



Revista Cambios y Permanencias
Publicación multi e interdisciplinar
orientada a los estudios sociales

Revista Cambios y Permanencias

Grupo de Investigación Historia, Archivística y Redes de Investigación

Vol.12, Núm. 2, pp. 672-718 - ISSN 2027-5528

El Cicloactivismo como dispositivo de participación y movilización juvenil ciudadana en la ciudad de Bogotá D.C. Aportes a la caracterización de un fenómeno emergente

**Activism cycle as a device for youth citizen participation and mobilization in Bogotá
city. Contributions to the characterization of an emerging phenomenon**

Miguel Ángel Aragón Barreto Laura Milena Castañeda Bello

Universidad Distrital Francisco José de Caldas

orcid.org/0000-0002-0882-8473 orcid.org/0000-0002-4082-3488



Grupo de
Investigación
Historia
Archivística y
Redes de
Investigación



Universidad
Industrial de
Santander

Universidad Industrial de Santander / cambiosypermanencias@uis.edu.co

El Cicloactivismo como dispositivo de participación y movilización juvenil ciudadana en la ciudad de Bogotá D.C.

Aportes a la caracterización de un fenómeno emergente

Miguel Ángel Aragón Barreto: Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Licenciatura en Educación Básica con énfasis en Ciencias Sociales. Correo electrónico: miguelaragonab@gmail.com ORCID-ID: <https://orcid.org/0000-0002-0882-8473>

Laura Milena Castañeda Bello: Estudiante de Licenciatura en Pedagogía Infantil, Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Correo electrónico: Lauramilenacb@gmail.com ORCID-ID: <https://orcid.org/0000-0002-4082-3488>

Resumen

El Cicloactivismo es un fenómeno social poco estudiado, que ha ido en aumento en varias ciudades del mundo. Con el objetivo de realizar una caracterización del mismo en Bogotá D.C., se ejecutó un estudio cualitativo-interpretativo de corte etnometodológico a través de entrevistas semiestructuradas siguiendo el modelo CAP, aplicadas a integrantes de cuatro grupos de tipo académico formal, ambientalista, feminista y LGBTIQ+, ubicados primordialmente en la ciudad. Se encontraron variopintos colectivos sociales, integrados principalmente por jóvenes que utilizan la bicicleta como un instrumento de movilidad, pero también de movilización, resistencia y participación ciudadana, que tienen la intención de pensar y hacer uso de esta herramienta más allá de su función básica como medio de transporte. Aparecen discursos frente a la defensa de la bicicleta por sus características económicas y ecológicas, como una alternativa viable de transporte para Bogotá y el planeta, que permite realizar actividad física, ayudar al medio ambiente y a la salud pública, y de paso, aglomerar intereses comunes, constituyéndose en símbolo identitario y de reclamación de derechos que entran en tensión con ciertas prácticas sociales y políticas públicas.

Palabras clave: Cicloactivismo; bicicleta; jóvenes; bicicultura; Bogotá D.C.

Activism cycle as a device for youth citizen participation and mobilization in Bogotá city. Contributions to the characterization of an emerging phenomenon

Abstract

The activism cycle social phenomenon it's not a common factor to study, but it has been increasing in different cultures and countries around the world. For example in Bogotá where the main goal is to create a distinction about this important topic. New ethnomethodological article research in Bogotá has been determined through different semi-structured interviews following the CAP model to 4 academic groups as such feminists, environmentalists, and LGBTIQ+ primarily located in Bogotá city. It has been found motley social collectives that their conveyance are mostly bicycles as a tool of transportation, but also a mobility, resilience, citizens collaboration that has the intention to use this tool as a transport system. There are some speeches, and research supporting economic characteristics about ecologic bicycles as viable alternative transportation for a city like Bogotá, also for the rest of the world, not only because it's healthy but it's because it helps the environment, agglomerate common interests, becoming a symbol of identity and claiming of rights that come into tension with certain social practices and public policies.

Keywords: activism cycle; bicycle; youth; bi-culture; Bogotá D.C.

Fecha de recepción: 14 de septiembre de 2021

Fecha de aprobación: 29 de septiembre de 2021

Introducción

La bicicleta es un medio de transporte con una gran historia en su tarea de movilizar. Al hablar de este instrumento, nos encontramos en la niñez con lo que se podría considerar un juguete que establece un proceso de socialización y vínculo afectivo de protección, cuidado y enseñanza con la madre, padre, hermanos y/o quien nos enseñe a manejar. Cuando se va creciendo se transforma en un vehículo económico y ecológico, una máquina para hacer ejercicio y una herramienta que nos permite movernos de un lugar a otro en menor tiempo.

El ciclismo como deporte, es ampliamente conocido y apreciado por todos los colombianos, gracias a deportistas como Lucho Herrera, Rigoberto Urán, Nairo Quintana, Mariana Pajón, María Luisa Calle, y otros, que se han destacado en esta disciplina, sobresaliendo como modelos de admiración por su participación en eventos internacionales, ayudando a configurar un importante nicho de mercado que contiene elementos decorativos, de protección, vestimenta, repuestos, y demás.

Sin embargo, la bicicleta trasciende más ámbitos, pues se puede presentar como un elemento para hacer piruetas, para compartir con amigos o pareja y convertirse en símbolo identitario de tribus urbanas como los “Bicimaniacos o Xtrials”, que retrataron Guzmán, Martínez y Contreras (S. F). También puede adquirir la figura de bandera política, una figura con gran presencia en Bogotá.

Ligado a lo anterior, la bicicleta es también un símbolo de movilización social, de participación política y ciudadana, con fenómenos como el Biciactivismo o Cicloactivismo (conceptos equivalentes), que van a recoger a adultos, jóvenes y adolescentes, que constituyen colectivos feministas, ambientalistas, LGBTIQ+ y académicos, por mencionar sólo algunos, pero donde los jóvenes por su mayor activismo, son de gran interés para los investigadores.

Al preguntarse por el activismo social, cultural, artístico y político alrededor de la bicicleta, y su influencia en los jóvenes de la ciudad de Bogotá, se encontró un profundo vacío teórico que brinde análisis o perspectivas que permitan comprender el tema. A raíz de ello, se postularon las siguientes preguntas: ¿Qué grupos o colectivos juveniles existen en relación al uso político de la bicicleta en el distrito capital de Colombia?, ¿Es la bicicleta un símbolo de identidad juvenil y de reivindicación de derechos en la ciudad de Bogotá?, ¿El

Cicloactivismo es una resignificación del cuerpo y el espacio público por parte de los jóvenes?

Para responder los interrogantes se realizó una investigación cualitativo-interpretativa con enfoque etnometodológico exploratorio, ejecutada mediante indagación teórica y entrevistas semiestructuradas a través del modelo CAP (Conocimientos, Actitudes y prácticas), realizadas a cuatro colectivos de Bogotá con participación juvenil. Dichas preguntas son la guía para revisar los contenidos del presente documento.

La bici en Bogotá: entre el deporte y el transporte. Historia de un discurso nacional

Puig (1999), realiza un rastreo de la historia de la bicicleta, situando su aparición a principios del siglo XIX, con la “Draisienne”, considerada la primera bicicleta, a pesar de que no tenía pedales, estos elementos dice el autor, van a ser incorporados por franceses hacia 1851. Luego, como comenta Puig (1999), citando a Cabot (1989), alrededor de 1880, se acuñó el término “bicycle” en Inglaterra, el cual, fue traducido como “bicyclette” en Francia. Menciona este mismo autor, que en este siglo que va a establecerse su forma, tal como la conocemos hoy en día y que, a inicios del siglo XX se convierte en el medio de transporte predilecto de las clases trabajadoras, como lo afirma Fabio Zambrano en entrevista con Puentes (2018b).

La bicicleta en el país fue de gran importancia desde su llegada. El Banco de la República (2021a), menciona cómo la nación colombiana, se configuró en gran medida, gracias al ciclismo, en sus términos:

No era extraño, hasta bien entrado el siglo XX, que una persona pasara toda su vida en el mismo lugar, o en la misma región, sin conocer nunca otras identidades y otras formas de ciudadanía. Por esa razón, la aparición del ciclismo —así como las transmisiones radiales y luego televisivas de la Vuelta a Colombia y otras competencias— fue un elemento crucial que ayudó a superar el aislamiento y a construir un relato nacional más amplio e incluyente (Banco de la República, 2021b).

Con este relato, se puede evidenciar el rol histórico que tuvo la bicicleta en el país, cercano a cuestiones como la ciudadanía, la identidad y la unión nacional. La primera bicicleta, según Ruíz (2017), llegó a Colombia hacia el año 1895, propiedad de un hijo del entonces presidente Miguel Antonio Caro. Un vehículo que, en sus inicios, dice el autor, fue exclusivo de las familias de la clase alta, que impulsaron la fundación de los primeros clubes

deportivos en el país, lo que permitió la popularización del deporte, constituyéndose en bandera del desarrollo moderno de las grandes ciudades y llevó a la creación de estructuras y eventos deportivos.

El Banco de la República de Colombia (2021b), menciona a diferencia de Ruiz (2017), que la bicicleta llegó al país hacia 1890 y que, las primeras carreras de bicicleta se corrieron alrededor de 1894 en Chapinero, Bogotá. Comenta de igual manera que, el deporte logró estar presente en las primeras ediciones de los Juegos Nacionales, además, se crearon pruebas de resistencia como las de: Bogotá – Tunja – Bogotá en 1929, Vuelta a Chapinero, Vuelta a Usaqué, Doble a Chía, Doble a Zipaquirá, Doble a Tocancipá, Doble a Facatativá y Doble a San Miguel.

Para 1931 expone el Banco de la República (2021b) que se creó el primer Campeonato Departamental de Ciclismo, desarrollado en Bogotá D.C., lo que marcaría una época de florecimiento de famosos ciclistas colombianos patrocinados por agencias importadoras de bicicletas y los clubes capitalinos: Club Atlético Maratón, Club Deportivo La Corona y la Unión Atlética Independiente. También narra que, para 1951, se llevó a cabo la primera vuelta a Colombia, en plena guerra bipartidista, con participación de competidores nacionales y extranjeros.

Como se mencionó, el ciclismo no siempre fue practicado por las clases altas. Puentes (2020) reseña el proyecto “Museo A Pedal” que muestra cómo el ciclismo tuvo un lugar importante en sectores populares como el barrio Patio Bonito de Bogotá, y no sólo en los históricos Chapinero y Teusaquillo, pues entre los años 70 y 80, se gestaron competencias ciclísticas en el barrio, además del trabajo producido por los bicitaxis.

En relación a los jóvenes, Ruíz (2017), menciona cómo el deporte está estrechamente ligado a la juventud, por lo que él denomina una “moratoria social” y una “moratoria vital”, es decir, la caracterización de los jóvenes como aquellos que tienen el tiempo y la energía suficiente para practicar actividad física, sin desconocer factores como la cultura, la clase social y el género.

En Colombia, como lo retrata el anterior autor, la actividad física tuvo una función moralizadora, en tanto, se veía de forma positiva el empleo de actividades deportivas por parte de los jóvenes en sus tiempos libres, lo que los alejaría de los “vicios” y las “malas

costumbres”, separando también las formas de diversión entre los jóvenes y los adultos y una forma de regular el ocio de las clases populares.

Una indagación sobre el Cicloactivismo

Para revisar qué es el Cicloactivismo, el principal referente con el que se cuenta es el español Carlos Diz (S. F.), quien nos dice que este fenómeno viene a aparecer en escena como una forma de reivindicación de derechos a través de la bicicleta. Este autor sitúa sus inicios para el año 2005, como esos primeros usos políticos de la bicicleta, muy ligado a la promoción de esta alternativa de transporte, y una forma de construir ciudad y ciudadanía, más amigable con el medio ambiente y la economía.

Por su lado Noroña (2009), aunque no habla tácitamente de Biciactivismo o Cicloactivismo, sino de “Movimientos sociales urbanos a favor de la bicicleta”, lo cual, se asume como equivalente, ubica el año 1896 en San Francisco, EE. UU, “cuando se da la primera manifestación por el uso de la bicicleta en el entorno urbano” (p.61), y sitúa como hitos históricos en el mundo el movimiento de “Los Provos” en 1960 y el “Movimiento a favor del Transporte en Bicicleta” de 1992, también en San Francisco. Resalta el papel de la bicicleta en el otorgamiento de derechos a la mujer en el mundo y realiza una caracterización de movimientos sociales a favor del transporte en bicicleta en la ciudad de Quito, Ecuador.

Manfiolette, Toro-Arevalo y Troncoso (2019), presentan el fenómeno del Cicloactivismo, desde 3 componentes: Cicloturismo, Bicultura y mujer ciclista, que van a guiar un proceso de indagación con cicloactivistas de Colombia (Medellín), Brasil y Uruguay, que brindan sus testimonios, para ver el impacto de mencionado fenómeno en Suramérica, donde van a jugar elementos como las políticas de infraestructura ciclovías, los sistemas de bicicletas públicas, la participación ciudadana, el repensamiento del modelo de urbanización, la reivindicación de la bicicleta como símbolo de lo popular, el derecho a la movilidad sustentable y esas otras formas de habitar el mundo, aspectos presentes en los “Foros mundiales sobre la bicicleta”¹.

¹ Foro definido como “un evento de activismo ciclista anual en el que se discuten los temas de la movilidad urbana en bicicleta y la planificación de ciudades hecha por y para la gente”, y surgió en conmemoración de un

Más localmente, Sánchez y Triana (2017), hablan acerca de movimientos feministas en la ciudad de Bogotá, que a partir de una iniciativa de la Secretaría Distrital de la Mujer y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), buscaron dar un lugar en el espacio público al reconocimiento del cuerpo de las mujeres, permitiéndoles aparecer en otros ámbitos fuera del hogar, al igual que hacer reivindicaciones en sitios que han sido utilizados para perpetuar diferentes tipos de violencias sexuales y de género.

Desde otra perspectiva Morales y Morales (2011), a partir del estudio que llevaron a cabo con estudiantes universitarios sobre el uso de la bicicleta, plantean lo importante que resulta pensar la utilización de esta más allá del transporte, incluyéndola dentro de los contenidos de aprendizaje en las escuelas. Como esta, son varias las iniciativas universitarias de la capital, que tienen notables experiencias, de las cuales, el libro “Buenas prácticas de la promoción de la movilidad sostenible en universidades de Bogotá”, recogió 14 experiencias loables.

Ciudad y ciudadanía

Hasta el momento se ha hablado de la ciudad, asumiendo que cualquier lector, sepa a cabalidad a qué refiere el concepto. Empero, para profundizar mejor en la idea que aquí se pretende desarrollar, es imperioso, rescatar la definición de Borja (2000):

Entendiendo por ciudad este producto físico, político y cultural complejo, europeo y mediterráneo, pero también americano y asiático, que hemos caracterizado en nuestra ideología y en nuestros valores como concentración de población y de actividad, mixtura social y funcional, capacidad de autogobierno y ámbito de identificación simbólica y de participación cívica. Ciudad como encuentro, intercambio, ciudad igual a cultura y comercio. Ciudad de lugares y no simple espacio de flujos (Borja, 2000, p.10).

En esa medida, concebir la metrópoli como un lugar de encuentro y también, de desencuentros, lleva a pensar de forma obligatoria en el espacio público como principal referente de socialización en las ciudades. Este es otro concepto de gran complejidad teniendo en cuenta que la evolución de las urbes en el mundo, ha desplazado los espacios públicos, por una pantomima neoliberal que ha hecho de lugares privados, espacios

hecho en el que, un automóvil chocó a 20 ciclistas en Brasil, en el marco del evento “Masa Crítica”. Su versión del 2015 se realizó en la ciudad de Medellín. (FMB9, 2020).

“públicos”; custodiados por cámaras, vigilantes, puertas, paredes y con “exclusores sociales”, como el capital económico y la clase social, por mencionar algunos, y de los cuales se favorecen intereses privados, de orden regularmente económico, como es el caso de los centros comerciales.

Un fenómeno que podría analizarse a partir de los lentes de Borja (2000), que habló de la “Agorafobia urbana”, como una enfermedad de clase social, distinguida por un miedo considerable al espacio público. Un temor que, según el autor, radica en la desprotección y en la incapacidad de estos espacios, de brindar seguridad, lo cual, puede tener una lógica urbanística, pero en cierta medida también ética, dado que, parece un contrasentido ¿cómo considerar un espacio custodiado, como un lugar público en el que se pueda ejercer plenamente la libertad? Ahora bien, dice el autor, sobre el espacio público:

En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es sencillamente un espacio residual entre edificios y vías. En otros casos ha sido ocupado por las “clases peligrosas” de la sociedad: inmigrantes, pobres o marginados (Borja, 2000, p.9).

Esto último nos lleva a pensar en aquella teoría del “enemigo interno”, que en la línea que se ha venido hilando, no es más que “Aporofobia”, término acuñado por Cortina (2017) y definido como un miedo constante y permanente al pobre, al desclasado. Sin embargo, hay otros actores sociales que se suman al problema del miedo al espacio público: el ladrón, el acosador sexual, el asesino, el drogadicto, y un sinnúmero de sujetos hombres o mujeres, que hacen del espacio público un lugar indeseable o evitable y que pueden salirse de los cánones de la clase social.

A pesar de ello, y los numerosos problemas que coexisten en los espacios públicos, éstos también son espacios en disputa, territorios si se quiere, pues confluyen allí una serie de poderes que actúan: proyectos empresariales, urbanísticos, políticas públicas, acciones ciudadanas, e incluso el mero andar o transitar por ellos, ejerciendo una ocupación fluida de los mismos. Una idea inspirada en la consideración de territorio propuesta por Montañez y Delgado (1999) “en el espacio concurren y se sobreponen distintas territorialidades locales, regionales, nacionales y mundiales, con intereses distintos, con percepciones, valoraciones y actitudes territoriales diferentes, que generan relaciones de complementación, de cooperación y de conflicto” (p.123).

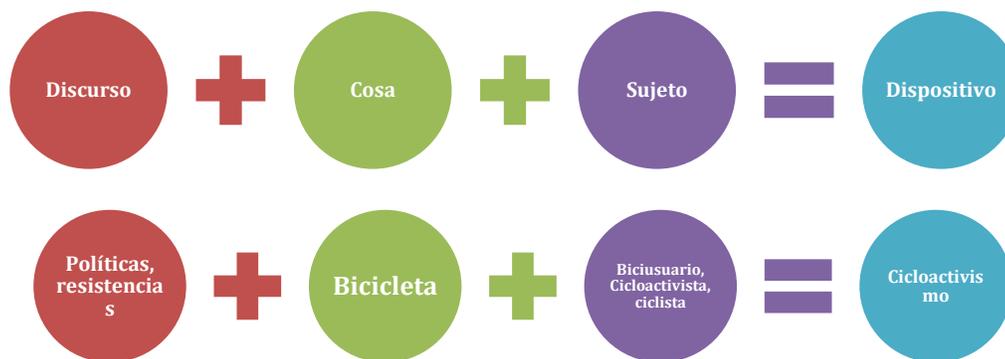
Una noción cercana a la idea de ver el territorio como espacio en disputa, pero donde se generan, afectos, emociones y sentimientos, tanto positivos como negativos, mediados por la recurrencia y el tipo de prácticas que se realicen, además de otros factores, lo que permite una significación subjetiva e intersubjetiva de los mismos espacios públicos.

Dispositivo de movilidad y movilización

Es posible definir al Cicloactivismo como un dispositivo, desde la perspectiva de Foucault, Deleuze y Agamben, que García (2011) define de la siguiente manera: “un dispositivo no es un discurso o una cosa o una manera de ser sino la red que se establece entre discurso, cosa y sujeto [...] Un dispositivo es un régimen social productor de subjetividad” (p.7).

Asumiendo la estructura esbozada por García (2011), se cuenta con unos discursos que reivindican el uso de la bicicleta, unas políticas públicas, que reglamentan o fomentan su uso, una cosa u objeto que viene a ser la bicicleta y un sujeto, en este caso, el ciclista, biciusuario o cicloactivista, como se ejemplifica a continuación:

Figura No. 1: Esquema de Dispositivo



Nota: en la imagen se ejemplifica de manera gráfica la red que viene a conformar, lo que se conoce como Dispositivo, según García (2011). Fuente: elaboración propia.

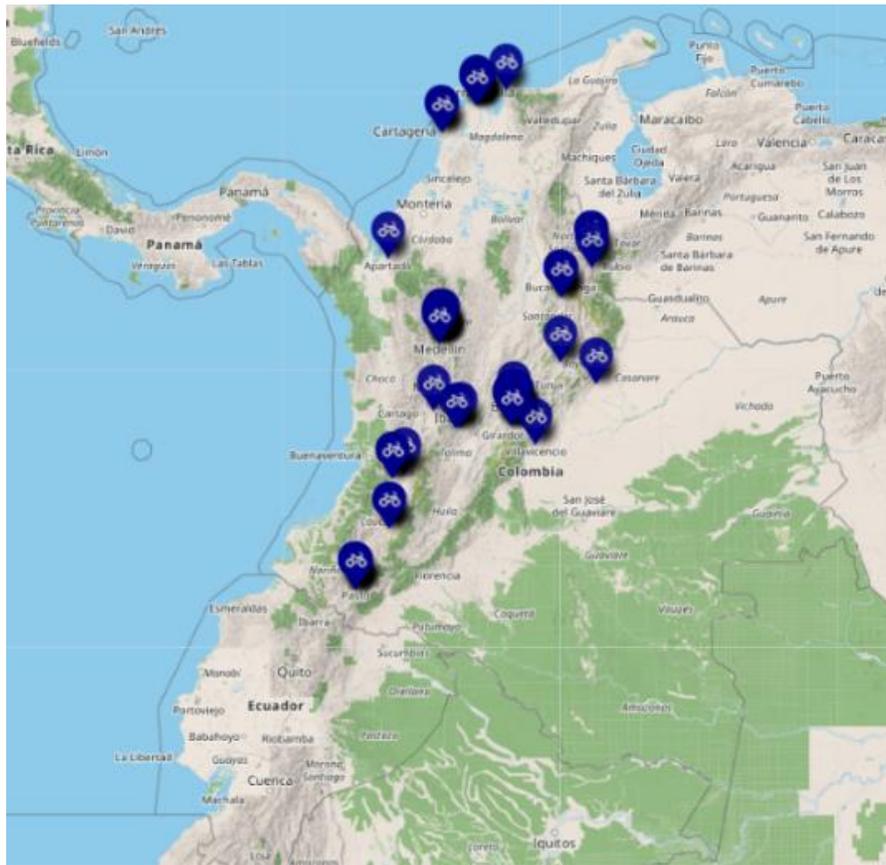
Esta interrelación constituye una red de poder-saber, que permite su articulación, pues existe esa disputa constante entre las políticas públicas, los ciclistas, los peatones, los conductores y otros sujetos que comparten el espacio público y participan de forma directa e

indirecta en la construcción de ciudad, unas tensiones que dan forma y sentido al Cicloactivismo.

En Colombia el Cicloactivismo ha llegado para quedarse. Prueba de ello es el florecimiento de agrupaciones que defienden el uso de la bicicleta, como es el caso de BiciRed Colombia, definida como “Un espacio ciudadano enfocado en promover el uso de la bicicleta como parte de un modelo de movilidad sostenible” con la misión de “Consolidar una comunidad organizada que trabaje por los intereses y necesidades de usuarios de la bicicleta, como red colaborativa, horizontal y plural que gestiona conocimiento y dinamiza acciones para incorporar la bicicleta en las agendas de desarrollo”. Un ejemplo de organización que busca construir políticas públicas y sociales en favor del uso de la bicicleta, desde y con los usuarios de la misma. Para ello establecieron comisiones de Educación, Comunicación, Género y Política Pública, cuatro importantes líneas de trabajo que preocupan a los cicloactivistas. Además del trabajo en beneficio de la paz, la convivencia, el emprendimiento, y más, plasmados en su perfil de Facebook.

Esta red es la encargada realizar el Foro Nacional de la Bicicleta, como lo indica su portal web, un evento de “participación ciudadana liderado y organizado por iniciativas ciudadanas y colectividades ciclistas”, además de abordar temas como las infancias, la tercera edad, las mujeres, y otros, potenciales usuarios y beneficiarios de la bici, como lo evidencia su página de Facebook. En la actualidad son 67 las agrupaciones que hacen parte de la plataforma, y se encuentran ubicadas en las principales ciudades del país, como se observa en la *figura* No. 2.

Figura No. 2. Organizaciones de BiciRed Colombia



Fuente: BiciRed (2021). Página oficial

Cuerpo, identidad, género y otras reivindicaciones juveniles

Los jóvenes, son un grupo distinguido principalmente por su característica etaria, y permeados por diversos estereotipos, una cuestión que criticó en su momento Bourdieu (1990) en una entrevista de 1978, calificando la juventud como “sólo una palabra”, que asigna una división de edad arbitraria (pues existen distancias entre la edad biológica y social), agrupando una multiplicidad de sujetos con diferentes características, otorgadas por el género, la clase social y principalmente, el nivel productivo en el que se encuentran, otorgando un valor social agregado, pero que se ve tensionado por la disputa constante por el poder de las juventudes con los adultos.

Empero, aún hoy los jóvenes, en su mayoría, son excluidos por la sociedad en diferentes ámbitos (lo que se conoce como interseccionalidad), por razones como su etnia,

economía, educación, entre otros, lo cual Muñoz (2015) califica de “juvenicidio social y simbólico”. Este grupo social, desde sus múltiples procesos de exclusión, busca a partir de la vinculación a diferentes movimientos, colectivos o grupos, resignificar su lugar dentro de la sociedad y hacerse visible en las esferas públicas.

No obstante, en medio de la lucha de los jóvenes por ser reconocidos a la vez que se diferencian de los demás, es a partir de sus cuerpos que buscan generar esa identidad colectiva. Gómez y González (2007) dicen al respecto: “Y es a través del cuerpo que hombres y mujeres jóvenes construyen estrategias de visibilización social que son, en sentido estricto, fórmulas de integración ciudadana” (p.54), adoptando así modas particulares a sus agrupaciones.

Las mujeres por su lado, han ganado mucho con la bicicleta. Ruíz (2017) habla de la inclusión de mujeres en el ámbito deportivo para alrededor de 1920 en Colombia que, aunque fue bajo unos discursos machistas, permitió la participación y, por consiguiente, algo de empoderamiento y visibilización de las mismas, con atuendos mucho más liberales a los que se supone debían utilizar regularmente. En ese mismo sentido, siguiendo a Tono (2013), siendo la bicicleta creada en un momento histórico donde las mujeres no tenían mayor decisión y eran excluidas de la esfera social, su lugar destinado era dentro de los hogares. La bicicleta apareció para generar controversias, puesto que aparecieron aspectos médicos, creencias y suposiciones de parte de los hombres sobre lo que el ciclismo podría generarle a sus mujeres y el daño que causaría en sus satisfacciones personales y sus hogares. Tono (2013) cuenta que:

Ante la crítica, las mujeres “alocadas” de clase media-alta europea que montaban en bicicleta, afirmaban en su defensa, que con este nuevo artefacto se sentían libres, podían desplazarse con libertad por toda la ciudad, ir a sus reuniones, ir a pueblos cercanos con amigos a divertirse y no estaban amarradas a un espacio determinado o a sus casas. Para una mujer montar en bicicleta significaba salir del encierro y encontrar la libertad. La libertad de tomar decisiones, la libertad de buscar un rumbo, la libertad de escapar (Ton, 2013, p.20).

Es así como la bicicleta se convierte en una manera de visibilización de las mujeres en el espacio público, permitiéndoles identificarse, empoderarse y resignificar su lugar dentro de la sociedad; se convirtió en una manera de lucha para hacerse activas frente a sociedades

dominadas completamente por hombres, pensada a la medida de las necesidades y satisfacciones masculinas.

Y es que como lo dijo la sufragista norteamericana Susan Anthony “La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo”, cita de Bernal (2020). Se podría decir que la bicicleta apareció y generó grandes cambios, donde se inició un camino por la lucha femenina, la igualdad de género dentro de algunas prácticas y el cuerpo en el espacio público.

En esa línea, dice Puentes (2021b) que, cada vez son más las mujeres que se movilizan en bicicleta en Bogotá, y una apuesta del Distrito contemplada en la Política Pública Distrital de la Bicicleta, es poder lograr paridad entre hombres y mujeres en el uso de la bicicleta, meta contemplada en su totalidad para 2039. Una necesidad que surge de la inseguridad para las mujeres de andar bicicleta, generando que por cada 3 hombres que utilizan la bici, sólo una mujer lo haga en la ciudad. “Es una mujer que pedalea pese a la inseguridad, el acoso, el posible siniestro vial y una infraestructura que no suele ser diseñada para ella” (Puentes, 2021b), (véase la Figura No. 3).

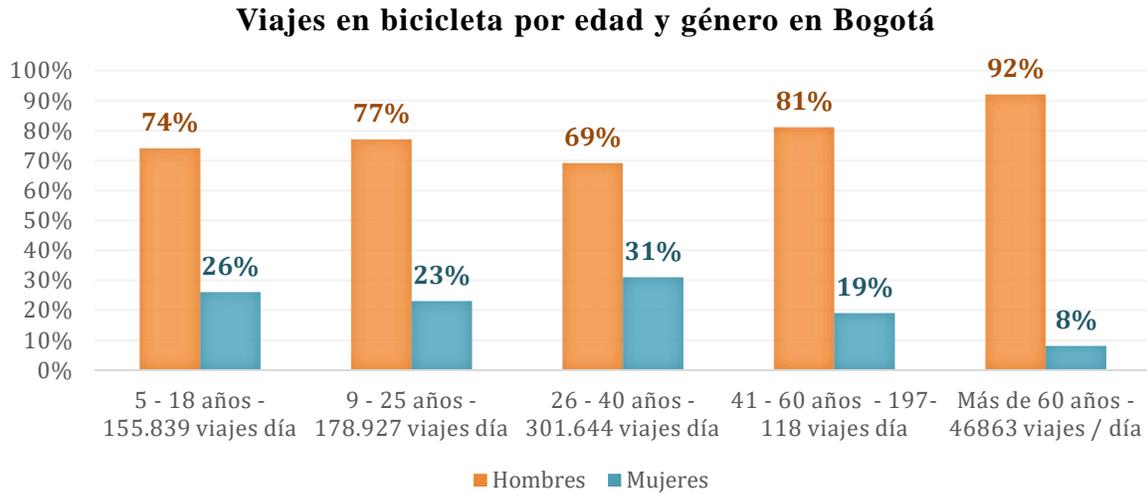
Figura No. 3. Viajes en bicicleta por género en Bogotá D.C.



Nota: información tomada de la Encuesta de Movilidad (2019), de la Secretaría Distrital de movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Esta cifra, se hace más crítica cuando se contrasta con los grupos etarios que van a hacer uso de la bicicleta, como se muestra a continuación:

Figura No. 4. Viajes en bicicleta en Bogotá por edad y género



Nota: información tomada Puentes (2021b). Fuente: elaboración propia.

Las dos últimas gráficas permiten evidenciar la gran brecha de género existente en la movilidad en bicicleta en la ciudad, pero también, distinguir cómo los jóvenes son los que mayormente se movilizan en este medio de transporte.

Políticas y espacio público: tensiones en perspectiva histórica

El primer hecho rastreable de Cicloactivismo en Bogotá D.C. es el expuesto por El Tiempo (2014), ocurrido el 15 de diciembre de 1974, conocido como “Mitin a favor de la bicicleta”, un evento que marcaría el inicio de la ciclovía en Bogotá, que no es más que la toma de ciertas vías, en horarios y días específicos, por parte de los biciusuarios y que sirvió de modelo para otras ciudades de Colombia y otros países. Según El Tiempo (2014), expuesto evento, fue una manifestación que aglomeró alrededor de 5.000 ciudadanos que se tomaron de forma pacífica las carreras 7 y 13, entre las calles 32 y 39, para exigir espacios que les permitieran movilizarse en sus “caballitos de acero”.

A Rodrigo Castaño Valencia, Jaime Ortiz y Fernando Caro Restrepo se les ocurrió diseñar esta ruta en el centro de la ciudad para estimular el uso de la bicicleta. También participó Liliana Villegas, quien, con sus amigas, que estudiaban diseño textil en la U. de los Andes, hicieron los avisos y motivaron a los bogotanos para que asistieran a la jornada (El Tiempo, 2014).

Este importante hecho, se puede considerar como Cicloactivismo, puesto que, con esta iniciativa popular, donde también participaron jóvenes universitarios, se logró un espacio para la movilidad en bicicleta, que actualmente se mantiene. Para 1976, eran 34 los kilómetros de Ciclovía, con manifiesta iniciativa ciudadana. La alcaldía, la adoptó como parte de los espacios recreativos de la ciudad y se amplió la ciclovía a 54 Km, bajo la alcaldía de Augusto Ramírez (El Tiempo, 2014). Esto marca el inicio de la intromisión del gobierno distrital en la formulación de políticas públicas en relación al uso de la bicicleta, lo cual va a nutrir este fenómeno del ciclismo y dar oxígeno de forma directa o indirecta al Cicloactivismo.

La Ciclovía, marcó un hito importante en la generación de políticas públicas para los ciclistas en Bogotá. Gómez (2016) dice que esta iniciativa fue retomada por posteriores alcaldes, además de ir sumando poco a poco, proyectos que se convirtieron en políticas públicas, de los cuales, se mencionan varios a continuación:

Tabla No. 1. Políticas públicas en favor de la bicicleta en Bogotá D.C. (1995 – 2021).

Alcalde	Periodo	Acciones
Antanas Mockus	(1995 - 1997)	Impulsó el uso de la bicicleta como incentivo a la promoción de una cultura ciudadana (Gómez, 2016).
Enrique Peñalosa	(1998 - 2001)	Impulsó el “Día sin carro” en el año 2000 ² . Inició la construcción de infraestructura de la “Ciclo ruta” (Gómez, 2016).
Antanas Mockus	(2000 - 2003).	Continuó con la construcción de la ciclo ruta (Gómez, 2016).
Luis Eduardo Garzón	(2004 - 2007).	En su periodo se estableció la semana de la bicicleta (Rosas, 2016).

² La historia del primer día sin carro, El Espectador (2015).

Samuel Moreno	(2008 - 2011).	Intento de incorporar la bicicleta al sistema de movilidad del distrito ³ .
Gustavo Petro	(2012 - 2015).	Programas: “La bici es mi estilo”, “Pedalea por Bogotá”, “Al colegio en bici”, entre otros. ⁴
Enrique Peñaloza	(2016 - 2019).	Programas: “La escuela de la bicicleta” ⁵ . Se inició la construcción del “Colegio de la bici” ⁶ . Apoyo a “Bicigo” ⁷ . Publicación del libro: “Bogotá Capital Mundial de la Bici, una visión de ciudad” (2019).
Claudia López	(2020 - 2023).	Proyectos: “Bogotá pedalea” ⁸ , “Al trabajo en bici” ⁹ .

Fuente: elaboración propia.

Es imperioso destacar el trabajo de los alcaldes Mockus y Peñaloza, en sus primeras administraciones, puesto que, gracias a sus iniciativas, fue posible potenciar el uso de la bicicleta en la ciudad. Un proyecto que se ha mantenido en una constante desde entonces, con algunos desniveles claro está, y con una potenciación impresa por Petro, como lo señaló Rosas (2016), que al igual que su sucesor, trabajaron fuertemente en la divulgación de sus programas de gobierno. Es por esto último, que se hace complejo comentar qué administración tuvo más logros al respecto, dado que, la forma como dan a conocer sus acciones es muy decisiva en ese aspecto.

³ Secretaría de Movilidad no avanza en infraestructura para uso de bicicleta en Bogotá, El Espectador (2009).

⁴ Estas iniciativas buscaban fomentar el uso de la bicicleta y la convivencia ciudadana en las vías. Programas, que se recogen en el libro de la Bici, en la edición 2013 y 2014.

⁵ Busca formar personas en el manejo óptimo de la bicicleta Castellanos (2020).

⁶ Contemplaba como uno de los ejes centrales de su formación académica, el uso de la bicicleta, y el instrumento mismo, en términos técnicos, mecánicos y sociales, con el apoyo educativo del SENA. Entregaron el primer edificio del Colegio de la Bicicleta, El Tiempo, 2019.

⁷ Importante feria de la bicicleta, que tuvo lugar en el país, por primera vez en el 2018. ¡Atentos, amantes de la bici! Llega la primera feria Bicigo, El Tiempo, 2018; BICIGO, 2021.

⁸ Propone “reestructurar las interrelaciones sociales y ambientales alrededor del uso de la bicicleta”. IDRDR, 2021.

⁹ Castellanos (2020).

Estos proyectos estuvieron acompañados también por normas decretadas por la administración distrital, o el gobierno nacional, que sirvieron para impulsar planes, establecer pautas frente al uso de la bicicleta o atizar su uso, como se puede ver a continuación:

Tabla No. 2. Normas en torno al uso y promoción de la bicicleta entre 1995 y 2021

Norma	Concepto
Ley 769 de 2002	Código Nacional de Tránsito Terrestre. Art. 94 y 95, estipulan reglas para la movilidad en bicicleta como la distancia respecto a la acera, el uso de chalecos reflectivos, entre otros.
Decreto 319 de 2006 - Plan maestro de movilidad Bogotá D.C.	En su Art. 8, prioriza los “subsistemas” de transporte, como la bicicleta, que, pretendía articular con otros medios de transporte motorizados, y generar infraestructura exclusiva para las bicicletas.
Ley 1811 de 2016	“Ley ProBici”, modificó el Código Nacional de Tránsito, y brindó incentivos en la promoción del uso de la bicicleta en el país.
Decreto 456 de 2018	Declaró a Bogotá como “La capital mundial de la bicicleta”, para fomentar el turismo desde el transporte alternativo.
Decreto 495 de 2019	Crea: Consejo Consultivo, Consejo Distrital y Consejos locales de la Bicicleta, para fomentar la participación ciudadana, en la construcción de la política pública de la bicicleta.
Política pública distrital de juventud 2019–2030	Fomenta el uso de la bicicleta y plantea un trabajo mancomunado con las universidades.
Acuerdo 761 de 2020	Adoptó el “Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas y el Plan Plurianual de Inversiones para Bogotá D. C. para el período 2020-2024”, que postula el mejoramiento de las condiciones físicas,

	culturales, ambientales y socio-ambientales de la ciudad y el disfrute del uso de la bicicleta.
Política pública de la bicicleta 2021-2039	Pretende aumentar la seguridad personal y vial, acrecentar la calidad de los viajes y el número de usuarios, considerando unos enfoques de derechos, de género y diferencia. Propone la creación de un “Sistema de navegación ciclista” y de la “Comisión Intersectorial de la Bicicleta”.

Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta el recorrido de políticas públicas distritales realizado, es posible evidenciar cómo la formulación de políticas públicas a través del tiempo, se va manifestando de forma más holística e integral, estableciendo programas de promoción o prevención y considerando aspectos como el género, entre otros, que no estaban presentes en las normas anteriores.

Es de destacar el trabajo llevado a cabo por los gobiernos de corte “alternativo”, como los de Mockus, Garzón, Peñalosa, Petro y Claudia López, que han marcado de forma significativa la forma de hacer política en la ciudad, además de aportar al desarrollo del transporte alternativo de la bicicleta. Estos gobiernos, de acuerdo a sus políticas públicas, podrían clasificarse entre gobiernos neo-desarrollistas y/o neoliberales, en relación al fomento del uso de la bicicleta y sus políticas de juventud.

En concordancia con lo que expone Rodríguez (2018), el enfoque neoliberal concibe a los jóvenes como grupo de riesgo y el neo-desarrollismo, como sujetos de derechos (p.2) y, en términos programáticos, se van a diferenciar pues el neoliberalismo se sustenta en una apuesta por el mercado, además de trabajar por mantener una gran concentración de los ingresos en los sectores más ricos, para generar las inversiones necesarias para el desarrollo, asumiendo a la población como consumidores. Por el contrario, el neo-desarrollismo se apoya más decididamente en el Estado, asume el combate directo a las desigualdades sociales, como base para un desarrollo justo y equitativo, concibe a la población como ciudadanos participativos, con dignidad y derechos, además de tener una apuesta por el

fortalecimiento de los “movimientos sociales” (sindicatos, campesinos, de mujeres, etc.) (Rodríguez, 2018, p.6).

Estos dos enfoques van a ser importantes en la ciudad, que tradicionalmente se ha caracterizado por elegir candidatos que podrían considerarse “reformistas”, unos más que otros, claro está.

Bicicultura en Bogotá D.C.

El incremento del uso de bicicletas como medio de transporte en varias de las ciudades de Latinoamérica, específicamente en la ciudad de Bogotá, ha llevado a que varios jóvenes piensen el tema de la Bicicultura, siguiendo a Horta (2010), retomada en Rojas y Vargas (2015), entendida como:

(...) una nueva expresión del Humanismo, de la cultura del amor y del respeto por el ser humano, la vida y la naturaleza, que surge cada vez con más fuerza y partidarios ante los desafíos civilizatorios que interpelan hoy a la humanidad, con una propuesta y una utopía posible: reorganizar las ciudades, redistribuir el principal espacio público urbano, el espacio vial, de forma más justa e integradora, ya no más en función de máquinas a petróleo u otras fuentes energéticas contaminantes y no renovables, sino en función del ser humano y su felicidad, buscando potenciar de todas las formas posibles la movilidad autónoma, libre, sana y sustentable, la movilidad a energía metabólica humana, para bienestar y felicidad de todos (Horta, 2010, p.13).

Una apuesta que trasciende y supera los alcances de la ya conocida “Cultura ciudadana”, por la que numerosas iniciativas del Distrito capital de Colombia han apostado con insistencia. En el país, el ciclismo principalmente ha marcado nuestra historia y la vida de cada ciudadano, ha configurado un deporte de talla internacional, con grandes referentes, ha permitido recorrer países por medio de los televisores, mediante los giros, y tours nacionales e internacionales. El ciclismo, se ha incrustado en la cultura colombiana y es hoy, patrimonio de nuestra nación, es por ello, que se debe trabajar de forma significativa en su valoración social.

A lugar, son de gran importancia los proyectos de rescate de la historia de la bicicleta en la ciudad: “El Museo A Pedal”, revisado con Puentes (2020); “Museo Evolución de las Bicicletas A Rodar” del que Ricaurte (2021), comenta que, fue una exposición abierta, con modelos de bicicletas provenientes de varios lugares del mundo; “Moovil” de acuerdo con Puentes (2021a), es un espacio dedicado a la “Cultura sobre el ciclismo”, que ofrece

productos relacionados con la historia de la bicicleta, el ciclismo urbano, deportivo y el cicloturismo; “Escarabajos: un país descubierto a pedalazos”, una iniciativa transmedia del Banco de la República de Colombia (2021b) que desea demostrar cómo “El ciclismo se parece tanto a Colombia que nuestra historia también puede ser contada y entendida a pedalazos”.

Para demostrar la importancia de la bicicleta en la ciudad, la Secretaría de Movilidad (2019) a partir de una encuesta expuso que, en un día regular en Bogotá D.C. y su región circundante (municipios aledaños donde viven ciudadanos que estudian o trabajan en la capital), se llevan a cabo poco menos de 1.200.000 viajes en bicicleta. Este número, ha posicionado a la ciudad como un referente de movilidad alternativa en el mundo.

Según Rosas (2016), los factores principales que han influido en ese crecimiento son “la construcción de infraestructura, la participación activa de la ciudadanía, la implementación de programas de política pública, la educación de las personas y la influencia de la sociedad en la decisión del medio de transporte” (p.1).

Aunque, en comparación con otros medios de transporte, la bicicleta va a ser ubicada como una de las alternativas menos utilizada en la capital, representando solo el 6,6% del total de los viajes realizados en un día regular en Bogotá D.C. (Secretaría de Movilidad, 2019). A pesar de ello, las cifras demuestran que los viajes en bicicleta en Bogotá se han duplicado en comparación con el 2011, cuando solo se movilizaban algo más de 600.000 personas, una tendencia principalmente en los estratos 1, 2 y 3, a pesar de que, en los estratos más altos, haya más bicicletas por número de habitantes (Secretaría de Movilidad, 2019).

Cicloactivistas en Bogotá D.C.

Del Cicloactivismo en la ciudad, Rosas (2016), retrató entre 2004 y 2012 el florecimiento de la ciudadanía activa, alrededor de la bicicleta, gracias en parte según el autor, a la poca inversión de infraestructura y de programas de promoción de la bicicleta. Como parte de su trabajo se retrataron grupos sociales como el “Ciclopaseo, la Mesa de la Bicicleta, La Ciclovía se Respeta, Mejor en Bici” (p.18), un importante referente del tema del Cicloactivismo en Bogotá D.C.

Para cumplir con el objetivo de la presente investigación, se realizó una investigación cualitativa, definida por Vasilachis (2006) citando a Denzin y Lincoln (1994) como:

Multimetódica, naturalista e interpretativa. Es decir, que las investigadoras e investigadores cualitativos indagan en situaciones naturales, intentando dar sentido o interpretar los fenómenos en los términos del significado que las personas les otorgan. La investigación cualitativa abarca el estudio, uso y recolección de una variedad de materiales empíricos [...] que describen los momentos habituales y problemáticos y los significados en la vida de los individuos. (Vasilachis, 2006, pp.24-25).

Esta perspectiva de investigación es de gran preponderancia en las ciencias sociales y humanas y permite indagar sobre las subjetividades de las personas, a partir de sus imaginarios, representaciones, vivencias y relatos, indagar e interpretar hechos de la vida social.

Esta investigación cualitativa es de corte etnometodológico, un enfoque que trabajó ampliamente el sociólogo Garfinkel y que Esquivel (2016), retrató de la siguiente forma: “La Etnometodología estudia cómo los integrantes de un contexto estructuran, realizan y entienden la interacción diaria. Pone especial atención en lo que parece obvio, en esas triviales actividades habituales que los individuos efectúan en conjunto” (Esquivel, 2016).

Esquivel (2016), en referencia a la etnometodología, comenta siguiendo a Firth (2010) que “Su interés inmediato está en el estudio de la manera como las personas interactúan. Para lograrlo, los investigadores muestran especial interés en la comunicación lingüística” (Firth, 2010, p.598 en Esquivel, 2016). Con este enfoque de investigación se ubicó la práctica regular del ciclismo y se problematizó partiendo de la idea del activismo en bicicleta, que luego fue tomando forma y convirtiéndose en el concepto de “Cicloactivismo”. Con la idea de darle un sustento no solo teórico, sino también material, es que se realizaron cuatro entrevistas semiestructuradas, es decir, con unas preguntas base que orientaran la conversación con los participantes, pero contemplando otros interrogantes que surgieran en medio de la entrevista para ahondar en ciertos tópicos.

Dichas entrevistas se formularon en concordancia con el tipo de investigación, siguiendo el modelo CAP (Conocimientos, Actitudes y prácticas), que se utiliza según Cardona, Cuartas, Palacio, Ríos y Salas (2019) citando a Cardwell (2011) para “conocer lo que las personas piensan, creen y cómo actúan con relación a un tema específico” (p.2).

Para diferenciar a nivel conceptual, las nociones de “Grupo” y “Colectivo”, se utilizó la distinción que hace Reguillo (2007), cuando define “Grupo” como “la reunión de varios jóvenes que no suponen organicidad, cuyo sentido está dado por las condiciones de espacio

y tiempo” (p.54) y “Colectivo” como “la reunión de varios jóvenes que exige cierta organicidad y cuyo sentido prioritariamente está dado por un proyecto o actividad compartida; sus miembros pueden o no compartir una adscripción identitaria” (p.54). Por tanto, la vinculación a un colectivo, implica unas formas de identificarse y relacionarse, en las cuales, el cuerpo juega un papel fundamental en ese proceso de generar identidad y pertenencia y es la categoría que sirvió para indagar sobre las distintas congregaciones.

La tarea de contactar las agrupaciones cicloactivistas no fue fácil por las condiciones de aislamiento impuestas por la pandemia del Covid 19; se presentaron dificultades para entablar comunicación con las mismas. A pesar de ello, fue posible rastrear 37 grupos y colectivos sociales, que practican Cicloactivismo en Bogotá. La mayoría, cuentan con redes sociales que fueron indispensables para conocer de manera superficial el trabajo que venían desarrollando; también ayudaron los reportajes y, la referenciación de otras agrupaciones a medida que se iba dialogando con ellos. Con la intención de distinguir las variopintas colectividades, se realizó la siguiente clasificación:

Figura 5. Caracterización de grupos y colectivos cicloactivistas en Bogotá

Tipo	• Grupos y colectivos
Educación	• Semillero SIFEGI, Tía Clea bici escuela, Colectivo Bici-Utopía (Semillero Sisma), Escuelita de Patios.
Universitario	• Bici Cultura Tadeista, A Los Andes En Bici, Ciclismo Universidad Nacional de Colombia.
Feminista	• Fundación Niñas sin miedo, Mujeres Bici-bles, Ruedas sin censura, Mamacitas en Bici, Curvas en bici, Rueda como niña.
Ambiental	• Diplomado Ambiental en Bici (DAB).
Deportivo	• Parceros MTB, Extreme Riders.
Popular	• Locomotora, Masa Crítica, Fósforo Ciclista, Bikennedy Bogota, SUBase A La BICI, Suba en bici, Métales pedal, Baca N Rola, Bici Cultura Usaquén, Fontirueda.
LGBTIQ+	• Bike Team, Bici-bilidad.
Activista	• Liga de Ciclistas Urbanos Bogotá, El Avispero, En Bici Es Mejor, Movilizatorio, Pedalea.
Cicloturismo	• Comunidad de Cicloturismo Bogotá, Montaña Sureña, Los pregoneros, Plola&Rueda, CPM ciclopaseos de los miércoles.

Nota: la clasificación se realizó con el objetivo de conocer las diferentes intencionalidades que mueven y permiten la agremiación de estos grupos y colectivos.

Los grupos y colectivos se clasificaron en concordancia con su principal motivo de agremiación. Empero, se encontró que estos se movilizaban por diferentes cuestiones que podían cruzarse con los ejes ya expuestos. Se tomaron colectivos representativos de las categorías de análisis: ambiental, académico, feminista y LGBTIQ+, con participación juvenil, con los que se logró entablar una comunicación activa. Estos colectivos se describen a continuación:

SIFEGI: un semillero en ruedas¹⁰

“María La Roja”¹¹, comentó que el semillero de Investigación, Formación y Educación Geográfica Itinerantes (en adelante SIFEGI) de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas (en adelante UDFJC), nació inicialmente como grupo de estudio en el 2014, y se encuentra bajo la cobertura formativa del grupo interinstitucional de investigación Geopaideia, que trabaja con la Universidad Pedagógica Nacional (en adelante UPN) y la UDFJC¹².

Es un colectivo académico integrado por jóvenes universitarios, mujeres y hombres “enfocado en el fortalecimiento y la investigación de la educación geográfica”, que trabaja en escenarios escolares formales y no formales como salidas de campo, recorridos urbanos o espacios poco convencionales en educación, pero en los cuales es posible enseñar desde la perspectiva espacial. En concordancia, tiene tres líneas principales de investigación que son: “el uso educativo de la bici, la salida de campo y la educación geográfica”. En términos de formación, nos indica que, “el grupo [...] se dedica a pensar cómo se está educando en geografía y cómo eso nos fortalece a los profesores en formación y también como sujetos ciudadanos y partícipes en la ciudad de Bogotá” (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

¹⁰ Además de la información proporcionada por la entrevistada y la página web de Geopaideia, se contó con datos ampliados dados por la fundadora y directora del semillero, la profesora de la UDFJC Liliana Rodríguez Pizzinato.

¹¹ Seudónimo de la entrevistada, de 25 años de edad, licenciada en ciencias sociales de la UDFJC, estudiantes de la maestría en comunicación-educación de la misma universidad, desempleada al momento de la entrevista y residente en la localidad de Chapinero, en Bogotá, con 5 años de trayectoria en SIFEGI.

¹² Geopaideia, página oficial.

Como parte de las actividades del semillero SIFEGI, se resalta su trabajo con el semillero Scripta Geográfica de la UDFJC, la Universidad Externado de Colombia y la Sociedad Geográfica Colombiana, entre otros proyectos que han dado pie para escribir producción académica a nivel nacional a internacional¹³.

Siguiendo el interés de la presente investigación, en cuanto al trabajo con la bicicleta, la encuestada comentó que se comenzó a ahondar en el tema por iniciativa de algunas de las primeras integrantes del semillero que tenían la idea de realizar salidas de campo en bicicleta. A partir de esto, se encontró poca producción académica en relación al uso educativo de la bicicleta, por lo que se convirtió en un interés investigativo por explorar.

En el 2014 el grupo de estudio comienza a tomarlo como suyo y le empieza a dar rienda suelta, hace rastreo de políticas públicas alrededor de la bici, de la movilidad, estudio de la historia de la bicicleta en Colombia y el mundo, se empieza a dar rigurosidad a un interés personal pero que poco a poco se va consolidando con horizontes investigativos (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

“María La Roja” contó además que su acercamiento al semillero, especialmente al trabajo con la bicicleta, viene de un interés personal:

Fueron dos asuntos, el primero es la participación política de las mujeres en escenarios públicos, acá la bicicleta surge como un medio que permite vincular espacio público y vida cotidiana; por otro lado, el asunto de la economía porque yo vivía en Bosa y trabajaba en Fontibón [...], además me permitía reconocer los territorios que estaba transitando (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

Es posible evidenciar que el trabajo de SIFEGI trasciende la esfera personal de la encuestada, pues en sus líneas de investigación la profesora encuentra concordancias con sus intereses personales, desde los cuales puede aportar al trabajo académico del colectivo, encontrando allí un sentido de identificación con hombres y mujeres que también venían pensando el tema de la bicicleta y su potencial educativo. Esta afinidad ha impactado de forma positiva a esta joven mujer, pues comenta que ha fortalecido su formación como docente e investigadora, entendiendo la academia más allá de las fronteras tradicionalmente establecidas:

¹³ Entre su vasta producción académica, se recalca: Ponencia: Reflexiones sobre el uso educativo de la bicicleta como forma de movilidad alternativa en Bogotá (2015); Ponencia: Imaginando la bicicleta: un vehículo para las transformaciones urbanas y las posibilidades de aprender en la ciudad (2018); Ponencia: Uso educativo de la bicicleta y formación ciudadana (2018). Además de eventos, talleres, artículos, capítulos de libro, entre otros, para más información revisar su producción académica en la página de Geopaideia.

Este espacio me ha enriquecido porque me ha permitido entender que puedo hacer de mis intereses personales también elementos a investigar [...] me ha permitido ser yo misma [...] me ha debatido de muchas maneras, me ha incomodado en el sentido que ha sido inquisitivo conmigo, me ha cuestionado muchos asuntos y al cuestionarme lo valoro un montón [...] yo no era tan aficionada al tema de la bici, pero a partir de lo que hemos hecho en el semillero [...] le he ido cogiendo mucho cariño (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

Esta profesora, muestra cómo SIFEGI la ha tocado profundamente, y ha hecho de sí misma una mujer más competente en su profesión y ha cambiado sus perspectivas de vida. Virando su mirada hacia lo que podríamos considerar una incipiente “Bicicultura” en la ciudad de Bogotá, un elemento que, según ella, es necesario trabajar mucho más, dado que:

Las personas entienden la importancia de la bici y saben lo importante que es para esta ciudad, pero la ciudadanía ha estado educada en el ideal del ciudadano modelo que tiene carro, casa, que quiere tener una moto y esto afecta de alguna manera peyorativamente a los biciusuarios, los movimientos y organizaciones que usan la bicicleta o que destacan la bicicleta [...] necesitamos estar más educados en términos geográficos, culturales [...] todavía es una ciudadanía muy reacia a pensarse la bici como de verdad ese vehículo del futuro y ultra necesario (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

Ligado a lo anterior, la integrante de SIFEGI comenta que falta mucho trabajo en la ciudad para tener condiciones óptimas para el biciusuario, pues faltan más rutas, o se debe mejorar el estado de las mismas, así como su iluminación y la seguridad, principalmente para las mujeres. Por lo que se hace necesario, más allá de incentivar el uso de la bicicleta, garantizar la movilidad segura por la ciudad, una tarea que se puede fortalecer según la encuestada, desde los espacios de educación formal, para que los niños puedan movilizarse con datos y conscientes de la importancia de la bicicleta para nuestro entorno y desarrollo personal y colectivo.

Con el forjamiento de una Bicicultura que se podría considerar realmente “Consciente”, siguiendo las ideas de la profesora, sería posible, según nos dijo, aportar a la apropiación del espacio público, reconociendo actores sociales en los recorridos y así, construyendo colectividad, generando significados positivos frente al espacio. De lo narrado por la entrevistada, es necesario resaltar cómo el semillero de investigación se ha pensado el uso de la bicicleta, a partir de unos puntos que comparten con los ejes del Cicloactivismo, como lo son la cuestión del género, la participación ciudadana, el espacio público, el medio

ambiente, la economía y, además, con el plus de problematizar estos temas en clave pedagógica. En referencia al Cicloactivismo, expone lo siguiente:

El Cicloactivismo puede generar una reivindicación de derechos, creo que lo ha hecho históricamente, primero porque está garantizando el derecho a la vida [...] en tanto te permite socializar, mantenerte en un estado físico óptimo [...] el ocio, es la oportunidad que tienes como ser humano de vincularte a actividades culturales, actividades que te permitan aprender, hacer ejercicio, o sea mantener o mejorar y buscar estabilizar tu salud mental [...] derecho al trabajo, a una movilidad digna, a que tú no te estreses, puedas llegar a un punto de destino [...] a la salud [...], la participación política (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

Este último aspecto, de la participación política es de gran importancia en el Cicloactivismo, pues es un elemento clave de su esencia misma, no obstante, como lo indica “María La Roja”, es necesario problematizarlo también:

El Cicloactivismo beneficia la participación política de todos los ciudadanos y las ciudadanas, pero no hay que perder de vista que existe [...] el patriarcado que es una institución social que está instalada estructuralmente en nuestras consciencias y en lo que hemos construido socialmente. Entonces es muy difícil hablar de participación política por parte de las mujeres si no hay garantías para que este derecho se desarrolle plenamente (María La Roja, comunicación personal virtual, 06 febrero 2021).

La entrevistada, recalca que no se puede caer en la ingenuidad de asumir un proceso como totalmente positivo, porque es necesario analizarlo a profundidad y ver cómo es que este se lleva a cabo, como es el caso del Cicloactivismo en las mujeres. SIFEGI es un gran ejemplo de cómo pensar el ciclismo desde una perspectiva compleja por parte de la academia, pues fue posible analizar cuestiones que están presentes en la vida cotidiana, pero que se dejan a un lado en la escuela, desaprovechando, como vimos, un pretexto importante a la hora de pensarse la ciudad, la participación activa en la misma, el hecho de ser ciudadano, el espacio público, las políticas de movilidad, las violencias de género, el medio ambiente, la economía, entre otras cuestiones que parecerían a simple vista ajenas al fenómeno de la bicicleta, pero que, al contrario, tienen mucho que aportar a estas importantes discusiones.

Diplomado Ambiental en Bici: otras formas de educar

Esta iniciativa, según Puentes (2018a) fue pensada por el profesor Camilo Julio de Ciencias Sociales del colegio Rafael Uribe Uribe de Bogotá. La página de Facebook del Diplomado Ambiental en Bici (en adelante DAB), menciona que:

Desde el 2015 realizamos recorridos en bicicleta por Cerros, Humedales, Ríos, Quebradas y Bosques de Bogotá para incentivar la apropiación del territorio y la conservación de los entornos naturales en la ciudad. Durante nuestros procesos de formación utilizamos la bicicleta como aula ambiental para capacitar a los ciudadanos en temas de conservación y restauración ecológica. (Página de Facebook, 2021, 12 septiembre).

Es posible ver también a partir de sus publicaciones, que ha trabajado con variopintos colectivos, fundaciones e iniciativas en la ciudad¹⁴. Como parte de su trabajo, el DAB realiza denuncias y pronunciamientos como el rechazo a la minería en el parque “Cerro Seco”, y a las obras de construcción sobre los humedales Tibabuyes y Madre de Agua. Además de impulsar proyectos como RE-CICLA (Escuela Ambiental de Manejo de Residuos Sólidos en Bici) “Un proceso de educación ambiental en el cual se combina el ciclismo urbano y la ecología para fomentar la cultura del aprovechamiento de residuos sólidos en Bogotá” (Página de Facebook, 2021, 12 septiembre), entre otros varios proyectos en torno al tema ambiental.

Juan¹⁵, un joven entrevistado, aportó al presente documento desde su experiencia en el “DAB”, al cual llegó por una convocatoria que vio en la red social de Facebook, y que le interesó por su uso cotidiano de la bicicleta, impulsado por la facilidad de desplazamiento por la ciudad y la “gratuidad” de la misma.

Cuenta que, esta iniciativa fue impulsada por la Fundación Re-Acción ambiental, a partir de recorridos en bicicleta por la ciudad “El grupo se dedica a la educación ambiental, por medio de la bicicleta, enseña el ecosistema de la ciudad (...) la estructura ecológica principal del distrito, los humedales”. (Fue) un proceso de más de 4 meses que contaba con la participación de entre 50 a 100 personas, entre los 7 y los 70 años, pero con población mayoritariamente joven como Juan, estudiantes universitarios, que eran acompañados por varios instructores que “explicaban la historia del territorio hace 20 ó 30 años, se explica el

¹⁴ Entre estos: Fundación Amigos de la Montaña; colectivo No le Saque la Piedra a la Montaña; Centro Experimental Juvenil – CEJ; la brigada de salud “Medical force Bogotá”; Fundación “en 8 patas”, líderes y lideresas sociales, representantes de la UDFJC, la UPN, la Universidad Libre; la Fundación Patrulleros Ambientales; Organización Sembradores Van der Hammen, las huertas comunitarias del parque Entre Nubes, entre otras personas y organizaciones.

¹⁵ Estudiante de licenciatura en filosofía de la UPN, de 22 años de edad, residente en el municipio de Soacha, Cundinamarca.

impacto ambiental de la urbanización, y la ocupación del espacio del humedal, se explica la flora y fauna existente en el territorio en ese momento” (Juan, comunicación personal virtual, 11 febrero 2021). Este proceso impactó su vida de forma positiva:

Todo proceso educativo busca transmitir conocimiento, así me impactó, me transmitió un conocimiento acerca de cómo funciona el ecosistema, y el impacto del ser humano sobre él. Eso crea un sentimiento de responsabilidad, uno es consciente de su consumo, botar basura, la contaminación, el consumo de productos, un ejemplo es el río de Bogotá, por su contaminación (Juan, comunicación personal virtual, 11 febrero 2021).

Tales reflexiones lo llevan a rescatar los beneficios de andar en bicicleta, pero también a problematizar las prácticas de los biciusuarios en la ciudad y fenómenos sociales que rondan estas prácticas:

Por un lado, se le está haciendo un favor al ambiente, porque en bicicleta, no se contamina de la misma forma que lo hace una motocicleta o un vehículo automotor, por otra parte, hay que reconocer que hay mucho ciclista imprudente, a veces hace maniobras peligrosas, se mete entre los carros, se pasa los semáforos [...] normalmente se cree que es peligroso andar en bicicleta, por la inseguridad, uno sale en bicicleta, pero no sabe si va a volver vivo, o con la bicicleta (Juan, comunicación personal virtual, 11 febrero 2021).

Sumado a esto, comenta que existen problemas en la movilidad del ciclista, dado que en Bogotá principalmente se han construido las ciclo rutas en los andenes, lo que hace que sea más inseguro andar por estos espacios, por temas de robos, o mal estado de los mismos, lo que puede generar accidentes entre los mismos ciclistas, o con los peatones, con quienes se comparte el andén. En esa misma línea, a la hora de pensar la Bicicultura en la ciudad de Bogotá, el entrevistado expone que:

Antes de pensar en la Bicicultura, hay que pensar la cultura ciudadana, no hay sentido de pertenencia por el territorio, muchas veces no se respeta al otro, la Bicicultura es un estadio más avanzado (Juan, comunicación personal virtual, 11 febrero 2021).

De la información que proporcionó Juan sobre el DAB, es posible evidenciar cómo las redes sociales juegan un papel preponderante en la juventud, como medio de comunicación e información. Además, es un ejemplo de educación no formal, y poco convencional, pues se desplaza el aula de clases convencional a la ciudad misma, a sus zonas verdes, un proceso mediado por la bicicleta, con la que se puede hacer ejercicio, pero también aprender sobre el medio ambiente, geografía y otros temas más, promoviendo una forma de activismo social

que rechaza las afectaciones del medio ambiente y promueve y resalta iniciativas de colectivos que defienden los territorios verdes en la ciudad.

Curvas en bici: por la igualdad de género

El empoderamiento de la mujer es un tema que en la actualidad va cobrando cada vez más fuerza en los escenarios académicos y políticos, entre otros, pues ante la invisibilización y vulneración de sus derechos, las mujeres poco a poco han reclamado y logrado espacios de participación e igualdad. En esa medida la bicicleta puede servir de mediador para que las mujeres ocupen esos espacios que les han sido negados históricamente por la inseguridad de las vías, ciclo rutas y demás espacios públicos.

Uno de los múltiples colectivos de mujeres presentes en la ciudad, es “Curvas en Bici”, una iniciativa que según Narváez (2019), “busca empoderar a las mujeres a través del uso de la cicla” y fue propuesta por Ángela Sánchez y materializada hacia el año 2017. Entre sus actividades, menciona la autora, se destacan recorridos distritales, regionales y nacionales. La entrevistada de este grupo fue Viviana¹⁶, quien comentó que actualmente el colectivo está integrado por alrededor de 400 mujeres, aunque no es exclusivo para mujeres, sino que también hay algunos hombres. Comenta que “Curvas en Bici” tiene una estructura constituida por lideresas divididas por zonas en Bogotá, voluntarias y participantes, esta última clasificación a la que pertenece la entrevistada por el tiempo en el grupo. Cuenta que llegó a este colectivo por invitación de una compañera de la Universidad, que integraba la agremiación, y por una convocatoria realizada a inicios del año 2021, además del interés en temas de género y por la idea de construir “redes de tejido de comunidad” entre mujeres.

A nivel general, expone que el colectivo trabaja el tema de la mujer, el acoso callejero y se realizan talleres de mecánica para conocer la bicicleta a nivel general, sus partes, su funcionamiento, conversatorios de empoderamiento femenino, y ciclo salidas a lugares que plantean las lideresas del proceso. En cuanto a su intención propia de pertenecer al colectivo, menciona lo siguiente:

¹⁶ Estudiante de la Licenciatura en Ciencias Sociales de la UDFJC, de 20 años de edad, integrante del semillero de investigación “Desviados” da la misma universidad, que se enfoca en temas de género, integrante del colectivo “curvas en bici” desde hace 5 meses, residente en la localidad de Kennedy en Bogotá.

Mi acercamiento con la bicicleta surgió desde [...] los 8 años [...] a partir del año 2020 yo comencé a retomar otra vez la actividad en bicicleta y se me hizo muy importante no solo como medio de movilidad sino también como bienestar para cada uno, también hay otra como de las problemáticas que surgen en Bogotá por decirlo de algún modo que es el caos vehicular [...] comienzo a competir hasta este año en las modalidades “Sport” que son pues categorías abiertas de edad y de bicicleta, entendiéndolo pues que hay diferentes tipos de modalidades como lo son ruta y ciclo montañismo, [...] me he enfocado en participar en competencias de ciclo montañismo (Viviana, comunicación personal virtual, 10 septiembre 2021).

Y es que “Curvas en Bici” promueve la participación de las mujeres en eventos deportivos, tiene un trabajo mancomunado con otros grupos y cuenta con patrocinio para las competencias ciclísticas en las que participan sus integrantes:

Tiene como contacto con otros colectivos como lo pueden ser “Rueda como niña”, “Parceras”, “Traslados” [...] se plantean actividades con ellas, sobre todo enfocándose en el empoderamiento femenino. Cuando se hacen retos nacionales que son a los que van las voluntarias, hay patrocinios de diferentes marcas que son las que apoyan el ciclismo (Viviana, comunicación personal virtual, 10 septiembre 2021).

Este colectivo ha otorgado a la entrevistada logros a nivel personal y ha impactado de forma positiva en su vida, en sus palabras:

Los logros son diarios, cada día uno tiene un reto al cual enfrentarse [...] lo que importa es también (el) apoyo dentro de la comunidad, como también hacemos de la sororidad una prioridad para nosotras [...] yo estoy muy contenta de superar algunos miedos que tenía referente a la bici porque digamos que andar en bici en Bogotá no es un tema fácil, ya que, no hay infraestructura adecuada para estar en la bici y recorrer la ciudad, no hay medidas de protección, ni de seguridad, digamos que hasta ahorita se vienen implementando ciertas cosas para que uno pueda salir y estar “tranquilo” (Viviana, comunicación personal virtual, 10 septiembre 2021).

Fueron numerosas e interesantes las ideas que surgieron de la discusión con la entrevistada en relación al género y la bicicleta, en tanto, es un tema que se va a ver permeado por imposiciones machistas, como es el peligro a transitar en espacios públicos por el acoso y el riesgo constante a ser violentada sexualmente, un tema de complejo abordaje a la hora de pensar mejorar la seguridad para las biciusuarios en la ciudad, y de las mujeres en general. Sumado a esto, aparece la discriminación sexista del deporte del ciclismo, que hasta hace muy poco tiempo ha comenzado a incluir a las mujeres en competencias deportivas de alto rendimiento, aunque es mucho el trabajo por realizar al respecto, pues los principales eventos ciclísticos a nivel nacional y mundial, son exclusivos para hombres, lo que genera también

una brecha de desigualdad importante con la mujer que quiera dedicarse a este deporte, en tanto, los ingresos a los que puede aspirar a ganar, son mucho menores en comparación con los del hombre.

Otro aspecto importante y que tiene que ver con una trama compleja, pues viene de crianza, es lo concerniente al desconocimiento de las mujeres sobre temas de mecánica, a las que se ven enfrentadas cuando montan una bicicleta, pero que desconocen a profundidad porque desde niñas se encargaron de otras actividades, unas imposiciones de género que median de manera muy determinante el rol social y la manera de comportarse en sociedad de las personas:

Entonces a la niña desde muy pequeña se le dice “compórtese bien, siéntese bien, no se ensucie”, y digamos que con esa concepción del ser mujer, del ser niña se crece, y hay una resistencia, hubo una resistencia también de parte de los hombres ciclistas a que las mujeres estuvieran en bici, porque se burlaban también, porque no sabían cambiar el neumático, no sabían cómo despincharse y demás [...] puedes estar en el colectivo y preguntarle a cualquiera de las chicas como comienza a usar la bicicleta y muchas de las respuestas que se encuentran es porque tenían que llevar al hijo al jardín y no tenían plata para los buses, se quedaron sin plata, tenían que pagar deudas y tenían que disminuir el costo de transporte entonces compraron una bicicleta que no les generó costo, pero también es muy normal escuchar que te digan yo comencé en esto pero yo al comienzo le tenía miedo y de mi barrio no salía (Viviana, comunicación personal virtual, 10 septiembre 2021).

Unas reflexiones que son importantes de problematizar, analizar y cuestionar, por haber naturalizado socialmente estos temas de violencia sexual y de género, que representan mayores dificultades para las mujeres a la hora de movilizarse en bicicleta, un tema que también está permeado por su función social designada históricamente, que es la de ser madre, como lo menciona Tiffany Lam en Puentes (2021b) mediante el concepto de “movilidad de cuidado”, es decir, las actividades relacionadas con el cuidado de los niños, generalmente hijos. La entrevistada manifiesta del mismo modo, que a partir del Cicloactivismo se puede realizar una reivindicación de derechos:

De alguna manera si puede haber una reivindicación de derechos respecto también al hecho de ser mujer [...] (el) territorio en el que uno habita, de poder habitar ese territorio, poder conocerlo (Viviana, comunicación personal virtual, 10 septiembre 2021).

Un elemento importante que menciona Viviana, tiene que ver con que existen y han existido varios colectivos que pueden reivindicar derechos a partir del Cicloactivismo.

Empero, muchos de ellos desaparecen por falta de apoyo y recursos para dedicarle tiempo y trabajo a continuar con las iniciativas. En ese sentido, y en referencia a la Bicicultura, Viviana esboza:

Hace falta para poder llevar a cabo la apropiación de una Bicicultura, también la visibilidad, el ciclista en la ciudad por los usuarios de carros, motos y demás, es catalogado de imprudente, no hay espacio dentro de la ciudad y sería importante que vengan apuestas no solo de parte de lo Distrital o lo Estatal frente al quehacer o el cómo actuar frente a la bici, sino que también hace falta estrategias pedagógicas en las instituciones educativas en relación a, los impactos de la bici [...] enseñarle a un chiquito por qué la bicicleta y el uso de la misma es tan importante en sentido ambiental, por qué conocer y reconocer el territorio en el que yo habito es importante para la conservación ambiental (Viviana, comunicación personal virtual, 10 septiembre 2021).

Bici-bilidad: un espacio seguro para ser diferente

Con el anterior colectivo fue posible conocer un proceso de inclusión efectiva de mujeres al ámbito del ciclismo a nivel deportivo, pero también ciudadano, en busca de reivindicar esos lugares que les habían sido negados históricamente a las mujeres por tanto años, por cuestiones que ya se mencionaron en este documento. Sin embargo, como varias dinámicas de nuestra sociedad planteadas por hombres con ciertas características propias de una cultura machista, son múltiples los grupos poblacionales que han sido discriminados y segregados por esferas como la del deporte, como es el caso de la población LGBTIQ+ y los disidentes sexuales y de género.

Uno de los pocos colectivos que se ha pensado un lugar para esta amplia población es el colectivo Bici-bilidad, un grupo integrado por personas LGBTIQ+ y disidentes sexuales y de género, nacido a inicios del año 2020, con la idea de construir un espacio seguro para estas personas, encontrando un lugar común en el cual compartir y movilizarse. Esta agrupación, tiene en la actualidad una población que varía entre los 5 y los 20 participantes por recorridos semanales o quincenales los domingos en las mañanas, además de asistentes a foros y conversatorios organizados. La colectividad fue fundada por Nicole¹⁷, con quien se pudo conversar acerca de este importante grupo.

¹⁷ Estudiante de Comunicación Social y Periodismo de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD), de 27 años de edad, residente en la localidad de Suba, en Bogotá D.C., trabaja en procesos comunitarios con la Corporación para la Integración Comunitaria La Cometa y el colectivo Contramarcha.

Esta futura comunicadora social, comentó que el uso de la bicicleta está presente en su vida desde temprana edad, por fomento del padre, y sumado a la cuestión recreativa se convirtió en una opción de transporte y posteriormente de activismo social como ciclista urbana, mujer y persona LGBTIQ+. En cuanto a la necesidad de crear Bici-bilidad, su fundadora menciona lo siguiente:

Yo me empiezo a pensar que no hay lugares seguros al interior del mundo del ciclismo en temas LGBTI [...] en otro colectivo en el que yo estaba, cuando habíamos varias personas LGBTI, pues digamos sí había comentarios bastante complejos [...] eran como ahí llegaron las maricas de la bici, pero no de la manera como uno lo resignificaba sino de manera peyorativa [...] las personas trans cuando iniciaban su tránsito [...] les daba mucho miedo salir ahora que estaban viéndose [...] haciendo el tránsito de hombre a mujer, entonces les daba mucho más miedo, porque ya no eran vistos como un hombre, donde no era tanta la conflictividad [...] un machismo tan duro, pero sí ahora iba a ser más complicado por ser mujer y por ser mujer trans [...] siempre había como cierta resistencia y habían comentarios tipo: es que yo soy hombre, hombre [...] personas que se sintieron demasiado amedrentadas en espacios de ciclismo o en la sola ciudad, donde todo el mundo les miraba por no ser normativos, por tener unas corpulencias andróginas (Nicole, comunicación personal virtual, 14 septiembre 2021).

Con esa intención manifiesta, la entrevistada comenta una ruta muy particular a seguir en el colectivo:

1. Crear el lugar seguro, 2. habitar esa ciudad que se nos ha negado, o que se nos cuestiona hasta la existencia en ella y 3. Resignificar no sólo los espacios, sino muchas cosas y mitos que hay en el tema LGBTI y en el tema de bici (Nicole, comunicación personal virtual, 14 septiembre 2021).

Esta hoja de ruta, especialmente en el último elemento mencionado, tiene que ver con una serie de estereotipos ligados a la vestimenta que se supone se debe utilizar en la bici, siendo hombres o mujeres, y al ser disidentes sexuales y/o de género, se les cuestionan sus ropas, su cuerpo e incluso el tipo de bicicletas que utilizan, al considerarse ciertos modelos de bicicletas como más masculinos que otros.

Entre sus actividades, se resaltan los recorridos a otros municipios cercanos a la ciudad de Bogotá, como también dentro de la misma ciudad, realizando rutas de la memoria, como alguna realizada por las plazas de mercado, como lugares cargados de bastedad de historia. También se realizan talleres de autodefensa en bici, de mecánica básica, entendiendo la actividad de andar en bici como no sólo pedalear, sino como todo un lenguaje complejo en la movilidad, la seguridad, entre otros, cuestiones más ligadas a compartir en un lugar seguro,

que a crear un equipo deportivo profesional. En términos de objetivos de la colectividad, se estableció:

Esperamos que esto tenga un poco más de reconocimiento, al interior [...] del mundo del ciclismo urbano, pero más nos interesa el tema LGBTI, y que se posicione más al interior [...] que sea como una motivación para que las personas se monten a la bici, se piensen la ciudad (Nicole, comunicación personal virtual, 14 septiembre 2021).

Este proceso, también ha impactado a nivel personal la vida de la entrevistada:

Siento que ha sido un reto, porque es la primera vez que hago algo sola, como que creo una colectividad sola [...] que lo bueno es que en el camino he empezado a tener ayuda, pero al principio fue muy difícil, porque fue como desde cero, fue complejo, porque en ese entonces fue como, bueno, si ya existe una colectividad así, pues quien me va a apoyar o quien va a estar acá, entonces siempre son como mil cosas, como esa ansiedad de qué va a pasar, como que, será que vamos a fallar, entonces eso también me ayudó mucho a entender que también sola se puede [...] es más de responsabilidad y compromiso, eso también admito, que formar esto me ha ayudado a ser más juiciosas con las cosas, más compromiso, me ha expandido en términos de conocer otras maneras de habitar el mundo, me ha acercado a otras personas, para mí, ha sido una experiencia muy enriquecedora (Nicol, comunicación personal virtual, 14 septiembre 2021).

El trabajo de Bici-bilidad, aunque desee evitarlo, no ha estado exento de comentarios discriminatorios con estereotipos en referencia a la exacerbada masculinidad que se supone tienen los hombres ciclistas, una idea que contrastaba con imágenes como las de hombres en falda.

Por otro lado, la entrevistada menciona la importancia de pasar más allá del lema de “Bogotá la capital mundial de la bicicleta”, a pensar mejor la infraestructura vial de la ciudad, las garantías para movilizarse, la seguridad vial y la cultura ciudadana en espacios públicos, cuestiones en las que el Estado y el Distrito han estado ausentes y ha sido más importante el trabajo desde las iniciativas sociales.

En referencia a la creación de políticas públicas en relación a la bicicleta y especialmente en la participación en la formulación de éstas, por parte del colectivo LGBTIQ+, Nicole menciona la importancia de construir con la ciudadanía en general y las que viven y sufren la movilidad en Bogotá en bicicleta, recogiendo esas minorías, y no utilizándolas solamente como bandera política.

Como último elemento, se tocó la reivindicación de derechos mediante el Cicloactivismo, entre los que caben el derecho a la libre locomoción, a la vida, el derecho a

y la ciudadanía en general, evidenciando así que, el Cicloactivismo es un concepto que llegó para quedarse y que exige de la sociedad un cambio de perspectiva con el medio ambiente, la salud personal, las políticas y las maneras de ser y estar en la ciudad.

El proceso de investigación mostró que son los y las jóvenes, quienes hacen más uso de la bicicleta como medio de transporte, pero también de transformación, conocimiento, estudio, investigación, visibilidad, reconocimiento, pertenencia, lucha y reivindicación de derechos en la ciudad, ejerciendo su ciudadanía de forma activa y participativa, pensando el espacio público y las relaciones sociales que confluyen en el mismo. Es por ello que se recomienda tomar en consideración esta población a la hora de construir políticas públicas y sociales, pues son ellos quienes se ven afectados de forma más directa por las mismas.

En relación a las políticas públicas, fue notorio el extenso trabajo que se ha realizado en la ciudad de Bogotá en el marco de la configuración de la bicicleta como un medio de transporte alternativo, eficaz y responsable ambientalmente. Sin embargo, más allá de una bandera política, fue reiterativo el llamado de los colectivos, a pensarse el tema de la movilidad con los usuarios, y considerando elementos más allá de la mera infraestructura, como lo son la seguridad y la cultura ciudadana, entre otros.

Se reconoce también el hecho de no caer en la idealización del fenómeno de Cicloactivismo, como proceso de participación ciudadana, entendiendo que, como este, son muchas las acciones de movilización que al ser parte de la misma sociedad, no van a estar exentas de estereotipos, exclusiones, intereses, discursos e imaginarios alrededor del uso de la bicicleta, como lo evidenciaron las entrevistas, al recalcar la necesidad de generar espacios seguros para mujeres y personas disidentes sexuales y de género, al no tener cabida idónea en los espacios existentes por las ideas machistas y patriarcales. Pero a su vez, se encuentran espacios para la integración de personas de acuerdo a intereses, ideas e identidades.

Como profesores en formación inicial se considera la implementación de la bicicleta en las aulas, como una oportunidad para construir conocimiento, desde el reconocimiento del territorio, la convivencia, el impacto ambiental y los procesos de socialización primarios, que podrían resultar más interesantes para niños, niñas y jóvenes estudiantes y que permitirían poder comprender la sociedad desde una perspectiva más respetuosa por el Otro y por el entorno. Estos son retos que los profesores debemos asumir, tomando en consideración los

intereses de los estudiantes, desde una perspectiva pedagógica e investigativa con gran potencial para construir saberes.

Referencias bibliográficas

¡Atentos, amantes de la bici! Llega la primera feria Bicigo. (23 de noviembre de 2018). *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/feria-bicigo-2018-en-corferias-297272>

Alcaldía Mayor de Bogotá Distrito Capital. (2013). *El libro de la bici 2013*. Bogotá, Colombia: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Recuperado de https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2013.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá Distrito Capital. (2019). *Política Pública Distrital de Juventud 2019 – 2030. CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital*. Bogotá, Colombia: Secretaría Distrital de Planeación, Registro Distrital No. 6700. Recuperado de http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/conpes_08_sdis_ppj_pdf_final_23.01.2019.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá Distrito Capital. (2021, 23 de marzo). *Política pública de la bicicleta 2021-2039. CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital*. Bogotá, Colombia: Secretaría Distrital de Movilidad, Registro Distrital No. 7085. Recuperado de http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/doc_conpes_dc_pp_bicicleta_-_20210224_vconpes_0.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2014). *El libro de la bici 2014*. Bogotá, Colombia: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Recuperado de https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2020). *Buenas prácticas de promoción de la Movilidad Sostenible en universidades de Bogotá*. Bogotá, Colombia: Secretaría de Movilidad. Recuperado de <https://www.usta.edu.co/files/BuenasPracticas.pdf>

Banco de la República. (2021a). *Escarabajos: un país descubierto a pedalazos*. Recuperado de <https://banrepcultural.org/escarabajos/>

Banco de la República. (2021b). *Del ciclismo en Colombia antes de la primera Vuelta* [Video de Youtube]. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=NAEoncRh2SU&t=62s&ab_channel=Banrepcultural

Bernal, J. D. (2020). La bicicleta, la aliada de las mujeres en su lucha [Video]. *Señal Colombia*. Recuperado de <https://www.senalcolombia.tv/deportes/historia-mujer-y-bicicleta>

BICIGO. (2021, 28 de julio). *¿Qué es BICIGO?* Recuperado de <https://bicigocolombia.com/es/que-es-bicigo/>

BiciRed Colombia. (04 de septiembre de 2021). Página de Facebook. Recuperado de <https://www.facebook.com/BiciRedColombia/>

BiciRed. (04 de septiembre de 2021). *Foro Nacional de la Bicicleta*. Recuperado de <http://www.biciredcolombia.org/p/foro-nacional-de-la-bicicleta.html>

Borja J. (2000). Ciudadanía y espacio público. En D. Jiménez (Ed.), *Laberintos urbanos en América Latina* (pp.9-35). Ecuador: ABYA-YALA. Recuperado de https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1163&context=abya_yala

Bourdieu, P. (1990). La juventud no es más que una palabra. *Sociología y cultura*, 7(2), 163-173.

Cardona Arias, J. A., Cuartas Gómez, E., Palacio Duque, A., Ríos Osorio, L., y Salas Zapata, W. A. (2019). Conocimientos, actitudes y prácticas (CAP) sobre sostenibilidad en estudiantes de una universidad pública colombiana. *Rev. U.D.C.A. Act. & Div. Cient.* 22(2). doi: [10.31910/rudca.v22.n2.2019.1385](https://doi.org/10.31910/rudca.v22.n2.2019.1385)

Castellanos, M. F. (2020). *Así se desarrolló el plan piloto de 'Al trabajo en bici'*. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/asi-se-desarrollo-el-plan-piloto-de-al-trabajo-en-bici>

Cortés, J. (2014). *Inició en forma y en vía la estrategia 'Al colegio en bici'*. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/inicio-en-forma-y-en-la-estrategia-al-colegio-en-bici>

Cortina, A. (2017). *Aporofobia, el rechazo al pobre: Un desafío para la democracia*. España: Paidós.

Delgado, M. O., y Montañez, G. G. (1999). Espacio, Territorio y Región: conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 7(1-2), 120-134. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/70838>

Diplomado Ambiental en Bici – DAB (12 de septiembre de 2021). Facebook [Página Web]. Recuperado de <https://www.facebook.com/Diplomadoenbici>

Diz, C. (S. F.). *Hacer la ciudad desde el cuerpo: los usos políticos de la bicicleta*. Recuperado de

<https://www.researchgate.net/publication/324475975> Hacer la ciudad desde el cuerpo los usos políticos de la bicicleta

Entregaron el primer edificio del Colegio de la Bicicleta. (03 de diciembre de 2019). *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/entregaron-primer-edificio-del-colegio-de-la-bicicleta-440168>

Esquivel, O. A. (2016). La Etnometodología, una alternativa relegada de la educación. *RIDE Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo*, 6(12). Recuperado de <https://www.ride.org.mx/index.php/RIDE/article/view/193/848>

FMB9. (23 de noviembre de 2020). Recuperado de <https://fmb9.org/>

Foro Nacional de la bicicleta Colombia (04 de septiembre de 2021). Facebook. Recuperado de <https://www.facebook.com/fnbcolombia/>

García, F. L. (2011). ¿Qué es un dispositivo?: Foucault, Deleuze, Agamben. *A Parte Rei*, 74. Recuperado de <https://philarchive.org/archive/FANQE>

Geopaideia (22 de noviembre de 2020). Semillero de Investigación, Formación y Educación Geográfica Itinerantes (SIFEGI). Recuperado de <http://geopaideia.org/semilleros-sifegi/>

Gómez, J. C. (2016). Breve historia del ciclismo urbano mundial y su repercusión en Bogotá. *Revista Nova et Vetera*, 2(17). Recuperado de <https://www.urosario.edu.co/Revista-Nova-Et-Vetera/Vol-2-Ed-17/Cultura/Breve-historia-del-ciclismo-urbano-mundial-y-su-re/>

Gómez, R.; y González, J. (2007). El cuerpo joven y urbano: poderoso territorio de anclaje. *Revista Colombiana de Sociología*. 49-68. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/recs/article/view/8012/8656>

Guzmán, S. L., Martínez, J. C., y Contreras, S. R. (S. F.). *Diversidad cultural y tribus urbanas*.

IDRD. (04 de febrero de 2020). *Bogotá Pedalea*. Recuperado de <https://www.idrd.gov.co/bogota-pedalea>

La ciclovía, una conquista de 40 años. (13 de diciembre de 2014). *El Tiempo* Recuperado de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14971356>

La historia del primer día sin carro. (05 de febrero de 2015). *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/la-historia-del-primer-dia-sin-carro/>

Manfiolette, L. D., Toro-Arévalo, S. A., y Troncoso, S. S. (2019). Procesos educativos vivenciados por cicloactivistas en la promoción del ciclismo urbano. *Motricidades. Revista da Sociedade de Pesquisa Qualitativa em Motricidade Humana*, 3(1), 3-16. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/229308925.pdf>

Morales, I., y Morales, F. J. (2011). La utilización de la bicicleta entre el alumnado universitario. *Waneulen* 8. 1-13. Recuperado de http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/5309/Utilizacion_de_la_bicicleta_entre_el_alumnado_universitario.pdf?sequence=2

Muñoz, G. (2015). *Juvenicidio: Ayotzinapa y las vidas precarias en América Latina y España*. España: NED Ediciones.

Narváez, A. Y. (06 de julio de 2019). El poder de reconocer el cuerpo con la bicicleta. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/proyecto-curvas-en-bici-para-empoderar-a-las-mujeres-en-bogota-384956>

Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, Acuerdo 761 de 2020. (2020). Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=93649>

Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones, Decreto 319 de 2006. (2006). Recuperado de <https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/marco-legal/Decreto%20319%20de%202006.pdf>

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, Ley 769 de 2002. Diario Oficial No. 44.932. (2002). Recuperado de http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito Congreso de Colombia, Ley 1811 de 2016. (2016) Recuperado de https://www.mindeporte.gov.co/recursos_user/2019/Juridica/Normograma/LEY%201811%20DEL%2021%20DE%20OCTUBRE%20DE%202016.pdf

Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones, Acuerdo 708 de 2018. (2018). Recuperado de https://educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Acuerdo%20Distrital%20708%20de%202018.pdf

Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta, Decreto 495. (2019). Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=86030>

Por medio del cual se declara Bogotá una capital mundial de la bicicleta, Decreto 456. (2018). Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=80486&dt=S>

Prada, A. C. (2013). *El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. Caso de estudio: sector de Las Universidades en el centro de Bogotá. Periodo: 1998 - 2010.* (Trabajo de pregrado). Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4390/1098660050-2013.pdf?sequence=1>

Puentes, A. (02 de enero de 2021a). Moovil: la nueva casa de la cultura de la bicicleta. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-moovil-tienda-libreria-y-museo-sobre-la-bicicleta-en-colombia-558250>

Puentes, A. (07 de marzo, 2021b). ¡Más mujeres en bicicleta!, la ambiciosa meta de Bogotá para el 2039. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/mujeres-en-bicicleta-como-lograr-la-paridad-50-50-en-bogota-571417>

Puentes, A. (08 de junio de 2018b). La historia de más de cien años de pedaleo en la capital. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/historia-de-la-bicicleta-en-bogota-desde-su-aparicion-228330>

Puentes, A. (21 de noviembre de 2020) Un museo para contar la historia de la bicicleta en Patio Bonito. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/museo-a-pedal-museo-de-la-bicicleta-en-patio-bonito-bogota-550249>

- Puentes, A. (26 de mayo de 2018a). La bicicleta es un aula ambiental: Camilo Julio. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/en-bogota-hay-un-diplomado-ambiental-en-bicicleta-222560>
- Puig, J. (1999). La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades. *Papeles*. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=153383>
- Reguillo, C. R. (2007). *Emergencia de culturas juveniles. Estrategias del desencanto*. Buenos Aires, Argentina: Norma.
- Ricaurte, M. (21 de mayo de 2021). Así es el Museo de las Bicicletas en Bogotá Capital [Video]. Canal Capital de Bogotá. Recuperado de <https://youtu.be/1tVsmo4XF9c>
- Rodríguez, A. B. (2016). La ciclo vía de Bogotá: cuarenta años de recreación en la ciudad. *Lúdica pedagógica*, (25), 73-91. Recuperado de <https://revistas.pedagogica.edu.co/index.php/LP/article/view/7023/5717>
- Rodríguez, E. (2018). Pensar las políticas públicas de juventud desde las narrativas juveniles, en el marco de las miradas neoliberales, neoconservadoras y neo desarrollistas sobre las y los jóvenes, vigentes y en disputa en América Latina. (Conferencia). *Curso de Alta Formación en Perspectiva Transversal de Juventud, Instituto Mexicano de la Juventud (IMJUVE)*. Ciudad de México, México.
- Rojas, K. C., y Vargas, O. D. (2015). *La Bicicultura como elemento organizador de experiencias alrededor de la rotación: una aproximación al concepto de momento angular para la construcción de explicación sobre la estabilidad de la bicicleta y de la cultura ciudadana*. (Trabajo de grado). Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá, Colombia. Recuperado de <http://upnlib.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/2114/TE-18583.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Rosas, D. R. (2016). *Factores asociados al aumento de ciclistas urbanos en Bogotá, Colombia*. (Trabajo de grado). Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/15136/u754454.pdf?sequence>
- Ruiz, J. (2017). Juventud y deporte en Colombia en la primera mitad del siglo XX. *Boletín cultural y bibliográfico*, 51(93), 56-71. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/198203529.pdf>
- Sánchez, B. M., y Triana, G. L. (2017). Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 9-40. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3330/333051591002>
- Secretaría de Educación (22 de noviembre de 2018). *Al colegio en bici: un nuevo año pedaleando por la movilidad escolar sostenible en Bogotá*. Recuperado de https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/node/4414
- Secretaría de Movilidad (2019). *Encuesta de movilidad 2019 – Indicadores preliminares*. Recuperado de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf
- Secretaría de Movilidad no avanza en infraestructura para uso de bicicleta en Bogotá. (05 de febrero de 2009). *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/secretaria-de-movilidad-no-avanza-en-infraestructura-para-uso-de-bicicleta-en-bogota/>

- Tono, J. D. (2013). *Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá*. (Trabajo de pregrado). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/14805/TonoJimenezDanie12013.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Vasilachis, I. (2006). La investigación cualitativa. En I. Vasilachis (Ed.), *Estrategias de investigación cualitativa*. España: Gedisa.