bicicleta y pueden influir en la opinión pública y la toma de decisiones políticas.

También se deben interesar los diferentes profesionales y expertos en el campo de la movilidad urbana, la planificación urbana y el diseño de infraestructuras ciclistas, cuyos conocimientos pueden ser valiosos en la creación de políticas efectivas. Además de entidades internacionales que trabajan en temas de movilidad sostenible y que pueden brindar asesoramiento técnico y apoyo financiero para la implementación de políticas públicas.

2.2. Caracterización de las herramientas y escenarios de participación ciudadana que se ofrecieron a los colectivos sociales en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2037 en Bogotá

Por la creciente acogida de la bicicleta como medio de transporte desde los colectivos y organizaciones a nivel mundial en los últimos veinte años se han venido gestionando políticas públicas que garantizará y promoverá el uso de tal medio de transporte. De esa manera, ha sido un gran trabajo y gestión de las organizaciones sociales no adscritas al gobierno conformadas en torno al uso de la bicicleta.

La política pública de la bicicleta se refiere a las acciones y medidas implementadas por los gobiernos y otras autoridades públicas para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, seguro y saludable. Esta política tiene como objetivo fomentar la movilidad activa, reducir la dependencia de los vehículos motorizados y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (Gay, L. R., Mills, G. E., & Airasian, P, 2009).

Este tipo de directrices a alrededor del mundo han incluido una amplia gama de áreas como el caso de la infraestructura ciclista; esto implica la creación y mejora de redes de ciclovías, carriles bici, vías compartidas y estacionamientos para bicicletas. Se busca garantizar la seguridad y comodidad de los ciclistas, así como promover la conectividad y accesibilidad de las rutas ciclistas.

Asimismo, se ha buscado el fortalecimiento de la educación vial por lo que se ha pretendido desarrollar programas educativos dirigidos a ciclistas, conductores de vehículos motorizados y peatones. Estos programas buscan fomentar el respeto mutuo, la seguridad vial y la adopción de conductas responsables en el entorno urbano.

Se ha pretendido la promoción y concienciación para destacar los beneficios de la bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable. Estas campañas buscan fomentar

la cultura ciclista, cambiar actitudes y comportamientos, y disminuir las barreras psicológicas hacia el uso de la bicicleta.

De la misma forma, se ha considerado la bicicleta en la planificación urbana y el diseño de espacios públicos, asegurando que las ciudades y comunidades sean amigables para el ciclismo. Esto implica la integración de la infraestructura ciclista en los planes de desarrollo urbano, la promoción de una mayor conectividad y la creación de entornos seguros y agradables para los ciclistas.

También ha sido fundamental el establecimiento de Políticas de estacionamiento y transporte multimodal, implementando medidas para facilitar el estacionamiento seguro de bicicletas en lugares públicos y privados. Además, se promueve la intermodalidad, es decir, la combinación de la bicicleta con otros medios de transporte, como el transporte público, para brindar opciones de movilidad flexibles y convenientes.

A nivel mundial ha sido protagonista de en las políticas públicas de la bicicleta la búsqueda de incentivos y apoyo financiero por lo que se ha buscado el establecimiento de ayudas financieras, como subvenciones, descuentos fiscales y programas de financiamiento, para fomentar la adquisición de bicicletas, el mantenimiento y la realización de mejoras relacionadas con el ciclismo.

En el caso específico de la Política pública de la Bicicleta de Bogotá ha sido reconocida como uno de los referentes a nivel mundial en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. La ciudad ha implementado una serie de medidas para fomentar la movilidad en bicicleta y mejorar las condiciones para los ciclistas.

En general sus puntos neurálgicos han sido:

- **Ciclovía dominical:** Bogotá es conocida por su Ciclovía dominical, un evento semanal en el cual se cierran temporalmente calles principales para que los ciclistas

y peatones puedan disfrutar de espacios seguros para la recreación y el ejercicio. La Ciclovía dominical ha sido un éxito en la ciudad y se ha expandido a más de 120 kilómetros de vías.

- **Red de ciclovías:** Bogotá cuenta con una extensa red de ciclovías que se extiende a lo largo de la ciudad, ofreciendo rutas seguras para los ciclistas. La red de ciclovías se ha ido expandiendo gradual y actualmente cuenta con más de 550 kilómetros de vías exclusivas para bicicletas.
- **Programa de bicicletas públicas:** La ciudad implementó el sistema de bicicletas públicas llamado "Bicicletas Públicas de Bogotá" o "BiciBog", que permite a los ciudadanos alquilar bicicletas por períodos cortos de tiempo y utilizarlas para sus desplazamientos diarios. Este programa ha contribuido a fomentar el uso de la bicicleta como una opción de transporte accesible y conveniente.
- **Infraestructura ciclista:** Bogotá ha invertido en la mejora y expansión de su infraestructura ciclista. Se han construido carriles bici en calles principales, se han implementado ciclo carriles y se han creado conexiones entre diferentes sectores de la ciudad. Además, se han creado puentes y pasos elevados exclusivos para ciclistas, garantizando la seguridad y la conectividad en la red de ciclovías.
- **Educación vial y campañas de concienciación:** La ciudad ha implementado programas de educación vial para ciclistas, conductores y peatones. Además, se llevan a cabo campañas de concienciación para promover el respeto y la convivencia entre todos los actores viales.
- **Integración con el transporte público:** Bogotá ha trabajado en la integración de la bicicleta con el sistema de transporte público. Se han instalado bicicleteros en las

estaciones de Transmilenio, el sistema de autobuses articulados de la ciudad, y se ha fomentado la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público.

Consultas ciudadanas

Siendo mecanismos de participación democrática que permiten recoger la opinión directa de los ciudadanos sobre temas específicos de interés público. Estas consultas pueden llevarse a cabo en diferentes niveles de gobierno, desde el local hasta el nacional, y abordan cuestiones que afectan a la comunidad en general. Las consultas ciudadanas tienen como características principales que son vinculantes o no vinculantes ya que, dependiendo de la legislación de cada país o región, las consultas pueden tener diferentes niveles de vinculación. En algunos casos, los resultados son vinculantes, lo que significa que el gobierno está obligado a seguir las decisiones expresadas por los ciudadanos. En otros casos, los resultados son de carácter no vinculante, lo que implica que el gobierno puede tomar en cuenta los resultados, pero no está obligado a seguirlos.

De la misma forma, las consultas ciudadanas se enfocan en temas específicos y bien definidos. Pueden ser sobre cuestiones sociales, políticas, ambientales, presupuestarias o cualquier otra materia que sea de interés público. La participación de los ciudadanos es directa, lo que significa que son ellos mismos quienes responden a la pregunta o cuestionamiento planteado en la consulta.

Es de tener en cuenta que las consultas ciudadanas deben ser accesibles para todos los ciudadanos, y los mecanismos para participar deben ser claros y sencillos. Asimismo, debieron ofrecer en su construcción información clara y objetiva, promoción y difusión, transparencia y dispuesto que seguimiento.

Audiencias públicas

Las audiencias públicas llevadas a cabo en la formulación de la Política Pública de la

Bicicleta en Bogotá sirvieron como mecanismo de participación ciudadana que brindó a los ciudadanos la oportunidad de expresar sus opiniones, preocupaciones, sugerencias y propuestas sobre temas específicos de interés público frente a funcionarios públicos, legisladores o representantes gubernamentales. Estas audiencias tuvieron como objetivo promover la transparencia en la toma de decisiones y permitir que la voz de la ciudadanía sea escuchada en la elaboración de políticas, programas o proyectos que afectan a la comunidad en general.

De esa manera fue necesario asegurar su apertura y accesibilidad, la participación equitativa y directa, la escucha activa, así como valores fundamentales en su desarrollo de respeto y tolerancia.

Foros y mesas de diálogo

Para la construcción de Política Pública de la Bicicleta de Bogotá confluyeron algunos interesados en diferentes foros y mesas de diálogos en donde expertos, actores sociales y ciudadanos interesados pueden discutir y aportar ideas sobre temas relevantes para la política pública. Se registraron oficialmente 39 foros y mesas de diálogo por parte de la Secretaría de Movilidad del Distrito en el que se trataron temas fundamentales y neurálgicos entonaron a la infraestructura, protección al medio ambiente y la Seguridad del usuario de las ciclorrutas. Las cuales fueron celebradas en cada una de las veinte localidades de Bogotá. (Ariza Rubiano, 2018).

2.3. Caracterización de las organizaciones sociales:

En el documento *Diagnóstico de la Política Pública* construido por la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2021, da muestra de la participación ciudadana en la construcción de la Política Pública de la Bicicleta.

Tabla 1

Mesa Técnica	# total de participantes	# por sexo		Entidades participantes
		Mujeres	Hombres	
Cultura de la bici	14	7	7	SCRD, SED Programa Al colegio en Bici, SDMUJER, SCRDC-SDC SDS, SDDE, SCRDC, DADEP, SDS, SDDE, SD MUJER, IDPAC
Ecología social	5	2	3	SDA, SDS, SDIS.
Productividad	4	2	2	IDT, SDDE.
Diversidad e inclusión	6	5	1	SD MUJER, DAP SED- Programa Al colegio en Bici.
Seguridad	4	1	3	SDSCJ, TRANSMILENIO S.A., SDMujer.
Fondos de desarrollo Local	16	8	8	FDL Antonio Nariño FDL San Cristóbal FDL SUMAPAZ FDL TEUSAQUILLO FDL Engativá FDL Puente Aranda FDL Candelaria FDL Ciudad Bolívar FDL Los Mártires FDL Barrios Unidos FDL Chapinero FDL Fontibón

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

Así pues, con base en la información registrada en la Tabla 1. Puede evidenciarse que la participación ciudadana en las fases de construcción de la política pública se concentró en 50 participantes que fueron quienes hicieron uso de las mesas técnicas y los grupos focales organizadas por el Distrito.

Sin embargo, las organizaciones y sujetos participantes no corresponden de forma fidedigna con los sujetos sociales activos que se enmarcan en acciones sociales, culturales y pedagógicas en la ciudad de Bogotá. Rueda Jiménez, (2019) logra llevar a cabo una minuciosa caracterización de las organizaciones sociales no adscritas al gobierno conformadas en torno a la bicicleta. Se tendrán específicamente los catorce grupos, colectivos u organizaciones más relevantes¹ que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá.

A continuación, se relacionan las organizaciones conformadas en torno a la bicicleta tomadas como foco de la investigación evidenciando su nombre, año de creación y su misión.

Tabla 2. *Procesos colectivos y organizaciones en torno a la bicicleta de Bogotá*

ORGANIZACIÓN	CREACIÓN	MISIÓN
CHAPIBICI	2012	Colectivo de la Localidad de Chapinero el cual promueve el uso de la bicicleta dentro de la localidad y promueve el ámbito deportivo de este deporte con entrenamientos a Altos de Patios.
SÚBASE A LA BICI	2012	Organización de ciclistas cuyo objetivo es promover el uso de la bicicleta con actividades recreativas, culturales y deportivas, en las cuales se apoyan diversas temáticas para hacer pedagogía desde la bicicleta sobre asuntos como género, paz, convivencia, historia, medio ambiente, entre otros. Dejando claro que la bicicleta más que un fin es un medio para

¹ La relevancia de estas organizaciones sociales se entiende por la trayectoria que tienen en el movimiento social que promueve la bicicleta en la ciudad de Bogotá D.C.

		construir una sociedad más feliz
FONTIRUEDA	2013	Es un colectivo de ciclistas urbanos, que realiza ciclo paseos todos los jueves, el objetivo es fomentar el uso de la bicicleta como vehículo de movilidad en Fontibón
TEUSACATUBICI	2012	Generar espacios de convivencia y formación de nuevas ciudadanías que consideren que la bicicleta es un medio de cambio, pacificación, construcción y encuentro, un modo de transporte limpio y eficiente, una buena forma de emplear el tiempo libre y realizar actividad física.
BIKENNEDY	2013	Promover el Uso de la bicicleta brindando una alternativa de transporte en la Localidad de Kennedy de modo que se dé a conocer a otros ciudadanos y vecinos los lugares históricos de la Localidad y la ciudad, demostrando que la bicicleta es una herramienta de cambio e integración social.
PARADAS EN LOS PEDALES	2012	Grupo de mujeres ciclistas que creen que la bicicleta es una herramienta para la apropiación del espacio público, de empoderamiento de la mujer en la sociedad y como una forma de levantar su participación en la escena ciclista en la

		capital
SUCICLA	2015	Conformar una comunidad Rider (personas que andan en bicicleta) en Engativá, salir a las rodadas y sobre todo promover el uso de la bicicleta.
RUTA 12 BARRIOS UNIDOS	-	Grupo pensado en los y para los ciclistas que viven en la Localidad de Barrios Unidos, el primer colectivo de bicicletas que hay en la localidad
BIELA TUNAL	2015	Buscan promocionar la bicicleta como una opción de movilidad, además trabajan para no masificar los conflictos viales que existen.
BACA N ROLA	2014	Impulsar acciones promotoras por la cultura de la bicicleta en Bogotá y del uso de este medio de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente. Crear un espacio incluyente que aumente las relaciones de quienes comparten el gusto de andar en bicicleta, de quienes buscan sentirse libres
CICLO PASEO DE LOS MIÉRCOLES (CPM)	2006	Primer colectivo bogotano que reivindica el ciclismo urbano busca fomentar el uso de la bicicleta a través de ciclo paseos grupales en horas de la noche.
BICIESCUELA	2013	Enseñar habilidades y extender la cultura de la bicicleta en Bogotá

CONCIENBICIATE	2014	Rodadas en Bicicleta y actividades en Bogotá y sus alrededores.
-----------------------	------	---

Nota: Adaptado de (Rueda Jiménez, 2019)

Habiendo identificado los grupos que hacen representación de los usuarios de la bicicleta en la ciudad de Bogotá, es preciso indagar por la percepción de estas organizaciones no sólo frente a la Política Pública como entramado estratégico en un sector específico, sino que, a su vez, es menester analizar la percepción de los mismos sobre el proceso de participación y representación en la construcción de dicha política pública.

Así pues, se realizó la identificación y acercamiento a los representantes de estas organizaciones con el fin de aplicar una entrevista estructurada como método de recolección de su percepción sobre la participación en la construcción de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá D.C.

3. ESTADO DE LA PARTICIPACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021 - 2039

Con el fin de diagnosticar cuál fue la participación de los colectivos y organizaciones conformadas en torno a la bicicleta, se tomó como fuente de información principal las declaraciones de sus representantes mediante la formulación de una entrevista estructurada. (Anexo 1) Se partirá, en esta sección, de la definición de punto crítico en el análisis de Política Pública presentado por la Secretaría Distrital de Planeación (2019) que esboza que “Los puntos críticos son aspectos positivos o negativos que inciden y caracterizan la situación en estudio, así mismo son aquellos temas sobre los cuales es necesario y crítico intervenir a través de la política pública” (p. 3).

Fue por medio del análisis estadístico de las respuestas de las entrevistas que sirvieron como insumo principal para lograr establecer la percepción de los usuarios de bicicleta de la ciudad de Bogotá y de sus alrededores que hacen uso de la infraestructura de la ciudad.

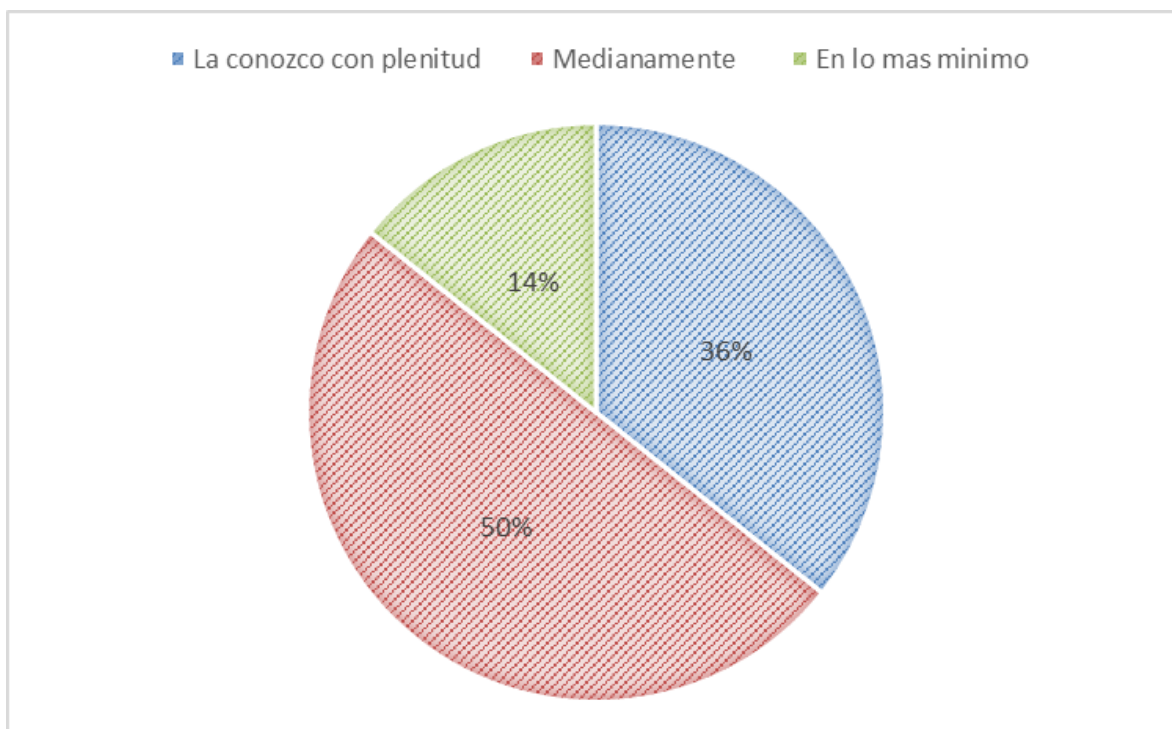
De manera que en un periodo de tres meses se llevaron a cabo un total de catorce entrevistas a cada uno de los representantes de las catorce organizaciones de usuarios bicicleta; Chapibici, Subase a la Bici, Fontirueda, Teusacatubici, Bikennedy, Paradas en los Pedales, Sucicla, Ruta 12 Barrios Unidos, Biela Tunal, Baca N Rola, Bosate a la Bici, Ciclo Paseo De Los Miercoles CPM, Biciescuela y Conciembiciate. El criterio seleccionador para priorizar estas organizaciones se concentró en que éstas son las organizaciones con mayor poder de convocatoria, trayectoria y número de integrantes en cada una de las localidades (Rueda Jiménez, 2019).

En este sentido, habiendo seleccionado dichas organizaciones, se les aplicó a los representantes o integrantes de las mismas, la entrevista consignada en el Anexo 1,

arrojando, por cada pregunta, los siguientes resultados:

1. ¿Cuál cree que es su nivel de conocimiento de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá, así como el de la colectividad?

Figura 1. Resultados Pregunta 1



Nota: Elaboración propia

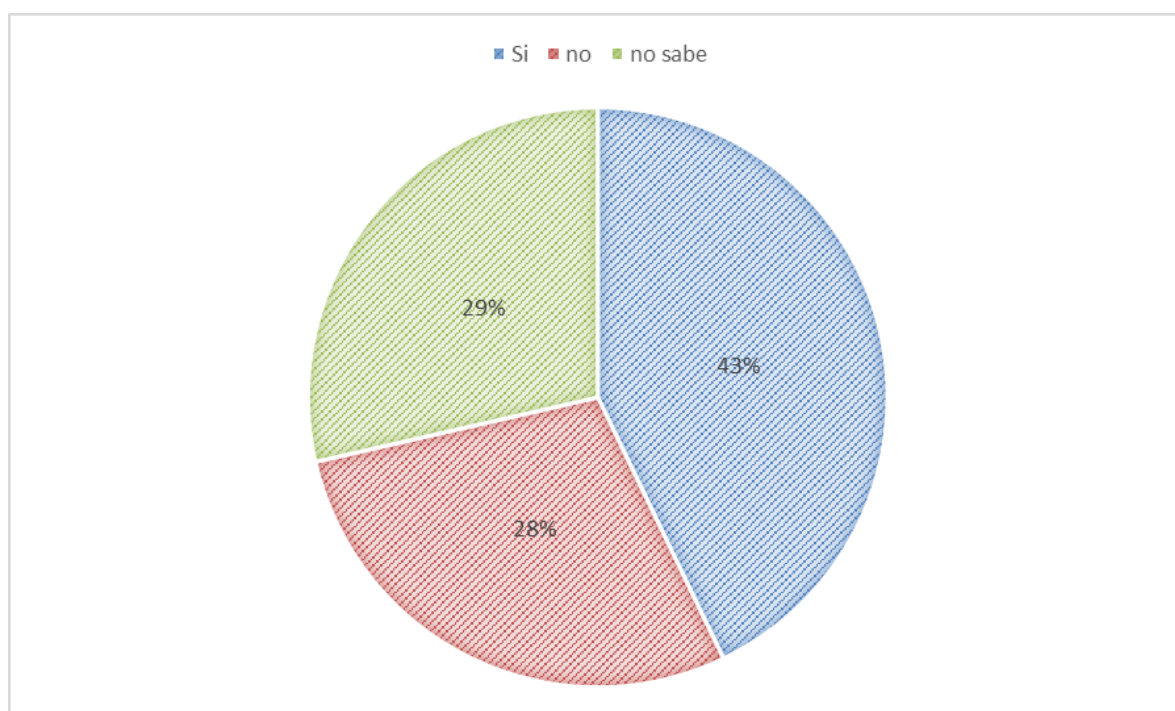
Se evidencia que la mayoría de representantes de los colectivos indagados conocen solo una parte de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá. El 14% de las organizaciones sociales no tiene conocimiento de la existencia de la Política Pública, y el 36% de éstas, la conocen y participaron en el diagnóstico que hizo la Secretaría Distrital de Movilidad.

Con este resultado, se refleja la necesidad de fortalecer los canales de comunicación de la Administración Distrital, los espacios a participar en estas discusiones de interés por

parte de las organizaciones sociales que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad, y el aumento de incentivos a participar por parte de las entidades distritales. Con el objetivo de contrarrestar, ese 64% de las organizaciones que no conocen con plenitud la Política Pública del tema que promueven en la ciudad.

2. ¿El colectivo que representa participó en el diseño y formulación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Figura 2. Resultados Pregunta 2



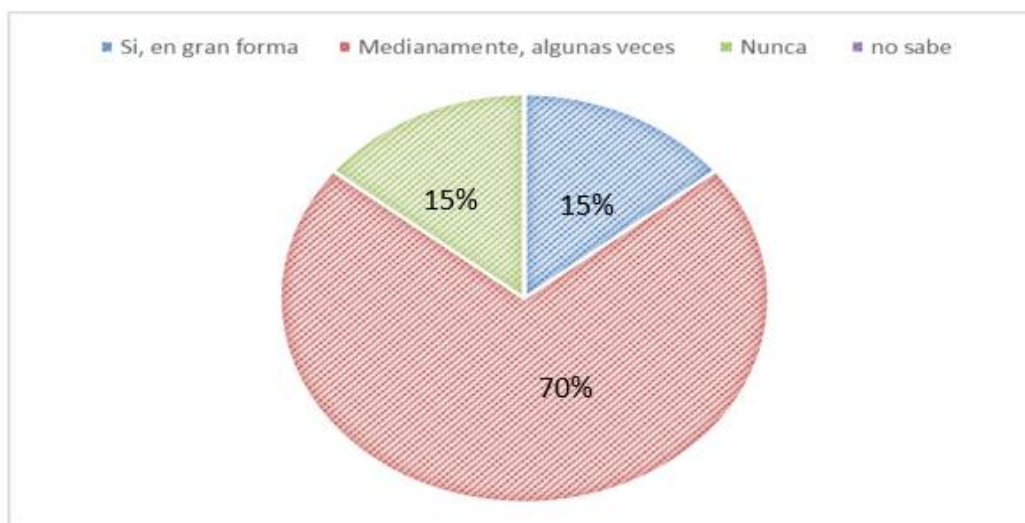
Nota: Elaboración propia

Los resultados de la segunda pregunta arrojan un diagnóstico preocupante toda vez que, si bien el 43% de la población entrevistada participó en el diseño y formulación de la Política Pública, el 57% de las organizaciones entrevistadas o no participaron o no saben si participaron en el proceso de formulación de la misma.

Esta ausencia de participación directa o de desconocimiento de la participación de la organización, sin embargo, no se evidencia en el Diagnóstico de la Política Pública 2021 ni, mucho menos, como uno de los puntos críticos evidenciados en la misma. En dicho documento, sólo cuando se refiere a la dimensión de Diversidad e Inclusión en el ámbito temático de Ruralidad se evidencia la exclusión “de las decisiones y acciones que tomaba tanto la administración central, como la local, en temas relacionados con la movilidad y en este caso con la bicicleta” (p. 113).

3. ¿El colectivo que representa, asistió a la convocatoria propuesta para la construcción de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Figura 3. Resultados Pregunta 3



Nota: Elaboración propia

Los representantes de las organizaciones entrevistadas reconocen que solo en algunas veces asistieron a la convocatoria realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, y el 15% afirma que no asistió nunca, como se puede contrastar en la baja participación que se tuvo en

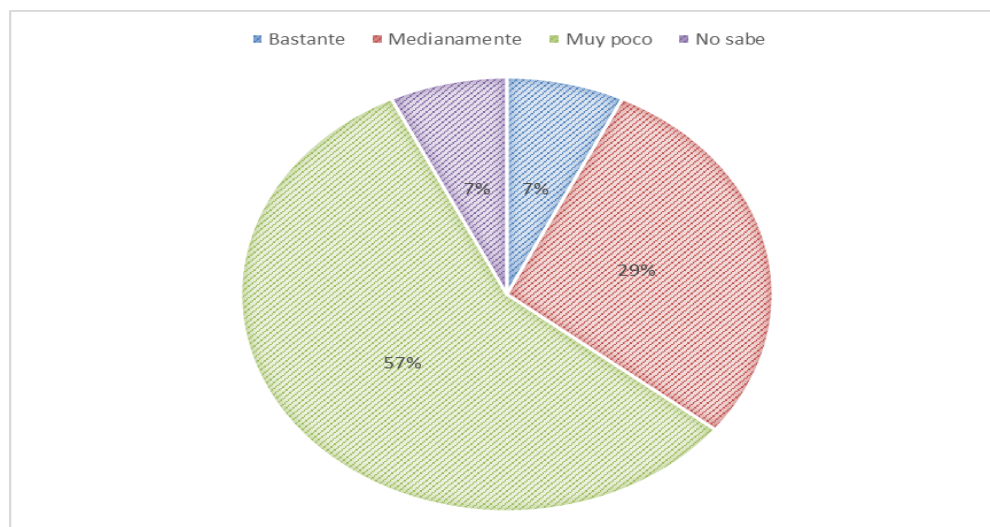
las mesas de trabajo que esta entidad dispuso para construir el diagnóstico de la Política Pública.

Solo el 15% de las organizaciones sociales que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad asistieron a las mesas focalizadas que desarrolló el Distrito en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Una vez más, se puede cuestionar el ejercicio participativo que se tuvo en la construcción de la Política Pública de la Bicicleta con ciudadanía organizada.

4. ¿Se ha beneficiado el colectivo que representa con la implementación de la política pública de la bicicleta?

Figura 4. Resultados Pregunta 4



Nota: Elaboración propia

La pregunta, como se evidencia en su formulación, buscaba indagar por la percepción de los representantes de las organizaciones sobre si la política pública había beneficiado, o no, a su

organización. En este sentido, de 14 organizaciones entrevistadas, el 57% manifestaron que la implementación de la política pública ha beneficiado muy poco a su organización. Así al observar las categorías muy poco y medianamente corresponden al 86% evidenciando una percepción de poco beneficio de la política pública respecto a las organizaciones entrevistadas.

Ahora bien, esta percepción, si bien no depende de forma directa de la participación en el proceso de formulación y desarrollo de la política pública sí permite generar análisis de tendencias tanto entre la formulación de la política pública como con su implementación.

5. ¿Cómo ha aportado el colectivo que representa a la actual implementación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Figura 5. Resultados Pregunta 5



Nota: Elaboración propia

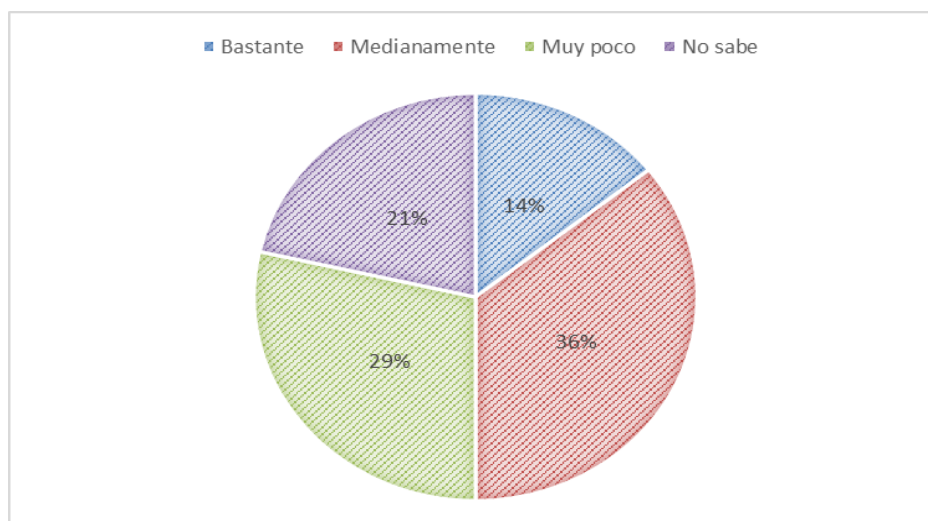
La mayoría de los entrevistados asegura que ha participado por medio de propuestas por escrito con un 50%, refiriéndose a cuestionarios o formularios construidos por las entidades distritales en donde solicitan información por medio de herramientas tecnológicas.

El 36% de las organizaciones sociales han participado en acciones o actividades lideradas por las instituciones, tipo mesas de trabajo, conversatorios, foros, fechas alusivas a la promoción de la bicicleta en la ciudad.

Por último, el 14% de los entrevistados, por diferentes razones no han participado en acciones que realizan en el marco del cumplimiento de la Política Pública de la Bicicleta.

6. ¿Considera el colectivo que representa, que la política pública de la bicicleta de Bogotá ha contribuido en mejorar la seguridad de los usuarios de bicicleta?

Figura 6. Resultados Pregunta 6



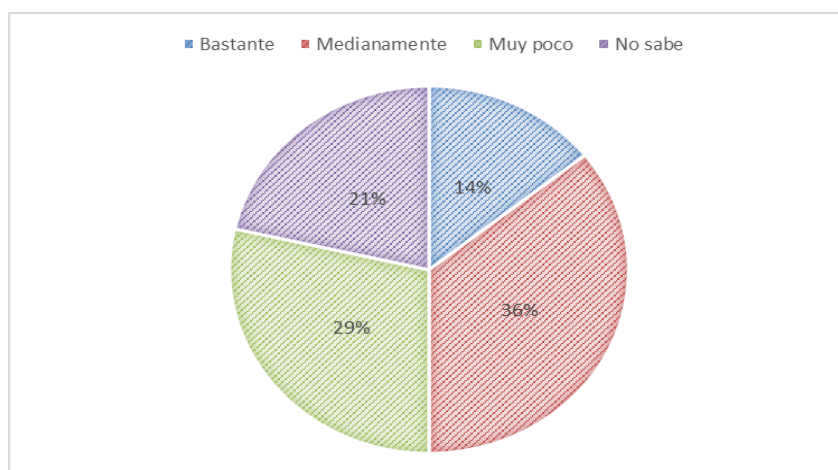
Nota: Elaboración propia

Los representantes de los colectivos, respecto a cómo percibe que la política pública de la bicicleta de Bogotá ha contribuido en mejorar la seguridad de los usuarios de bicicleta,

el 36% de los representantes de colectivos, consideran que en general la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá ha contribuido medianamente en el mejoramiento de la seguridad de los usuarios de bicicleta en Bogotá, lo que indica que se debe fortalecer la Política Pública en fortalecer la percepción y la seguridad de los usuarios, esta población también considera que la política ha tenido un impacto medio en la seguridad. Esto sugiere que se han logrado algunos avances, pero que aún hay un amplio margen de mejora. Si bien la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá ha tenido algunos avances en la mejora de la seguridad de los usuarios, se requiere un fortalecimiento integral de la política, que aborde desde la infraestructura y la educación vial hasta la normativa y la seguridad personal, para lograr un impacto positivo en la experiencia de los usuarios en Bogotá.

7. ¿Considera el colectivo que representa, qué la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá ha contribuido en mejorar la educación de los actores viales de Bogotá?

Figura 7. Resultados Pregunta 7

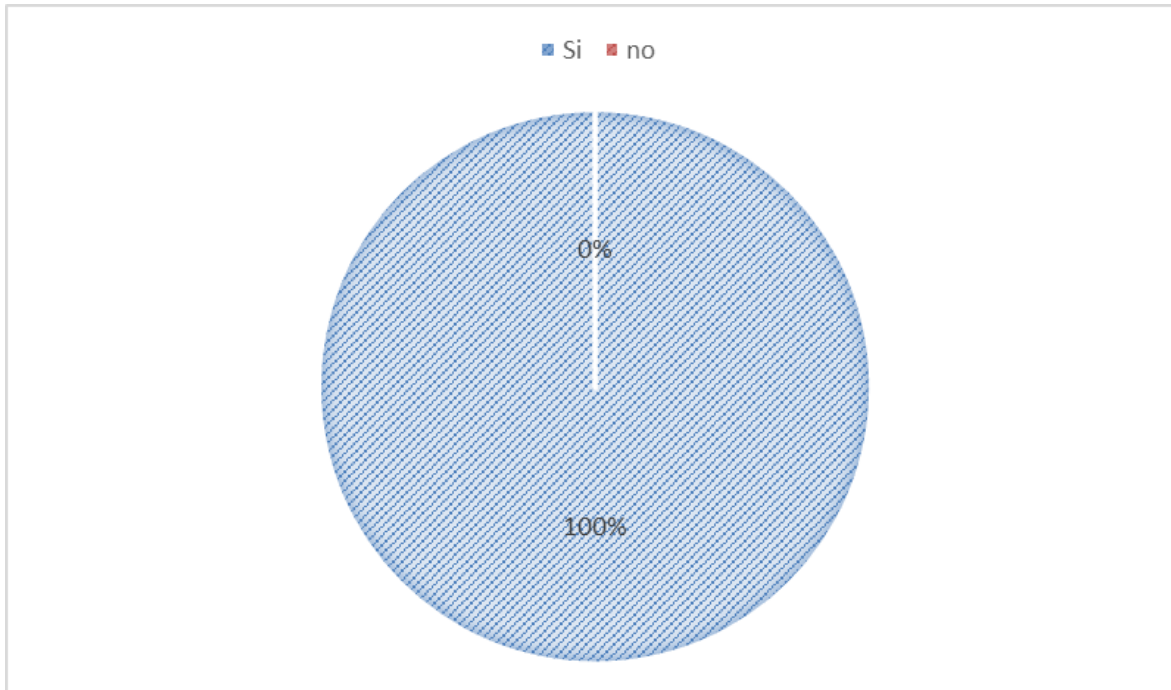


Nota: Elaboración propia

El 65% tiene la percepción que medianamente y muy poco la Política Pública de la Bicicleta ha contribuido en el mejoramiento de la educación vial de los diferentes actores viales en Bogotá; Si bien la Política Pública ha mostrado avance en educación vial, es evidente que se necesita un enfoque más robusto y completo para lograr un cambio cultural duradero. La educación vial debe ser un componente central de la política, con campañas integrales, enfoques específicos para cada grupo poblacional y una utilización efectiva de diversos canales de comunicación.

8. ¿Considera que, en el caso de la Política Pública de la Bicicleta, en su fase de formulación faltó mayor participación del colectivo que representa para que esta fuese más eficiente?

Figura 8. Resultados Pregunta 8



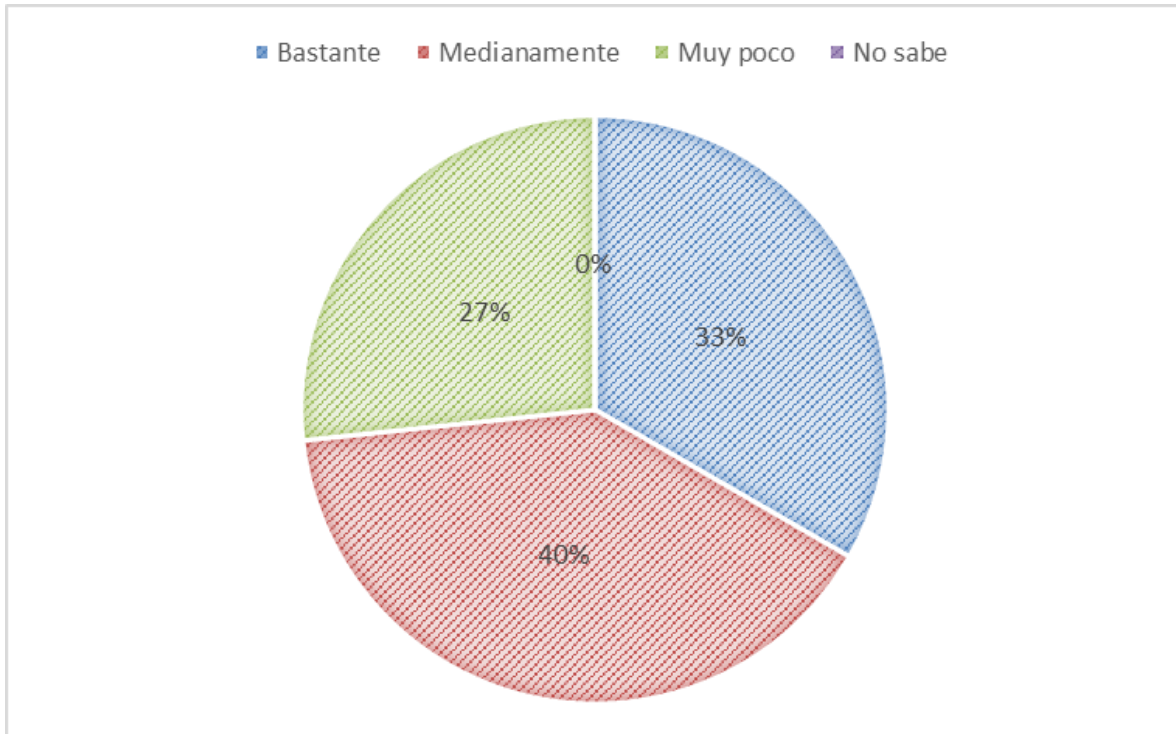
Nota: Elaboración propia

Teniendo en cuenta la fase de formulación donde se cuestiona acerca de la participación del colectivo representado, el 100% de los participantes reconocieron que faltó participación por parte del colectivo para la construcción de la Política Pública de bicicleta de Bogotá, lo que afectaría aparentemente en su eficiencia y percepción por los usuarios de bicicleta.

Esta percepción podría afectar la implementación y el éxito de la política, ya que los integrantes de los colectivos de bicicletas podrían no apoyarla o no utilizar los recursos que ofrece, La falta de participación de los integrantes de los colectivos en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá debe ser abordada de manera efectiva para garantizar el éxito de la política. Implementar estrategias para fortalecer la participación, como mecanismos inclusivos, espacios de diálogo y canales de comunicación transparentes, es fundamental para asegurar que la política responda a las necesidades y prioridades de los actores.

9. ¿Considera qué en general la Política Pública de Bogotá mejora la calidad de los viajes en bicicleta para sus usuarios en Bogotá?

Figura 9. Resultados Pregunta 9



Nota: Elaboración propia

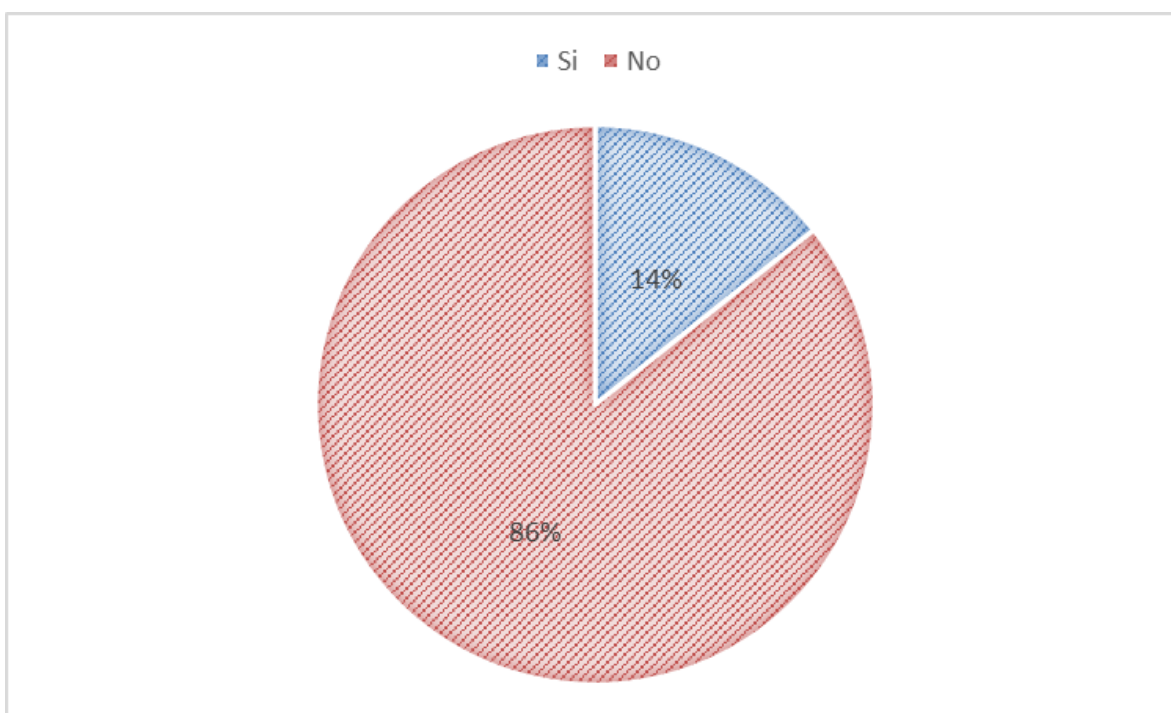
La Política Pública de la Bicicleta, para el 40% de las organizaciones mejora medianamente la calidad de los viajes en bicicleta para las y los ciclistas. Esto se debe a que la política pública está diseñada para promocionar el uso de la bicicleta de manera integral.

Por esta razón, el 33% considera que mejora considerablemente las condiciones de los viajes, al tener una política pública con diferentes enfoques, la gran mayoría de entidades distritales inmersas en metas y acciones para aumentar la calidad de ciclistas en la ciudad.

Mientras que, el 27% considera que la política pública de la bicicleta mejora muy poco las condiciones de viajes.

10. ¿La organización que representa posee herramientas para hacer seguimiento y evaluación a la implementación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Figura 10. Resultados Pregunta 10



Nota: Elaboración propia

Respecto a conocer si los colectivos poseen herramientas para hacer seguimiento y evaluación a la implementación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá, el 86% de los participantes reconoce que las organizaciones que representan no poseen herramientas para hacer control y seguimiento de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá. Una Política Pública de la Bicicleta con un seguimiento y evaluación robustos y participativos contribuirá a una implementación transparente, efectiva y responsable que

responda a las necesidades de los ciclistas en Bogotá, lo que requiere de un fortalecimiento en estas herramientas a los colectivos para garantizar la veeduría.

11. ¿Cuáles son las herramientas de control de la implementación de la política pública de la bicicleta de Bogotá que aplica el colectivo que representa?

Como pregunta de cierre de la entrevista se cuestionó a quienes contestaron que poseían herramientas de control de la supervisión de la implementación de la política pública de la Bicicleta en Bogotá se pudo establecer que los que utilizan principalmente son la participación en comités, convocatorias a rendiciones de cuenta, movilizaciones y representación en los consejos locales de la bicicleta, y en el Consejo Distrital de la bicicleta.

Las herramientas de control mencionadas son esenciales para asegurar la efectividad y correcta implementación de la política pública de la bicicleta en Bogotá. Al ofrecer a los actores locales diferentes mecanismos para involucrarse en el proceso de toma de decisiones.

4. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta las evidencias que se recopilaron en el desarrollo de la investigación se concluye que, en los últimos veinte años en Bogotá, capital de Colombia, se han dado las condiciones para el fomento y creación de grupos u organizaciones civiles con reconocimiento del Estado y de sus instituciones, las cuales poseen una serie de herramientas de participación de ciudadana con el potencial de contribuir en todas las fases de desarrollo de las Políticas Públicas. Ese ha sido el caso de la creciente cifra de los usuarios de la bicicleta en Bogotá.

No obstante, se evidencia por parte de los colectivos u organizaciones un desconocimiento general de los aspectos de la directriz analizada. Así como una pobre participación de tales organizaciones, las cuales no participaron de manera continua de las diferentes convocatorias públicas en el proceso de formulación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá.

Ha sido esa misma falta de interés y participación en tal proceso lo que ha influido en la percepción de eficiencia esperada por las organizaciones estudiadas. Es por eso que la proporción de los entrevistados considera que factores importantísimos como la movilidad, educación de los actores viales, la seguridad, entre otros no se han visto beneficiados o mejorados por la implementación de la Política Pública de la Bicicleta, en Bogotá.

También es claro el reconocimiento que se hace desde los mismos colectivos de no haber participado lo suficiente en el proceso de construcción de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá. En ese sentido, es notable una subvaloración y desconocimiento de las herramientas de la participación ciudadana.

Por otro lado, se pudo evidenciar que falta de conciencia o conocimiento: Los ciudadanos pueden no estar al tanto de las herramientas de participación ciudadana disponibles o de su importancia en el proceso de formulación de políticas públicas. Esto puede deberse a una falta de conciencia sobre sus derechos y responsabilidades como ciudadanos, o a una falta de información por parte de las autoridades.

Desinterés o apatía: Algunos ciudadanos pueden no estar interesados en participar en el proceso de formulación de políticas públicas debido a la falta de confianza en el sistema político, la percepción de que su participación no hará ninguna diferencia, o simplemente porque no consideran que sea relevante para ellos.

Barreras institucionales o estructurales: Puede haber barreras institucionales o estructurales que dificulten la participación ciudadana, como requisitos burocráticos complejos, falta de transparencia en el proceso de toma de decisiones, o falta de canales efectivos de comunicación entre los ciudadanos y las autoridades.

Falta de capacidad o recursos: Algunos ciudadanos pueden enfrentar limitaciones en términos de tiempo, conocimiento o recursos para participar activamente en la formulación de políticas públicas. Esto puede ser especialmente cierto para aquellos que tienen jornadas laborales extensas, falta de acceso a información relevante o falta de habilidades técnicas para participar en debates o consultas públicas.

Es importante destacar que la falta de uso de las herramientas de participación ciudadana no implica necesariamente que los ciudadanos no tengan opiniones o preocupaciones sobre las políticas públicas. Puede haber otras formas informales de participación o manifestación de opiniones, como la participación en grupos comunitarios,

organizaciones de la sociedad civil o manifestaciones públicas. Sin embargo, la falta de uso de las herramientas formales de participación puede indicar una brecha entre las intenciones de las autoridades de fomentar la participación ciudadana y la realidad de cómo se lleva a cabo el proceso de formulación de políticas públicas.

5. REFERENCIAS

- A Raiter, K Sanchez, J Zullo. (2002). *Representaciones sociales*. Editorial Biblos.
- Agronet.gov.co. (8 de junio de 2020). *agronet.gov.co*. Obtenido de <https://www.agronet.gov.co/Noticias/Paginas/Contaminaci%C3%B3n-vehicular-genera-sobrecostos-para-la-salud.aspx#:~:text=La%20contaminaci%C3%B3n%20atmosf%C3%A9rica%20generada%20por,bronquial%20e%20incluso%20enfermedades%20cardiovasculares>
- Alcaldía de Bogotá. (2021). *Guía para la elaboración de la política pública*. 2019.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). *Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital*. Secretaría Distrital de la Movilidad.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2022). *Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito Capital*. Secretaría Distrital de Planeación, Bogotá. Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/politicas-sectoriales/guia-de-politica-publica>
- Alperin, M. (2014). <https://www.fcnym.unlp.edu.ar/>. Obtenido de <https://www.fcnym.unlp.edu.ar/catedras/estadistica/Procedimientos%20de%20muestreo%20A.pdf>
- Amado, A., Etkin, E., & Báez Leonardo. (2019). *La información como herramienta de participación ciudadana*. Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Arévalos Fretes, H. M., Báez Silva, J. J., Cuenca Barrios, D. A., & Navarro Garay, A. (2022). La participación ciudadana en la rendición de cuentas de los fondos municipales. *Ciencia Latina*, 2665-2686.
- Ariza Rubiano Z. (2018). *theclassrecords.com*. Obtenido de <https://www.theclassrecords.com/politica-publica-de-la-bici>
- Bernal Pulido, J. D. (28 de julio de 2022). *senalcolombia.tv*. Obtenido de <https://www.senalcolombia.tv/deportes/historia-mujer-y-bicicleta#:~:text=Annie%20Cohen%20Kopchovsky%20fue%20una,vuelta%20al%20mundo%20en%20bicicleta>.
- Canales Cerón, M. (2006). *Metodologías de Investigación social*. Ciencias Humanas: LOM.
- Cañón Torres, Juan Guillermo. (2023). *Bici infraestructura vial en Bogotá: Un estudio de caso con colectivos y ciclistas urbanos*. Flacso Ecuador.
- Congreso de la República de Colombia. (2021). .

culturarecreacionydeporte.gov.co. (2022). *culturarecreacionydeporte.gov.co*. Obtenido de <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/cultura-en-bici/galerias/biciusuarios-en-bogota#:~:text=A%20diario%20miles%20de%20ciudadanos,cerca%20de%20600%20mil%20biciusuarios>.

DANE. (2020). *Gran Encuesta Integrada de Hogares - GEIH*. DANE.

Departamento Nacional de Planeación. (2020). *Actualización de Lineamientos de la Política Pública de Servicio al Ciudadano*.

Dobrowolsky, A., Findlay, T., Acker-Verney, J. M., Cattapan, A., O'Keefe, J., Mandrona, A., & Carroll, J. (2022). Reimagining Policy Spaces: Toward Accessible and Inclusive Public Engagement. *Canadian Review of Social Policy*, 82, 83–105. <https://www.jstor.org/stable/48728136>

eltiempo.com. (23 de agosto de 2022). *eltiempo.com*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/el-problema-de-la-movilidad-en-bogota-para-el-proximo-alcalde-404250>

Fernandez Poncela, A. M. (2009). Desafección política juvenil: Desconfianza, desinterés y abstencionismo. *Tiempo Apuntes*, 83-89.

Fondo para la Población de las Naciones Unidas. (2019). *Fondo para la Población de las Naciones Unidas*. FNUP.

funcionpublica.gov.co. (2021). *funcionpublica.gov.co*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/gestion-del-conocimiento/descripcion>

Gamarra, J. (2006). Pobreza, corrupción y participación política: una revisión para el caso colombiano. *EconPapers*.

García Hernández, M. D. (2022). *La entrevista*. UCA. Obtenido de http://www2.uca.edu.sv/mcp/media/archivo/f53e86_entrevistapdfcopy.pdf?f

García-Jaramillo, L., & Palacio-Jaramillo, J. I. (2022). Participación ciudadana en procesos de gobernanza regulatoria local. Análisis de la construcción normativa en la Alcaldía de Medellín (Colombia) (2017-2018). *Revista Derecho del Estado*.

Gay, L. R., Mills, G. E., & Airasian, P. (2009). *Educational Research: Competencies for Analysis and Applications*. Pearson.

Goenaga Cardenas, N., & Díaz-Barrios, J. (2022). *Políticas públicas contra la mortalidad materna en Colombia*. Universidad de Zulia.

- Gómez Pinzón, J. (2013). *Incidencia de la sociedad civil en la re-implementación del componente destinado a incentivar el uso de la bicicleta en el marco de la política pública de movilidad en Bogotá entre los años de 2009 a 2012*. Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
- Gual, J. A. (2011). *La responsabilidad del contratista en el código Penal*. Especial referencia al contrato de obra pública. *Revista de Derecho*, (36), 17-39. Retrieved June 02, 2024, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-86972011000200003&lng=en&tlng=es
- Hernandez Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw Hill.
- Hidalgo, D. (29 de junio de 2021). *eltiempo.com*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario-hidalgo/la-clave-de-los-problemas-en-el-desarrollo-de-transmilenio-y-el-sitp-599761>
- Horna, A. A. (2010). *Un metodo efectivo para las ciencias empresariales*. Facultad de ciencias administrativas y Recursos Humanos - Universidad San Martín de Porres.
- Horton, D. (2011). *Environmentalism and the bicycle*. Londres.
- Hurtado, J. (2010). *Guía para la comprensión Holística de la ciencia*. Universidad Abierta y Distancia UNAD.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2021). *Evaluación de Riesgos Psicosociales*. Obtenido de <https://www.insst.es/evaluacion-de-riesgo-psicosociales#:~:text=La%20evaluaci%C3%B3n%20de%20los%20factores,el%20que%20%C3%A9stas%20deban%20ser>
- Isabella Marilac de Lima Passos. (2020). *MULHERES E BICICLETA*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro Análise da aplicação da estratégia de transversalidade de gênero na política pública de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte.
- José M. Díaz-Pulido, Eloísa del Pino y Pau Palop. (2012). Los determinantes de la satisfacción con las políticas de bienestar del Estado autonómico. *REIS*, 45-84.
- Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Administraciones Públicas. Escuela. (2009). *Las políticas públicas. El ciclo de las políticas públicas. Clases de políticas públicas. Eficacia, legalidad y control. Indicadores de gestión. Documentación sobre gerencia pública*.
- Laura Díaz-Bravo. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*.
- López-Arellano, O. (2001). La polarización de la política de salud en México. *Artigo*, 43-54.

- Mateo D. Lieberman. (2003). *¿Es la cognición política como andar en bicicleta? Cómo la neurociencia cognitiva puede informar la investigación sobre el pensamiento político*. Wiley.
- Medrana Morales, N. J. (2019). Comunicación, ciudadanía y transparencia: Acceso a la información pública como herramienta de participación ciudadana en la gestión administrativa. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Informação*, 362-375.
- Mendez, N. R. (2021). *Capital Mortal De La Bicicleta: Un Balance De La Incidencia En La Política Pública Distrital De La Bicicleta En Bogotá, Desde El Ciclismo Urbano De Biela Tunal y Ciclocannabis*. Universidad Javeriana.
- Meny, I, y Thoening, J. (1992). *Las políticas públicas*. Ariel.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2021). <https://www.cancilleria.gov.co/colombia/migracion/historia#:~:text=Entre%20los%20principales%20motivos%20est%C3%A1n,remuneraci%C3%B3n%20en%20los%20pa%C3%ADses%20desarrollados.> Obtenido de <https://www.cancilleria.gov.co/colombia/migracion/historia#:~:text=Entre%20los%20principales%20motivos%20est%C3%A1n,remuneraci%C3%B3n%20en%20los%20pa%C3%ADses%20desarrollados.>
- MINTIC. (2021). gobiernodigital.mintic.gov.co. Obtenido de <https://gobiernodigital.mintic.gov.co/portal/Politica-de-Gobierno-Digital/Objetivo-de-la-politica/#:~:text=Impactar%20positivamente%20la%20calidad%20de,colaborativa%20entre%20los%20Grupos%20de>
- Müller, P. (1998). Génesis y fundamento del análisis de políticas públicas. *Innovar-ciencias administrativas y sociales*.
- Müller, P. (2002). *Las políticas públicas*. Universidad Externado de Colombia.
- Murcia, J. A., & Tamayo Castro, J. A. (2016). La política pública de víctimas del desplazamiento forzado en el municipio de Medellín, una síntesis de las relaciones interorganizacionales desde el análisis de redes de Política pública. *OPERA*, 185-209.
- Oleas Mogollón, D. & Albornoz Barriga, M. B. (2016). La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014). *Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*.
- Otzen, T. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, 227-232.
- Presidencia de la Republica de Colombia. (1993). *Decreto 1421 de 1993*. Bogotá.

- Prieto, A. B. (2001). *Proceso metodológico en el diseño etnográfico, narrativo profesional de investigación*. Ediluz.
- qualtrics.com. (2022). *qualtrics.com*. Obtenido de <https://www.qualtrics.com/es/gestion-de-la-experiencia/investigacion/investigacion-cuantitativa/>
- questionpro.com. (2020). *questionpro.com*. Obtenido de <https://www.questionpro.com/blog/es/muestreo-no-probabilistico/>
- Reswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage Publications.
- Riobo Quevedo, J. A. (2021). *Análisis discursivo de política pública de la bicicleta 2021 2039*. Bogotá: Universidad de La Salle.
- Rodríguez Burgos, K., & Guajrado Solís, M. C. (2021). El Presupuesto Participativo como mecanismo de participación ciudadana presente en los Estados de México. *Justicia*.
- Roth, D. (2002). *Políticas públicas: Formulación, implementación y evaluación*. Aurora.
- Rueda Jiménez, D. A. (2019). *dinámicas del fenómeno pro – bici en la ciudad de Bogotá D.C. que promueven la movilización y la participación para la incidencia en política pública*. Bogotá: Universidad Javeriana.
- Sánchez-Ramos, Miguel Ángel de Guadalupe; Constantino, Teresa Córdova. (2022). Participación Ciudadana en la Gestión Municipal de Amecameca. *Revista Opera*, 95-114.
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2021). *DIAGNÓSTICO PARA LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA*. Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documento_diganostico_politica_publica_de_la_bicicleta.pdf
- Secretaria Jurídica Distrital. (2018). *Acuerdo 708 de 2018 Concejo de Bogotá D.C*. Bogotá: Concejo de Bogotá.
- Smith, J. (2020). El enfoque epistemológico positivista en la investigación científica. *Revista de Investigación Académica*, 45-60.
- Sorribas, P. M., & Gutiérrez, M. C. (2022). Dos caras de la participación ciudadana: Análisis sobre la inclusión - exclusión política en instancias presenciales y mediadas por aplicaciones. *Revista Administración Pública y Sociedad APyS*.
- Statistical Package for the Social Sciences SPSS. (2019). *Statistical Package for the Social Sciences SPSS*.

swissinfo.ch. (19 de junio de 2023). *Oposición colombiana saldrá a manifestarse contra las reformas y escándalos del Gobierno*. Obtenido de https://www.swissinfo.ch/spa/colombia-protestas_oposici%C3%B3n-colombiana-saldr%C3%A1-a-manifestarse-contr-las-reformas-y-esc%C3%A1ndalos-del-gobierno/48603550

Torres-Melo, J. & Santander, J. (2013) *Introducción a las políticas públicas: Conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía*. IEMP Ediciones

Universidad de Guadalajara. (2022). *biblioteca.udgvirtual.udg.mx*. Obtenido de <http://biblioteca.udgvirtual.udg.mx/portal/clasificacion-general-de-las-fuentes-de-informacion#:~:text=Fuentes%20primarias%3A%20contienen%20informaci%C3%B3n%20original,de%20una%20actividad%20eminente%20creativa>

Universidad de Puerto Rico. (2022). *uprrp.libguides.com*. Obtenido de [https://uprrp.libguides.com/fuentes_secundarias/que_son_secundarias#:~:text=El%20contenido%20de%20una%20fuente,%E2%80%9D%20\(Stein%2C%201982\)](https://uprrp.libguides.com/fuentes_secundarias/que_son_secundarias#:~:text=El%20contenido%20de%20una%20fuente,%E2%80%9D%20(Stein%2C%201982))

Valle, A. (2022). *La Investigación descriptiva con enfoque cualitativo en educación*. PUCP.

Vargas Velásquez, A. (1999). *Notas sobre el Estado y las políticas públicas*. Almudena Editores.

Westreicher, G. (23 de febrero de 2020). *economipedia.com*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/encuesta.html#:~:text=La%20encuesta%20es%20un%20instrumento%20para%20recoger%20informaci%C3%B3n,conocer%20las%20caracter%C3%ADsticas%20de%20un%20grupo%20de%20personas>

Zhu, Y., & Ding, H. (2022). Social Construction of Target Groups and Policy Design: Lessons from the Housing Policy for Migrant Workers in China. *China Review*, 22(4), 231–262. <https://www.jstor.org/stable/48717752>

ANEXO

Entrevista guiada a los representantes de colectivos de usuarios de bicicleta en Bogotá

Análisis de la Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039

Escuela Superior de Administración Pública, Maestría en Administración Pública

Bogotá D.C

2023

1. ¿Cuál considera que es su nivel de conocimiento de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá, así como el de la colectividad?

La conozco a plenitud	
Medianamente	
En lo más mínimo	

2. ¿El colectivo que representa, participó en el diseño y formulación de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Si	
No	
No sabe	

3. ¿El colectivo que representan asistió a la convocatoria propuesta para la construcción de la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Si, en gran forma	
Medianamente, algunas veces	
Nunca	

No sabe	
---------	--

4. ¿Se ha beneficiado el colectivo que representa con la implementación de la política pública?

Bastante	
Medianamente	
Muy poco	
No sabe	

5. ¿Considera que se tuvo en cuenta la opinión y posiciones de los diferentes colectivos para la formulación de la política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Participación constante	
Propuestas por escrito	
Peticiones en publico	
Ninguna	

6. ¿Cómo ha aportado el colectivo que representa a la actual implementación de la política Pública de la Bicicleta de Bogotá?

Bastante	
Medianamente	
Muy poco	
No sabe	

7. ¿Considera el colectivo que representa que la política pública de la bicicleta de Bogotá ha contribuido en mejorar la seguridad de los usuarios de bicicleta?

Bastante	
Medianamente	
Muy poco	
No sabe	

8. ¿Considera el colectivo que representa que la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá ha contribuido en mejorar la movilidad de los usuarios de bicicleta?

Si	
No	

9. ¿Considera el colectivo que representa que la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá ha contribuido en mejorar la educación de los actores viales de Bogotá?

Bastante	
Medianamente	
Muy poco	
No sabe	

10. ¿Considera que, en el caso de la Política Pública de la Bicicleta, en su fase de formulación faltó mayor participación del colectivo que representa para que esta fuese más eficiente?

Si	
No	

11. ¿Cuáles son las herramientas de control de la implementación de la política pública de la bicicleta de Bogotá que aplica el colectivo que representa?