

BOGOTÁ Y LA BICICLETA ANTES Y DESPUÉS DE LA PANDEMIA

En general, el fútbol en Colombia ha sido el deporte más importante en el país por su amplia difusión y la masiva participación a nivel aficionado. Sin embargo, en las últimas décadas el ciclismo ha venido ganando terreno gracias a los logros obtenidos por deportistas colombianos en grandes competencias a nivel internacional. Incluso, algunos han afirmado que el ciclismo debería ser considerado como el deporte nacional pues en esta disciplina se han obtenido todos los títulos posibles en el escenario internacional mientras que en el fútbol (nivel selección) solo se ha logrado obtener una Copa América (fútbol masculino) y un título en los Juegos Panamericanos (fútbol femenino).

Este fenómeno de la bicicleta ha sido particularmente importante Bogotá pues en la ciudad se cuenta con unas condiciones que favorecen sus diferentes usos. Como medio de transporte, la capital del país cuenta con: 1) un clima relativamente frío, 2) una superficie que en su mayoría es plana y 3) un número importante de kilómetros de cicloruta. Como fuente de entretenimiento, la ciudad cuenta con terrenos planos y montañas que permiten el uso de la bicicleta de ruta o todoterreno. Además, desde 1974 la ciudad implementó la “Ciclovía”, estrategia que ha permitido que los ciudadanos tengan un contacto permanente con la actividad del ciclismo recreativo.

De lo anterior, se puede concluir que la bicicleta tiene un potencial de desarrollo en la ciudad. Es por ello, que este artículo tiene como propósito evidenciar los cambios que han tenido los diferentes eslabones de la cadena de valor de la bicicleta en Bogotá

como consecuencia de la pandemia ocurrida en 2020. Para ello, se tiene como referencia:

1. El documento “Mercado de la Bicicleta en Bogotá” (2018) que hace parte de los Cuadernillos de Desarrollo Económico publicados por la Dirección de Estudios de Desarrollo Económico de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá. Este documento fue generado antes de la pandemia.
2. El documento “El negocio de la bici en Bogotá: su productividad y potencial crecimiento” (2021) que hace parte del Observatorio de Desarrollo Económico de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá. Este documento fue generado después de la pandemia.

El objetivo es identificar variables que hayan sido desarrolladas en ambos estudios con el fin de poder evidenciar cambios y tendencias. Dentro de ese análisis, se evidenció que los estudios presentan la siguiente información en común: 1) la cadena de valor de la bicicleta, 2) Importaciones, 3) Exportaciones, 4) distribución porcentual de los negocios de la bicicleta por localidades, 5) porcentaje de establecimientos por naturaleza empresarial 6) principales actividades ofrecidas por los negocios y 7) trabajadores en los negocios de la cadena de valor de la bicicleta. A continuación, se presentan los cambios observados:

1) CADENA DE VALOR DE LA BICICLETA

A continuación, se puede apreciar cómo estaba compuesta la cadena de valor de la bicicleta en Bogotá en 2018. Además, se pueden evidenciar las nuevas actividades consideradas 3 años más tarde.

Cadena de valor de la bicicleta 2018 -2021

TIPO ACTIVIDAD	ACTIVIDADES 2018	2021 (ACTIVIDADES ADICIONALES)
Actividades de comercio internacional	Importaciones de materias primas, cuadros, repuestos, accesorios para bicicletas y bicicletas.	
Producción, transformación y comercio interno	Producción, ensamble y comercialización interna de productos primarios en hierro y acero, cuadros, repuestos, accesorios para bicicleta y bicicletas.	Fabricación de indumentaria deportiva.
Servicios directo	Servicio técnico de bicicletas, actividades de turismo en bicicleta, alquiler de bicicletas y parqueaderos para bicicletas.	Medios tecnológicos, medio de transporte, comercio, hotelería, gastronomía, publicidad, servicios de mensajería de bienes, incluidos la distribución de alimentos, bebidas y comidas preparadas, entre otros.

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, la cadena de valor de la bicicleta en Bogotá cambió su estructura principalmente en el sector servicios durante el periodo postpandemia. Esto sugiere que más bogotanos hicieron uso de la bicicleta, lo cual no solo impactó a las actividades relacionadas con el uso directo de la bicicleta sino que también afectó de manera positiva otros sectores. Es importante advertir que, en la actualidad hay nuevos servicios relacionados con el uso recreativo de la bicicleta que no fueron considerados en los estudios de referencia tales como: escoltas por temas de seguridad, entrenadores, estudios biomecánicos, compra y venta de bicicletas usadas, compra de seguros, importación de elementos asociados a la práctica deportiva (ciclocomputadores, sensores de rendimiento

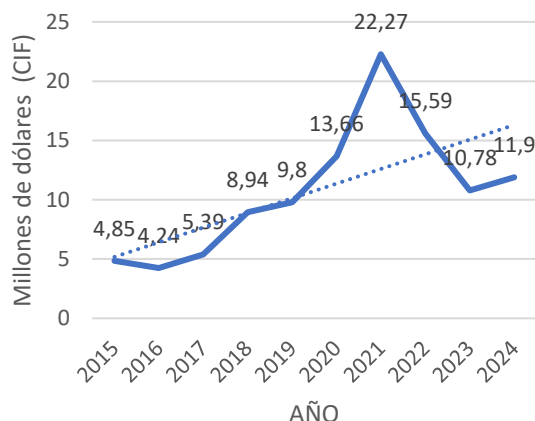
y simuladores) y créditos para comprar bicicletas.

2) IMPORTACIONES

Antes de presentar el análisis respectivo es necesario indicar que los 2 documentos observados presentaban información de importaciones con criterios diferentes. Como resultado de ello, y para hacer comparable la información se consultó de manera directa la información en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

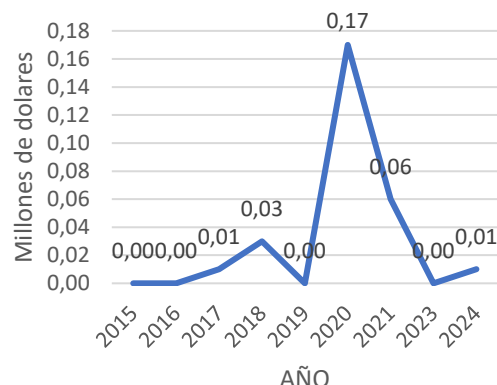
Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, las importaciones de bicicletas (partida arancelaria 8712 - DIAN) han presentado una tendencia creciente en el periodo 2015 – 2024. Sin embargo, también es evidente que el crecimiento mencionado se aceleró a partir de 2020 año en el cual se presentó la pandemia. Prueba de ello, es que las importaciones pasaron de 4.24 millones de dólares en 2016 a 9.8 millones de dólares en 2019, lo cual presenta una tasa anual de crecimiento promedio del 34%. Por otra parte, las importaciones pasaron de 9.8 millones de dólares en 2019 a 22.27 millones de dólares en 2021, lo cual presenta una tasa anual de crecimiento promedio del 51%, como se muestra a continuación. Después de 2021 hubo un descenso en las importaciones pero a partir de 2023 se observa una tendencia positiva nuevamente.

**Importaciones de Bicicletas Bogotá
(Millones de Dólares CIF)**



Fuente: DIAN - 2025

**Exportaciones de Bicicletas Bogotá
(Millones de Dólares FOB)**



Fuente: DIAN – 2025

3) EXPORTACIONES

Antes de presentar el análisis respectivo es necesario indicar que los 2 documentos observados presentaban información de exportaciones con criterios diferentes. Como resultado de ello, y para hacer comparable la información se consultó de manera directa la información en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

Es importante advertir que Bogotá es una ciudad principalmente importadora de bicicletas. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, Bogotá exportó 0.34 millones de dólares en el periodo 2015 – 2024, lo cual corresponde a 340.000 mil dólares. A pesar de ello, es importante indicar que, al igual que en las importaciones, para el año 2020 se presenta un aumento importante en el valor de las exportaciones de bicicletas generadas por Bogotá, como se muestra a continuación:

Al igual que en el caso de las importaciones, en 2023 un hubo un descenso en las exportaciones y a partir de allí se observa una tendencia positiva en su comportamiento. Se podría informar entonces que podría existir una correlación entre el nivel de importaciones y de exportaciones en Bogotá.

ANÁLISIS DE OTRAS VARIABLES

En el documento generado en 2018, el número de negocios asociados a la cadena de valor de la bicicleta se estableció a partir de la información generada por la Cámara de Comercio de Bogotá. Con base en ello, se pudo establecer que para 2017 en Bogotá existían 16.121 establecimientos comerciales asociados al uso de la bicicleta. Por otra parte, en el estudio realizado en 2021, se utilizó una encuesta realizada a 792 ubicados en las 19 localidades de la ciudad. Dado que esta encuesta no fue aplicada a la totalidad de los negocios asociados a la cadena de valor de la bicicleta, en estricto sentido estadístico no sería posible su comparación. Sin embargo, es válido identificar cambios importantes en el comportamiento de las variables analizadas.

4) DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LOS NEGOCIOS DE LA BICICLETA POR LOCALIDADES

A continuación, se presenta la información de la distribución porcentual de los negocios de la bicicleta por localidad según los dos informes analizados (2018 y 2021). A pesar de las restricciones teóricas para comparar esta información, llama la atención que después de la pandemia, algunas localidades incrementaran de manera importante su participación en el número de negocios asociados a la cadena de valor de la bicicleta. Dentro de esas localidades se destacan: Barrios Unidos, Bosa y Kennedy.

LOCALIDAD	2018	2021
	Porcentaje de Participación	Porcentaje de Participación
BARRIOS UNIDOS	5%	14,8%
BOSA	4%	8,3%
KENNEDY	10%	13,6%
LOS MÁRTIRES	7%	9,5%
TUNJUELITO	2%	3,8%
PUENTE ARANDA	6%	6,9%
ENGATIVÁ	10%	10,5%
SUBA	11%	10,9%
USME	1%	1,0%
RAFAEL URIBE URIBE	3%	2,1%
SAN CRISTÓBAL	2%	1,4%
CIUDAD BOLÍVAR	2%	1,8%
CANDELARIA	2%	0,6%
FONTIBÓN	5%	3,7%
ANTONIO NARIÑO	2%	0,6%
TEUSAQUILLO	5%	1,3%
USAQUÉN	8%	3,5%
SANTA FE	6%	0,4%
CHAPINERO	7%	0,9%
SIN LOCALIDAD	2%	4,0%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá y cálculos propios

5) PORCENTAJE DE ESTABLECIMIENTOS POR NATURALEZA EMPRESARIAL.

La naturaleza empresarial de los negocios de la cadena de valor de la bicicleta está dividida en 4 categorías: 1) persona natural, 2) persona jurídica, 3) ESAL y 4) ninguna de las anteriores. Al revisar la información llama la atención que para 2021 aumentara la participación de los negocios relacionados con el ciclismo registrados como personas naturales, pues pasa de 56% en 2018 a 84% en 2021. Debido a ese fenómeno, el porcentaje de negocios de la cadena de valor de la bicicleta registrados como personas jurídicas se reduce de manera importante, como se muestra a continuación:

Porcentaje de establecimientos por naturaleza empresarial.

TIPO	2018	2021
PERSONA NATURAL	56%	84%
PERSONA JURÍDICA	44%	14%
ESAL	0%	1%
NINGUNA DE LAS ANT	0%	1%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá y cálculos propios

6) PRINCIPALES ACTIVIDADES OFRECIDAS POR LOS NEGOCIOS

Dentro de las principales actividades ofrecidas por los diferentes negocios que hacen parte de la cadena de valor en Bogotá se encuentra: 1) la venta de repuestos, 2) La fabricación o ensamble de bicicletas, 3) venta de accesorios y 4) mantenimiento y taller. Al comparar la información disponible en los estudios enunciados, se identifica que después de la pandemia se redistribuyó la participación de las actividades enunciadas. Como se puede apreciar en el siguiente cuadro, la actividad de “Mantenimiento y Taller” duplicó su participación en el periodo

2018 - 2021 al pasar del 13% en 2018 a 27% en 2021. Este fenómeno puede ser causado porque ahora las personas que realizan la práctica del ciclismo aficionado deben realizar alistamientos mensuales de su bicicleta y mantenimientos periódicos (cada 4 meses).

Principales actividades ofrecidas.

TIPO	2018%	2021%
VENTA DE REPUESTOS	36%	27%
FABRICACIÓN O ENS DE BIC	33%	24%
VENTA DE ACCESORIOS	18%	22%
MANTENIMIENTO Y TALLER	13%	27%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá y cálculos propios

7) TRABAJADORES EN LOS NEGOCIOS DE LA CADENA DE VALOR DE LA BICICLETA.

Los negocios relacionados con la cadena de valor cuentan con un bajo número de empleados. Bajo ese criterio se puede concluir que estos negocios son micro y pequeñas empresas. En este sentido, es importante advertir que en el periodo 2018-2021 estos negocios, pasaron a tener un número menor de trabajadores, como se muestra a continuación:

Trabajadores en los negocios de la cadena de valor de la bicicleta.

TIPO	2018	2021
ENTRE 1 Y 10 EMPLEADOS	75%	97%
ENTRE 11 Y 85 EMPLEADOS	25%	3%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá y cálculos propios

particularmente en 2020 y 2021, un efecto positivo en la dinámica económica de la cadena de valor de la bicicleta. Si bien en 2023 se presentó un leve descenso en esa dinámica, propio de toda bonanza, la presencia de la bicicleta es un fenómeno consolidado en la ciudad.

Este efecto es evidente no solo en las actividades directamente relacionadas con el uso de la bicicleta, sino que además impactó de manera positiva particularmente el sector servicios. Además, se presume que el fenómeno generado reconfiguró a los negocios que hacen parte de la cadena de valor de la bicicleta en términos de la prestación de servicios en las localidades, en la forma en que se constituyen esos negocios, en las actividades o servicios que ofrecen y en el número de empleados con el que desarrollan su actividad.

CONCLUSIÓN

De acuerdo con la información presentada, se puede concluir que la pandemia generó,