



CICLISTAS PIDEN MAYOR ARTICULACIÓN CON DISTRITO Y POLICÍA

¿Capital mundial o mortal de la bici?

Bogotá 28 Mar 2019 - 10:13 PM

Por: Manuela Valencia Gómez - Felipe García Altamar (mvalencia@elespectador.com - fgarcia@elespectador.com)

La ola de atracos contra los ciclistas en Bogotá llevó a las autoridades a reforzar la seguridad en ciclorrutas y puntos calientes. Para activistas de la bici, estas medidas no atacan el fondo del problema: el mercado ilegal.



La Policía reforzará la vigilancia en ciclorrutas, con 170 uniformados y 30 equipos en moto. / Archivo

En la capital de Colombia, cuyo deporte más exitoso es el ciclismo y que se distingue por sus ciclovías dominicales y ciclorrutas, fueron asesinados en las últimas dos semanas tres bicusuarios, por robarles su caballito de acero. Bogotá se autoproclama la capital mundial de la bicicleta, pero en el último año van 33 ciclistas muertos por hurtos o accidentes. El panorama es desalentador. Los usuarios de este medio de transporte dicen sentirse desprotegidos, pero las autoridades solo atinan a señalar la que consideran es la principal causa de la ofensiva contra los ciclistas: el mercado ilegal de bicipartes.

La forma como se produjeron los últimos tres homicidios asombró por la crueldad y la osadía de los asesinos. En los tres casos, las víctimas fueron brutalmente atacadas con armas blancas en el afán de apropiarse de las bicicletas. Para algunos líderes del ciclismo urbano en Bogotá, lo que está demostrado es que cada vez son más apetecidos estos vehículos, por dos razones específicas: las bicicletas son más fáciles de comercializar en el mercado ilegal que un celular y el apoyo judicial y estatal es insuficiente para evitar la expansión de ese mercado negro.

Carlos Alberto Torres, líder de la Mesa de la Bicicleta de Bogotá, asegura que el panorama es desesperanzador, y así será mientras no se cumplan las políticas para impulsar la bicicleta y se endurezcan las penas para quienes ataquen a los ciclistas. Además alerta sobre otro inconveniente que favorece a la delincuencia: la falta de articulación con la Policía y el Distrito. “Los atracadores son más cínicos y roban a plena luz del día. Esto además es un indicador de la ineficiencia de la justicia, que tipifica una bicicleta como ‘pequeña cuantía’”. Torres puntualiza que tampoco hay prevención adecuada, ni canales directos para que los bicusuarios puedan comunicarse con las autoridades.

Andrés Villalba, representante de la Liga de Ciclistas Urbanos y activista de la bici en la localidad de Tunjuelito, agrega que lo más grave es tal tipificación del delito, pues permite que los ladrones se le escurran a la justicia. “Es más fácil robarse una bicicleta que un celular, pues la legislación es pobre y son delitos excarcelables. Por eso, entre nosotros decimos que Bogotá es más bien la capital mortal de la bici”. Villalba insiste en que el Distrito se ha enfocado mucho en la infraestructura y poco en la consolidación de un trabajo que promueva el uso de la bicicleta como alternativa de transporte.

“Se han preocupado por cumplir números y metas, pero no por construir en verdad una capital mundial de la bici. Muchos creen que en verdad somos el Ámsterdam suramericano, y la realidad es que estamos a merced de la delincuencia y de los accidentes, y no hay comunicación alguna con el Distrito. Además, el trabajo es técnico: ubican policías en los lugares de los hurtos, algo que es obvio, así que los ladrones terminan robando unas cuadras más adelante”, puntualiza.

Últimas Noticias



Bogotá Hace 34 mins

Comunidad golpeó y desvistió a presuntos delincuentes en el suroccidente de Bogotá

Delincuentes en Bogotá se estarían haciendo pasar por domiciliarios de app para robar

Bogotá Hace 1 hora

En 2019 ya van tres muertos y 20 heridos por intentar colarse en Transmilenio

Bogotá Hace 3 horas

Un día para acordarse del perro callejero, un amigo invisibilizado

Bogotá Hace 4 horas

¿Y dónde está el alcalde Peñalosa?

Bogotá Hace 4 horas

Todas estas falencias fortalecen el mercado ilegal, orquestado además por personas que conocen sobre bicicletas y saben que su éxito radica en el “maquillaje” y la comercialización de partes y bicicletas completas, incluso fuera de Bogotá. El gremio de autopartes añade que es muy fácil transformar una bicicleta robada para comercializarla. Según el presidente de Asopartes, Tulio Zuluaga, este mercado ilegal sobrepasó el año pasado los \$130 millones. Y agrega: “Hay un problema mayor: no hay cómo identificar las bicicletas. Incluso, más allá de los atracos, ya se han conocido casos de secuestro de bicicletas para pedir rescate”.

Los expertos en seguridad ciudadana coinciden en que el mercado ilegal de venta de bicicletas robadas se ha incrementado de forma paralela a la resignificación de este artefacto, pues en la actualidad ya no solo se usa para fines estrictamente deportivos sino también como medio de transporte alternativo. Conciernen además en que existe una falta de atención del Distrito como un problema grave y patente, lo que ha sido provechoso para las estructuras dedicadas al hurto y comercio de bicicletas.

Andrés Nieto, experto en seguridad, basa su explicación en un estudio realizado con la Universidad Central, el cual sostiene que no existe una política que tipifique las bicicletas como una forma oficial de movilidad, compartiendo esa categoría con las motos y los automóviles. “Si no existe esta categorización, no se puede avanzar al segundo punto, que es la creación de un sistema de información o referenciación que permita saber a quién pertenecen las bicicletas, con un código particular. De esa forma se podría hacer un seguimiento y, en caso de ser hurtadas, asegurarse de que no sean revendidas”.

Johan Avendaño argumenta que la falta de políticas sólidas responde a que, antes de la controversia por hurtos violentos como los de este mes, las autoridades consideran que los hurtos a bicicletas son un problema aislado de las grandes problemáticas de seguridad en la ciudad. “Hay evidencias de que aumenta la delincuencia organizada, que los ladrones andan en grupos y que están hurtando con armas de fuego. Eso implica que hay mayor jerarquía del crimen, pues incluso se hace comercialización de bicis en las redes”.

Por lo pronto, la Policía anunció que reforzará la vigilancia en las ciclorrutas más concurridas de la ciudad y en 30 puntos calientes reportados. Entre ellos la alameda El Porvenir (que conecta a Soacha con las localidades de Fontibón, Bosa y Kennedy), la ciclorruta de Juan Amarillo y el puente de Guadua. En estos lugares habrá 170 policías en dos turnos de vigilancia, de 5:00 a.m. a 10:00 p.m. Además habrá refuerzo de 30 grupos que harán recorridos en motocicletas y se aumentará el monitoreo desde el aire con el helicóptero de la institución.

En particular, el coronel Óscar Fernando Daza, gerente de la bicicleta en la Policía, aseguró que avanzarán en la judicialización de criminales y la desarticulación de bandas dedicadas al hurto de bicicletas. Además recordó que en el último año se han desmantelado cinco estructuras, una de ellas responsable de la muerte de un instructor del IDRD, en el sector de Kennedy. Sin embargo, los ciclistas insisten en que una vez suceden las tragedias se anuncian medidas, pero es clara la desconexión total entre las entidades encargadas de velar por la protección de los biciusuarios.

La evidencia de ello es que, al consultar las cifras oficiales de ciclistas víctimas de la delincuencia, desde la Gerencia de la Bici se afirma que la Secretaría de Seguridad es la encargada de llevar este registro, y desde esta secretaría se insiste en que es la Policía la que debe hacerlo. Lo único cierto es que, por ahora, las cifras existentes son las que ostentan los propios colectivos de ciclistas y biciusuarios que se han dedicado a contar sus muertos.

En síntesis, Bogotá, más allá de su infraestructura, está lejos de ser un epicentro seguro de la bicicleta en el mundo. El llamado de los activistas es a que se cumpla la Ley de la Bicicleta, expedida en 2016, o el programa de las rutas seguras. A su vez, las autoridades dicen que habrá seguridad e invitan a utilizar los canales y estrategias diseñadas para los ciclistas. Sin embargo, es evidente la ausencia de políticas fuertes para contrarrestar el hurto de bicicletas en la capital, y que el tema regresará cuando se anuncie la próxima víctima.