
Una reflexión sociojurídica acerca de la bicicleta, como medio de transporte individual y seguro en Barranquilla durante la pandemia covid-19

A socio-legal reflection on the bicycle, as a means of individual and safe transport in Barranquilla during the covid-19 pandemic

Autores:

Marcela León García¹

José Usta Caicedo²

Valentina Zambrano Muñoz³

Resumen

Este artículo es resultado de la problemática evidenciada por la coyuntura sanitaria a causa de la pandemia del Covid-19, la cual deja en evidencia la necesidad de contar con un medio de transporte que garantice la movilidad en la ciudad de Barranquilla y el distanciamiento preventivo obligatorio para reducir la curva de contagio del virus. De allí la necesidad de describir la dinámica de movilidad de la bicicleta como medio de transporte individual y seguro en la ciudad de Barranquilla frente a la pandemia del Covid-19. Objetivo general desarrollado

¹ Investigadora del grupo Derechos Humanos, Tendencias Jurídicas y Sociojurídicas Contemporáneas de la Universidad Simón Bolívar, profesora de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales- programa de derecho, coordinadora del área de competencias investigativas, Orcid: [0000-0001-9553-5080](https://orcid.org/0000-0001-9553-5080), correo electrónico: myleon@unisimonbolivar.edu.co

² Grupo de investigación GICEES de la Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud CORSALUD, Profesor del programa académico de Seguridad y Salud en el Trabajo, Coordinador Operativo PESV en la Secretaría Distrital de Transito y Seguridad Vial de Barranquilla Colombia, Orcid: [0000-0001-6823-3749](https://orcid.org/0000-0001-6823-3749), correo electrónico: justa@corsalud.edu.co

³ Estudiante de Decimo Semestre de la Universidad Simón Bolívar. Con Diplomado en Gestión de Conflictos, Egresada del Programa Institucional Semillero de Investigación e Innovación, vinculado al Grupo Derechos Humanos, Tendencias Jurídicas y Socio jurídicas Contemporáneas de la Universidad Simón Bolívar, correo electrónico: vzambano4@unisimon.edu.co

en este trabajo. Es una investigación cualitativa, un tipo de estudio descriptivo, donde se analizaron las ventajas y desventajas de la bicicleta como medio de transporte individual y seguro, dentro de los resultados principales se destacan los avances en infraestructura vial para la implementación de ciclo rutas. en la ciudad de Barranquilla y las estrategias planteadas por la Administración Distrital para la utilización eficiente y eficaz de las mismas.

Palabras clave: Pandemia, virus, bicicleta, medio de transporte, infraestructura.

Abstract

This article is the result of the problems evidenced by the health situation due to the Covid-19 pandemic, this leaves in evidence the need for a means of transport that guarantees mobility in the city of Barranquilla and the preventive distance required to reduce the virus's transmission curve. From there the need to describe the mobility dynamics of the bicycle mobility as a means of individual and safe transport in the city of Barranquilla in the face of the Covid-19 pandemic. Overall objective developed in this work. It is a qualitative research, a type of descriptive study, where the advantages and disadvantages of the bicycle as a means of individual and safe transport were analyzed, among the main results are the advances in road infrastructure for the implementation of cycle routes. In the city of Barranquilla and the strategies proposed by the District Administration for the efficient and effective use of them.

Keywords: Pandemic, virus, bike, means of transport, infrastructure

INTRODUCCION

La bicicleta es uno de los medios de transporte más utilizados a nivel mundial, por su característica individual, sencilla y amigable con el medio ambiente se ha posicionado como el medio preferido para la movilización diaria de millones de personas, “el fomento de la bicicleta en diferentes lugares del mundo, implica no solo cambios de movilidad, sino que su uso, demuestra cambios culturales, sociales, económicos que se verán reflejados en mejoras en el medio ambiente que beneficiarían a la población mundial” (Rueda Seguro, 2017).

Actualmente, el mundo atraviesa por una las mayores crisis sanitarias debido a la propagación del Coronavirus SARS-CoV2, responsable de la enfermedad Covid-19. El 9 de enero de este año, “La Organización Mundial de la Salud informa de que las

autoridades chinas han determinado que el brote está provocado por un nuevo coronavirus” Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020). Paulatinamente, este virus se propagó por varios países al mismo tiempo y pasó de ser una epidemia a convertirse en una pandemia y, como consecuencia los focos de contagio se expandieron y se hicieron más difíciles de controlar.

A pesar de los planes de contingencia implementados por el Gobierno Nacional, en Colombia el virus se propagó rápidamente y, el primer caso reportado en la ciudad de Barranquilla se registró el 17 de marzo en un hombre joven proveniente de España (Alcaldía de Barranquilla, 2020). Como consecuencia de la rápida propagación, se hizo necesario la implementación del aislamiento colectivo obligatorio con el fin de mitigar el contagio en la población. Con el cierre de establecimientos de comercio, empresas, zonas comunes, parques, restricción de actividades al aire libre, prácticas de deportes colectivos, en otros, se redujeron las posibilidades de esparcimiento y recreación de las personas confinadas en casa.

Frente a la coyuntura satinaría del COVID-19, el alcalde Jaime Pumarejo adoptó medidas “para la movilización de trabajadores en transporte público solo se permitirán dos pasajeros por taxi (sentados en la parte de atrás) y en Transmetro las rutas alimentadoras operarán desde las 5:00 de la mañana. El uso de tapabocas será obligatorio” (Semana, 2020).

Es así como la bicicleta se posicionó como el medio de transporte más seguro y eficaz para brindar protección y reducir los focos de contagio en la ciudad en comparación a los medios de transporte masivos. Por ser un vehículo individual y de uso personal facilita el distanciamiento preventivo, permite a sus usuarios transportarse de forma segura, “promueve además la salud física y mental, previene el sedentarismo que constituye uno de los 4 factores de riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles (diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras). Ayuda también a mejorar la buena calidad de aire en las ciudades y recupera el espacio público para las personas” Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2020).

Percepción histórica de la bicicleta

Históricamente la primera bicicleta data del año 1817 y su invención se le atribuye al alemán Karl Freiherr von Drais, estaba hecha en madera, tenía un peso aproximado de 45 Kg, carecía de pedales y cadena, para su utilización se requería que la persona se impulsara con los pies en el suelo para ponerla en movimiento y, el sistema de frenos tenía el mismo método. Drais la ideó como un medio de transporte revolucionario para su época y llamaba su invento como *laufmaschine* (Maquina de Correr) y más tarde lo patentó con el nombre de Drasiana, pero contrario a lo que él creía su evento quedó como una máquina recreativa poco utilizada, que más adelante serviría como modelo para los prototipos que surgieron con el tiempo. “Historia de las bicicletas” (2013).

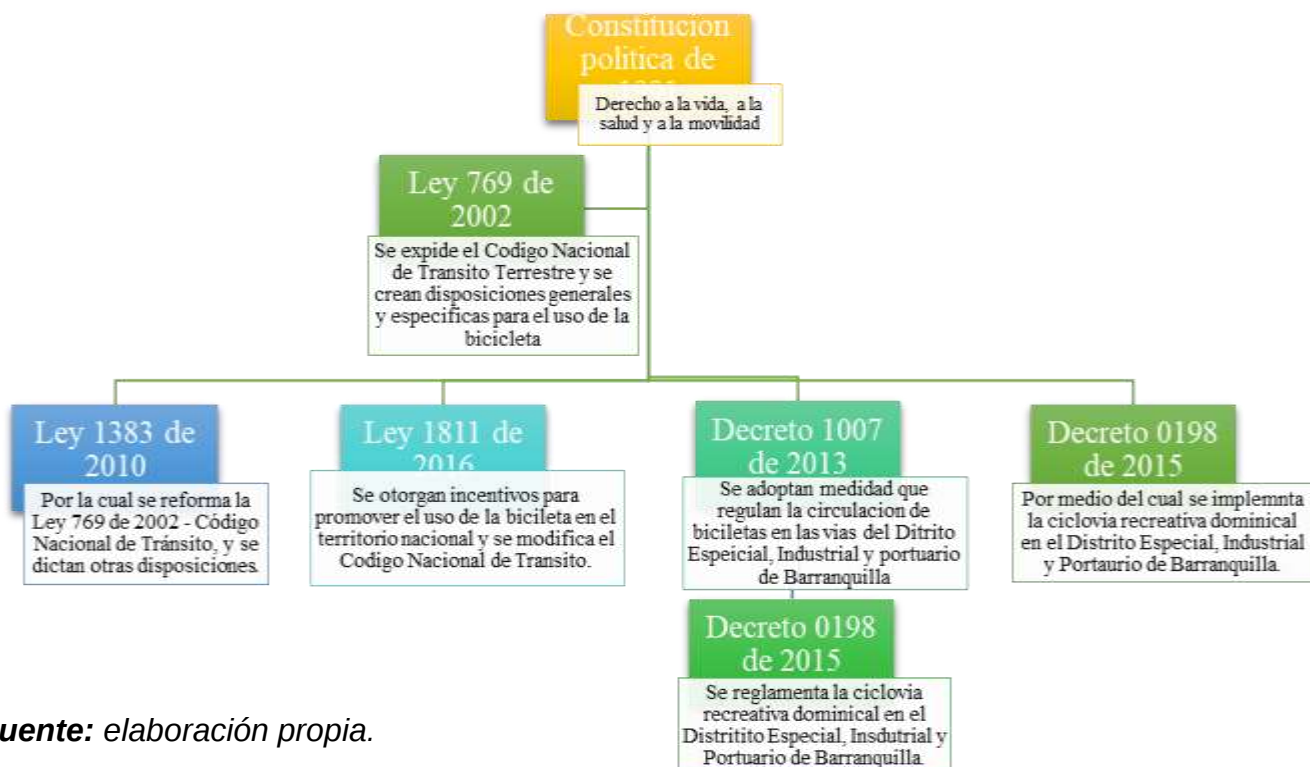
Uno año más tarde en 1818, la patente de la Drisiana fue adquirida por Denis Johnson, quien le introdujo una serie de mejoras para facilitar la movilidad de sus usuarios y hacerla más llamativa. Uno de los cambios más significativos fue la adecuación de una dirección metálica por el plano de giro de la Drisiana, el mejoramiento de la silla, su peso se redujo a 30 Kg, el manillar paso a ser metálico. Jonhson nombro este nuevo modelo *Hobby Horse* (Caballo de Entretenimiento) y fabricó un modelo exclusivo para mujeres. La bicicleta siguió evolucionando a través de los años, se añadieron pedales para hacer más fácil la movilidad de sus usuarios, el manillar pasó a ser metálico y se mejoró la calidad y tamaño de las llantas lo que la hizo más llamativa y comercial, sin embargo, por su precio solo era asequible para la clase burguesa y la clase alta (Sáenz García, 2015 pp. 20-37).

Posteriormente, la bicicleta tuvo un gran auge en 1861, cuando los franceses Pierre y Ernest Michaux hicieron la rueda delantera más grande y le incorporaron pedales, este nuevo modelo al que llamaron *Michaudine* fue muy popular en Francia y los Michaux se convirtieron en los primeros fabricantes en serie de bicicletas, al punto que abrieron dos fábricas y proporcionaron más 200 empleos, con esto la demanda de bicicletas fue aumento y los franceses no pudieron equipararla, dando oportunidad a las empresas inglesas de formar parte del negocio. Para 1867 Ernest Michaux para atraer la atención

de los compradores y como publicidad para su modelo, dio la idea de las carreras en bicicleta como deporte y en 1868 se crea de manera oficial el ciclismo como deporte (Sáenz García, 2015).

La bicicleta tuvo su aparición en Colombia para la década de los 30, los primeros modelos que llegaron al país eran hechas en acero lo que la hacía pesada con un peso aproximado de 15 a 20 Kg, accesorios como lámparas a gas y parrilla y espejos. Estas bicicletas no eran económicamente asequibles para toda la población, por lo cual se convirtió en un medio de transporte recreativo para las familias adineradas del país; especialmente en Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca (El Tiempo, 2017). Paulatinamente, en la década de los 60 la bicicleta decayó por la entrada en auge del automóvil, esto generó la disminución de su precio y la venta de modelos más económicos. Con esto la bicicleta no solo era usada como medio de transporte, sino, como una herramienta de trabajo en la ciudad y en el campo. (El Tiempo, 2017).

Figura 1. Normas legales que fundamentan el uso e importancia de la bicicleta



Fuente: elaboración propia.

A nivel mundial la bicicleta ha tenido muy buena proyección y aceptación; A Dinamarca, por ejemplo, lo conocen como el país de las bicicletas y su preferencia por este medio de transporte es casi tan antigua como el mismo invento. En 1910 inauguró su primer ciclo vía, dando inicio al desarrollo de infraestructuras dedicadas exclusivamente a la bicicleta, haciendo de esta su principal medio de transporte. La marcada cultura ciclista en este país ha creado un entorno ecológico, ayudando a reducir los gases de efecto invernadero y dar un mejor uso al espacio vial (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2020).

En América Latina, Colombia se destaca en el uso de la bicicleta desde 1974, cuando en Bogotá se realizó la primera actividad recreo - deportiva liderada por la organización sin ánimo de lucro Procicla y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte en la que participaron cerca de 5.000 personas, se habilitaron dos vías de la ciudad por tres horas para el desarrollo de esta actividad, dando paso a lo que hoy se conoce como ciclo vía. Pero solo hasta 1976 la Alcaldía Mayor de Bogotá destinó vías estratégicas de la ciudad para tránsito exclusivo de ciclistas y peatones. Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Alcaldía Mayor de Bogotá (s.f.).

Por su parte, Barranquilla le apostó a la ciclo ruta desde el año 2015 en la administración de la alcaldesa Elsa Noguera. Para ese año, de la mano de la Secretaria de Movilidad se realizó la primera Ciclo ruta institucional que se denominó “Vía Libre a la Vida”, donde se habilitaron dos tramos; el primero en el Boulevard de la Carrera 58 entre calles 70 y 64 en el barrio Viejo Prado y el segundo en la localidad Metropolitana en la Urbanización Las Gardenias (Alcaldía de Barranquilla, 2015).

Paulatinamente Barranquilla ha tenido un avance en ciclo infraestructura gracias las intervenciones del Distrito, en los últimos años se han diseñado estrategias para impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para promover la movilidad sostenible, económica y amigable con el medio ambiente, en aras del beneficio de los ciclistas. Ahora bien, el sistema de ciclo rutas tiene un papel importante en el desarrollo urbanístico de las ciudades, por su parte Barranquilla le apuesta a un diseño de ciclo rutas permanente que genere un impacto en el estilo de vida y movilización de los ciudadanos con respecto al transporte sostenible.

La implementación de las estrategias prácticas planteadas por el Distrito como la puesta en marcha de ciclo paseos, instalación de ciclo parqueaderos gratuitos en puntos estratégicos de la ciudad e instituciones de educación superior y pedagógicas, con la instalación de aulas móviles para promulgar el buen desarrollo de la movilidad y la conducción segura de la bicicleta y el uso de los implementos de seguridad, ha tenido una recepción positiva en los barranquilleros (Alcaldía de Barranquilla, 2018). De igual forma, la “Escuela de la bici es otra de las estrategias impulsadas por la Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial con instituciones de educación superior, técnica y tecnológica, con una prueba piloto para la conducción segura” (Alcaldía de Barranquilla, 2018).

Figura 2. *Estrategia educativa a bici usuarios.*



Fuente: *Alcaldía de Barranquilla.*

En las actuales circunstancias frente la pandemia del Covid-19, el uso de la bicicleta debe ser tomando como un medio de transporte esencial y recurrente, ya que permite la movilidad sostenible y el distanciamiento social preventivo promovido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para evitar el contagio y la propagación del virus.

Siguiendo los lineamientos de esta organización y con el fin de garantizar el goce efectivo del derecho a salud en conexidad con la vida y la movilidad, que son

elementos fundamentales en el Estado Social de Derecho, la Alcaldía de Barranquilla junto con la Secretaria de Transporte y Seguridad Vial, han desempeñado un rol muy importante con el diseño de ciclo infraestructura, para mantener la sanidad de sus habitantes con la habilitación de 2.5 kilómetros nuevos destinados para ciclistas “las ciclorrutas se suman a los 35 kilómetros de ciclo bandas ya existentes y se conectan con la Plaza de la Paz. Además, de mejorar la conectividad entre sectores residenciales, comerciales y puntos de atracción, las nuevas ciclo vías ayudarán a disminuir la emisión de CO2” (El Tiempo, 2020).

Con la ampliación de la red ciclística en la ciudad “actualmente, Barranquilla cuenta con 34,41 km de bici carriles y con esta nueva apuesta a la movilidad completa una red de 52,41 km. Al finalizar el 2023, el Distrito espera cumplir con la meta de llegar a 80 km de infraestructura ciclista” (El Tiempo, 2020).

Así las cosas, cabe resaltar que es deber del Estado promover políticas públicas que benefician en todo momento a los ciudadanos, en este contexto se debe garantizar el derecho a la salud y a la movilidad contemplados en los artículos 49 y 24 de la Constitución Política, en concordancia con lo establecido en la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 1007 de 2013.

De igual manera, la seguridad de los peatones y ciclistas debe ser importante, “en razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales” (Ley 1801, 2016, Art. 141).

Es así, como la bicicleta se convierte en un aliado eficaz de los barranquilleros como medio de transporte habitual e individual y asegurando el distanciamiento en aras de disminuir la curva de contagio del Covid-19. Ahora bien, el uso frecuente de la bicicleta trae consigo una serie de ventajas y desventajas frente a otros medios de transportes.

Las ventajas que se presentan frente al uso de la bicicleta como medio de transporte recurrente son varias; la primera es el beneficio económico, puesto que los

costos de transporte en bicicleta son menores que en automóvil y favorece especialmente a las personas que no tienen acceso a la compra de un vehículo automotor. La segunda es que “se garantiza el distanciamiento social, con el fin de evitar el contacto más cercano con otras personas. Se debe mantener una distancia de al menos 10 metros de los demás ciclistas cuando se esté circulando por las vías” (Ministerio de Salud y Protección Social, 2020).

Una tercera ventaja es la medioambiental, puesto que la bicicleta es “es un símbolo del transporte sostenible y transmite un mensaje positivo para fomentar el consumo y la producción sostenibles; además, repercute beneficiosamente en el clima” (Organización Mundial de la Salud, 2019).

Una de las ventajas más significativas es la reducción de la tasa de accidentalidad que se presentan en la ciudad por el uso de la bicicleta, según Bianchi Benguria (2008), debido a la baja velocidad de transporte los ciclistas perciben mejor el entorno y tienen una percepción más rápida de los imprevistos que se presenten en la vía.

A continuación, se presenta la información de accidentalidad vial de los últimos 11 años para la ciudad de Barranquilla, basado en la metodología de presentación de datos propuesta en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 del Ministerio de Transporte.

Tabla 1. Accidentes de transido en Barranquilla (2009-2020)

AÑO	No. ACCIDENTES	No. ACCIDENTES CON BICI	%
2009	4329	1	0.02%
2010	4098	24	0.59%
2011	4481	53	1.18%
2012	5262	65	1.24%
2013	5715	75	1.31%
2014	5704	58	1.02%
2015	6239	38	0.61%
2016	6521	40	0.61%
2017	6390	74	1.16%
2018	5899	89	1.51%
2019	5646	75	1.33%
Ene 2020 - Mar 2020	1138	12	1.05%
Total	61422	604	0.98%

Fuente: elaboración propia

Existen ciertas desventajas en el uso de la bicicleta, si bien es cierto que es un medio de transporte rápido “uno de los mayores limitantes frente a los demás modos es la distancia. De hecho, se considera que para distancias superiores a 10 Km la bicicleta dejaría de ser un modo de transporte competitivo” (Suero, 2010, p. 2).

Otra de las desventajas, son las condiciones climáticas que se pueden presentar de forma esporádica, la lluvia, por ejemplo, puede llegar hacer una dificultad al momento de utilizar la bicicleta como medio de transporte, pues obliga a ciclistas a buscar lugares para resguardarse.

MATERIALES Y MÉTODOS

El diseño metodológico de este trabajo está basado en una investigación de carácter mixta y tipo de estudio descriptivo.

Los aspectos cualitativos se desarrollaron cuando al momento de realizar la recopilación, sistematización y análisis de la información surgió la necesidad de identificar y describir el uso importante de la bicicleta y las características de las vías el primer tramo estudiado fue la calle 47 entre carreras 22 y 45. Donde con resolución

distrital fue aprobada la ciclo ruta y posteriormente se realizó la socialización con los habitantes del sector. El enfoque cuantitativo, es claro a través del uso de la estadística, como herramienta para cuantificar la cantidad de accidentes viales en bicicleta y así poder analizar su impacto.

La población la constituyo las vías de la ciudad de Barranquilla por donde se habilitaron el ciclo rutas.

RESULTADOS Y CONCLUSION

La bicicleta, resulta ser el medio de transporte individual y seguro en Barranquilla frente a la pandemia covid-19 a partir, del desarrollo de las estrategias planteadas por la Alcaldía con la implementación de ciclo infraestructura para el crecimiento urbano de la ciudad y estimular el uso de la misma como medio de transporte ideal en época de covid.

En conclusión, se hace necesario la implementación de la bicicleta como medio de transporte recurrente en la movilidad de la ciudad de Barranquilla y que no solo sea vista como un medio para realizar deporte al aire libre, ya su característica individual la hace indispensable frente a los tiempos de crisis por la pandemia del Covid-19. Su utilización en la vida diaria trae consigo múltiples beneficios; económicos, ecológicos y culturales que contribuyen significativamente al desarrollo urbanístico de la ciudad. Con el desarrollo de ciclo infraestructura, ciclo paseos dominicales, aulas móviles para educar a los usuarios con el uso correcto de los implementos de seguridad, Barranquilla se proyecta a constituirse como una ciudad sostenible y con políticas públicas que favorecen al cuidado de sus habitantes en tiempos de pandemia y sobre todo amigable con el medio ambiente.

Es necesario resaltar que la bicicleta tiene un rol importante frente a la pandemia del Covid-19, al ser un vehículo individual que no permite la carga de más pasajeros ayuda a disminuir el contagio por contacto directo de este virus y reduce significativamente la probabilidad de aumento de la curva de contagio.

No obstante, pese a los esfuerzos realizados por parte de la administración distrital aún falta mucha cultura y educación por brindar no solo a los ciclistas, también

a los usuarios otros medios de transporte a que se incluyan en esta cultura vial y respeten los espacios designados para su desarrollo. Si bien el índice de accidentalidad en bicicleta es bajo se hace necesario y determinante la sensibilización y el respeto por los bici carriles con el fin de disminuir la probabilidad de accedentes.

REFERENCIAS

Alcaldía de Barranquilla. (11 de marzo de 2015) Por medio del cual se implementa la ciclo vía recreativo dominical en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla. [Decreto 0198 de 2015].

Alcaldía de Barranquilla. (29 de noviembre 2013) Por medio del cual se adoptan medidas que regulan la circulación de bicicletas en vías del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla. [Decreto 1007 de 2013].

Alfaro, K. E. (2020, 9 mayo). *Transporte urbano sostenible: ¿qué podemos aprender de Copenhague?* Ciudades Sostenibles. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/transporte-urbano-sostenible-que-podemos-aprender-de-copenhague/>

Barranquilla ya tiene Ciclovía. (2015, 4 mayo). [Vídeo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=GmZ8O8yTITU>

Barranquilla, E. R. (2015, 30 marzo). *ECONOTICIAS REGIONALES BARRANQUILLA.* Econoticias regionales Barranquilla <https://www.econoticiasregionalesbarranquilla.com/2015/03/>

- Bayona, C. (2019, 3 enero). *La nueva Barranquilla le abre paso a la bicicleta* –. Alcaldía de Barranquilla. <https://www.barranquilla.gov.co/transito/la-nueva-barranquilla-le-abre-paso-a-la-bicicleta>
- Bianchi Benguria, H. L. (2008). *Uso y Movilidad de la Bicicleta en la Ciudad: Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Bicihome. (2020, 4 marzo). *La historia de la bicicleta*. Bicihome. <https://bicihome.com/la-historia-de-las-bicicleta/>
- Bueno, E. (2017, 26 julio). *Dos décadas del auge de los ‘caballitos de acero’*. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/bogota/historia-de-la-llegada-de-las-bicicletas-a-colombia-113394>
- Colombia, S. P. S. D. M. Y. (2020, 14 junio). *Desplazamientos en bicicleta, una opción saludable para movilizarnos*. Ministerio de Salud. <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Desplazamientos-en-bicicleta-una-opcion-saludable-para-movilizarnos.aspx>
- Colombia, S. P. S. D. M. Y. (2020, 6 marzo). *Colombia confirma su primer caso de COVID-19*. ministerio de salud. <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-confirma-su-primer-caso-de-COVID-19.aspx>
- Congreso de Colombia. (06 de julio de 2002) Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 769 de 2002]. DO: 44.932

Congreso de Colombia. (29 de julio 2016). Artículo 141 [Titulo XV]. *Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana*. [Ley 1801 de 2016]. DO: 49.949.

Constitución Política de Colombia [Const.] (1991)

Instituto distrital de recreación y deporte. (s. f.). *Historia ciclovía Bogotana* | INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE. Alcaldía mayor de Bogotá.

<https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovia-bogotana#:~:text=El%2015%20de%20diciembre%20de,actualmente%20se%20conoce%20como%20Ciclov%C3%ADa.&text=El%20decreto%20dio%20pleno%20funcionamiento,20%20de%20junio%20de%201976>

La bicicleta, movilización segura y saludable en tiempos de COVID-19: 3 de junio, Día mundial de la bicicleta. (2020, 3 junio). OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud. <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>

Ministerio de Transporte. (02 de diciembre de 2004) Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de bicicletas y triciclos, y se dictan otras disposiciones. [Resolución 3600 de 2004]. DO: 45.751.

Puentes, A. (2020, 3 junio). *¿Por qué la bicicleta es tan importante en medio de la pandemia?* El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/bogota/por-que-la-bicicleta-es-tan-importante-en-tiempos-de-coronavirus-y-cuarentena-501326>

Revista Semana. (2020, 28 agosto). *Barranquilla pone reglas para circulación de trabajadores*. Semana.com ultimas Noticias de Colombia y el Mundo.

<https://www.semana.com/nacion/articulo/coronavirus-las-medidas-de-restriccion-para-circulacion-en-barranquilla/666221/>

Rueda seguro. (2017, 28 abril). *¿Cómo va la bicicleta en el mundo?* <http://www.ruedaseguro.com.co/noticias/item/13-como-va-la-bicicleta-en-el-mundo>

Suero P., D. (2010). Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá. *Revista Avances*, 1(12), 55.

United Nations. (s. f.). *Día Mundial de la Bicicleta | Naciones Unidas*.
<https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>

World Health Organization: WHO. (2020, 29 junio). *Cronología de la respuesta de la OMS a la COVID-19*. organizacion mundial de la salud.
<https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>