



50 años de la Ciclovía de Bogotá

Diciembre 13 de 2024 | Bogotá, Colombia | Recopilado por Alejandra Achury, Daniel Cano y Sandra Meneses

Introducción

Cada domingo, Bogotá vive una profunda transformación urbana: 127 kilómetros de las principales vías arteriales de la ciudad se transforman de uso exclusivo de automóviles al uso de ciclistas, peatones y corredores, en la Ciclovía dominical. Este es un evento que combina el deporte, la recreación, celebraciones y actividades económicas, y que se realiza cada domingo ocurre en la capital colombiana desde hace 50 años, creando así una dinámica cultural única. El evento ha sido posible gracias a los esfuerzos complementarios de activistas y la administración pública de Bogotá.

El 16 de diciembre de 1974, un tramo de las principales calles de Bogotá fue cerrado al tráfico por primera vez, en un evento llamado la “Revolución del pedal” (Figura 1). Esto fue consecuencia del trabajo de grupos de activistas que promovían el uso de la bicicleta, tanto como modo de movilidad como actividad deportiva. El éxito del evento llevó a la administración de la ciudad a expedir un decreto municipal que declaró la actividad como un evento permanente cada domingo de 7:00 a. m. a 2:00 p. m.

FIGURA 1 | **La revolución del pedal**



Fuente: Fernando Caro Archivo.

Contenido

- 1 Introducción
- 2 La expansión internacional de la Ciclovía
- 6 Aspectos destacados sobre las calles abiertas
- 9 Conclusión
- 9 Apéndices

Las actas de conferencia reflejan, de manera agregada, las presentaciones, conversaciones y aportes de las y los participantes en un evento tipo seminario, panel o taller. Los contenidos no necesariamente representan los puntos de vista del WRI o de otras instituciones participantes.

Las calles abiertas son iniciativas que temporalmente cierran las calles al tráfico con el fin de crear espacios públicos para el disfrute de la ciudadanía (Ocupa Tu Calle 2019). Aunque el concepto de calles abiertas no nació en Bogotá, la ciudad se ha convertido en una inspiración para escalarlo e implementarlo en muchas otras más alrededor del mundo, creando de esta manera un movimiento global. Diferentes ciudades han aplicado el modelo adaptándolo a sus capacidades, cultura y necesidades. Académicos han estudiado los diferentes mecanismos que han permitido que el concepto se comparta y se expanda por todo el mundo (Hidalgo 2014; Montero 2021).

La Ciclovía ha evolucionado continuamente durante estos 50 años, pasando de ser un evento plenamente social, promovido por grupos activistas, a convertirse en un elemento cultural de la ciudad. Esta evolución incluyó hitos importantes, como la expansión en la década de los noventa, la implementación de diversas actividades deportivas que incluyen clases de aeróbicos, conciertos al aire libre, escuelas de ciclismo, así como el reconocimiento formal como patrimonio cultural de la ciudad. La iniciativa de la Ciclovía tuvo un papel fundamental en el desarrollo de la cultura ciclista en Bogotá, incluyendo el crecimiento del uso de la bicicleta como medio de transporte, la creación de grupos activistas y el desarrollo de actividades económicas alrededor de la bicicleta.

Como parte de la celebración de los primeros 50 años de la Ciclovía, la Universidad de los Andes, con el apoyo de aliados locales e internacionales entre ellos WRI Colombia, organizó una conferencia para discutir el presente y el futuro de la Ciclovía (Figura 2). El evento se realizó en el campus de esta Universidad, el 12 y 13 de diciembre de 2024. La siguiente acta de conferencia resume los aspectos más destacados en el panel de “Experiencias Internacionales”, complementados con aportes de otros paneles y fuentes secundarias.

FIGURA 2 | Foro académico 50 años de ciclovía



Fuente: Universidad de los Andes.

La expansión internacional de la Ciclovía

Durante el panel de experiencias internacionales, defensores de calles abiertas compartieron sus esfuerzos por expandir estas iniciativas en ciudades en Perú, Estados Unidos y Sudáfrica. Los panelistas compartieron sus fuentes de motivación, el proceso de adaptación a los contextos locales, los factores de éxito, así como el papel de los gobiernos y los modelos de financiamiento. La siguiente sección destaca las experiencias de Los Ángeles, Lima y Ciudad del Cabo en la implementación de iniciativas de calles abiertas, a partir de las presentaciones de las personas panelistas (Apéndice A) y fuentes complementarias.

Los Ángeles: CicLAvia

A finales de la década del 2000, activistas en Los Ángeles buscaron maneras de responder a la falta de espacios públicos en la ciudad y promover la salud pública, en una región con una infraestructura diseñada para priorizar la movilidad en automóviles. En 2008, activistas de la bicicleta de los Ángeles, visitaron Bogotá, donde tuvieron la oportunidad de experimentar la Ciclovía y reunirse con Jaime Ortiz, cofundador de la Ciclovía. Regresaron a Los Ángeles, inspirados por la experiencia de la Ciclovía. Con un pequeño grupo de personas con intereses similares, crearon un grupo de trabajo ad hoc, dedicado a llevar el concepto a Los Ángeles.

De manera paralela, Aaron Paley, presidente de *Community Arts Resources* (CARS por sus siglas en inglés), estaba trabajando en un concepto de activación de espacios públicos en Los Ángeles. Esto lo que lo llevó a conocer el modelo de la Ciclovía y decidió proponerle al alcalde Villaraigosa: *“cerrar la calle de Wilshire Boulevard y otras calles paralelas durante los domingos, para crear un evento similar a la Ciclovía, inspirada en el exitoso ejemplo de Bogotá, Colombia.”* Esta propuesta llamó la atención de otros activistas, lo que generó que los grupos unieran fuerzas para impulsar el mismo objetivo.

Después de meses de organización y planeación, esta nueva coalición de organizaciones locales, voluntarios y miembros de la comunidad llevaron la idea a la oficina del alcalde de Los Ángeles. Tras varias reuniones con el alcalde, el apoyo de los departamentos locales de Bomberos y Policía y un año de preparación, el primer evento de calles abiertas en Los Ángeles se realizó el 10 de octubre de 2010 (Figura 3). Aproximadamente, cien mil personas participaron recorriendo una ruta de 7,5 millas por el centro de la ciudad (CicLAvia 2021). El evento fue un éxito inesperado, llegando a la portada de *Los Angeles Times* al día siguiente, además de generar curiosidad entre varios residentes que comenzaron a preguntar cómo llevar CicLAvia a sus vecindarios (Rubin 2010).

FIGURA 3 | CicLAvia en 2010



Fuente: CicLAvia 2010 - Gary Leonard.

CicLAvia fue acogida con entusiasmo por los angelinos, creciendo mediante un enfoque de base comunitaria que permite a los residentes redescubrir su ciudad y reimaginarla sin automóviles. Desde su inicio, CicLAvia ha recibido aproximadamente a 1,8 millones de participantes que han recorrido 331 millas de calles abiertas en Los Ángeles (CicLAvia s.f.).

La organización prioriza eventos en áreas con poblaciones desatendidas, alta densidad demográfica, geografía favorable, diversidad cultural, actividad comercial y acceso al transporte público. Más allá de sus eventos de calles abiertas, CicLAvia también ha creado guías para ayudar a las personas a explorar y redescubrir los tesoros locales de la ciudad a pie.

CicLAvia colabora estrechamente con las comunidades, comercios, artistas locales y agencias gubernamentales para planear sus eventos. Dependen en gran medida del apoyo de la comunidad y la disponibilidad de fondos para llevarlos a cabo. Al principio, la organización realizaba alrededor de cuatro eventos al año, aunque en los últimos años este número ha crecido a ocho eventos anuales. El financiamiento proviene principalmente de patrocinadores, donaciones y ventas de mercancía, en donde el sistema de transporte público de la ciudad, L.A. Metro, es uno de los principales financiadores. Muchos residentes también participan como voluntarios durante los días de evento, fortaleciendo aún más el espíritu colaborativo y comunitario de CicLAvia. Además de CicLAvia, el financiamiento de L.A. Metro ha permitido que se realicen eventos de calles abiertas bajo diferentes marcas de manera mensual en todo el condado de Los Ángeles. Este apoyo económico ha transformado la región en una de las más activas y exitosas en lo relativo a calles abiertas en Estados Unidos y Canadá.

Lima: Cliclodía

José Gutiérrez, director de Edubici, compartió sus perspectivas sobre los esfuerzos de Lima para promover el transporte no motorizado en Perú. Como usuario frecuente de la Ciclovía de Bogotá, Gutiérrez llevó su experiencia y pasión por las calles abiertas tras mudarse a Perú. Allí se vinculó con la Alcaldía de Lima y, eventualmente, asumió el cargo de coordinador de la Ciclovía Recreativa de la ciudad.

FIGURA 4 | Lima durante Ciclodía



Fuente: J. Ashley Nixon.

Desde finales de la década de los ochenta, la ciudad de Lima ha implementado políticas y proyectos para promover el uso de modos de transporte sostenibles. En 1990, se creó el Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado (PEMTN) para liderar, coordinar y supervisar el transporte no motorizado en la ciudad. A partir de ello, Lima construyó su primera red de ciclovías, financiada por el Banco Mundial. En la década del 2000, Lima desarrolló su Plan Maestro de Ciclovías, con fondos del Banco Mundial y el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF por sus siglas en inglés), el cual estableció la hoja de ruta para el desarrollo de una red más amplia de ciclorrutas con 292 kilómetros a lo largo de avenidas metropolitanas para 2025. Dentro de la implementación del proyecto, el PEMTN redefinió su rol para promover el uso de la bicicleta mediante nuevas estrategias y el desarrollo de actividades recreativas. Una de las actividades clave desarrolladas fue Ciclodía, inspirada en la Ciclovía de Bogotá (Grupo Banco Mundial 2020).

El 27 de febrero de 2011, Lima cerró seis kilómetros de la Avenida Arequipa para lanzar “Ciclodía, 6 kilómetros de salud y vida” (Figura 4), un evento semanal para promover medios de transporte más sostenibles y nuevos espacios públicos donde las personas pudieran ejercitarse (Publimetro 2014). Una encuesta realizada por Lima Cómo Vamos, en abril de 2011, encontró que el 92 por ciento de las personas usuarias estaban satisfechas con Ciclodía y el 43 por ciento de los participantes asistieron a cuatro o más eventos de Ciclodía (Lima Cómo Vamos 2011). En la encuesta, las personas destacaron cómo Ciclodía genera un espacio que fomenta la interacción con sus vecinos y un lugar seguro para andar en bicicleta. Entre 2011 y 2016, el número de participantes aumentó de 15 mil a 24 mil (Nixon 2016). La ciudad celebró los primeros aniversarios con eventos más grandes que convocaron a ciclistas y patinadores en línea.

Aunque Ciclodía no se ha expandido de manera permanente a nuevas calles, continúa reuniendo a las personas cada semana en el centro de Lima, lo que ha generado mayores ingresos para los negocios locales. Esta ciudad ha seguido ampliando su red de ciclovías, alcanzando 323,43 kilómetros en 34 distritos del área metropolitana (Plataforma Nacional de Datos Abiertos 2025).

Cape Town: *Open Streets Cape Town*

Inspirada por experiencias durante su infancia en la Ciclovía de Bogotá y una conversación con una amiga en Ciudad del Cabo, Marcela Guerrero Casas, cofundadora de Local South y *Open Streets Cape Town*, comenzó su trayectoria como defensora de calles abiertas en 2012. En ese momento, Ciudad del Cabo estaba experimentando un auge del activismo ciclista, ejemplificado por eventos como la *Moonlight Mass Bicycle Ride*, que se realiza anualmente por toda la ciudad. Guerrero Casas empezó por escribir una carta a *The Cape Times*, compartiendo la historia de la Ciclovía y su visión de llevar el concepto a Ciudad del Cabo. También, presentó una nota conceptual a la Secretaría de Movilidad de la Alcaldía de Ciudad del Cabo.

FIGURA 5 | *Open Streets Cape Town*



Fuente: Rich Conyngham.

El concepto de calles abiertas se introdujo por primera vez en Sudáfrica en 2003, cuando el gobierno local de Ciudad del Cabo buscaba implementar un sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT por sus siglas en inglés) y visitaron Bogotá, donde conocieron el concepto de Ciclovía. La idea se piloteó como un festival libre de automóviles, pero la iniciativa no tuvo éxito (BYCS s.f.).

Guerrero Casas colaboró con organizaciones locales, activistas y la comunidad para introducir el concepto de calles abiertas, construyendo apoyo comunitario mientras abogaba ante el gobierno local. Con el apoyo de *Cape Town Partnership* y otras organizaciones civiles, Ciudad del Cabo celebró su primer día de calles abiertas el 25 de mayo de 2013. El evento transformó un tramo de 800 metros en un espacio libre de automóviles, atrayendo a 5 mil participantes (Guerrero y Brent 2016). El evento ofreció a las y los residentes una oportunidad para reconectarse e interactuar con sus vecinos, una experiencia importante en una ciudad marcada por la segregación y la expansión urbana (Figura 5).

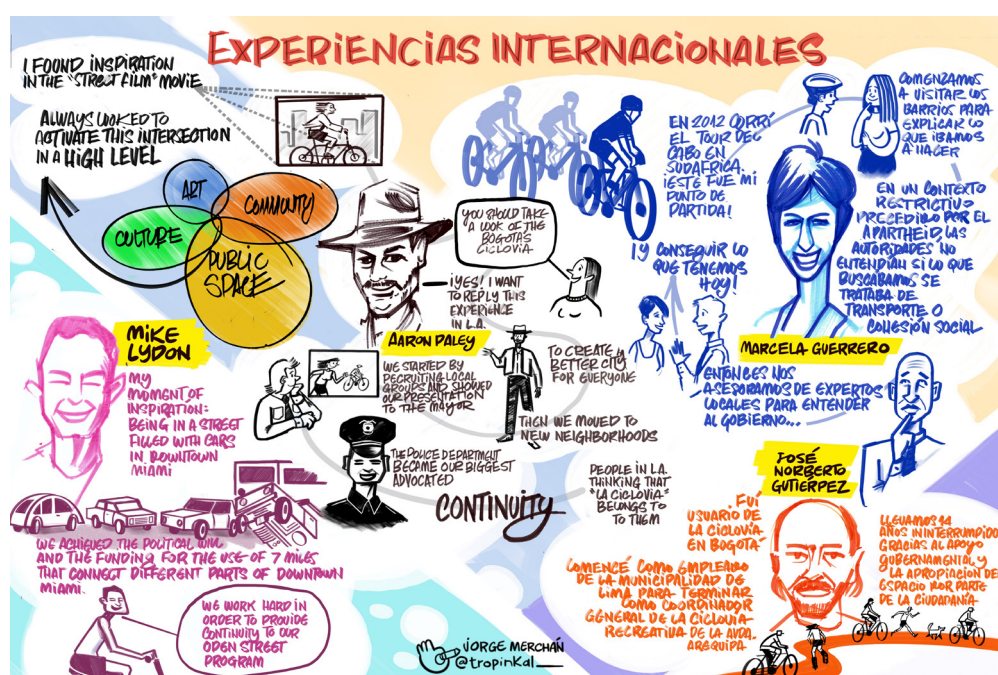
Formalmente establecida en 2013, *Open Streets Cape Town* continuó promoviendo y organizando varios eventos de calles abiertas en toda la ciudad, según la capacidad y los recursos disponibles (Periodismo Público 2020). Estos eventos reunieron a las comunidades en diversos vecindarios y dependieron en gran medida de donaciones, subvenciones y voluntarios. Cabe destacar que una subvención importante provino de la cooperación internacional. Sin embargo, un desafío recurrente fue la gestión de permisos costosos, que con frecuencia presentaban un obstáculo para el desarrollo del programa a largo plazo.

Aunque *Open Streets Cape Town* cerró, el espíritu de las calles abiertas sigue vivo. Organizaciones locales y activistas han continuado promoviendo iniciativas similares dentro de las comunidades (Guerrero y Mgedle 2024). Recientemente, *Young Urbanists*, una ONG local, y la Ciudad de Ciudad del Cabo han colaborado en un programa piloto para cerrar ciertas calles todos los domingos durante el verano, asegurando que el legado de Open Streets fomentando la conexión entre vecinos para imaginar los espacios públicos en la ciudad (Kiewit 2024).

Aspectos destacados sobre las calles abiertas

Durante la sesión, las y los panelistas destacaron los principales beneficios y los factores que han permitido la implementación exitosa y la sostenibilidad a largo plazo de las iniciativas de calles abiertas. Muchas de estas lecciones pueden observarse en la experiencia de Bogotá con la Ciclovía.

FIGURA 6 | Relatoría gráfica del panel



Fuente: Jorge Merchan, Tropinkal.

Las redes regionales inspiran activistas y expanden ideas a otras ciudades

Las redes regionales proporcionan una plataforma para que activistas, funcionarios gubernamentales y otros actores se conecten e intercambien conocimientos. Un ejemplo de ello es la Red de Ciclovías de las Américas, una organización sin fines de lucro establecida en 2005 para unir a líderes y promotores de ciclovías recreativas en las Américas, con el fin de fomentar el intercambio de experiencias e ideas (Ciclovías Recreativas de las Américas s.f.). Durante el evento, Paley destacó el rol fundamental que tuvieron estas redes durante el desarrollo de CicLAvia en Los Ángeles. De manera similar, Guerrero Casas señaló que a menudo interactuaba con CicLAvia y con miembros de la Red de Ciclovías de las Américas para ofrecer una referencia (además de Bogotá) al introducir el concepto en Ciudad del Cabo. También mencionó que ayudó a convocar el primer intercambio *Open Streets for African Cities*, que dio lugar a una red menos formal pero activa entre ciudades africanas, a menudo coordinada a través de WhatsApp.

Las iniciativas de calles abiertas proporcionan una plataforma para repensar el uso de calles y espacios públicos para el disfrute

Los panelistas coincidieron en señalar que el éxito de estas iniciativas radica en el sentido de apropiación que la ciudadanía aporta en cada evento. Mientras que las bicicletas son un elemento central en la Ciclovía de Bogotá, otras ciudades han enfocado sus iniciativas en celebrar el patrimonio cultural e incentivar a los ciudadanos a explorar y redescubrir aspectos únicos de su ciudad. Guerrero Casas resaltó que *Open Streets Cape Town* enfocó sus eventos en generar espacios para que las comunidades reimaginaran y generaran ideas sobre cómo sería un mundo con calles libres de automóviles. Otro ejemplo es CicLAvia, que desarrolló guías para caminar y redescubrir distintos vecindarios de la ciudad. El movimiento de calles abiertas ayuda a desarrollar una discusión sobre la mejor manera de utilizar el espacio público, la construcción de ciclorrutas, la peatonalización, la reducción de carriles para automóviles y otras transformaciones de los espacios públicos.

Promoción de medios sostenibles de transporte a través de iniciativas de calles abiertas

Un ejemplo destacado durante el panel fue la colaboración de CicLAvia con Los Ángeles Metro, que promueve el uso del transporte público en la ciudad. Los eventos de CicLAvia se ubican estratégicamente cerca de las líneas de metro, invitando a los participantes a dejar el carro en la casa y utilizar el transporte público para asistir a los eventos. Una estrategia similar se puede observar en Lima, donde Ciclodía se utilizó como estrategia para promover su creciente red de ciclorrutas y fomentar medios de transporte sostenibles.

Bogotá cuenta con 608 kilómetros de ciclorrutas y más del 7 por ciento de los viajes en la ciudad realizados en bicicleta (Alcaldía de Bogotá 2023; Secretaría Distrital de Movilidad 2024), lo que la convierte en referente mundial del uso de este medio de transporte. Aunque su desarrollo ha sido un proceso gradual y aún se requieren mejoras para aumentar la conectividad, la Ciclovía ha desempeñado un papel importante al inspirar a los ciudadanos y organizaciones locales a abogar por su expansión. Además, muchos ciclistas que ahora utilizan la bicicleta como medio de transporte comenzaron a explorar sus recorridos durante la Ciclovía, lo que les permitió experimentar la ciudad en un entorno seguro y libre de automóviles. Esta tradición semanal no solo ha fomentado el ciclismo como actividad recreativa, sino que también ha contribuido a la normalización como medio de transporte sostenible y práctico en Bogotá.

Fomento a la integración cultural y cohesión social

Las calles abiertas y libres de automóviles no solo permiten a las personas explorar la ciudad de una manera diferente, sino que también les conectan con zonas que normalmente no recorren o conocen. Guerrero Casas resaltó el impacto de *Open Streets Cape Town* para las personas, en el cual los eventos reunían a personas de distintas etnias, culturas, género, y otros sectores de la ciudad para repensar cómo podían utilizar el evento para mejorar sus vecindarios, muchos de ellos desarrollados bajo el sistema de *apartheid*.

Las iniciativas de calles abiertas promueven el desarrollo económico de la ciudad

Los eventos de calles abiertas generan importantes beneficios económicos y visibilizan el comercio. CicLAvia en Los Ángeles, en asociación con la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA, por sus siglas en inglés), estimó un incremento en las ventas de hasta un 57 por ciento para los negocios ubicados a lo largo de las rutas de CicLAvia, resaltando aún más el valor económico de las iniciativas de calles abiertas (DeShazo et al. 2013).

Ricardo Montezuma, profesor de la Universidad Nacional de Colombia, quien participó en el panel “Economías de la Ciclovía”, compartió datos sobre la concentración de empleos en diferentes tramos de la Ciclovía. En promedio, se generan aproximadamente 15,75 empleos por kilómetro, dependiendo del nivel de tráfico, con las rutas menos concurridas aun generando 1,57 empleos por kilómetro. Muchos de estos empleos provienen de negocios informales, como venta de frutas y bebidas o talleres de mecánica, que generan ingresos adicionales para las familias en la ciudad. Además, el gobierno local genera empleos mediante la contratación de guardianes y profesionales de operaciones para garantizar el buen funcionamiento de la Ciclovía.

Los gobiernos, activistas y ciudadanía tienen un rol en promover y mantener las iniciativas de calles abiertas

En Los Ángeles y Ciudad del Cabo, la continuidad de las iniciativas de calles abiertas ha dependido en gran medida del liderazgo y la persistencia de organizaciones locales como CicLAvia y *Open Streets Cape Town*. Mike Lydon, miembro de Street Plans y fundador de Open Streets Project, resaltó la importancia de contar con una entidad u organización que defienda las calles abiertas, así como estrategias de financiamiento para asegurar la sostenibilidad a largo plazo. Además, Lyndon compartió la experiencia de Miami, en la cual los cambios en la administración de la ciudad interrumpieron las iniciativas de calles abiertas.

El éxito de la Ciclovía de Bogotá puede explicarse, en parte, por las sinergias y los roles de supervisión y equilibrio entre el gobierno local, los activistas y la ciudadanía. La capacidad de la ciudad de Bogotá para financiar y operar la Ciclovía de manera constante ha permitido que se lleve a cabo semanalmente durante los últimos 50 años, fomentando un sentido de rutina y expectativa comunitaria cada domingo.

Al mismo tiempo, el nivel de adopción por parte de la ciudadanía y la alta organización de los activistas generan una presión sobre el gobierno para garantizar los recursos, tanto financieros como humanos, necesarios para su funcionamiento. Este nivel de apoyo institucional la distingue de muchas otras ciudades, donde las organizaciones locales y los activistas deben buscar diversas fuentes de financiamiento para organizar eventos, lo que hace que estos se realicen solo unas pocas veces al año.

En Bogotá, los activistas y las organizaciones comunitarias desempeñan un papel fundamental, junto con el apoyo del gobierno en la sostenibilidad de la Ciclovía figura 7. Supervisan de cerca su funcionamiento, abogan por mejoras y exigen resultados a las autoridades. Estos esfuerzos ayudan a preservar la integridad de la Ciclovía y consolidarla como parte del tejido cultural de la ciudad.

FIGURA 7 | Bogotá un domingo en la mañana

Fuente: WRI Colombia.

Conclusión

El panel de experiencias internacionales destacó el impacto que las iniciativas de calles abiertas han tenido en ciudades como Los Ángeles, Lima y Ciudad del Cabo, al generar espacios donde las personas pueden re-imaginar y reconectarse con su ciudad. Estas experiencias también fueron resaltadas como herramientas de política pública para promover la movilidad sostenible y dinamizar la economía local. Los panelistas subrayaron, además, el papel clave de las organizaciones cívicas y de la participación ciudadana en la apropiación y sostenibilidad de estos proyectos, así como la importancia de las redes regionales de ciudades para inspirar y acompañar la implementación y expansión de nuevas iniciativas.

La conferencia resalto que, en los últimos 50 años, la Ciclovía se ha consolidado como un elemento central de la identidad bogotana y como un laboratorio de referencia para la activación del espacio público en diferentes ciudades del mundo. Sin embargo, la ciudad enfrenta el reto de mantener un diálogo abierto entre técnicos, autoridades locales, activistas y ciudadanía para definir la evolución futura de este proyecto. Durante la conferencia se enfatizó la necesidad de avanzar en temas clave como la accesibilidad y seguridad para todas las personas, en especial mujeres, niñas y niños, la expansión equitativa hacia todos los sectores de la ciudad y su integración con la región metropolitana. Así, Bogotá tiene la oportunidad y la responsabilidad de seguir fortaleciendo estas iniciativas, consolidando su papel como referente global en el uso del espacio público y movilidad sostenible.

Apéndices

Apéndice A | Participantes

TABLA A-1 | Participantes del panel de Experiencias Internacionales

NOMBRE	CARGO	ORGANIZACIÓN
Moderador: Sergio Montero	Director	Institute for Inclusive Economies & Sustainable Livelihoods, Universidad de Toronto
Jose Norberto Gutierrez	Director	Edebici
Marcela Guerrero Casas	Cofundadora	Local South y Open Streets Cape Town
Mike Lydon	Fundador	Open Streets Project
Aaron Paley	Cofundador	Community Arts Resources (CARS) y CicLAvia

Fuente: Universidad de los Andes.

Apéndice B | Agenda

TABLA B-1 | Agenda de la conferencia

DÍA 2: VIERNES, 13 DE DICIEMBRE DE 2024	
Hora	Panel
9:00 – 9:45 a.m.	Charla magistral: “Ciclovía 50: conexiones entre África y América Latina”
10:00 – 11:00 a.m.	Mesa 4: Economías de la Ciclovía
11:10 – 12:20 p.m.	Mesa 5: Urbanismo y política pública
2:00 – 3:00 p.m.	Mesa 6: Experiencias internacionales
4:00 – 4:30 p.m.	Palabras de cierre

Nota: Esta tabla destaca los paneles de los cuales se obtuvo la información para esta acta de conferencia.

Fuente: Universidad de los Andes.

REFERENCIAS

- Alcaldía de Bogotá. 2023. "Entérate cuántos kilómetros de ciclorrutas hay en Bogotá ¡Mapa y más!" <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-cuantos-kilometros-de-ciclorrutas-hay-en-bogota-este-2023>
- BYCS. N.D. "Joyful Streets: With Marcela Guerrero Casa." <https://bycs.org/joyful-streets-with-marcela-guerrero-casas/>
- CicLAvia. 2021. "The First CicLAvia". https://www.ciclavia.org/inaugural_event
- CicLAvia. S.F. "Our History." <https://www.ciclavia.org/history>
- Ciclovías Recreativas de las Américas. N. D. "Red CRA." <https://cicloviasrecreativas.org/Red/>
- DeShazo, J.R., C. Callahan, M. Brozen, and B. Heimsath. 2013. Economic Impacts of CicLAvia: *Study Finds Gains to Local Businesses*. UCLA Luskin School of Public Affairs. https://d3n8a8pro7vhmx.cloudfront.net/ciclavia/pages/1659/attachments/original/1480619130/Ciclavia_UCLA_Econ_study.pdf?1480619130
- Hidalgo, D. 2014. *Contribuciones a la Movilidad y Calidad de Vida de Latinoamérica para el Mundo: Ciclovías Recreativas*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/cicloviasrecreativas/#comments>
- Grupo Banco Mundial. 2020. *Propuesta y recomendaciones para la formulación de una estrategia para la Bicicleta en Lima Metropolitana*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/804721589870386400/pdf/Propuesta-y-recomendaciones-parala-formulacion-de-una-estrategia-para-la-Bicicleta-en-Lima-Metropolitana.pdf>
- Guerrero, M. and M. Mgedle. 2024. "From Bogota to Langa and back – Our journey to open streets." *Daily Maverick*, November 28, 2024. <https://www.dailymaverick.co.za/article/2024-11-28-from-bogota-to-langa-and-back-ourjourney-to-open-streets/>
- Guerrero, M. and S. Brent. 2016. "Open Streets Cape Town: Reconnecting the Post-Apartheid City." Project for Public Spaces. April 26. <https://www.pps.org/article/open-streets-cape-town>
- Lima Como Vamos Observatorio Ciudadano. 2011. *Lima Opina en el Ciclodía*. Lima Como Vamos Observatorio Ciudadano. <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2011/08/BoletinN%C2%B01-LimaOpinaCiclodia.pdf>
- Kiewit L. 2024. "Bree, Wale, Strand and Shortmarket becomes CAR FREE ZONE on Sundays." *Eyewitness News*, October 16, 2024, <https://www.ewn.co.za/2024/10/16/no-cars-in-bree-street-every-sunday-from-27-october-to-create-a-safepedestrians-only-space>
- Montero, S. 2021. *Mundializando a Ciclovía de Bogotá de Experiencia Urbana Boa Practica Internacional*. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/352846507_Capitulo_7_MUNDIALIZANDO_A_CICLOVIA_DE_BOGOTA_DE_EXPERIENCIA_URBANA_A_BOA_PRATICA_INTERNACIONAL
- Nixon, A.J. 2016. "Tranquilo Domingo: las calles de Lima, Perú, transformada por Ciclodía", Blog. January 17. <https://nixonscan.com/2016/01/17/tranquilo-domingo-las-calles-de-lima-peru-transformada-por-ciclodia/>
- Ocupa Tu Calle. 2019. *Calles Abiertas*. <https://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2022/03/Mo%CC%81dulo-03-callesabiertas.pdf>
- Plataforma Nacional de Datos Abiertos. 2025. (Data base.) *Ciclovías Existentes en Lima Metropolitana - Municipalidad Metropolitana de Lima*. Accessed June 30, 2025. <https://datosabiertos.gob.pe/dataset/ciclov%C3%ADas-existentes-en-lima-metropolitana-municipalidadmetropolitana-de-lima-mm>
- Periodismo Público*. 2020. "La colombiana que llevo la ciclovía a Sudafrica." February 21. <https://periodismopublico.com/la-colombiana-que-llevo-la-ciclovía-a-sudafrica>
- Publimetro*. 2014. "El Ciclodía cumple tres años." February 28. <https://www.publimetro.pe/actualidad/2014/02/28/ciclodía-cumple-tres-anos-20848-noticia/>
- Rubin, J. 2010. "An estimated 100,000 turn out for L.A.'s inaugural CicLAvia event", *Los Angeles Times*, October 11, 2010. <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2010-oct-11-la-me-ciclavia-20101011-story.html>
- Secretaría Distrital de Movilidad. 2024. "En Bogotá el 70 % de los viajes diarios se realizan en modos sostenibles, según Encuesta de Movilidad." https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/en_bogota_el_70_de_los_viajes_diarios_se_realizan_en_modos_sostenibles_segun_encuesta_de

PARA MÁS INFORMACIÓN

Alejandra Achury, Analista técnica en WRI Colombia
Contacto: mariaalejandra.achury@wri.org

Daniel Cano, Gerente de proyectos en WRI Colombia
Contacto: daniel.cano@wri.org

Sandra Meneses, se desempeñó como coordinadora de calidad de aire en WRI Colombia
Contacto: msandra.2907@outlook.com

SOBRE WRI

World Resources Institute (WRI) es una organización mundial de investigación que trabaja para mejorar la vida de las personas, proteger la naturaleza y gestionar el cambio climático. Como organización de investigación independiente, aprovechamos nuestros datos, experiencia y alcance mundial para influir en las políticas y catalizar el cambio en sistemas como los alimentarios, la tierra y el agua, la energía y las ciudades. Nuestros más de 2.000 empleados trabajan sobre el terreno en más de una docena de países y con socios en más de 50 naciones.



**WORLD
RESOURCES
INSTITUTE**

CALLE 81 NO. 11-08, PISO 5
BOGOTÁ, COLOMBIA
ES.WRI.ORG