

**La ciudad de la furia:
Acercamientos y experiencias a la
dimensión social del ciclismo urbano en
Bogotá.**

Juan Camilo Gómez Ballén.

Tesis presentada como requisito para optar al título de:

Licenciado en Ciencias Sociales.

Director:

Javier Villamil.

Línea:

Geografías críticas y educación.

Universidad Pedagógica Nacional.

Facultad de Humanidades.

Departamento de Ciencias Sociales.

Bogotá D.C., Colombia.

2020.

A Dios, siempre gracias...

...viejito tu sonrisa

Que siempre es mi punto de llegada...

ÍNDICE/TABLA DE CONTENIDO.

INTRODUCCIÓN.....	7
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	11
MARCO METODOLÓGICO.....	12
CAPITULO I RASTREANDO LOS ORÍGENES DEL FERVOR CICLISTICO Y LOS PRIMEROS USOS COTIDIANOS DE LA BICICLETA.....	16
1.1 Los primeros pedalazos en Bogotá: del trabajo a la casa.....	16
1.1.2 Los primeros conflictos: subjetividades en la movilidad.....	18
1.2 EN BUSCA DEL FERVOR CICLÍSTICO, SIMBOLISMOS Y USOS POLÍTICOS DE LA VUELTA A COLOMBIA.....	22
1.2.1 Las condiciones de país que encubran la Vuelta a Colombia.....	22
1.2.2 Los usos políticos del ciclismo 2.0: La paz también tenía que llegar en bicicleta.	30
1.3 YA SOMOS BICIBLES PARA LA CIUDAD: POSICIONAMIENTO Y AVANCES DE LA CULTURA BICI EN BOGOTÁ.....	32
CAPITULO II. LAS POLÍTICAS, LA PLANEACIÓN, LA ESTRUCTURA URBANA PARA LEER LA MOVILIDAD CICLISTA.....	41
2.1 Transporte y Movilidad: ni arena del mismo costal ni tampoco granos sueltos.....	42
2.1.1 Los factores claves para hablar de una movilidad hegemónica en la ciudad.....	44
2.1.2. Producción neoliberal del espacio: para individualizar.....	49
2.1.3. La construcción tecnócrata de la ciudad.....	52
2.1.4 El automóvil como ideología.....	56
2.2) CUENTAN LAS CALLES: LA DISCUSIÓN DEL CICLISMO EN LA MOVILIDAD.....	60
2.2.1 Observaciones de caracterización por La calle ‘13’ y la calle ‘80’.....	61
2.2.2 La calle 13.....	66
2.2.3 Por la calle 80.....	67
2.3 ¡PEDALEA, PEDALEA! RODANDO ENTRE LAS RELACIONES DE PODER.....	75
2.3.1 Nuevas identidades nuevas espacialidades: El ciclista en las calles.....	78
2.3.2 ¿Qué hace un ciclista? Administrar el capital corporal.....	81

CAPITULO III. BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICICLETA: HAY QUE VIVIRLA PARA CONTARLA.	84
3.1 TIPOLOGÍAS DE LOS ACTORES SOBRE LA BICI.....	85
3.1.1 Ciclismo deportivo y recreativo: El deseo de moverse.	86
3.1.2. Los Estudiantes: Pedalear para estudiar.	91
3.1.3. Las mujeres sobre la bici: Por La equidad en el espacio.	95
3.1.4. Colectivos en bici: Politizando la ciudad, su movilidad y la bicicleta.	99
3.1.5. Los trabajadores: La necesidad de moverse sin gastar tanto.	103
3.1.6 Bici-Mensajeros La Informalidad.	105
3.2 RAPPI: DEL EJÉRCITO INFORMAL A LA ECONOMÍA DE PLATAFORMA EN LA CIUDAD.	109
3.2.1 De informales a colaboradores: Precarización bajo el discurso de ser tu propio jefe.....	110
3.2.2. El Algoritmo: Dispositivo de control en la economía colaborativa.	114
3.2.3. La migración venezolana: Impacto en Rappi.	116
3.2.4. Ser un rappidendero ciclista.	120
CAPÍTULO IV. DIALOGOS NECESARIOS DE TEORÍA Y PRÁCTICA: ESPACIALIZAR HECHOS Y LÓGICAS.	124
4.1 GEOGRAFIZAR Y ETNOGRAFIZAR LA VIOLENCIA VIAL Y SUS EXPERIENCIAS.	124
4.1.2 La gobernanza de la Violencia en la movilidad.....	130
4.1.3. La arquitectura de las Infracciones.	133
4.1.3. Las experiencias y sensaciones en la calle: El miedo.	138
4.2. ANALISIS Y DISCUSIONES TEÓRICAS.	140
CAPÍTULO V.....	151
EL CICLISMO EN LA CUARENTENA.	151
5.1. La pandemia disparó el ciclismo urbano.	151
5.2. Los ciclocarriles potencializan la competencia por el espacio.	155
5.3. La bici-vilización del mensajero durante la cuarentena.	164
5.4. Incremento de los hurtos en Cuarentena.	166
CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.	169
BIBLIOGRAFÍA.	173
Entrevistas	177
ANEXOS.....	178

TABLA DE GRÁFICOS, ESQUEMAS Y TABLAS.

Esquema 1 Progresivo avance de la Bicicleta en diferentes ámbitos: caso Bogotá.....	35
Esquema 2. Los factores de la informalización por aplicación en Bogotá.....	119
Tabla 1. Del crecimiento del parque automotor en Bogotá 2002-2014.....	44
Tabla 2. Kilómetros construidos en ciclorruta por alcaldías para Bogotá 1995-2019.....	59
Gráfico 1: Condiciones de las Carreteras en Colombia en 1945.....	23
Gráfico 2: Carreteras de A.L en 1954 comparadas.....	24
Gráfico 3. Distribución Vehicular en Bogotá para 2019.....	45
Gráfica 4. Crecimiento del parque Automotor (Motos- Carros) 2007-2017.....	46
Gráfica 5. Longitud en km de las ciclorrutas por localidad 2015.....	64
Gráfica 6. Distribución de los viajes por modo y género Bogotá 2019.....	96
Gráfica 7. Distribución modal de viajes hacia el trabajo según estrato de la vivienda.....	103
Gráfica 8. Medios de transporte utilizados por Rappitenderos.....	110
Gráfica 9. Encuesta de afiliación a rappidenderos a una ARL.....	112
Gráfica 10. Encuesta a Rappitenderos sobre sus demandas laborales.....	113
Gráfica 11. Horas trabajadas por un Rappitendero según nacionalidad.....	117
Gráfico 12. Hurto de bicicletas por localidad 2019.....	126
Gráfico 13. Fatalidad en accidentes de tránsito por año Bogotá (2012-2019).....	131
Gráfica 14. Grafica de discusión del marco Teórico.....	143
Gráfica 15. Hurto de Bicicletas en Bogotá 2019-2020.....	167

TABLA DE MAPAS

Mapa 1. Crecimiento Urbano en Bogotá 1934- 1978.....	17
Mapa 2. Zonas de la ciudad con mayor número de cicloviajes 2009.....	62
Mapa 3. Densidad poblacional por localidades en Bogotá 2019.....	63
Mapa 4. Proyección Poblacional de Cundinamarca por provincias 2019.....	71
Mapa 5. Origen y Destino de viajes en Bicicleta un día típico Bogotá- Municipios2019.....	72
Mapa 6. Distribución Modal del transporte para viajes a Universidad/Instituto Técnico.....	92
Mapa 7. Flujos para ir al trabajo por UPZ Bogotá 2015.....	104
Mapa 8. Distribución de la Informalidad en Bogotá.....	106
Mapa 9. Sectores con mayor mortalidad ciclista 2011-2017.....	128
Mapa 10. Red ciclorrutas y ciclovías en Bogotá 2019.....	156
Mapa 11. Ampliado ciclorrutas Bogotá 2019, Tramos calle 13 y calle 80.....	157
Mapa 12 .Ciclovías y ciclorrutas de la ciudad (2020) durante la cuarentena.....	158

TABLA DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1. Publicidad de la bicicleta por la Fábrica Monark en 1959.....	19
Fotografía 2. Licencia de Ciclista, Bogotá año 1934.....	20
Fotografía 3: Imágenes de la primera vuelta a Colombia 1951.....	22
Fotografía 4: La vuelta a Colombia en las calles de Bogotá 1951.....	27
Fotografía 5: Ciclovía por la carrera Séptima en la década de los 80.....	33

Fotografía 6: Pancarta en la carrera 30.....	34
Fotografía 7: Expresión artística sobre la bicicleta Colectivo piel verde.....	38
Fotografía 8. Personas en bicicleta sobre la calle 13.....	58
Fotografía 9. Espacios complicados para andar en bicicleta por la calle 13.....	65
Fotografía 10. La ciclorruta que pasa por la calle 80 cuando hay congestión.....	67
Fotografía 11. Tramo Bogotá- Siberia por la calle 80, ruta para ir al trabajo.....	70
Fotografía 12. Colectivo “Locomotora” protesta por muertes en la vía.....	79
Fotografía 13. Conflictos por el uso del espacio sector calle 13.....	81
Fotografía 14. Familia con niños sale a montar en bici como plan dominical.....	87
Fotografía 15. Ciclistas deportivos en la calle 80.....	88
Fotografía 16. Convocatoria en Redes Sociales por los bici-colectivos.....	100
Fotografía 17. Reunión para bloqueo ciclista en el sector de los Héroes.....	101
Fotografía 18. La informalidad asociada a la bici ocupando espacio.....	107
Fotografía 19. Calle 80 imagen del Trabajo informal y Rappi.....	118
Fotografía 20. Protesta de ciclistas en la calle 80.....	124
Fotografía 21. Shoots de basura y obstáculos en ciclorruta de la calle 80	133
Fotografía 22. Separadores ciclocarril calle 13.....	134
Fotografía 23. Separadores ciclocarril calle 80.....	135
Fotografía 24. Ciclocarril temporal calle 13, en la cuarentena.....	153
Fotografía 25. Recorrido ciclocarril calle 13, sector de la ‘Y’.....	159
Fotografía 26. Recorrido ciclocarril temporal calle 13, sector Zona franca.....	159
Fotografía 27. Recorrido ciclocarril temporal calle 13, entre la Avda. Cali y Avda. Boyacá.....	160
Fotografía 28. Recorrido por ciclocarril temporal de la calle 13. Sector Avda. Cali.....	161
Fotografía 29. Ciclorruta de la calle 80, contrastar.....	162

INTRODUCCIÓN.

Durante las últimas décadas se ha intensificado en la ciudad una cultura ciclista que ha venido acompañada de importantes procesos de ocupación y exigencia por el uso del espacio público (específicamente en la demanda de ciclorrutas que interconecten la ciudad), el respeto por la vida en la vía y las garantías de seguridad. Paralelamente se han multiplicado los conflictos relativos al uso del espacio vial, como a diario lo evidencian los medios de comunicación. En esta investigación se referencian varios de esos conflictos, pues son propicios para tensionar la discusión sobre las posibilidades efectivas de uso que tienen los espacios públicos de la ciudad -que no son solo las ciclovías- sobre unas condiciones de competencia y disputa que serán desarrolladas.

El objetivo central de esta investigación es presentar al lector una mirada social del ciclismo urbano y del uso social que tiene la bicicleta en Bogotá. Considerando que es posible y necesario ofrecer una mirada amplia y a la vez local del uso social que tiene la bicicleta en la ciudad, se precisa de conocer varias de las realidades socio-urbanas que componen objetiva y subjetivamente la atmósfera social del entorno en que esta se usa, para extraer de allí, tanto sentidos, como problemáticas de la movilidad y la ciclomovilidad. Para cerrar y esclarecer los límites puntuales del objetivo central, el autor concentra todos sus esfuerzos analíticos y argumentativos en hacer eso, presentar honestamente en esta mirada lo que varios capitalinos también están viendo a diario sobre su bicicleta.

Esta forma de mirar, es tanto una postura, como una perspectiva de análisis etnográfico y geográfico que persigue geografiar, por un lado, una gran porción de lo que la ciudad es desde la movilidad, y por otro, las prácticas y experiencias de quienes la recorren a diario.

Si este trabajo habla de las vivencias, es porque se da gran importancia a la dimensión de las cotidianidades y *no hay cotidianidades sin sujetos*, ni sujetos sin historia y por supuesto no hay historia al margen del espacio, dado que este se produce de manera permanente bajo relaciones de poder. De esta manera las cotidianidades se ofrecen como un campo que no es

ajeno a las tensiones. Para acercarme mejor a ello, decidí tomar como focos de estudio los corredores de la Calle 13 y la Calle 80 en la ciudad de Bogotá.

La realización de este objetivo demanda no antagonizar los procesos locales con los globales, ni minimizar las vivencias individuales de los ciclistas ante importantes condiciones estructurales consabidas, sino más bien, integrarlas y utilizarlas de forma complementaria. En esa lógica se desarrolla todo el texto.

Una mirada amplia no es unidimensional, más bien, integra y pone a juego simultáneamente dimensiones estratégicamente planteadas para profundizar en el campo de relaciones que se producen y reproducen en la ciudad cuando es recorrida. Básicamente es lo que permite este estudio de la movilidad, articular un conjunto de factores que en mayoría de casos son ajenos al individuo, pero que influyen en su cotidianidad, en sus desplazamientos, su libertad, su asequibilidad y su seguridad, incluso cuando apenas está pensando en hacerlos.

Detectar y analizar ese campo de relaciones urbanas es lo que permite responder a una pregunta de actualidad como lo sería, por ejemplo: ¿Por qué están muriendo tantos ciclistas en Bogotá? La respuesta no está solo en el dato estadístico de siniestralidad vial, sino que también en el relacionamiento de dimensiones como la cotidiana, las lógicas y los hechos que operan en el espacio urbano, en espacios localizados, que reitero, para este estudio son los corredores de la calle 13 y calle 80.

Con ello comprender hasta qué nivel los hechos urbanos que se creen aislados del factor transporte intervienen en la configuración de determinadas formas de movilidad o inmovilidad, y al mismo tiempo, propician o dificultan la aparición de alternativas en las escalas de elección individual y colectiva, en los núcleos de la cotidianidad.

Para alcanzar satisfactoriamente el objetivo central y desarrollar una mirada social del ciclismo urbano en Bogotá, es importante plantear y cumplir tres objetivos específicos:

- 1) Analizar qué influencia tiene la configuración socio-espacial de la ciudad a la hora de estimular o limitar el uso cotidiano y masivo de la bicicleta para los bogotanos.

2) Ampliar el conocimiento que se tiene sobre el ciclismo, su desarrollo histórico y social en la ciudad, pero también sobre el ciclista y varias de sus manifestaciones en la ciudad, lo segundo implica desarrollar unas tipologías de los diferentes actores sobre la bici en la ciudad para analizar aspectos de la vivencia ciclística relacionadas con las motivaciones, el uso social de la bici en contextos diversos, los riesgos, las experiencias de ciudad y las apuestas políticas- organizativas que se ensamblan en torno a la bici en la ciudad.

3) Espacializar las dinámicas de violencia y conflictos en el espacio vial (fenómenos urbanos, problemáticas, imaginarios y agencia ciclista) que transcurren en la práctica ciclista de los corredores de la calle 13 y calle 80.

Los tres objetivos, existen en relación de interdependencia para la plena estructuración del objetivo central de la investigación, pero no por ello tienen menos relevancia en la discusión general. Al contrario, la enriquecen y terminan por ampliar sus fronteras.

Los objetivos que formulo se nutren fundamentalmente de mi experiencia como ciclista en la ciudad, no una experiencia que todo lo sabe, sino más bien, como una agregación de anécdotas, vivencias y preguntas que durante los últimos años he acumulado y que, a la luz de mi formación profesional, de muchas conversaciones con más ciclistas de la ciudad durante varios años, se convirtieron en preocupaciones investigativas que se consignan en este trabajo en forma de retos.

Un reto por analizar y comprender las dinámicas que rodean la movilidad en bicicleta en la ciudad, luego un reto por escribir y explicar eso a quienes son y no son ciclistas. En todo este tiempo he comprendido que no se entiende al ciclismo analizándolo aisladamente del espacio social, no se le podría comprender bien, se tienen que analizar los contextos en donde este se desarrolla y las condiciones de las personas que lo realizan para entenderlo mejor. Desde esa consideración fueron planteados el problema y los objetivos de la investigación.

Este trabajo se compone de cinco capítulos:

El primer capítulo hace precisa una pesquisa histórica del sentido social-nacional que tiene el ciclismo, para dar cuenta de un conjunto de sentidos, usos y valorizaciones que se han construido en la nación en torno a este deporte. Esa historización permite comprender las improntas que fue adquiriendo el ciclismo en la ciudad, su remota relación con la expansión urbana y las dinámicas de movilidad de los habitantes de Bogotá a mediados del siglo XX y por último, la renovación de unas valoraciones y usos sociales de la bicicleta en la ciudad, encaminadas a la interpretación de un emergente y reverdecido fervor contemporáneo por la cultura bici en la ciudad.

En el capítulo dos se efectúa una mirada a los procesos macro de movilidad que se adoptaron en Bogotá, así como a las lógicas urbanísticas canónicas que se han producido en el espacio urbano, particularmente en su relación con el neoliberalismo durante las últimas décadas. También se vinculan procesos demográficos, comerciales y económicos que son necesarios para poder comprender la gran influencia que puede tener la ciudad construida en el hecho de que las personas de localidades borde decidan optar por la bicicleta en su movilidad cotidiana.

En el tercer capítulo se desarrolla una exposición de las tipologías del ciclismo en la ciudad bajo 5 tipos: los estudiantes, los trabajadores, los deportivos y recreativos, las mujeres y los bicicolectivos. Esas tipologías ayudan a comprender la proliferación de ciclismoos diversos en la ciudad, y superar lecturas monolíticas que se tienen del ciclista como rol específico o acabado, también son útiles para acercarse a reconocer varias de sus experiencias, problemas, demandas y apuestas en el plano local. Y finalmente, se presenta el caso particular de los Rappitenderos para reconocer la relación que existe entre la informalidad urbana con el auge de emprendimientos tecnológicos que se potencializan sobre la bicicleta, a expensas del detrimento de garantías laborales de los trabajadores.

El cuarto capítulo ofrece una mirada analítica al tema de la violencia espacial, y la violencia vial que afecta directamente a los ciclistas que circulan por los sectores estudiados, este capítulo, al final, está pensado para efectuar una discusión sobre cómo tal problema deriva en prácticas y discursos de gobernanza funcionales a la securitización de la ciudad. Al

final se desarrolla una discusión y análisis teórico con las categorías que estructuran la perspectiva analítica del trabajo en general.

El quinto capítulo ofrece una mirada a la ciudad y el caso de la calle 13 durante la cuarentena, debido al incremento masivo del uso de la bicicleta y los cambios que pudieron tener lugar en la movilidad de las personas, ante las medidas de distanciamiento preventivo que se tomaron. Se presentan unas reflexiones sobre lo que permanece en la agenda de las continuidades, enfatizando la problematización del desarrollo desigual y los puntos débiles del paradigma ciudad para los automóviles como quedó evidenciado en la ciudad durante el periodo de cuarentena.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Mientras el país asistía en 2016 a un proceso de Paz en el que invitaba al cese de los enfrentamientos entre Farc y el Estado Colombiano, en la ciudad de Bogotá se vivenciaba una realidad trágica. A diario los noticieros presentaban titulares de ciclistas muertos, atropellados o accidentados en las vías. Si bien la ciudad no estaba sitiada por un conflicto armado latente, era cierto que un tipo de conflicto (de qué tamaño y de qué naturaleza), tenía que existir allí para que a diario se produjeran tantas muertes y tantos saldos negativos para muchos bogotanos. Digo muchos porque yo era uno de los que subían a su bicicleta con una gradual sensación de inseguridad, básicamente porque no sabía a qué me enfrentaría en las calles de la ciudad.

Me concentré en desentrañar las raíces de las percepciones de riesgo por movilidad en bici que yo abrigaba y empecé una búsqueda que se fue haciendo amplia, muy amplia. Al conversarlo con más personas solo se confirmaba una cosa, y era que todos los que somos o han sido ciclistas, teníamos por comunes muchas experiencias asociadas a conflictos por el uso de espacio para circular en bici, a la violencia vial por parte de los conductores, la falta de dinero para los transportes y la inseguridad de las calles. Aun con todo eso, nuestras ganas de seguir recorriendo y conociendo a Bogotá a punta de pedal, prevalecían. Algo poco lógico, pero muy esperanzador.

Aunque esto adquiere el estatus de una investigación, el problema no tiene una sola agarradera, yo por ejemplo aprovecho para preguntar ¿Por qué hay violencia vial en las calles de “la Capital mundial de la bici”? ¿Por qué existe y crece una cultura de la bici en la ciudad? ¿Qué influencia tiene el ciclismo en la movilidad de una ciudad tan grande como Bogotá? ¿Qué usos le dan las personas a sus bicicletas ahora, las arruman, las modifican, las usan para ejercitarse? ¿Son usos únicos, o son usos múltiples? ¿Cómo la estructura urbana, económica y demográfica influyen para que se torne como atractivo o negativo el uso de la bicicleta para la movilidad y el esparcimiento? ¿Cómo el neoliberalismo pudo llegar a ser una de las causas que hoy propician el uso masivo de la bicicleta en la ciudad?. En fin, no quise dejar varias de estas preguntas y otras más por fuera del problema central, porque todas al final ayudan a ampliar la comprensión del fenómeno.

El problema central consistía en lograr integrar el conjunto de fenómenos y procesos que en el escenario urbano están asociados al ciclismo urbano, que es lo que sostiene el propósito central de desarrollar una mirada amplia entorno a la dimensión social del ciclismo y su uso de la bici en Bogotá. La estructuración de los capítulos que vienen fue de gran ayuda para incorporar estas cuestiones, para que no me rebasaran, pero también para poder situar la discusión desde la dimensión de lo local.

MARCO METODOLÓGICO.

Una apuesta de geografía crítica no puede dejar sueltas dos cosas: por un lado, la presentación operativa de redes y relaciones de poder que producen el espacio y por otro, la interacción o conflictualidad que tienen los sujetos en todo el proceso. Aunque este trabajo se escribe a una sola mano, no quise dejar de lado las muchas voces que estuvieron alimentando durante un largo periodo mi interés por el tema bici, en general.

En un intento por no desatender la amplitud de lo que el ciclismo puede llegar a enlazar y, a la vez, una manera de encontrar a las personas en la dimensión de acción más remota, acudo a trabajar conjuntamente con la fotografía, así como el análisis de datos, estadísticas, procesos históricos y fundamentalmente, testimonios, entre los que involucro el mío. El lector se encuentra pues ante un trabajo que pretende fundamentalmente amplitud y análisis estructural, creo yo que es necesario y posible al ligar dimensiones de localidad a cuestiones de carácter general.

Se escogieron los corredores de la calle 13 y la calle 80, porque son vías que conectan a los municipios vecinos con el centro de Bogotá, porque son lugar de tráfico masivo y pesado entre los parques industriales que se sitúan en los municipios circunvecinos, allí los conflictos por el espacio para movilizarse son álgidos todos los días, además son flujo para miles de ciclistas a diario. La calle 13 en 2019 fue la zona que concentró el 60% del total de la accidentalidad de los ciclistas en Bogotá (El Tiempo, 2020)¹ y aun así es una arteria muy transitada por los ciclistas. La calle 80 posee una ciclorruta extensa, no obstante presenta varios problemas de inseguridad que desestimulan su uso entre muchos ciclistas, además tiene tramos de alto riesgo, también es una de las arterias con mayor tránsito de la ciudad durante toda la semana.

A pesar de que mi intención es provocar una reflexión sobre el fenómeno ciclístico en la ciudad, estos corredores me permitían aterrizar y ejemplificar las situaciones y los temas de manera muy clara y palpable,

El trabajo en campo se nutre de la retroalimentación, no solo de lo visto en las diferentes visitas de observación, también de foros académicos sobre la bicicleta a nivel distrital, nacional e internacional, de los que inexorablemente fui destilando reflexiones sobre la potencialidad y pertinencia investigativa, social y política que tenía la exploración en la movilidad desde el ámbito experiencial que tienen las personas.

Aquellas personas que amablemente me brindaron entrevistas y conversas, me las he encontrado durante estos años en foros de la bicicleta, encuentros, conversatorios, en las vías, incluso en la Universidad Pedagógica Nacional, darles voz no buscaba recopilar información para vaciarla en mi trabajo, sino más bien, ampliar la reflexión de los diálogos que amablemente me han ofrecido en el camino. Fueron amigos, colaboradores, contactos que aparecieron en la ruta, y que dieron pleno sentido a las palabras del sociólogo Ervin Goffman “Todo grupo de personas: presos, hombres, primitivos, pilotos o pacientes, desarrollan una vida propia que se convierte en significativa, razonable y normal desde el momento en que uno se aproxima a ella” (1961:18).

¹ Puentes, A. (29 de Octubre de 2020). “Cundinamarca le pide a Bogotá reevaluar ciclorruta de la calle 13”.EL TIEMPO.

Hacer muchos recorridos en bici por la ciudad, fue vital para detonar una curiosidad frente a la realidad urbana, para suscitarme preguntas ante lo que observaba, pero no veía. Los marcos teóricos, los diálogos y entrevistas con las personas permitieron que la observación fuera fecunda y se abriera cada vez a más y más fenómenos que daba por sentados. Por eso la fotografía es vital en este trabajo, es mi manera de mostrar al lector, fragmentos de lo que yo pude ir viendo en el proceso de investigar los corredores de la calle 13 y 80.

Entendí a la observación participante como la capacidad de prestar atención a lo que otros dicen y hacen, así como a lo que está sucediendo a su alrededor (Ingold, 2017). Fue la base que en campo me suministró las claves para poner el ojo en lo que tenía que ponerlo. Mi propia práctica ciclista en un primer momento fue valiosa para posibilitar una curiosidad investigativa, pero la inmersión en los problemas a tratar, la orientación incluso de las tematizaciones, tiene mucho que ver con lo que sentí y vi en el trabajo de campo, así como lo escuchado de las entrevistas efectuadas, todas estas se transversalizan y suscitan una sensibilidad mayor, más nítida ante los fenómenos que expongo con gráficos, estadísticas y demás.

Poner mi relato en primera persona no inválida la estructura de la investigación, en cambio me ayuda a orientar conversaciones pertinentes en el desarrollo de algunos capítulos pues ello atiende a experiencias muy afines a los planteos.

El científico social recurre a temas particulares producto de sus experiencias, con el objetivo de presentar una investigación accesible, con sentido y evocativa, en la que podrá interpretar el fenómeno según su perspectiva, sin tener que eliminarse como participante del estudio. (Tilley-L, 2015:276).

En tal sentido, hay un acople autoetnográfico en el proceso investigativo. Mi manera de ver la realidad, estudiarla, analizarla y explicarla no se desprende de mi memoria, ni de mis experiencias en un camino de largo aliento.

El auto etnógrafo se auto sitúa en el mismo plano del fenómeno porque sabe dónde auto situar su historia, en el momento histórico, espacio y realidad particulares. Ahí

el investigador se debe orientar en todo momento con una actitud crítica, analítica y reflexiva, para develar los matices que realmente le interesan. (Guerrero, 2014:241).

Respecto a las entrevistas, éstas se realizaron desde finales de 2018, parte del 2019 e inicios del 2020. Algunas se efectuaron mediante contactos que manifestaron circular por los corredores de la calle 13 y 80, (lo cual no implicaba que residieran en las localidades específicas de Fontibón o Engativá). Por razón de la cuarentena, la observación y toma de entrevistas en campo se dificultó bastante, ello implicó hacer algunas entrevistas virtualmente. También tomé entrevistas tras mi participación en congresos y foros deliberativos sobre el tema bici en la ciudad, el país, e incluso el continente. Varios entrevistados quisieron que sus nombres no fueran mencionados, otros incluso llegaron a manifestar desconfianza y recato al momento de la entrevista, pues consideraban que mi abordaje podría tratarse de la estrategia que usa un ladrón encubierto para acercárseles, como pasa en las vías.

Eso por supuesto implicó cambios en el formato semi estructurado de las preguntas que podría y no podría formular, pero también giros en el trazado de una ruta investigativa que sufrió necesarios cambios en el proceso de observar y trabajar en campo. Es una cosa que, despierta en mí la más honda gratitud hacia ellos, porque yo pensaba que sabía lo necesario solo por ser ciclista y resulta que no.

Estas entrevistas surgieron de observaciones en las vías y fueron vitales para la construcción de algunas tipologías de carácter analítico, fueron realizadas a mujeres y hombres, trabajadores, estudiantes de educación superior, ciclistas deportivos, ciclo mensajeros y miembros de bici-colectivos (estos últimos) con un gran posicionamiento y conocimiento de las dinámicas en los territorios.

Por último, aclarar que no se desarrolla ningún tipo de propuesta pedagógica, ni de aplicación en aula, ni durante ni después de la investigación; pues no hace parte de los objetivos planteados.

CAPITULO I

RASTREANDO LOS ORÍGENES DEL FERVOR CICLISTICO Y LOS PRIMEROS USOS COTIDIANOS DE LA BICICLETA.

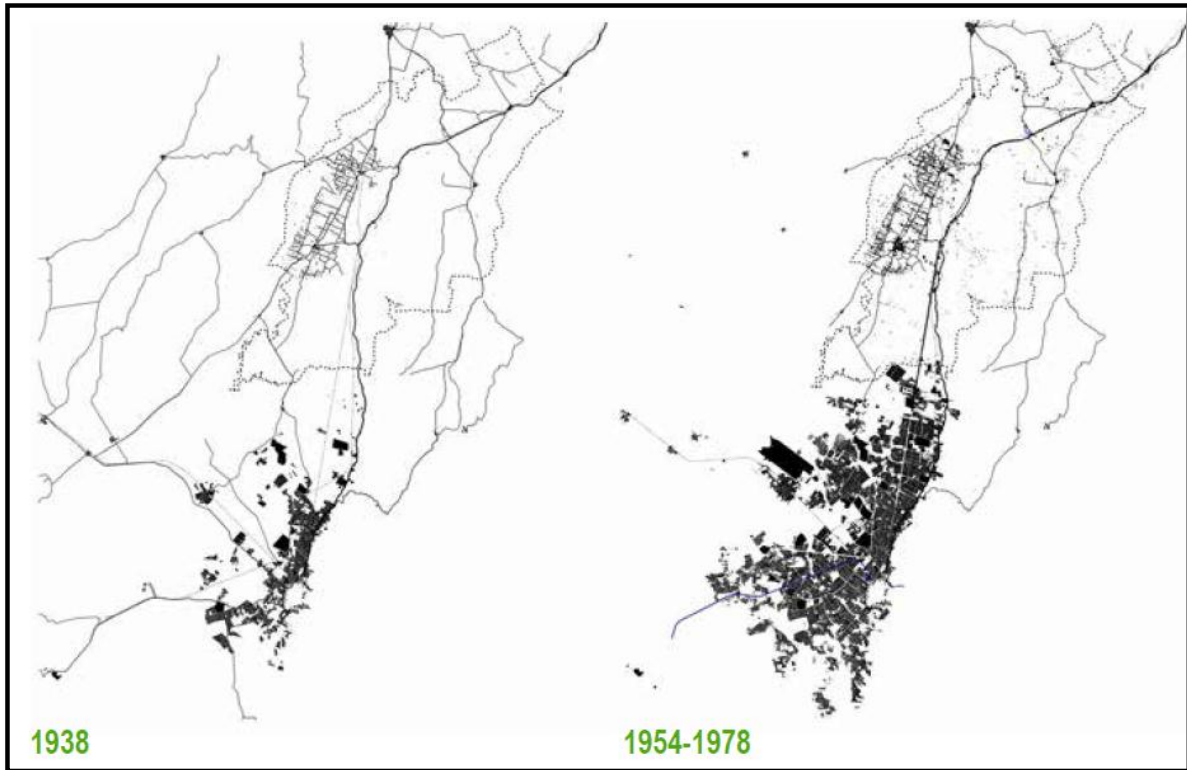
Este capítulo intenta recoger valoraciones y simbolizaciones sociales atribuidas a la bicicleta y al ciclismo en el país a partir del registro por diferentes temporalidades. Tarea que ayudará a encontrar ese sentido social-nacional que tiene el ciclismo en la población al igual que el germen de sus fervores. Esa historización permite comprender las improntas que fue adquiriendo el ciclismo en la ciudad, su remota relación con la expansión urbana y los habitantes de Bogotá durante el siglo XX, y por último la presentación de un cosmos de valoraciones y proyectos que en el ámbito urbano se producen por medio del ciclismo, esto último dispuesto para a la reconocer el afloramiento de un emergente y reverdecido fervor contemporáneo por la cultura bici en la ciudad de Bogotá.

1.1 Los primeros pedalazos en Bogotá: del trabajo a la casa.

La bicicleta llega a finales de siglo XIX a Colombia en equipajes de algunos europeos inmigrantes, esto hizo que en principio fueran objetos escasos y de exclusivo uso recreativo por parte de clases pudientes inicialmente que eran quienes las traían importadas (Barragán, 2015: 76) principalmente en el transcurso de la primera guerra mundial, es decir, que eran objetos de distinción a los que solo podían acceder algunos notables. En su arribo al país la bicicleta no era un instrumento asequible para las clases bajas.

Al ritmo de la reconfiguración que se da en las principales urbes del país, puntualmente la explosión de las migraciones campo-ciudad, el incipiente proceso de industrialización, la proliferación de barrios informales en las periferias, en una ciudad que había mantenido sus límites físicos casi que intactos desde la colonia; se configuran demandas socio urbanas en torno al transporte casa –trabajo (Caracciolo, 2009: 25). Ese proceso de expansión lo ilustra muy bien el mapa de crecimiento urbano de Bogotá entre las décadas de los 30 a los 80, donde la ciudad se expande considerablemente hacia el norte, occidente y sur.

Mapa 1. Crecimiento Urbano en Bogotá 1934- 1978.



Fuente: Romero M en “Territorios híbridos metropolitanos: transformaciones urbanizadoras en el sector central de la Sabana de Bogotá” 2019. Pp 81. Observar expansión urbana del centro e incremento en la urbanización de la ciudad en todas las direcciones.

La necesidad insatisfecha de transporte por parte de las clases populares, que se situaban lejos del centro urbano es lo que les conecta con la bicicleta, como se puede evidenciar en el testimonio que logra obtener el investigador Camilo Barragán:

La bicicleta en la que se centra este relato fue adquirida en la década de los cuarentas por Alfonso Torres, obrero y carpintero bogotano, para transportarse desde la parcela que compró en San Vicente, al sur occidente de la Ciudad, hasta su trabajo de albañil en la construcción del almacén Sears, en el actual barrio Galerías, en el Nororiente.

..Como en la época no existía la carrera 30, el camino era por la 24 y después por el barrio Santander”, lo que hacía que el recorrido fuera de unos 14 kilómetros cada trayecto y tardara cerca de una hora. Además de transporte diario, la bicicleta también era utilizada por Alfonso para traer agua y mercado, ya que la parcela adquirida venía sin servicios y estaba alejada del centro de la ciudad. Sumado a esto, sirvió para llevar los materiales de construcción -como

bultos de cemento- de la casa, que fue construida casi en su totalidad por Alfonso, solo con algo de ayuda de su cuñado.

Debido a la construcción de la Av. Boyacá, que pasaba por encima del terreno de San Vicente, se debió comprar uno nuevo en el barrio Venecia, un barrio con servicios y vías pavimentadas. Mientras todavía vivían en San Vicente, Alfonso iba del trabajo a la casa en la bicicleta, y cuando era domingo o tenía tiempo libre iba y trabajaba en la construcción de la segunda casa en Venecia. Esta casa también fue construida casi en su totalidad por él, con ayuda de la bicicleta para llevar materiales. (Barragán, 2015:81).

El testimonio permite inferir cómo la dotación en servicios públicos era incipiente para la época, también indica la inexistencia de varias avenidas icónicas en Bogotá, pero fundamentalmente, evidencia un patrón de autoconstrucción de vivienda familiar que tuvieron muchos barrios de la ciudad a comienzos de siglo, en ese entonces la bicicleta ya era un objeto cercano y funcional a las clases populares, no para hacer deporte, sino para desplazarse en la ciudad que se expandía.

1.1.2 Los primeros conflictos: subjetividades en la movilidad.

La publicidad de la época 1959, más específicamente la diseñada por la empresa Monark, permite identificar una prístina tipología de ciclistas hacia la cual estaba destinada la producción de bicicletas en el momento. Esta segmentación del mercado provee un tipo de bicicleta para el campesino, otra para el obrero, una para la niña colegiala y otra para la mujer (Ver fotografía 1). Lo que daba a entender que en los años 60 ya existía una aceptación social de su uso y una demanda masiva de bicicletas que se tradujeron en mayor oferta. Todo este proceso se dio en últimas por los efectos de la Violencia² y las subsecuentes migraciones campo-ciudad, que modificaron la balanza poblacional rural-urbana del país, y desde luego, terminaron en un acelerado aumento poblacional para la capital.

² Se conoce como la Violencia al periodo comprendido entre 1948 y 1962 durante el cual hay confrontaciones entre los miembros de los partidos Conservador y Liberal en gran parte del territorio colombiano.

Fotografía 1: Publicidad de la bicicleta por la Fábrica Monark 1959.

PARA EL COLEGIO...

Estudiantes de ambos sexos se sienten felices viajando al colegio en MONARK, la bicicleta que les recrea el estudio. Y para la vacación no hay mejor diversión.

COMPAÑERA DEL OBRERO...

La MONARK es el vehículo para el transporte barato, veloz y agradable del obrero. El trabajador colombiano encuentra en la bicicleta MONARK, duración, seguridad, economía y la mejor compañera para su fácil movilización al trabajo.

EN EL CAMPO

No hay mejor vehículo para ir a las faenas del campo que una bicicleta. Y ninguna rinde tanto como MONARK, rendidora en duración, en tiempo, en economía.

Monark
Para chicos y grandes
Campeona de la velocidad.

Monark
La bicicleta moderna
para la alegría deportiva.

Monark
La bicicleta del obrero
colombiano.

Monark
La bicicleta del campesino
colombiano.

Fuente: *El Heraldo*, 1959, 2 de diciembre, p. 9.

Imagen tomada de la Revista Colombiana de Sociología. Vol. 39, No 2. PP. 60. Fervor y Marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia Oscar Iván Salazar. Muestra tipos sociales sobre el uso de la bicicleta de la época, según género y edad.

El encuentro de extremos culturales (masas de campesinos y Bogotanos) y de clase, bien podían verse reflejadas en crónicas de la época que se emitían en Bogotá³. Este encuentro de mundos es el vitral utilizado para exponer el marco social en el que el ciclismo

³ Refiere un cronista en su visita a zonas de ocupación en Bogotá para el año 1926: “Ahora vamos a pasear un poco por entre la miseria, la miseria urbana, que es tan horrible y tan monstruosa. Vamos a ver estos antros de pobería donde se aglomeran familias enteras con sus chiquillos, sus perros, sus cerdos y sus harapos. Vamos a contemplar las fauces hambrientas de esos pobres perros que no tienen segura la comida. Y vamos también a escuchar los gruñidos de los cerdos enflaquecidos por las privaciones que moran dentro de las mismas pocilgas donde viven sus amos. Vamos a escuchar los cantos triunfales del gallo, los anuncios ruidosos de las gallinas, los murmullos trémulos de las palomas, los gritos de los niños sucios y todos esos ruidos confusos, todas esas voces multiformes de la fauna que se aglomera en los sitios denominados en el argot bogotano, pasajes” Osorio Lizarazo, J.A. (1978) *Novelas y crónicas*. Biblioteca Básica Colombiana, Colcultura, Bogotá, p.302.

se desataba en las clases obreras. Y por supuesto, no es ajeno a los discursos clasistas que en la actualidad se instauran contra algunas zonas del sur de Bogotá.

El aumento en el parque automotor en Bogotá llevó a que la ciudad asistiera a los primeros conflictos por el espacio, de manera que las autoridades distritales tomaron medidas para reducir el número de ciclistas entre los años treinta y cuarenta.

En un principio, el tratamiento normativo de las bicicletas se asemejó al de los vehículos, que requería de placa, registro de tránsito y pago de impuestos. A los ciclistas se les exigía su licencia de conducción aunque fueran menores de edad (Salazar, 2016, pp64), efectivamente la reglamentación sobre bicicletas existía desde la década de los cuarenta en las normas de tránsito de Bogotá (Decreto 14 de 1941, citado en Samper 1946, p 70-136). Como bien lo hace ver el siguiente fragmento, en donde se analiza la intención de las medidas adoptadas durante las décadas de los cuarenta y cincuenta:

Fotografía 2. Licencia de Ciclista, Bogotá año 1934.



Fuente: Imagen obtenida en Portal Virtual "Historia Fotográfica de Bogotá" Octubre 2020.

Exigir estos elementos a los ciclistas le permitiría al estado decomisar las bicicletas que no tuvieran todos los papeles legales al día. Muchas de las bicicletas que eran vendidas no contaban con placa de identificación y muchos ciudadanos que sabían montar en bicicleta no veían la necesidad de sacar una licencia. Esta situación estimularía a los ciudadanos a utilizar otros medios de transporte diferentes a la bicicleta, que quedó relegada en los garajes de las casas bogotanas mientras los ciudadanos utilizaban el transporte público o ahorran dinero para comprar un automóvil. La segunda estrategia fue prohibir el tránsito de bicicletas por algunas calles principales de la ciudad. El argumento que daban las autoridades para prohibir la circulación de bicicletas era la propia integridad de los ciclistas, pues estas eran vías transitadas por carros y buses quienes podrían ocasionarle un accidente a los ciclistas. Las bicicletas no tenían vías exclusivas para circular por la ciudad. Esta situación también motivaría a los bogotanos a escoger otros medios de transporte diferentes al caballito de acero. (Jiménez 2013: 23)

Como se puede evidenciar en este apartado, la necesidad de desplazamiento de los sectores populares se apalancó en el uso de la bicicleta y justo en el periodo del auge automotriz, las decisiones políticas directamente influyeron en la disminución del ciclismo urbano a mediados de siglo XX. Por otro lado, hay una segmentación publicitaria de la bicicleta que permite inferir que en los años sesenta existía una gran favorabilidad en su compra no solo para la clase obrera y masculina, sino también para los niños, niñas y mujeres, también las bicicletas eran premios frecuentes en rifas y concursos locales (El Heraldo 1959, 27 de Noviembre) es decir que gozaba de gran acogida en diferentes ámbitos de la vida social.

Este dualismo, en el cual, la bicicleta era un objeto peligroso y causante de accidentes en las vías que debía ser de uso controlado por las autoridades, contrastaba con el uso lúdico y familiar que la bicicleta adquiría para los niños, las niñas y las mujeres en las ciudades (Salazar 2016: 62). Se infiere que en la época de los 60 la bicicleta ya ostentaba significado(s) polivalente(s) entre la gente.

1.2 EN BUSCA DEL FERVOR CICLÍSTICO, SIMBOLISMOS Y USOS POLÍTICOS DE LA VUELTA A COLOMBIA.

Desde esta distancia temporal es posible afirmar que el proyecto de la Vuelta a Colombia tenía todos los contra en la época: violencia generalizada en diferentes puntos del país, la inexistencia de corredores profesionales o, dicho mejor, las nulas garantías laborales para la profesión, sumado a la carencia de medios de comunicación idóneos o con experiencia en transmisión, y por si fuera poco, las carreteras del país eran deplorables.

Lo interesante reside en saber, por qué a pesar de todo eso insistir en el ciclismo y por qué a pesar de todo, despertó tanto fervor. La respuesta a todo ello es fundamentalmente una construcción de sentido político para las condiciones que se vivían a mitad de siglo, la Vuelta a Colombia, como se demostrará, tenía un potencial que fue funcional al proyecto político del momento.

1.2.1 Las condiciones de país que encubran la Vuelta a Colombia.

Fotografía 3: Imágenes de la primera vuelta a Colombia 1951.



Fuente: Archivo Digital Señal Memoria, primera Vuelta a Colombia en Bicicleta.1951.Trochas y carros de transmisión al fondo.

En 1924, el 65% de las carreteras no estaban cubiertas por ningún tipo de material. Para 1945, apenas estaban pavimentados con asfalto 894 de los 18500 km habilitados para el transporte terrestre, es decir, únicamente el 4,8% de la longitud total de las carreteras y había menos de un kilómetro de carreteras pavimentadas por cada 10000 habitantes. Para 1960 la calidad y cantidad de las carreteras evidenciaba grandes rezagos (ver gráfico 1).

Gráfico 1: Condiciones de las Carreteras en Colombia en 1945.

Condiciones de las carreteras en Colombia en 1945 (kilómetros)															
Departamento	Totales				Nacionales					Departamentales					
	Cemento	Asfalto	Macadam	Sin afirmar	Total km	Cemento	Asfalto	Macadam	Sin afirmar	Total km	Cemento	Asfalto	Macadam	Sin afirmar	Total km
Antioquia		126	1.860	22	2.008	100	841	22	963		26	1.019	0	1.045	
Atlántico		196	47	150	393	95	18		113		101	29	150	280	
Bolívar		169	313	400	882	169	313		482			0	400	400	
Boyacá		47	1.220	141	1.408	47	1.073		1.120			147	141	288	
Caldas	3	7	1.103	80	1.193	7	606		613	3		497	80	580	
Cauca		2	613	236	851	2	482	30	514			131	206	337	
Cundinamarca	7	264	1.364	1.196	2.831	174	581		755	7	90	783	1.196	2.076	
Huila			940	60	1.000				761			179	60	239	
Magdalena			577	550	1.127		527	450	977			50	100	150	
Nariño		2	802	593	1.397	2	540	300	842			262	293	555	
Norte de Santander		16	922		938	16	783		799			139	0	139	
Santander		20	1.261	350	1.631	20	1.111		1.131			150	350	500	
Tolima		2	664	100	766	2	484		486			180	100	280	
Vallia		43	1.342	77	1.462	30	401		431		13	941	77	1.031	
Intendencias			113	500	613		113	500	613					0	
Total	10	894	13.141	4.455	18.500	0	664	8.634	1.302	10.600	10	230	4.507	3.153	7.900
Participación en el total	0,1%	4,8%	71,0%	24,1%		0,0%	6,3%	81,5%	12,3%		0,1%	2,9%	57,1%	39,9%	

Fuente: Anales de Ingeniería, 1945.

Imagen tomada del Texto “Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX” 2006. Fondo de Cultura Económica, pp. 57. El porcentaje de vías nacionales y departamentales asfaltadas era muy bajo, respecto del total de carreteras existentes, departamentos como Magdalena y Huila no reportaban una sola vía asfaltada, de 18500 km totales de vías apenas, 890 kms estaban asfaltados, es decir, apenas un 5% de las vías lo estaban.

El gráfico evidencia que la carretera asfaltada no cubría ni el 10% de la totalidad en el país, además eran algunos pocos departamentos los que tenían más de 100 kms de vías pavimentadas: Antioquia, Atlántico, Bolívar y Cundinamarca. Significa que el grueso del país convivía con caminos de trocha o carreteras destapadas.

Había solo 1,7 km de vías pavimentadas por cada 10.000 habitantes y el país presentaba el índice de kilómetros de carreteras por c/10000 habitantes más bajo de la región,

siendo inferior a países con menor grado de desarrollo y con topografía similar como Bolivia, Perú y Ecuador, (ver gráfico 2).

Gráfico 2. Carreteras de A.L en 1954 comparadas.

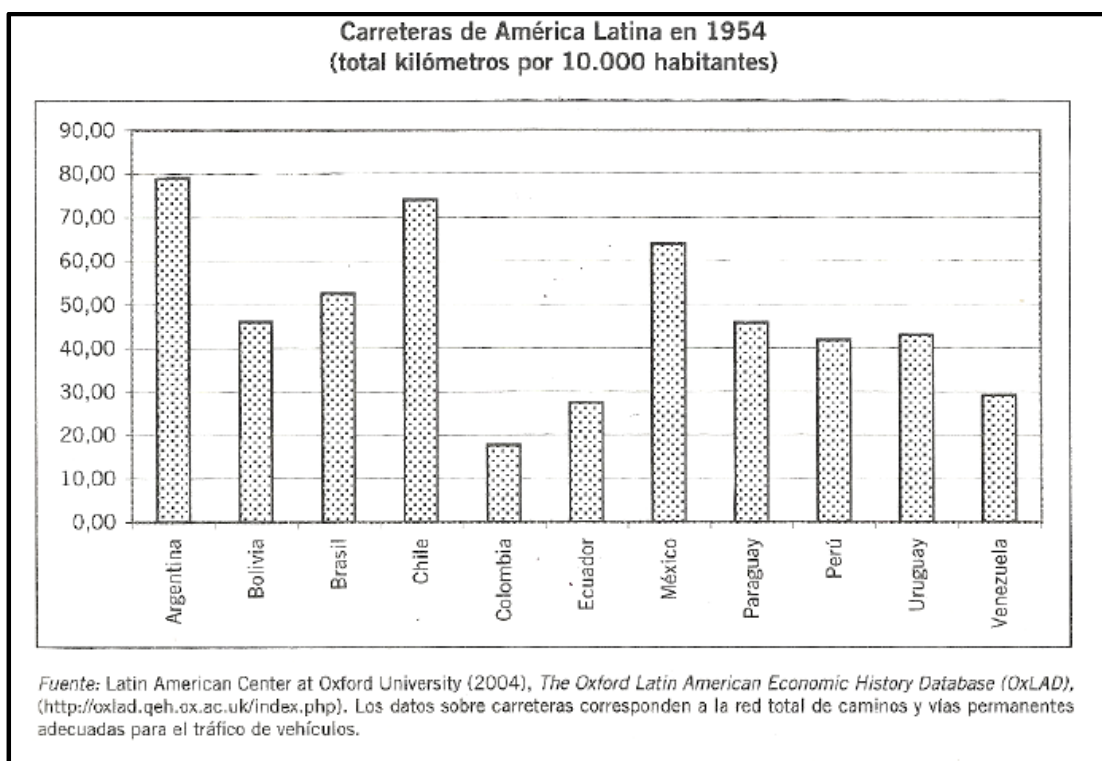


Imagen tomada del Texto *“Infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX”*, pp 57. Colombia mantenía el mayor rezago en infraestructura vial de la región a mediados de siglo. La baja conectividad dificulta una carrera de esa envergadura, y aún más la integración entre sus regiones.

Sobre condiciones de infraestructura vial que no llegaban al 5% del total nacional, se emprende el proyecto deportivo de la Vuelta a Colombia, esta atravesaba en su mayoría trochas que, por la incipiente modernización vial, no eran de fácil acceso ni siquiera para los automotores. En muchos casos estaban construidas para el tránsito de carros de tracción animal; ello explica la anécdota de Efraín el ‘Zipa’ Forero⁴ cuando hizo el recorrido de reconocimiento en su bicicleta entre Tunja y Bogotá “en su caballito de acero llegó primero que el vehículo que transportaba a los dirigentes”, los periódicos afirmaban que el circuito de la Vuelta a Colombia atravesó por lugares intransitables (Rendell 2015:33).

⁴ Apodo con que se bautizó al primer campeón de la Vuelta a Colombia en 1951.

En un contexto de lucha popular y expansión urbana en las ciudades y con una ruralidad asolada por el fenómeno de la Violencia⁵, el país depositó su atención y descargó su fervor en la faena quijotesca de unos *escarabajos*⁶ que atravesaban el país sin nada más que sus bicicletas.

En las décadas de los 50 y principios de los 60 es el único evento que permite una ocupación multitudinaria de las calles y espacios públicos en las ciudades colombianas, que en otras circunstancias habrían recibido represión por efecto de las políticas que en los 40 había prohibido las concentraciones, pues solo se autorizaban procesiones, actos protocolarios a la independencia y movilizaciones sociales. (Viviescas 1989:88).

Atravesar las tres cordilleras que dividían al país con una población rural que representaba más del 50% del total nacional, instaló una narrativa de proeza sobre la carrera y los participantes. En medio del Gobierno de Rojas Pinilla las mayores concentraciones callejeras se daban con motivo de la conmemoración de desfiles militares, celebraciones patrióticas y religiosas, pues se veía con desconfianza -por parte de la autoridad- la afluencia masiva de personas en las calles en razón de no alterar orden y seguridad tras los sucesos del Bogotazo; no obstante, fue el fervor que despertaba la carrera en los sectores populares lo que hizo de la toma de calles un evento organizado para que participara el presidente, la iglesia y la policía al momento de dar inicio a la carrera en Bogotá (Rodríguez ,2013:227).

La fiebre del ciclismo, dejaba a su estela una brisa de fervor en el ambiente social que podría evidenciarse en las palabras de este cronista en 1995:

Cuando al día siguiente se van a todo correr los ciclistas, se cree que la fiesta terminó y que ahora va a renacer la calma. De ninguna manera. La dosis de entusiasmo fue demasiado grande para la gente menuda, y ese mismo día empiezan a entrenarse para la próxima Vuelta a Colombia todos los muchachitos de las boticas, las floristerías, las carnicerías y los graneros. Cruzan como cohetes por las esquinas más

⁵ La Violencia hace referencia al enfrentamiento bipartidista que sacudió al país entre los años 1946 y 1958 por cuenta de lo cual poblaciones de arraigo Liberal o Conservador sufrieron sendos procesos de desplazamiento, asesinatos, persecuciones entre los bandos de cachiporros (Liberales) y godos (Conservadores) en las diferentes regiones.

⁶ Nombre coloquial que se atribuye a los ciclistas colombianos por su destreza para subir montañas.

congestionadas y por las vías prohibidas en una bicicleta de segunda mano, con un retrato de su ídolo en la cachucha y en la canastica de la cicla una libra de carne o un tubito de pasta de dientes (Vélez, citado en Vallejo, 1997).

Varios autores no dudan en situar el fenómeno deportivo en este periodo como una práctica de apaciguamiento social avalado por las élites políticas (Viviescas 1989, Quitián 2013 y Salazar 2016). La ligazón entre ciclismo y apaciguamiento social tiene otras ramas de conexión en la historia contemporánea, por ejemplo, se puede acudir al periodo de agitación popular en las elecciones presidenciales de 1970 donde se denunció fraude por parte del candidato Misael Pastrana, el ejército salió a las calles y la amenaza de un golpe se cernía sobre el país.

El presidente de la Asociación Colombiana de ciclismo, General Marcos Arámbula Durán creía que el país necesitaba la Vuelta más que nunca. A los locutores radiales se les pidió que aludieran al evento como la vuelta de la Paz⁷.

*A la luz de la situación política la visión de esta vigésima Vuelta a Colombia será la de aplacar la nación brindándole al pueblo algo que lo distraiga de los resultados electorales. Será un instrumento de Paz entre las gentes de Colombia*⁸. (El Tiempo, 1970:11).

Se podría afirmar que el establecimiento de certámenes deportivos logró aminorar en la percepción social el ambiente conflictivo que se vivía en el país⁹. Por un lado, el torneo profesional de fútbol fundado en 1948 y por otro, la Vuelta a Colombia en bicicleta en 1951, permitieron configurar un discurso de integración nacional que la guerra dificultaba producir:

⁷ “La vuelta de la Paz” en periódico El Tiempo, abril 29 , 1970:17 <<La idea de llamar La XX Vuelta a Colombia la << Vuelta de la Paz>> ha sido bien calculada dados los hechos que durante los últimos días amenazaban la cancelación de la prueba [...]en efecto, en tales circunstancias era la razón misma la que dificultaba la necesidad de la Vuelta, seguirá contribuyendo a atenuar el recuerdo del público de sus preocupaciones políticas y se ha convertido en un motivo de distracción>>.

⁸ “La Vuelta lleva Mensaje de Paz” en periódico El Tiempo, abril 26, 1970:11.

⁹ En referencia a La Violencia, que es periodizado como un ciclo de enfrentamiento civil entre los partidarios Conservadores y Liberales entre los años 1948 y 1957.

Unió al país. Era un culto nacional. Todos los radios del país estaban sintonizados con la Vuelta de manera continua. Todas las grandes emisoras transmitían comentarios [...] En la cabeza de la gente, la Vuelta tenía más peso que la Violencia”¹⁰(Rendell, 2015:28).

Fotografía 4: La vuelta a Colombia en las calles de Bogotá 1951.



Fuente: Archivo de Bogotá. Vista Vuelta a Colombia 1951 en las calles de la ciudad de Bogotá, centenares de personas apostadas en las calles para ver pasar a los ciclistas.

¹⁰ Fragmento entrevista a Donald Raskin, promotor de la Vuelta a Colombia. Por Matt Rendell en “Reyes de las Montañas” .Editorial Semana, Bogotá.2013.

Es innegable el valor simbólico que el ciclismo adoptó para proyectar un discurso nacionalista, de unidad y paz al grueso de la población colombiana, puesto que los primeros ciclistas (en su mayoría personas de extracción humilde y procedentes de distintas regiones en una nación fragmentada) recorrían un país de carreteras hostiles (realce simbólico ante la idea cultivada por las élites y medios de comunicación de una geografía escabrosa y la metáfora de una geografía culpable que *entronizó el desarrollo económico del país*¹¹) condiciones rodeadas por la reseña glorificadora de la gesta deportiva, de la voluntad humana ante una adversidad que era triturada a pedaleos por hombres que se lo proponían y lo conseguían cada año.

Todo esto, en un contexto de enfrentamientos armados a lo largo del país. En la tercera edición de la Vuelta un espectador anciano afirmó “las guerras y los carnavales hacen sentir la patria en las entrañas, y esta carrera es un carnaval que los viejos empezamos a envidiar” (Semana, 1953, 14 de Marzo).

Durante varios años la Vuelta a Colombia y su transmisión masiva por medios radiales permitieron reconocer la geografía nacional de una manera accesible e incipiente, unificando una visión de país entre todos los colombianos y configurando una identidad geográfica en torno a las cordilleras y montañas, de allí que el calificativo de escarabajos hacía honra a esa impronta de habituamiento natural hacia el escarpe (Viviescas, 1989).

Se crearon mitos y referentes deportivos con base en ciertas marcas geográficas de la cordillera: El Alto de la Línea, el Alto de Letras, el Alto de la Tribuna, Patios, El Páramo de Berlín, El alto del Escobero entre otros (Salazar, 2016:60) eran un reto tanto para ciclistas, como para los viajeros convencionales en sus vehículos automotores. Con el tiempo el periodismo ayudó a crear héroes deportivos capaces de recorrer en su bicicleta estos parajes (Salazar, 2016:61), con lo cual el uso político del ciclismo ganó terreno al producir otros imaginarios sobre ciclistas legendarios de inigualable condición física y configuraron en las pautas informativas un escenario de espectáculo dispuesto para los ídolos deportivos, que abstraía momentáneamente a sus seguidores de la compleja realidad nacional.

¹¹ Las cursivas son mías.

El ciclismo permitió entre otras cosas construir un referente de colombianidad que encarnaba el ideal de resistencia, perseverancia, abnegación e intenso sufrimiento como vehículo hacia el triunfo. Representaciones de alto valor en una república compuesta en su mayoría por pobladores campesinos que estaban sumidos en la miseria y la violencia absolutas pero que podían ver en las hazañas de los *escarabajos* (que al igual que el resto de la población también eran de procedencia campesina y pobre).

Pareciese que la idea de la pobreza se romantizara, pues se catapultó al deportista de extracción humilde como figura de heroísmo:

Los relatos de la prensa con frecuencia recordaban el origen humilde de los pedalistas —muchos eran campesinos, otros estudiantes o mensajeros— y sus logros en medio de las condiciones adversas de nuestras carreteras. Los ciclistas de competencia se asociaron con la velocidad, el éxito personal y el ascenso social. (Salazar 2016:62).

Varios de esos valores eran oportunos para el relato de unificación nacional que se quería transmitir a la ciudadanía en la época, y parafraseando a Quitíán (2013:33), dan cuenta del proceso de *deportivización de la sociedad*, pues encajan en los discursos políticos de la época que estaban abocados a la analogía del trabajo en equipo, la minimización de conflictos o rencillas, el apaciguamiento de la beligerancia ante la creciente insurrección popular principalmente en los campos.

Esa simbolización ganó más vigor en algunas áreas que otras, pues la tradición ciclística estaba muy profundamente afincada en tres regiones de marcado fervor religioso: Cundinamarca, Boyacá y Antioquia, tenían en común el mérito de ser cuna de los mejores ciclistas del país, los memorables y dignos de recordar, por atravesar el país en bicicleta, pues encarnaron y protagonizaron el relato de la unión de los territorios nacionales como algo posible.

El heroísmo se trasladó de las trincheras y hazañas militares a las trochas escarpadas y las carreteras nacionales. Los nuevos referentes de heroísmo llegaron al corazón de la ciudadanía bajo los imaginarios de ciclistas que no se doblegaban ante las adversidades, capaces de cambiar sus dolores en alegrías para todos; en el fondo una bella metáfora para

cargar de esperanza a varios millones de colombianos que habían sufrido los fragores de la guerra y la injusticia.

Para decirlo brevemente: el fervor ciclístico tuvo y tiene una raigambre histórica y simbólica fuerte, que no se puede dislocar de episodios como el conflicto socio-político del país. Ello no menoscaba el hecho de que las personas produzcan nuevas simbolizaciones en torno al ciclismo con el paso del tiempo. Este apartado tomó la Vuelta a Colombia para invitar al lector a preguntarse ¿desde dónde y cómo la gente simboliza su ciclismo en la actualidad?

1.2.2 Los usos políticos del ciclismo 2.0: La paz también tenía que llegar en bicicleta.

Durante la época de los 80, el país asistía a una gran cosecha de triunfos en el pelotón internacional, las primeras presentaciones de hombres como Lucho Herrera en el Tour de Francia y la Vuelta a España, Pablo Wilches y Martín Ramírez ganando camisetas de la montaña, disputando podios, alcanzando etapas reinas, y ganando carreras que sirvieron para posicionar al ciclismo colombiano en el stand de los patrocinios por parte de diferentes marcas nacionales e internacionales.

Este camino de triunfos consecutivos inaugura el ingreso del ciclista colombiano al mundo de los fichajes internacionales, al mercado de piernas que solo era habitual para deportes como el fútbol, con lo cual el deporte ingresa en un proceso de mercantilización y posicionamiento ante el mundo del que también hará parte el ciclismo nacional, en la medida que el capital privado ingresa a patrocinar las diferentes carreras.

En esa misma década el país asistió a un proceso de Paz entre la guerrilla M-19 y el Estado colombiano, ello bajo el gobierno de Belisario Betancourt; en medio de dicho proceso y ante la bonanza de triunfos de ciclistas como Lucho Herrera, que izaban la bandera nacional en las grandes carreras de Europa, se emitió un decreto presidencial que consagró al ciclismo como práctica deportiva de especial significación para el país y además comprometía al estado para financiarlo y estimular su práctica en todo el territorio nacional (Rendell, 2016: 216). Lo cual situó al ciclismo en un lugar de alta honra ante la ciudadanía pues, se afirmaba como deporte nacional.

Haciendo un gran salto en el tiempo a un periodo reciente, en el año 2016 se firma el Acuerdo de Paz entre las Farc y el estado colombiano, y se bosqueja una nueva imagen del país en el plano nacional e internacional.

Bajo la figura del “posconflicto” se bosqueja un clima social favorable para atraer la atención del mundo y se da apertura en el 2018 al Tour Colombia, carrera de rango internacional y que aprovechaba el buen momento por el que atravesaba el ciclismo colombiano en aquel entonces. Se utilizó la presencia de figuras como Nairo Quintana, Rigoberto Urán, Miguel Ángel López y otros más, para hacer publicidad a la carrera y así atraer la atención de más patrocinadores, así como la visita de equipos del World Tour que, en otras condiciones no habrían llegado al país.

Un año después el estado colombiano se convierte en el principal patrocinador de ‘*El Tour Colombia*’ para las rondas de 2019 a 2022 y decide cambiar el nombre de la carrera por ‘*Colombia Oro y Paz*’. En una entrevista efectuada durante la carrera en 2018 al presidente de turno este manifestaba:

“Esto también es la demostración de que Colombia está cambiando. Y es el esfuerzo de mucha gente. Y eso lo que hace es unir al país y darle más optimismo, significa que la paz nos está abriendo oportunidades que no nos habíamos imaginado”(Santos J, 2018)¹².

Con lo cual el uso político del ciclismo vuelve a juego, pero ahora con la responsabilidad de transmitir un mensaje de paz, detalle de importancia, pues el proceso de paz antes, durante y después de su negociación, había levantado gran polarización en la sociedad colombiana, a partir de lo cual se deduce que la paz tenía la urgencia de dar síntomas de cambio palpables para la comunidad.

Pero por otro lado, también es una carrera importante para desarrollar uno de los objetivos que se ha propuesto la administración de Iván Duque, duplicar la industria del turismo en el país. Con esto, el certamen adquiere una función publicitaria ante los ojos del

¹² Archivo de Noticias del Portal de la Presidencia de la República. 2018. “Carrera Colombia oro y paz es una señal de que el país está cambiando” 6-02-2018. <http://es.presidencia.gov.co/noticia/180206-Carrera-Colombia-Oro-y-Paz-es-una-senal-de-que-el-pais-esta-cambiando-Presidente-Santos>.

mundo, pues los recorridos que se organizan en cada edición, presentan al territorio como una galería en la que no existe conflicto armado, ni social y que es digna de ser visitada. Actualmente la carrera lleva otro nombre: ‘*Tour Colombia*’, el cual se utilizó entre otras cosas, para promover el concepto de Economía Naranja, simbolizada en el maillot que porta el líder, pues pasó de ser rosado a color Naranja.

Este nuevo episodio, sin lugar a dudas, produce una nueva conceptualización del uso y valorizaciones políticas que se efectúan a partir del ciclismo; claramente se aprovecha la imagen de Colombia como cantera de escarabajos y lugar de magníficos paisajes para posicionar al bici-turismo como campo fértil para la inversión local y extranjera. Si bien es cierto que se ha argumentado el uso político que ha tenido el deporte en Colombia por parte de las élites, se tiene que reconocer también que en la dimensión cotidiana, urbana y rural el crecimiento del uso de la bicicleta se debe en gran parte al repunte de triunfos de ciclistas colombianos en el mundo, en esa dimensión social, del uso de la bicicleta en la esfera cotidiana, es que se despliega el análisis del ciclismo urbano.

1.3 YA SOMOS BICIBLES PARA LA CIUDAD: POSICIONAMIENTO Y AVANCES DE LA CULTURA BICI EN BOGOTÁ.

El ciclismo en los últimos años ha configurado un conjunto de agendas ciudadanas, políticas, urbanísticas y académicas que no pueden dejarse pasar por alto. “*Bogotá no tiene mar pero tiene ciclovía*” (IDRD s,f) manifiestan airosos cientos de ciclistas bogotanos que comprenden cómo su lugar en la historia capitalina se ha hecho a pulso, en un proceso que va desde la primera manifestación por la carrera séptima en el año 1974 a cargo de movimiento Procicla¹³ para exigir la creación de la ciclovía, hasta la creación de las primeras ciclorrutas en la década de los 90.

¹³ Ver artículo “La ciclovía: una historia en dos ruedas”. Por María Antonia León, para la revista DC. 08-08-2017. Más de 5000 personas se toman la carrera séptima para exigir al gobierno la creación de espacios para la circulación de la bicicleta.

Ello ha generado la incorporación de ciclorrutas en el POT de la ciudad, y se materializa en la existencia de más de 500 kms de ciclorruta construida hasta el año 2019 y un tipo de posicionamiento metropolitano como la ciudad capital de la bici en la región (El Espectador,2015). Se debe enfatizar que ello procede de un ciclo en el que la interlocución y la exigencia ciudadana por estos espacios han sido constantes.

Fotografía 5: Ciclovía por la carrera Séptima en la década de los 80.



Fuente: El libro de la Bici. Bogotá. Fotografía de la ciclovía por la carrera Séptima. Evento masivo desde los años 80.

Ahora, más que un artefacto deportivo, o un medio para transportarse, la bicicleta ingresa en un universo de significaciones y valoraciones que configuran otras formas de uso, de relacionamiento con el territorio y con los otros. “Cada amante del pedaleo en grupo se convierte en una pequeña célula de este gran sistema movido por dos ruedas, donde cada una le da vida propia buscando ser parte de un todo” (Godoy, 2014:113).

En la actualidad la bicicleta es vista por muchos como algo más que un simple objeto, muchos individuos la conciben como un instrumento de transformación social; son innumerables los procesos de construcción colectiva que tienen lugar en las diferentes localidades, cuyo eje articulador inicia o transita desde el uso cotidiano de la bicicleta.

Con lo cual se infiere que el proceso de valoración y simbolización de la práctica ciclística se produce sobre una dimensión histórica, desde la cual los bogotanos configuran sentidos nuevos, usos nuevos y apropiaciones que son de altísima importancia para acercarse a visualizar lo que ahora los propios ciclistas denominan una ‘cultura de la bici en la ciudad’. Hablar de la construcción de una cultura sobre la bicicleta en la ciudad que la marginó de la movilidad, es también un giro en la historia.

Visibilizar el lugar de la acción ciudadana en la construcción y posicionamiento de la cultura bici en la ciudad mientras se relacionan sus efectos en la tendencia creciente de uso que esta puede fomentar en la ciudad, es honrosamente, *bici-bilizar*¹⁴ al conjunto de cotidianidades que producen socialmente un espacio. “*Ya somos visibles*” (Vergara, 2020) es un extracto de una entrevista efectuada a un ciclista durante la investigación, -cuánta razón allí contenida- como son poco visibles en las carreteras de la ciudad para muchos conductores, algunos ciclistas reconocen tampoco eran visibles en las discusiones políticas de la ciudad y que esa visibilización es consecuencia de un largo proceso.

¹⁴ Las cursivas son mías. Por bici-vilizar se hace alusión al proceso de hacer visible al ciclismo como campo práctico desde el cual los individuos producen cambios (no se discute si grandes o pequeños) en la cotidianidad de la ciudad.

Fotografía 6: Pancarta en la carrera 30.

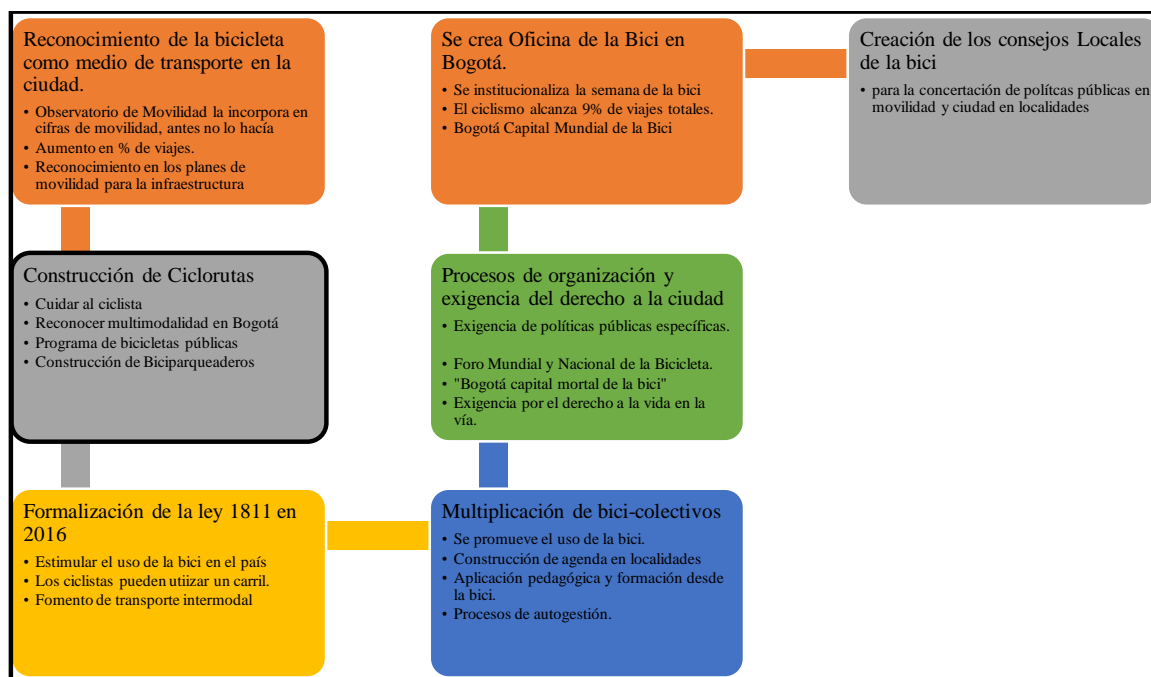


Fuente: Tomada por el Colectivo Subacletta. Bogotá Colombia. 12-10.2018. La pancarta es colocada por el colectivo, para llamar a reflexión a los pasajeros, sobre la ventaja del uso de la bici en la ciudad, ante el fenómeno de la congestión en las vías. "En bici ya habrías llegado".

En el siguiente esquema se presentan brevemente algunas de los hitos que entorno al ciclismo se han desarrollado. El ciclismo ha venido ganando un posicionamiento en la discusión de ciudad. Así lo demuestra el testimonio que ofrece un bici-activista.

"Nosotros entendimos que la lucha que como colectivo estábamos dando, no era solo por santificar al ciclista y decir que éramos los buenos de la vía, ni que la calle solo para nosotros, nuestra lucha se convirtió en ganar espacio. ¿Espacio a quién? Ganárselo a los automotores, que la gente sepa que la ciudad es pa todos". (Vergara, 2020).

Esquema 1 Progresivo avance de la Bicicleta en diferentes ámbitos: caso Bogotá 2000-2019.



Fuente: Elaboración propia. Campos de lectura en donde los ciclistas han ganado terreno, todos son indicadores de una tendencia social con progresivo posicionamiento.

El esquema presenta una panorámica de lo que conjuntamente los colectivos pro bici, los arreglos institucionales y legales, las políticas Distritales, los procesos de organización cívica y la participación de ciclistas, han ensamblado en las idas y venidas de las últimas dos décadas: la articulación de esfuerzos e iniciativas que crean condiciones de posibilidad para que el ciclismo tenga un lugar y una voz (polifónica) en las discusiones de ciudad. La evidencia apunta a pensar que la bicicleta *está siendo* vehículo simbólico y práctico de una politización de los individuos en el plano multiescalar.

Existe incluso un documento suscrito en 2013 durante el encuentro Nacional de colectivos pro-bici, es firmado por diferentes colectivos, ONG'S y otros actores cívicos, denominado "*El manifiesto Nacional de la Bicicleta*" el cual se presenta como itinerario programático, político y social de diferentes actores que convergen para construir una agenda pro-bici en la ciudad.

Una revolución que no produzca un nuevo espacio está condenada a fracasar, sentenciaba Lefebvre arguyendo que no podría cambiar la vida misma, si únicamente se modificaban elementos de la superestructura ideológica y algunas instituciones (Lefebvre citado por Torres, 2016). Una preocupación por la producción de un nuevo espacio es lo visible, lo que está estructurando la agenda de diferentes colectivos, organizaciones y actores que no provienen única o exclusivamente del *activismo pro-bici*, pero que allí convergen.

Todo proceso histórico corresponde al mismo tiempo a un proceso de territorialización en el que las comunidades, construyen y defienden su espacio, aún más *toda apropiación material* como es la espacialización y acción humana en el entorno *es al mismo tiempo simbólica* (Porto-Goncalves, 2011, pp: 52), es decir, el espacio también es un producto simbólico, en la medida que está rodeado de simbolizaciones y prácticas creadas por y para los individuos. Se enfatiza en que no se producen cambios en la estructura urbana, pero la producción de prácticas y estructuración de otros espacios posibles están ocurriendo –no exclusivamente- en el proceso de espacialización que los ciclistas desarrollan, desde sus diferentes lugares de agencia, usando no solo las ciclorrutas y ciclovías sino también las calles y carreteras, atribuyéndoles unos usos públicos.

Si bien es cierto que no se logra transformar el conjunto estructural de la ciudad, sí hay un gran proceso de sensibilización en campañas para los actores viales, relacionadas con el cuidado de la vida, y muchos cambios notables respecto al uso de la bicicleta, por ejemplo, ha perdido terreno una idea que se tenía por común, según la cual la bicicleta era el medio de transporte de los pobres.

Como se ha expuesto en el esquema anterior, se ha podido avanzar de manera multiforme en los planos legal, cultural, de espacios físicos de participación y representación, de apertura de espacios en la institucionalidad en la ciudad. Lo expone mejor el siguiente testimonio:

“Se habla de una Oficina de la Bici en Bogotá, adscrita a la secretaría de Movilidad, se habla de la realización de las primeras elecciones de Consejos Locales de la bicicleta en las localidades, se habla de la Semana Distrital de la Bici, pero también se tiene que hablar de la incidencia en calles y espacios antes no pensados por los propios ciclistas, incluso existe una ley pro bici la ley 1811” (Vergara, 2020).

Durante la última década en la ciudad de Bogotá, la percepción de que el ciclismo se toma las vías es creciente. La bicicleta tiene una gran acogida por personas diversas y por variadas razones: la existencia de una infraestructura construida, la opción que en el plano económico representa para las personas (tanto para quienes trabajan en ella, como para quienes ahorran lo que destinaban a transportes), la oportunidad de conocer la ciudad, una forma práctica de conciencia ambiental, la posibilidad de ejercitarse y tener hábitos más saludables, porque se presta para planes turísticos y deportivos, etc.

También ha ganado relevancia en diferentes ámbitos como, el académico, el político, el socio-ambiental, e incluso el económico. Las personas la están incorporando cada vez más en asuntos que antes no tendrían cabida: emprendimientos, proyectos pedagógicos, campañas cívicas e incluso campañas políticas.

Históricamente se asociaba el uso de la bicicleta con la pobreza, aún puede ocurrir, pero existe un clima social de valoración y promoción del ciclismo urbano, eso se puede sentir en entrevistas donde la gente se siente menos juzgada, y con un marcado grado de apropiación y dignificación por cosas que otrora les daba pena, por ejemplo, ir a trabajar en bicicleta. El siguiente fragmento de una entrevista lo ilustra:

“Yo me gradué de la universidad y conseguí un trabajo que me quedaba retirado de la casa, me pagaban mensual y pues por el primer mes yo empecé yéndome en bici, no tenía de otra... y me daba mucha pena, llegaba sudada y todos me miraban como –usted toda una profesional y no tiene ni pa los buses- en esos años salía muy poquita gente, no había tanta cultura de la bici como ahora, y míreme ya llevo 10 años, son contadas las veces en las que me subo a un transmilenio, prefiero taxi, pero ahora hasta los jefes de la oficina llegan en bici al trabajo, ya no lo miran a uno con ese complejo de pobre” (Jiménez, 2019).

Fotografía 7: Expresión artística sobre la bicicleta Colectivo Piel Verde.



Fuente: El libro de la Bici. Alcaldía de Bogotá (2014). Expresión artística sobre la bicicleta por parte del colectivo Piel verde y establece la conexión entre la conexión con la naturaleza y el desnudo humano como concepto natural.

Si las personas están perdiendo la pena, si las empresas empiezan a generar estímulos por llegar en bicicleta, si las mujeres pueden usar la bicicleta sin ningún tipo de censura moralista, si los niños pueden salir a recorrer la ciudad, si existe o se llega a trazar algún consenso generalizado sobre las bondades del ciclismo en la ciudad, se debe registrar en la historia, que fue la gente la que lo hizo posible, que fueron cambios difícilmente perceptibles

para muchos observadores, pero arraigados no a un proceso evolutivo del ciclismo, sino a la dimensión de la cotidianidad de las personas, en la que nunca debe aislarse el componente organizativo en procura de un beneficio social.

El ciclismo ha cambiado y con él la gente, las personas le crean cada día nuevos significados a su bicicleta, pero fundamentalmente a la práctica ciclística que hacen desde ella. La gente lo ha cambiado, y lo han hecho en medio de las circunstancias con que se encuentran directamente, con las que existen y con las que les han sido legadas por el pasado, como expresaría Marx, al analizar la historia de las sociedades (1852:2). Añadiría yo que, la dimensión social del ciclismo se encuentra justamente allí, en la posibilidad de cambio que pueden imprimirle las personas, que, valga la pena, no han sido simples marionetas de las fuerzas históricas. Más bien, son sus acciones y motivaciones son lo que constituye la médula de la historia escrita y por escribir.

CAPITULO II.

LAS POLÍTICAS, LA PLANEACIÓN, LA ESTRUCTURA URBANA PARA LEER LA MOVILIDAD CICLISTA.

La forma en la que los bogotanos efectúan su movilidad cotidiana es un asunto de gran relevancia para la ciudad y es abrebocas a preguntas sobre ¿cómo la realizan? y ¿Por qué la realizan así? Para responderlo es importante vincular factores que con el paso de las décadas han tenido gradual incidencia en la configuración de la movilidad y otras esferas en el ámbito urbano, como son por ejemplo: la expansión urbana, el aumento demográfico (Romero, 2019), las políticas urbanísticas (Viviescas, 1981), el modelo de ciudad neoliberal (Pradilla, 2014), la fragmentación y distribución de actividades sobre el territorio (Guasch y Cebollada, 2003), por mencionar solo algunos.

Su vinculación resulta útil -en términos explicativos- para comprender la relación existente entre dinámicas urbanas y la constitución de una modalidad de transporte mayoritariamente unimodal¹⁵ y que resulta por demás, excluyente de formas de movilidad intermodales¹⁶, que de otra manera podrían ser factibles para la ciudad, si se promoviera una alternancia con otros medios como la bicicleta, el tranvía, el tren, el metro, en el espacio de la ciudad.

La cuestión central que guía la argumentación de este capítulo va en dos sentidos: [1] ofrecer una identificación de los aspectos que se deben tener en cuenta para abordar la movilidad en Bogotá y a partir de estos, [2] detallar qué influencia adquieren a la hora del desarrollo de una problematización sobre los obstáculos que enfrenta el ciclismo urbano en la cotidianidad.

Con ello no se establece una relación casuística y determinista de lo que el ciclismo urbano es por resultado de determinadas fuerzas, pero sí se abre la discusión sobre cómo la movilidad puede estar ligada a lógicas de producción capitalista del espacio, de la vida social

¹⁵ Entendida como el tipo de movilidad que depende en gran mayoría del Automóvil y el Sistema BRT para soportar el tráfico de las personas y sus desplazamientos en la ciudad.

¹⁶ Se entienden por formas únicas de transporte, en este caso la dependencia al vehículo motorizado y mayoritariamente para los miles de Bogotanos que utilizan del Sitp, compuesto por el sistema de alimentadores, colectivo y biarticulado de Transmilenio.

y en ella, visualizar la producción de jerarquías, desigualdades y relaciones de poder. Ello permitirá ver al ciclismo urbano como práctica estructurada por razones que superan el simple hobby, y a la vez estructurante de unos tipos de relacionamiento entre las personas con los espacios.

2.1 Transporte y Movilidad: ni arena del mismo costal ni tampoco granos sueltos.

El transporte con sus mejoras técnicas se ha convertido en pieza clave sobre la que se sustentan las cotidianidades de millones de personas en las metrópolis. Ciudades que son cada vez más extensas, fragmentadas y dependientes del desplazamiento; esta dinámica de transportar volúmenes exponenciales en tiempos cada vez más reducidos, ha hecho de la ciudad un mosaico para la producción y visualización de *vidas móviles* (Eliot y Urry 2010). La movilidad conjuga necesidades y deseos de desplazamiento al tiempo que incorpora las capacidades materiales de satisfacerlos, tal proceso arroja unas condiciones de accesibilidad de las personas a la ciudad, pero también el establecimiento de unos patrones de viajes en un contexto espacio temporal dado (Gutiérrez, 2009, citado por Ortega 2015).

Transporte y Movilidad no son sinónimos. (...). El primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el costo del viaje (o de empresa especializadas en producir esas infraestructuras); y, por el contrario, el segundo supone atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de la recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte (Herce, 2009, pp. 51 – 52).

Esta distinción conceptual, es medular en el trabajo, pues puede condicionar un tipo de mirada por parte de quien investiga. Es importante establecer una diferencia entre el concepto de transporte y el de movilidad, pues en el caso del primero se hace referencia a los medios y equipamientos técnicos- tecnológicos que permiten el desplazamiento y su alusión se suele utilizar para considerar la efectividad que tiene un medio de transporte sobre otro (carro, metro, transmilenio etc.), o también al trazo de los trayectos, rutas y flujos en un plano determinado para medir u organizar el tráfico.

Esta manera de ver, desde el transporte, ha podido convertirse en una forma muy cotidiana de reducir las discusiones de ciudad sobre cuál medio de transporte es mejor porque resulta más barato y hace lo mismo; en síntesis el concepto de transporte deja muy poca importancia a las personas, mientras que la movilidad invita a pensar más allá de los medios de transporte, o el sistema de transporte, y pone de realce la consideración que hacen las personas sobre los medios de transporte, la segregación o accesibilidad, la proximidad o distancia entre los lugares; así como también sus deseos, motivaciones, consideraciones y elecciones para desplazarse en la ciudad.

Si se dijera que las personas simplemente se transportan en la ciudad y se codifican los puntos destino origen, bastaría remitirse a la geo-estadística para codificar el mapa de recorridos y los medios de transporte requeridos; se trabajaría con un marco referencial de “no lugares”¹⁷ porque se despersonalizan los recorridos que la gente hace y se convierte al espacio en simple lugar de interconexiones viales. Por ello la categoría de movilidad tiene una amplitud mayor, en tanto permite comprender contextos, deseos y necesidades que tienen las personas para moverse en su ciudad, pero al mismo tiempo permite analizar los medios que utilizan y por qué utilizan tales o cuáles. Sin embargo, no es adecuado manejarlas como categorías antagónicas, sino como complementarias.

Marcar una perspectiva clara de movilidad es fundamental para aterrizar análisis, problematizaciones, propuestas y proyectos pensados en clave de justicia espacial, esto se afirma al reconocer que el acceso a la movilidad no es uniforme e igual en los diferentes contextos. Ello (las posibilidades de movilidad) condiciona el acceso a derechos y servicios de los ciudadanos en el espacio físico y simbólico, y en ese sentido, produce situaciones de segregación y exclusión en campos variados. Lo que se está afirmando aquí es que condiciones de acceso irregular y desigual al espacio configuran situaciones de inmovilidad social, que pueden incrementar el tamaño de las brechas sociales ya existentes en los diferentes ámbitos: social, político, económico y cultural al limitarse la capacidad de acceso hacia estos. En consecuencia, es pertinente aducir que la exigencia del derecho a la movilidad es paralelamente una manera de exigir el derecho a la ciudad.

¹⁷ Para Marc Auge el no lugar es un espacio vaciado de identidad y de significado social. Son simples lugares de tránsito, pero con nulo sentido relacional, histórico o de memoria para las personas.

2.1.1 Los factores claves para hablar de una movilidad hegemónica en la ciudad.

En este apartado, se enfoca el lente en detallar algunas dinámicas urbanas, que no la producen propiamente –a la movilidad- pero si la condicionan, por citar algunas: La concentración de la oferta de bienes y servicios en áreas centrales de la ciudad, la expansión creciente de la ciudad en los bordes y los límites con otros municipios, en tanto se acentúa el grado de dependencia a sistemas de transporte monomodal como el BRT¹⁸ (Herrera y Gómez 2017 pp. 104) y Transmilenio, que indiscutiblemente operan como formas hegemónicas de movilidad masiva para los Bogotanos, este último, hegemónico porque ha sido impuesto.

También deben considerarse dinámicas como la expansión de la malla vial en la ciudad y el vertiginoso crecimiento del parque automotor, esto último con más intensidad desde las políticas de apertura económica en la década de los 90 y la suscripción de TLC que incrementaron la importación de vehículos en el país (Figueroa ,2001:379). Y en el centro gravitacional de la discusión se visualiza el campo de las medidas de planificación urbana que recrudescen el ciclo de motorización de la movilidad y que dejan entrever cómo la *gestión del tráfico* adquiere cada vez más importancia en la gobernanza de la ciudad (Hall, 1996).

No se puede dejar de lado el factor demográfico, cuyo crecimiento en la ciudad es acelerado y complejiza aún más la situación de acceso, cobertura en movilidad y ocupación del espacio urbano. Entre 1985 y 2005 la población capitalina pasó de 3'982.941 habitantes a 6'740.000 y según proyecciones del DANE¹⁹. En el 2020 la cifra alcanza los 8'380.801 habitantes, este incremento poblacional es un aspecto importante para analizar varias problemáticas que confluyen durante la última década del siglo XX y las primeras dos décadas del siglo XXI en la ciudad de Bogotá.

En paralelo al crecimiento exponencial de la población, concurren un proceso de expansión constante de la ciudad sobre los bordes urbanos y un incremento considerable de la urbanización dispersa de los municipios vecinos (Romero, 2019, pp 21). La ciudad ha visto

¹⁸ BRT hace alusión al sistema Buses de Tránsito rápido.

¹⁹ Departamento Administrativo Nacional de Estadística

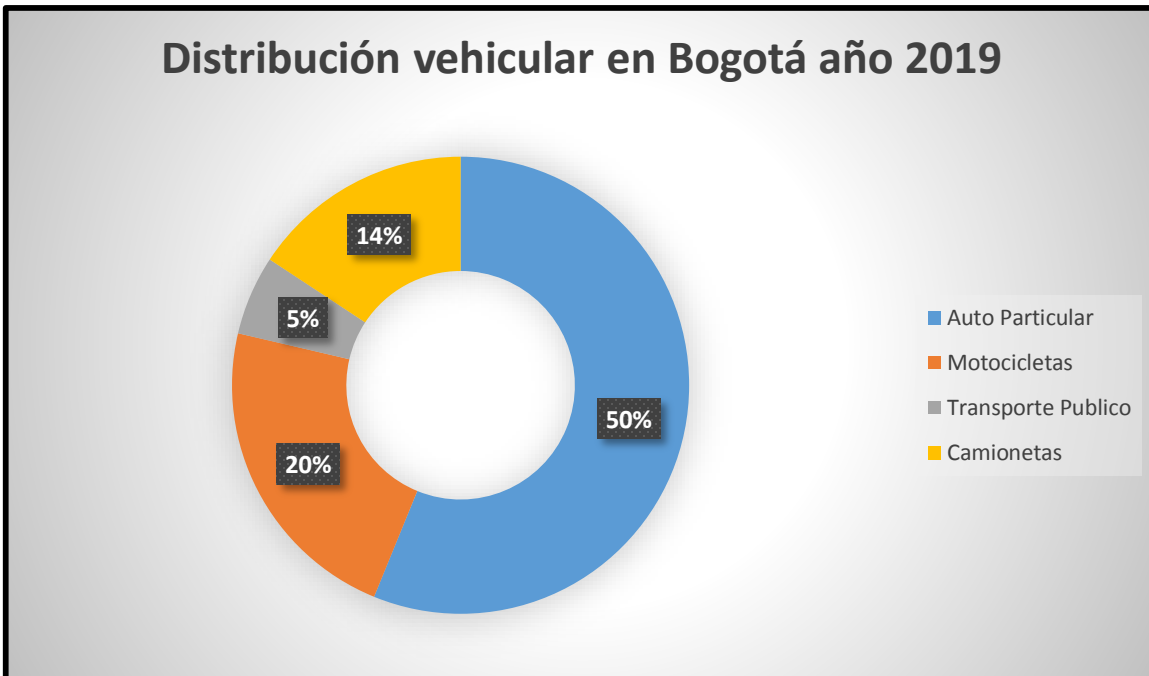
un crecimiento acelerado del parque automotriz, como se puede observar en la Tabla No.1, el número de vehículos particulares pasó de 590 mil en el año 2002 a 1'912.000 en el año 2014. Se triplicó en poco más de 15 años. Con base en cifras del Observatorio “Bogotá Cómo Vamos” se tiene un estimado de 2'400.000 vehículos particulares, de los cuales el 50% son automóviles, el 20% motocicletas y apenas un 5% corresponde al transporte de servicio público (Ver gráfico No. 3).

Tabla 1. Del crecimiento del parque automotor en Bogotá 2002-2014.

	SERVICIO			TOTAL
	OFICIAL	PÚBLICO	PARTICULAR	
2002	3.555	84.805	590.939	679.299
2003	6.440	89.210	590.379	686.029
2004	10.121	91.079	666.528	767.728
2005	10.515	96.040	732.092	838.647
2006	10.939	96.805	835.806	943.550
2007	11.779	98.784	952.135	1.062.698
2008	12.076	99.219	1.057.390	1.168.685
2009	10.412	100.814	1.143.631	1.254.857
2010	13.103	102.408	1.277.419	1.392.930
2011	13.351	104.298	1.455.062	1.572.711
2012	13.498	105.630	1.618.834	1.737.962
2013	14.714	109.279	1.770.681	1.894.674
2014	16.385	113.843	1.912.662	2.042.890

Fuente: Informe de Movilidad en Cifras 2014. Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá. El mayor crecimiento lo tiene el automóvil particular, Servicio oficial se incrementa casi en 400%, mientras que el crecimiento del parque para transporte público crece más lentamente.

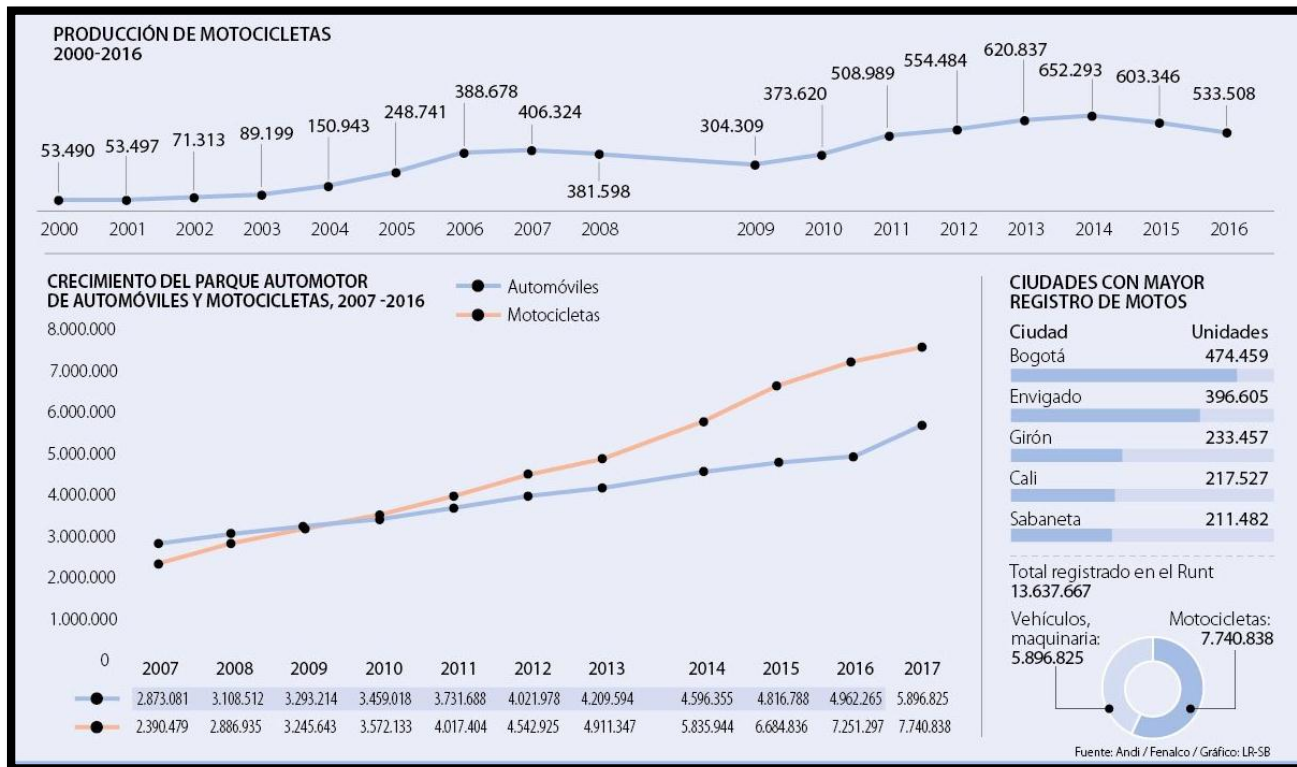
Gráfico 3: Distribución Vehicular en Bogotá para 2019.



Fuente: Elaboración Propia con base en Informa Observatorio de Movilidad Bogotá.2014. Mayoritariamente la conformación es de motos y auto particular. El 70% de la congestión en la ciudad proviene de estos actores viales.

Lo que indica la gráfica 3 es que la solución de transporte individual cuantitativamente está por encima del transporte colectivo. Carros y motos particulares alcanzan el 70% de la distribución de vehículos que movilizan a toda la ciudad, estadísticamente se puede evidenciar un déficit en el transporte público. Esta crisis puede abrir una pregunta: ¿qué tan cómodo puede ser viajar en transporte público para un bogotano en la actualidad? Las cifras claramente hablan: las personas prefieren comprar un vehículo para gestionar su movilidad y al hacerlo masivamente, como se demostrará, son productores del espacio, configuran y determinan un tipo de movilidad mayoritariamente motorizada, competitiva y conflictiva sobre las vías de la ciudad.

Gráfica 4. Crecimiento del parque Automotor (Motos- Carros) 2007-2017.



Fuente: Tomado de Diario La República viernes 20 de abril 2018. Artículo: “Cuánto ha aumentado el número de motos en Colombia durante los últimos 10 años. Kevin Bohórquez.

La respuesta a la creciente tasa de adquisición vehicular durante estas décadas en el país y en la ciudad tiene varias aristas: suscripción de TLC y reducción de aranceles a la importación de estos vehículos, la consolidación del sector de ensambladoras en el país para multiplicar producción y ventas, la crisis y congestión del transporte público, el cálculo costo-beneficio en términos de tiempo y dinero que hacen los bogotanos para sus transportes diarios; y variables asociadas a la estructura del mercado laboral en el país. Variables que dan cuenta de altos índices de informalidad laboral, en los cuales la moto operaba más como un esfuerzo de la clase media por encontrar nuevas fuentes de trabajo independiente²⁰.

²⁰ Tomado de Diario La República viernes 20 de abril 2018. Artículo: “Cuánto ha aumentado el número de motos en Colombia durante los últimos 10 años. Kevin Bohórquez.

Las gráficas 3, 4 y 5 expresan una tendencia alarmante, durante los años 2007-2017 nunca disminuyó el grado de motorización en el país, situación que se mantiene vigente al día de hoy. Por otro lado las personas se están bajando progresivamente del transporte público y se inclinan por el transporte individual, ello podría potencializar los conflictos por el espacio en la movilidad, e incluso podría incrementar cifras de accidentalidad asociadas, así como incrementar los riesgos por daños para la salud pulmonar de las personas ante el incremento de material particulado en el aire.

Las cifras que ofrecen los proveedores estadísticos de la capital no pueden ser más contundentes: por cada 3 habitantes hay un vehículo a motor. ¿Qué pudo estimular el incremento drástico del transporte motorizado individual? Aunque no se puedan ofrecer únicas respuestas a este fenómeno, si se puede establecer que factores como la desfinanciación y concesión del transporte público hacia los actores privados en las últimas décadas, ha hecho que miles de bogotanos sientan tedio por este tipo de transporte y acudan a soluciones de transporte particular.

A esta cuestión se le debe mirar desde la lógica estructural que produce y reproduce el espacio urbano en Bogotá. El neoliberalismo se concreta como ideología y política en el espacio. Lo anterior no significa, y no niega que la realidad de millones de bogotanos siga siendo la de moverse utilizando el Sitp, el sistema de colectivos y Transmilenio, pero lo hacen en una estructura de transporte monopólica en la que los actores privados operan el sistema de transporte público en la ciudad.

La individualización del transporte es central para entender cuáles son los mecanismos que las personas han incorporado para sustituir al icónico Transmilenio y el Sistema integrado de sus dinámicas de transporte. Remarcar esto es importante para establecer un hilo conductor que nos permita entender por qué la gente se está subiendo a la moto, al carro, y por supuesto, a la bicicleta.

2.1.2. Producción neoliberal del espacio: para individualizar.

La materialidad del neoliberalismo y su transfiguración en el espacio urbano puede verse en prácticas concretas de individualización, incluso en ámbitos como la movilidad, pues como lo expone Pradilla “se acentúa el deterioro e insuficiencia del transporte colectivo público, bien por la vía de concesionar a operadores privados, bien por la vía de la creciente construcción de grandes avenidas dispuestas por una racionalidad pragmática que privilegia la individuación de los beneficios” (2014:47), estimulando así las formas de transporte individual motorizado. Ello no hace sino recrudecer las condiciones de operación del sistema colectivo de transporte público, so pretexto para desfinanciar la inversión pública en el sector y que este quede a merced de las disposiciones que hagan los concesionarios privados.

Todo esto tiene que ver con la concepción de ciudad construida y las condiciones de posibilidad que tiene esta para garantizar la plena movilidad de sus habitantes, en las que los gobiernos de turno tienen la responsabilidad de agenciar medidas, políticas y ajustes con impactos directos en la vida cotidiana del flujer bogotano. La ciudad ha tenido en las últimas décadas un viraje en la administración del transporte público, y en términos generales se ha abocado de manera progresiva a la privatización y cesión a terceros en el servicio.

A mediados de siglo la ciudad contaba con sistema de tranvía, trolebús y un sistema de buses públicos (Empresa Distrital de Transporte Urbano), en un esquema de subsidio a las empresas prestadoras y fundamentalmente al coste del usuario, durante los años 70 y 80 se deja de lado el subsidio a las empresas (Crosby y Díaz, 2017), la figura de la buseta ejecutiva desplaza al trolebús²¹, mientras se asiste a una creciente migración de la flota automotriz hacia operadores privados con la promesa de aumentar las tarifas.

²¹ Para un mayor desglose en el tema de transporte en Bogotá durante segunda mitad del siglo XX ver contenido multimedia “Transporte público Masivo 1884-2017” en donde se reseñan diferentes capítulos sobre las diferentes fases del transporte público en la ciudad.

Es durante la última década de los años 90, el periodo en el que el gobierno distrital aduce carecer de liquidez para la compra de repuestos del trolebús, y agrega que hay insuficiencia de redes de energía que permitan abastecer sus recorridos en la ciudad²², sentenciando así su obsolescencia y dando paso al modelo de operadores privados del transporte público que conocemos hasta hoy.

La narrativa existente en torno al origen de Transmilenio, atraviesa la idea de que apareció como una medida que rompió la dictadura de los transportadores privados²³ en la ciudad: “*la ciudad permanecía en un estado de anarquía caos y congestión*” (Transmilenio, 2019) refiere el portal Institucional de Transmilenio al hablar lo que para ellos era la movilidad de la ciudad. La propuesta del entonces Alcalde Enrique Peñalosa (1998-2000) tenía un aval de la administración anterior Antanas Mockus, en la cual, bajo el amparo de estudios de la Japan International Cooperation Agency (JICA) argumentaban que un metro no sería la opción más conveniente a corto plazo versus el costo y capacidad que podría ofrecer un sistema de buses articulados.

En 1999 Transmilenio se convertía en la respuesta técnica de planeación y organización de un sistema que organizaba el tráfico en la ciudad, y del mismo modo la disposición subsecuente de troncales, estaciones, paraderos en diferentes puntos de Bogotá que “construían espacio público para goce de todos los actores viales” (Baquero, 2019).

Situación que se intensifica en las décadas posteriores: la de un gerenciamiento de la movilidad por parte de una tecnocracia neoliberal que deja el asunto de decidir la ciudad en manos de unos pocos planeadores y oferentes privados. Posteriormente, a la aparición de Transmilenio, se asiste a una des-regulación periódica que ensancha el número de rutas para los diferentes operadores privados de transporte público, así como a la intensificación de “las guerras del centavo” y la proliferación masiva del transporte individual como mecanismo de escape al caos de transporte público por parte de miles de capitalinos.

²² Desde los años 80 el sector eléctrico del país entra en crisis debido al manejo corporativo, varias empresas llegan a quiebra y se abre lugar a la inversión privada en la prestación y manejo de servicios eléctricos, durante los años 90 se desarrollan una serie de reformas que lo permiten, mientras nuevos operarios del servicio ingresan el país vive un proceso de racionamiento intensivo de energía caracterizado por constantes apagones en todo el territorio nacional.

²³ Ver Portal Institucional de Transmilenio, Archivo de Bogotá. Por Luis Enrique Baquero <http://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/la-historia-institucional-transmilenio>

La exploración del caso Transmilenio²⁴ (que no será más profunda) tiene dos motivaciones importantes en esta investigación: 1) comprender cómo llegamos a ser la ciudad que somos hoy – en términos de movilidad y equipamientos mobiliarios- para acercarnos a la dimensión de movilidad que tienen los capitalinos, en especial los ciclistas. 2) Enfocar los resultados de una planeación tecnocrática y desarrollos urbanos de corte neoliberal en la dimensión de la crisis del transporte público, además del monopolio de sectores privados sobre este, sus implicaciones en el acceso al derecho a la movilidad para las personas que dependen del sistema de transporte masivo, y que no tienen facilidad (económica o espacial) para acceder a otros medios de transporte.

Y las personas que dependen del sistema masivo de transporte son muchas, aparecen como los primeros marginados al momento de decidir sobre los sistemas de transporte a implementarse y los planes marco de movilidad que condicionarán a largo plazo sus desplazamientos cotidianos. El siguiente testimonio enfatiza en la condición de vulnerabilidad, pero también de interrogación a la ciudad construida que perciben algunos ciclistas.

“Pues estamos en la capital mortal de la bici, aquí le dan muy duro al ciclista, y la gente no se imagina lo difícil que puede ser para muchas personas salir a montar en bici, la idea es hacer que la ciudad sea más justa para todos, porque todos cabemos aunque parece que la ciudad la hubieran construido solo para los que tienen carro y se atropella a mucho ciclista” (Beltrán, 2020).

Si la arquitectura política de la ciudad es neoliberal, la gestión urbanística lo será también, en este sentido es válido preguntar si ¿escapa de la lógica neoliberal la movilidad de las personas? Al respecto, las decisiones de cómo se planea un sistema de transporte en la ciudad, dependen de quién diseña la ciudad y para quién lo hace (Mosquera, 2016:112).

La ciudad neoliberal, fragmentada y desigual (Guasch y Cebollada 2003) convierte la experiencia de movilidad en una brecha socio espacial que intensifica las dificultades para

²⁴ Para una mayor profundización del caso transmilenio en la ciudad y una comprensión de su exponencial crecimiento en la ciudad así como sus factores críticos ver Artículo de Ángela María Herrera ¿Por qué transmilenio está en crisis? Revista Ciudades, estaos y política. 2017. Vol 4- pp 103-118.

adultos mayores, niños, personas con capacidades especiales y también las personas de bajos recursos que viven en las periferias, es decir, en este modelo la dificultad para moverse se torna en algo cotidiano, y en esas condiciones, quiénes sino las personas que la recorren a diario para reconocer cuáles son esas dificultades al detalle *“son los individuos pobres... los que presentan las condiciones concretas de vivir más intensamente el lugar”* (Alves 2005, citado por Apaolaza 2015:4)

Ese transitar cotidiano por las calles bogotanas ha permitido que los transeúntes interpielen varias de las formas urbanas y su funcionalidad. Algunos mencionan que *“Muchas de las ciclorrhutas están desconectadas”* (Veloza, 2019), *“desde que vivo en la ciudad siempre me ha tocado tomar transporte para ir al trabajo”* (Vazquez, 2018), *“parece que la ciudad la hubieran construido solo para los que tienen carro”* (Beltrán, 2020), *“yo le tengo miedo a las motos, pero me tocó comprar una porque la movilidad está terrible”* (Bernal, 2018), *“yo no entiendo por qué las universidades tienen que estar todas en el centro y norte de la ciudad”* (Arévalo, 2018). Son algunos de los extractos de entrevistas practicadas a diferentes ciclistas en el desarrollo de esta investigación.

Estas entrevistas exponen que la ciudad tiene una organización que intensifica el caos de la movilidad, muchas personas estudian o trabajan en áreas muy distantes del lugar de residencia, sus desplazamientos (extensos en tiempo y distancia) ocurren en medio de este des-orden urbano. Los desplazamientos masivos entre áreas céntricas y periferias en horas pico, incrementan la sensación de un caos creciente en la movilidad. Esta conflictualidad en la movilidad, tiene que apuntar al canon estructural que lo produce y re-produce: el orden urbano y su lógica neoliberal.

2.1.3. La construcción tecnócrata de la ciudad.

La realidad bogotana trasciende las variables de población y parque automotor que se han expuesto, en especial para comprender el fenómeno de cambios normativos que se dispusieron para la ciudad al entrar en la primera década del 2000. Asuntos asociados a la proyección de Bogotá como ciudad región, la aplicación de los POT de primera generación,

y el plan Maestro de Movilidad, los cuales son testimonio de un nuevo ciclo en la aplicación de medidas de racionalización espacial que se consignan en forma de planes²⁵.

El primer plan de Desarrollo de Bogotá (aún permanece vigente, y en teoría tendría que tener una duración de doce años) se aprobó en 2000 bajo la Alcaldía de Enrique Peñalosa, y ha sufrido diferentes modificaciones durante las alcaldías de las dos décadas siguientes. Es un verdadero palimpsesto urbano que da cuenta de la ciudad como campo en disputa social, político y económico, por intereses que están por encima de lo que este texto pudiera mencionar.

El gran logro de la ideología de la planificación, en palabras de Viviescas, se manifiesta en el concepto de la zonificación, que es la materialización espacial de la concepción funcionalista de la ciudad (1989:50). Se configura una funcionalidad que atiende a los cánones de desarrollo capitalista, esta ha sido proyectada en un plano sobre la idea de una homogeneización y ordenamiento de los espacios de acuerdo a funciones diversas: residencia, comercio, industria, zonas de reserva, zonas institucionales, zonas de circulación y por supuesto, unas líneas de interconexión que están signadas por grandes avenidas para la circulación de vehículos, troncales de Transmilenio y equipamientos anexos como ciclorrutas y demás.

Para no ir muy lejos, el plan piloto de Bogotá procede del urbanista suizo Le Corbusier²⁶, creado hace muchas décadas atrás, bajo conceptualizaciones ajenas a la realidad específica de la ciudad. Luego varios de los primeros urbanistas que actuaron en Bogotá se formaron dentro del urbanismo francés, posteriormente fueron sucedidos por otra generación que incorporó el *urban planning* de tradición anglosajona (Razón Pública, 2019). Todos en conjunto abonaron con sus conceptualizaciones al desarrollo de una tradición, la cual es conocida en la planeación y el urbanismo contemporáneos por ideas como la de zonificación, distribución sectorizada del espacio urbano y planificación urbana entre otras.

²⁵ Goodman (1977 116-118) citado por Viviescas en Urbanización en Colombia desarrolla la idea Arquitectónica de plan como la implicación de romper ciudad en cierto número de tipos de uso del suelo y la jerarquización de los espacios en la ciudad.

²⁶ Alberto Saldarriaga Roa lo documenta en la columna “Los planes urbanos de Bogotá, una historia sin fin. Para el Portal Razón Pública. Noviembre 23 2019.

Pero también ayudaron a solidificar un estándar foráneo de producción espacial y política de la ciudad que se sigue acuñando: el establecer planes de reforma y modificación urbana, los planes parciales, entre otros conceptos asociados a la ideología de la renovación urbanística. Buscando hacer más eficiente el control del espacio, apoyándose en el discurso ordenador desde el cual se sustenta que todos los conflictos, carencias e insuficiencias estructurales propias del capitalismo pueden cambiar por reformas que no afecten la esencia estructural del mismo (Viviescas 1981:40) sino que ayudan a ordenarlo mejor.

Con base en lo anterior, es que adquieren profunda validez las interrogantes que eleva la ciudadanía ante el tipo, sentido y uso que tienen algunas ciclorrutas en la ciudad, o la aparición de bolardos, o la inexistencia de vías de conexión entre localidades, que básicamente son infraestructura para segregar prohibir o habilitar unas formas de movilidad. Irónicamente ha hecho camino una idea de producción funcionalista del espacio en la ciudad, pero en la práctica, éste es poco funcional para la gente que lo transita. Tal como lo deja ver el siguiente fragmento de una entrevista:

“Porque las administraciones posan de amigas del ciclista, y disponen la creación de ciclocarriles (son franjas de la carretera que se demarca para los ciclistas) que se hacen solo con intención porque los dejan a medias, o ponen solo unos pocos baches y a la larga los vehículos y motos invaden eso, no lo respetan, entonces uno se desanima y deja de usarlos (Díaz, 2020).

La gente -en algunos casos- no sabe quiénes, ni por qué están construyendo la ciudad en la forma en que lo hacen; en algunos casos les parece absurda, quizá esas preguntas cotidianas son formas muy directas de cuestionar las tradiciones de urbanismo europeas que se implantan sobre el plano capitalino sin acudir a las realidades y necesidades de las personas en los barrios y localidades concretamente.

En el fondo es porque este urbanismo, tiene un fermento tecnócrata que entre muchas cosas, limita la participación masiva de las personas. Allí hay una muy seria discusión por la naturaleza política de la ciudad que se construye y cómo se construye. La ciudad se diseña por ‘expertos’ que se acoplan a un modelo neoliberal de ciudad, en un proceso no democrático e impuesto desde arriba hacia el conjunto de la población. Lejos de ser

participativo se sobrepone una jerarquía y verticalidad del poder que borra la participación colectiva en la creación de ciudad.

Al juicio de autores como Herce (2009: 12), Kauffman (2004:748) e Illich (1974: 50), el asunto de la movilidad y el transporte se ha cimentado sobre un cuerpo tecnocrático de especialistas, que sientan veredictos sobre el destino metropolitano al momento de planificar la circulación y movilidad para millones de personas en las grandes ciudades. “El dominio de la industria del transporte sobre la movilidad humana oprime al tránsito” (Illich citado por Robert J, 2006), además “la dependencia, en relación con el motor niega a una colectividad precisamente aquellos valores que se consideran implícitos en el mejoramiento de la circulación” termina por apuntar el autor (Illich 2006: 336).

Aunque parezca algo de pretenciosa amplitud, considero importante mencionar la agencia de las alcaldías de los últimos 20 años en la ciudad en Bogotá, para transversalizar de forma somera algunas líneas asociadas específicamente a la movilidad y la adopción de medidas que vendrán a marcar una línea de gobernanza del transporte.

Por la misma senda confluyen: la ejecución de planes parciales para al aumento de troncales de transmilenio, el posicionamiento de agendas electorales y políticas dispuestas para resolver la crisis del transporte en la ciudad, la promesa del metro, el acople formal de documentos como el Plan de Ordenamiento territorial (2001) y Plan Maestro de Movilidad (2006) en un escenario de constante expansión urbana y los retos socio territoriales que ello plantea. Este proceso se dio entre las alcaldías de Peñalosa (1998-2001), Mockus (2001-2003), Garzón (2004-2007), Moreno (2008-2011), Petro (2012-2015), Peñalosa (2016-2019).

Durante estos años, los diferentes mandatarios tuvieron que manejar un pulso fuerte entre las demandas ciudadanas relacionadas con el transporte, las soluciones de movilidad, la construcción de mega obras como las troncales de transmilenio que pasó de tener (3 a 11 troncales y un aproximado de 134 estaciones repartidas en puntos troncales de la ciudad)²⁷, o la remodelación de la calle 26 y la centralización del transporte hacia el modelo Sitp (como lo establecía el PMM). Ya en la última década, sobresale el debate sobre la primera línea de

²⁷ Datos tomados de la página Oficial de Transmilenio. www.transmilenio.gov.co “Mapa de transmilenio”.

metro para la ciudad. Mientras ello ocurría, la ciudad experimentó un crecimiento exponencial del parque automotor como lo muestra la gráfica 4 (atrás expuesta), pero también lo hacía el número de motocicletas circulando por la ciudad. Según datos el número de motos en el país pasó de 2'7 millones en 2007 a 7'7 millones, un incremento drástico superior al 200%²⁸.

2.1.4 El automóvil como ideología.

Se ha postulado cómo la influencia del neoliberalismo en la ciudad y su transposición al ámbito de la producción urbanística, trastoca no solamente el mobiliario y la estética urbana, sino fundamentalmente se funde en la cotidianidad de las personas y pasa a convertirse en una dimensión productora de sentido individualista, acelerada, agresiva y territorialmente despolitizadora. Siguiendo la argumentación de (Castro S, 2009 :15), el urbanismo no busca solo construir edificios y autopistas, sino construir al ciudadano, producir al *homo urbano* como soporte para la llegada del *homo economicus*.

<<Si Dios no existe todo está permitido>>, es uno de los aforismos que plantea desde la literatura Dostoievsky para poner en evidencia la situación paradójica que suscita la absoluta libertad en una sociedad que ya no tiene a Dios como regulador de los valores sociales. Considero que esta metáfora es útil para pensar ¿qué tipo de ciudad se produce cuando se abandona al ciudadano como eje central del espacio producido? Y en ese mismo sentido, ¿Qué viene a reemplazar ese vaciamiento conceptual, urbanístico y político de la ciudad como bien común? Si la ciudad no es para la gente, y si la ciudad no es democrática, ni establece balanzas de uso asequibles a todos, ¿entonces ya todo estará permitido, ya estamos en una ciudad regida por las formas liberalizadoras y desigualmente competitivas del mercado!

²⁸ Tomado de Diario La República viernes 20 de abril 2018. Artículo: “Cuánto ha aumentado el número de motos en Colombia durante los últimos 10 años. Kevin Bohórquez.

Para Andre Gorz, quién desarrolló un contundente ensayo relacionado con la ideología Social del automóvil²⁹, el vehículo aparece como un mecanismo de diferenciación social que permitía a la burguesía un ahorro sustancial de tiempo en sus desplazamientos, una diferenciación marcada por la velocidad, *“el auto conseguía transferir las diferencias de clase al mundo del transporte”* (Gorz, 1973:2).

Con el tiempo la publicidad instauró un discurso que asociaba al automóvil con valores como la realización personal, la independencia en la movilidad y la libertad de elegir cualquier destino para poder llegar allí fácilmente, y esa promesa de autonomía en el viaje descansó sobre la fuerza indiscutida del automotor. Esto aunado a la producción en serie de la industria automotriz, permitió que se abarataran sus costos de producción y de venta. El auto se masificó y eso ayudó a difundir una idea de posible ascenso social, fundamentalmente en la clase media emergente y asalariada. *“Vosotros también tendréis el privilegio a partir de ahora de circular como los señores y los burgueses, más deprisa que los demás. En la sociedad del automóvil, el privilegio de la élite está a vuestro alcance”* (Gorz 1973:11).

Lo paradójico en la realización de esta promesa de acceso a privilegios, radica en que cuando muchas personas compran su auto, la congestión vehicular empieza a desinflar la capacidad de aceleración, el privilegio de la velocidad en la ciudad se convierte en un caos para los miles de conductores que se acumulan en interminables trancones³⁰.

En segundo lugar, la promesa de movilidad independiente está en discusión, pues el tener un carro implica un conjunto de medidas como mantenimientos, trámites de licencia y cuidados obligatorios que solo refuerzan una relación de selectividad entre conductores y sus vehículos, existe más una dependencia hacia el cuidado del auto, que otra cosa. En el caso bogotano, las personas procuran visitar lo menos posible áreas céntricas de la ciudad porque *“es una experiencia estresante”, “engorrosa”, “fastidiosa”, “porque no hay suficientes parqueaderos”, “porque hay muchos semáforos”, “porque se demoran mucho”*³¹. Estas son

²⁹ Se cita el texto porque varias de sus ideas son de utilidad para pensar al automóvil como objeto cultural, como pieza digna de un análisis antropológico en la metrópolis.

³⁰ Trancones es el término utilizado para los embotellamientos en las calles de las ciudades.

³¹ En el marco de la realización de entrevistas a ciclistas, comprendí, que acercarme a interpretar un poco a los demás actores viales era clave para poder armar el rompecabezas de la experiencia de ciudad desde sus vivencias. Estos son algunos extractos en los que pregunté a varios conductores ¿qué desventajas tienen los conductores de automóvil cuando se desplazan al centro de la ciudad?

algunas de las situaciones que permiten cuestionar otra promesa vehicular, la de adquirir libertad para elegir cualquier destino y llegar con velocidad.

Sin embargo, las estadísticas de la tabla de crecimiento del parque automotor privado en la ciudad dan cuenta de un sostenido crecimiento, y por supuesto ello se traduce en demandas sociales dirigidas a la construcción de más vías, de autopistas rápidas, ello se ha convertido en un ciclo interminable de producción del espacio que ha hecho escuela en la planeación urbana: *más vías para más carros y más carros para más vías*³².

Cuanto más se incrementan las unidades urbanas en dimensión y complejidad, más importancia cobran las conexiones internas (Castells 1979, pág 230) que posibilitan y soportan los flujos diarios de desplazamiento para las distintas actividades. La ciudad está zonificada y todo queda lejos de todo, así que el automóvil se convierte en la primera opción para afrontar esta situación, y es para los automóviles que se empieza a producir espacio en la ciudad. De manera que el automóvil habría formado la megalópolis: “Si el coche tiene que prevalecer a toda costa no existe más que una solución: suprimir las ciudades, es decir, esparcir las a lo largo de grandes extensiones de cientos de kilómetros, de avenidas monumentales, de arrabales autopísticos” (Gorze 1973, pág 3).

De manera muy general, el modelo de ciudad actual se distingue por tres características, ciudad *fragmentada*, *creciente* y *desigual*, con evidente ruptura entre las áreas que la componen, un distanciamiento cada vez mayor entre las áreas de las actividades y la absorción de localidades otrora independientes, así como una desigual provisión de equipamientos que terminan configurando áreas privilegiadas y penalizadas (Guasch y Cebollada 2003).

Emplazados allí, el espacio público del que hacen parte las calles y vías, se transforma en un espacio conectivo entre puntos distantes A, B y C, que cada vez más atenderán a la rúbrica velocidad/tiempo porque ello hace parte de las lógicas de producción capitalista. En aras de favorecer tal relación, se reducen sensiblemente las probabilidades de uso y disfrute social del espacio público, por ejemplo niños, personas discapacitadas y adultos mayores

³² Las cursivas son mías.

tienen alto riesgo al circular en lo que aquí denominamos *espacios conectivos*, espacios de aceleración, es decir vías hiper veloces y dispuestas solo para los automotores. Esto debería abrir una cuestión al lector sobre qué tan público es el espacio vial hoy día en la ciudad.

En palabras de Castells cada ciudad cuenta con un sistema circulatorio que atiende a exigencias concretas, que son el reflejo directo de la estructura social en cuestión (1974,pp 234), de tal manera que la disposición tecnológica y técnica de un tipo determinado de transporte es testimonio de una gestión del medio de circulación, de los sistemas de transporte, de los equipamientos, de la conectividad, y su correlación directa con las relaciones de producción existentes (Castells,1974,pp 232).

Fotografía 8. Personas en bicicleta sobre la calle 13.



Foto tomada por el autor: calle 13, sector conocido como la 'Y'. Se observa ocupación masiva del espacio por vehículos de todo tipo.

2.2) CUENTAN LAS CALLES: LA DISCUSIÓN DEL CICLISMO EN LA MOVILIDAD.

Se hizo necesario presentar un panorama diciente de las condiciones socio-espaciales que envuelven los desplazamientos diarios de los bogotanos. Ya localizada una dinámica de expulsión efectuada por Transmilenio hacia personas que fueron pasajeros, e identificadas unas tendencias de individualización del transporte para resolver la crisis del transporte público, sí es pertinente darle aterrizaje al ciclismo en el campo de la movilidad. Para ello se desarrollarán unas caracterizaciones de los corredores de la calle 13 y calle 80, ello se hace buscando comprender el campo de conflictualidad que se cierne sobre las vías y facilitará efectuar una mirada a las relaciones de poder producidas en este espacio.

Tabla 2. Kilómetros construidos en ciclorruta por alcaldías para Bogotá 1995-2019

Administración	Km construidos	% Viajes BCV	% Viajes EMB
1995 – 1997: Mockus	7,9	1% - 3%	Armonización presupuestal
1998 – 2000: Peñalosa	232,1	3% - 4%	
2001 – 2003: Mockus	55	3% - 4%	
2004 – 2007: Garzón	39,17	3% - 5%	
2008 – 2011: Moreno/ López	26	3% - 4%	
2012 – 2014: Petro	63,1	4% - 6%	2011: 3,8% (441.135)
2015 – 2019: Peñalosa	120	5% - 11%	2015: 4,8% (635.431) 2019: 6,6% (880.367)

Fuente: Escuela de Participación. IDPAC. Curso Virtual: "Bicicleta y movilidad sostenible. 2020". pp 19. Solo hasta 2011 se empieza a medir estadísticamente la movilidad en bicicleta, ello en función de la infraestructura construida durante varios años.

Hasta donde se ha escrito, el lector se podría quedar con la sensación de que la ciudad teórica que se ha analizado es eminentemente autocéntrica; y que los procesos urbanísticos tal como se los conoce mantendrán la linealidad hegemónica que han tenido. Sin embargo, los ciclistas, sus prácticas, y su relacionamiento con el territorio, dan cabida a pensar otras formas de ciudad necesarias, despiertan curiosidad cuando se les ve en caravanas que invaden carriles en vías arteriales de la ciudad y conjugan un repertorio de necesidades asociadas al concepto de *Justicia espacial*, lo que brevemente alude a producir un espacio que dignifique y no segregue. En algunos casos esta forma de movilidad permite ver que desde las prácticas, las personas vindican un cuestionamiento y un rechazo al tipo de ciudad construida e incluso a las lógicas que la atraviesan.

Entrando en materia, la tabla 2 (atrás), indica que el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta en la ciudad crece a medida que lo hace el número de kms de ciclorruta construidos, aunque se enfatiza que el ciclismo urbano está más allá de las ciclorrutas, porque con o sin ellas este existe. No se puede desconocer que, justamente esa infraestructura ha permitido que muchas personas encuentren unas condiciones más amigables para usar su bicicleta en las mañanas, tardes o noches y así llegar a lugares que antes eran impensables en el rango de su tránsito cotidiano.

2.2.1 Observaciones de caracterización por La calle ‘13’ y la calle ‘80’.

Se escogen estos dos corredores viales para ejemplificar y visualizar el fenómeno estudiado, los cuales son tomados como punto de partida para la reflexión sobre el ciclismo en Bogotá, pues son útiles para aterrizar discusiones sobre hechos y observaciones del lugar. De tal manera que se les caracteriza muy brevemente para entender en el terreno los escenarios que permitieron la estructuración de la problemática planteada.

Esta investigación localiza corredores específicos de la ciudad calle 13 y calle 80, que fueron elegidos por compartir un conjunto de características socio-urbanas: en primer lugar, son vías que comunican a Bogotá con una parte de la región cundinamarquesa, más específicamente algunos municipios de la provincia Sábana Occidente (Mosquera, Funza, Madrid, Facatativá). Estas vías son paso obligado para miles de cundinamarqueses que cruzan diariamente en buses, bicicletas, motos y carros particulares, fundamentalmente por

razones de estudio, servicios o trabajo, puesto que miles de bogotanos trabajan en los parques industriales, zonas francas, bodegas, cultivos de flores, colegios de los municipios vecinos.

Uno de los factores que sopesan las personas para no viajar en transporte público y optar por otros modos, tiene que ver con la congestión y la congestión tiene una correlación con el aumento demográfico puesto que el número de vehículos de transporte público es limitado. Al observar el mapa 3 de población por localidades, específicamente de Fontibón y Engativá, en donde están los corredores de la calle 13 y calle 80, estas presentan una población que supera el millón de habitantes. Son localidades densificadas, y con una alta demanda de transporte, tanto que el transporte público no basta y es usual observar a bicitaxis y transporte informal suplir dicha necesidad.

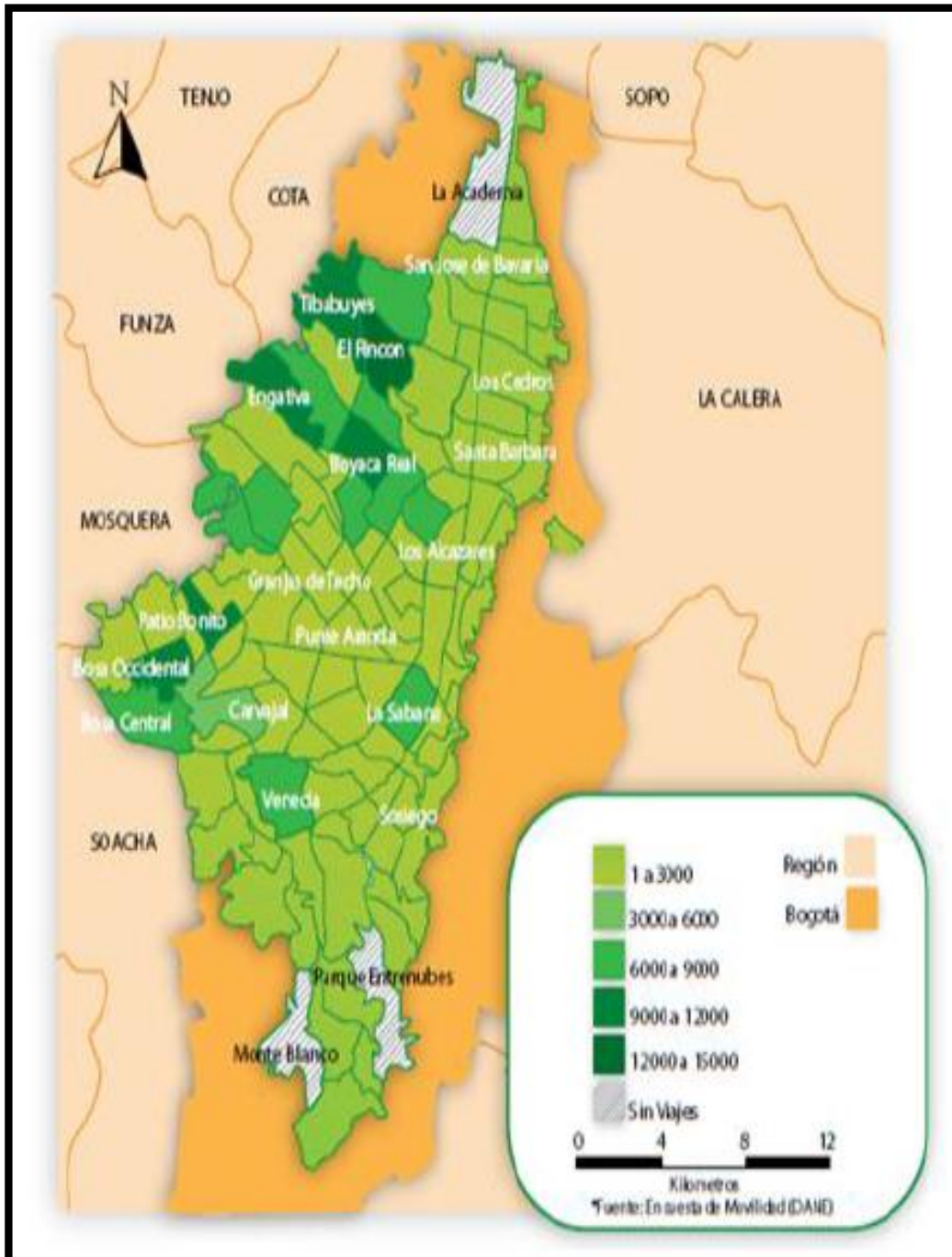
Al observar el mapa 2 de zonas con mayor número de cicloviajes en 2009, la localidad de Engativá presenta una de las tasas de uso más altas, entre 6 mil a 12 mil viajes por día, mientras que Fontibón presenta una cifra que alcanza los 3mil. Estos mapas exponen que hay una gran densificación en las localidades mencionadas y que es evidenciable que existe en ambas un uso prominente de la bicicleta, sin embargo las condiciones de circulación por una y otra son bien diferentes, la calle 13 es un corredor mucho más hostil para los ciclistas que el sector de la calle 80, aun cuando ambas son áreas de flujo considerable de vehículos pesados.

La observación en campo y la revisión estadística permiten afirmar que la inexistencia de ciclorruta en la calle 13, el tráfico pesado, la escasa iluminación, el estado de las vías y la seguridad, son factores que mantienen bajo el índice de cicloviajes en la calle 13 respecto al corredor de la calle 80, en donde hay una ciclorruta construida de 56 km de longitud (Ver gráfica 5 de longitud en km de ciclorrutas por localidad), considerablemente mayor que la existente en Fontibón.

Del total en extensión de malla vial que tiene la localidad de Fontibón: 869 km de carril, apenas cuenta con 22 km de cicloruta (ver gráfica 5) y considerando que la calle 13 es una de las vías arteriales que tiene la localidad para comunicarse con la región y con el centro y sur de la ciudad, se observa que la construcción de ciclo carriles es ínfima en proporción a la cifra de malla vial construida. No es un dato menor, si se correlaciona con el *orden espacial* prototipo de una localidad que, como ya se ha dicho, es enclave y conector industrial

de la ciudad, es velocidad lo que apremia. Es la producción racionalizada de espacios conectores para el flujo del capital lo que se tiene a la vista.

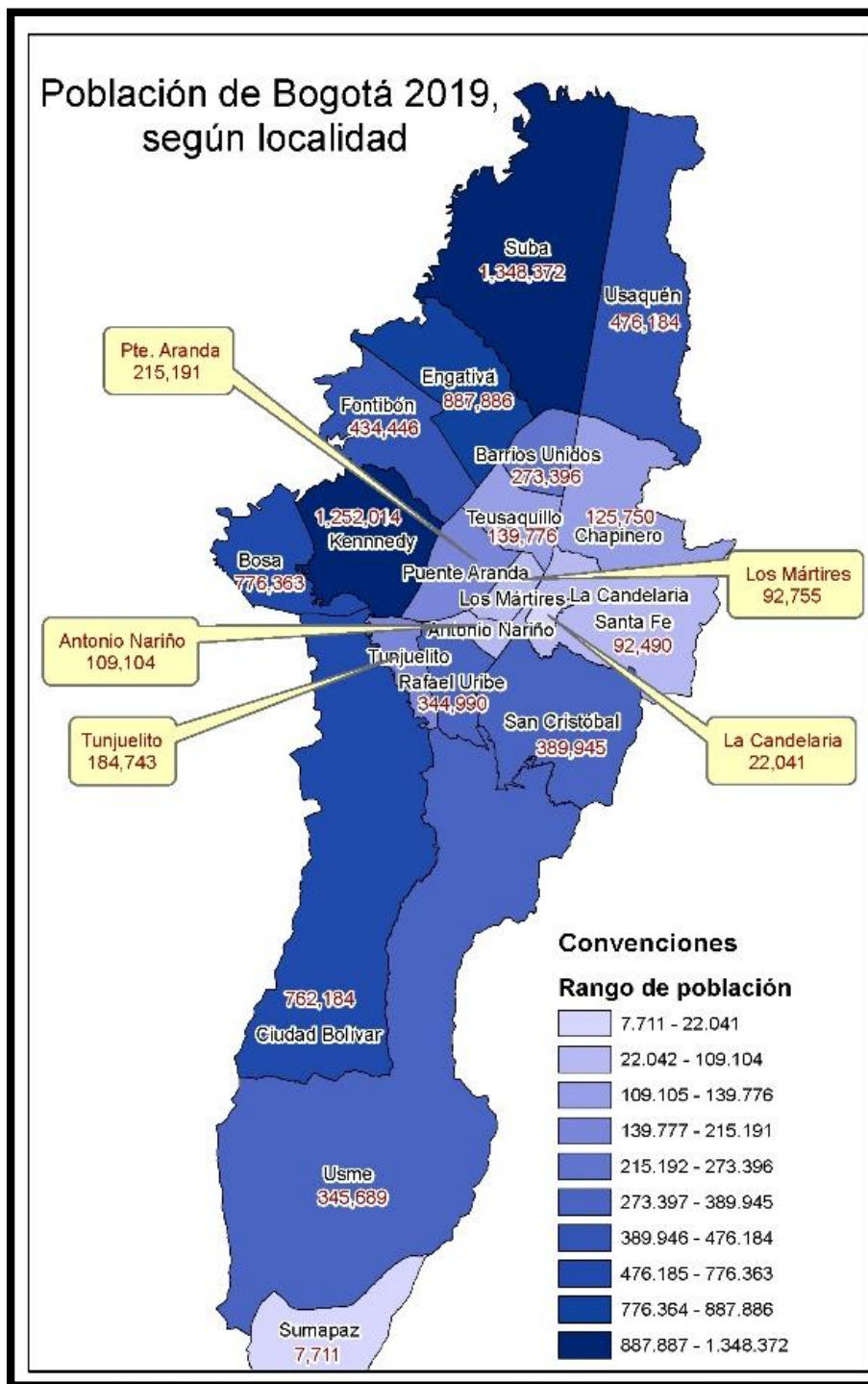
Mapa 2. Zonas de la ciudad con mayor número de cicloviajes 2009.



Localidades de Engativá y Fontibón, en el borde oriental del mapa, colindan con el municipio de Funza, presentan un interesante aunque disímil porcentaje de uso de la bicicleta.

Fuente: Lerma K, “El papel de la bicicleta en las transformaciones socio espaciales del espacio público en Bogotá, en el marco del derecho a la ciudad”2017, citando Saavedra (2009).

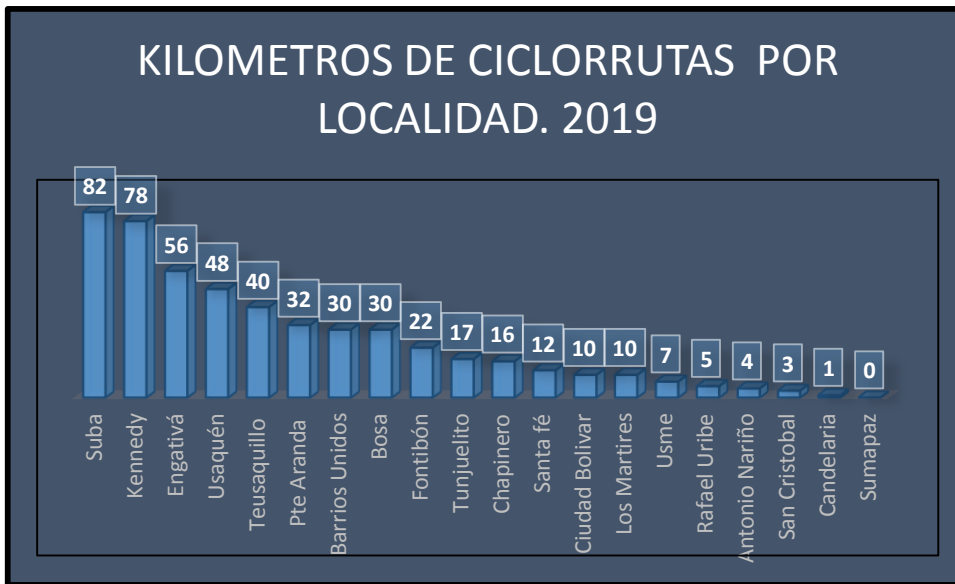
Mapa 3. Densidad poblacional por localidades en Bogotá 2019.



El mapa muestra un patrón: las localidades más densificadas, que concentran un mayor uso residencial se localizan en las periferias, mientras las áreas céntricas, tienen baja población, esto permite inferir que son mayoritariamente comerciales. La distancia entre unas y otras propicia un modelo de dependencia al transporte motorizado para desplazarse.

Fuente: Tomado de Centro de Información Empresarial, Cámara de Comercio Bogotá. 2019. Proyecciones poblacionales por localidades (2019) Elaborado por: Dirección de Gestión y Transformación del Conocimiento de la CCB.

Gráfica 5. Longitud en km de las ciclorutas por localidad 2019



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Observatorio de la región Bogotá-Cundinamarca, Cámara de Comercio de Bogotá y la Secretaría Distrital de Movilidad 2019. Ver las brechas existentes entre las localidades del centro y sur de la ciudad respecto a otras localidades con significativo avance. Las localidades de Engativá y Fontibón sirven para efectuar un primer contraste en términos de ciclorruta construida.

Para el 2009 se tenía un estimado de viajes en bicicleta por localidad, que en Fontibón rondaba en un promediado de por 3000/día (Ver Mapa 2. Zonas con mayor uso de bicicleta por localidades Bogotá). Esta investigación desconoce la metodología utilizada, sin embargo, es muy probable que tal cifra haya aumentado hasta la actualidad, pero no se encontraron cifras recientes que detallen número viajes por localidad.

Cuando se realizaron las entrevistas en esta investigación, la gran mayoría de personas que encontraba en la calle 13 transitaban rumbo a su trabajo, provenían de otras localidades y tenían a Fontibón como punto de destino. En otros casos Fontibón era el punto de inicio, en otros los desplazamientos eran externos a Bogotá.

Por supuesto en términos de flujos existen unas horas valle y unas horas pico que están muy ligadas a los horarios de trabajo, pero también hay variaciones en el uso del espacio asociadas, no solo a la distancia recorrida, sino a la percepción de seguridad, a la tranquilidad en el viaje, a la congestión vehicular, al incremento de ciclistas y motos, al clima, al género

e incluso, al tipo de bicicleta que se usa. Es lo que muchos ciclistas consideran para tomar vías alternas a la calle 13 en sus recorridos. Así lo refiere el siguiente fragmento de una de las entrevistas realizadas a personas que se movilizan por este corredor:

“Nosotros como Fontirueda detectamos que sobre las 4:30 hasta las 6 am muchas personas salen en bicicleta a sus trabajos hacia la Av. Cali la salida al Tintal y también la zona industrial o las bodegas de Mosquera y aún las calles están muy solas y eso se presta para que los bandidos hagan su agosto” (Díaz, 2020).

Fotografía 9. Espacios complicados para andar en bicicleta por la calle 13.



Fotografía Tomada por Colectivo Fontirueda, corresponde a la calle 13 en la localidad de Fontibón. No hay ciclorruta y es una vía arterial que comunica a la localidad con el centro de la ciudad.

2.2.2 La calle 13.

La calle 13 es el corredor por el que circulan miles de personas a diario. Es una de las arterias que conectan a Bogotá al occidente con municipios como Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá. El trayecto en general se caracteriza por la existencia de bodegas, parques industriales, que se alternan con barrios, parqueaderos informales y bahías dispuestas para el

parqueo de vehículos de carga pesada, así como almacenamientos de chatarra y centros comerciales recientemente construidos.

Es un corredor caracterizado por los trancones en sentido Bogotá-Mosquera y viceversa, también por la afluencia de buses que vienen del norte del país, buses intermunicipales con rumbo al terminal de transportes, camiones y tractomulas que cargan y descargan en bodegas de la zona franca de Occidente, así como los furgones, y furgonetas que toman rumbo al aeropuerto. Además del transporte público (busetas, alimentadores, taxis, motos y bicitaxis) que rodea a los barrios aledaños. El siguiente fragmento describe al detalle la vivencia de un ciclista que atraviesa diariamente por la zona:

“Yo trabajo en el romboy de Mosquera-la Mesa en unas bodegas para una empresa textilera que tiene la planta de producción aquí en puente Aranda, pero el CEDI queda por fuera. Salgo de mi casa faltando diez pa las cinco, me cargo el reflectivo, casco, impermeable y un pito, a esa hora usted ve una hilera de bicicletas que van saliendo por la 13 de todos lados, ya clareando los trancones están ahí, le toca a uno meterse por donde vaya viendo porque las motos no respetan y empiezan a culebrear, la buseta va recogiendo gente y lo aorilla a uno... los particulares van viendo como adelantar y como no hay ciclorruta, pues a uno le toca tirarse por los andenes -ahí saltando charquitos con la burra- esquivar los huecos o comérselos enteritos... tener cuidado con las mulas que van parqueando y hacerse ver en medio de todo el ruido. El tiro es salir de Bogotá pasar el río y ya puede irse uno por la verma que está anchita y ya no hay tanto semáforo, hay menos bodegas y ya puede uno pedalear más tranquilo. Ah, yo vivo en Kennedy” (Fonseca, 2018).

2.2.3 Por la calle 80.

“Un accidente de tránsito ocurrido a la altura del Puente de Guadua en el que falleció un ciclista, tiene colapsada la movilidad en la carrera 114 con calle 80. A esta hora, cientos de personas hacen fila a las afueras del Portal 80 de Transmilenio con la esperanza de ingresar a la estación y tomar un articulado” (Diario El Espectador ,2019).

Fotografía 10. La ciclorruta que pasa por la calle 80 cuando hay congestión.



Fuente: Tomada de archivo de prensa “El Espectador” 24/04/2019. Muestra de las congestiones que se producen el Portal de la 80 cuando ocurren incidentes con los buses.

Las consecuencias de lo que ocurre en las carreteras y troncales e transmilenio logran afectar la dinámica de la ciclorruta, esto ocurre muy frecuentemente, aun así, es una ciclorruta que se usa mucho

La fotografía anterior ha sido tomada en el Portal de Transmilenio de la calle 80, y es una de las imágenes más frecuentes en ese sector. Involucra accidente, ciclista herido y caos en la terminal por trancón en la vía. Es un corredor valioso, no solo por las conexiones Bogotá región, sino también por ser una de las troncales que pueden comunicar a una localidad de más de 800 mil habitantes con el resto de la ciudad. Un accidente que lleva un muerto, no es otra cosa que un retardo para el sistema de biarticulados, que monetiza muy bien el espacio-tiempo de los usuarios. Muchos en la fila detestarán al ciclista muerto por el obstáculo que les roba valiosos minutos en hora pico.

A la calle 80 se le conocía como autopista Bogotá-Villeta-Medellín. Recorre Bogotá de oriente a occidente, y es una vía de tránsito rápido, para camiones, tractomulas, buses

intermunicipales, vehículos particulares, motos y ciclistas. Conecta a la ciudad con los municipios de Funza, Cota, Mosquera, principalmente. Es una vía nodal para la ciudad y la región desde el año 2000 cuando se inaugura el Portal de Transmilenio y se convierte en una de las estaciones cabecera. Ya era una vía importante; sin embargo, durante los últimos 30 años, por el proceso de relocalización del parque industrial bogotano en los municipios de Cota, Funza y Mosquera (Romero, 2019, pp 118), se ha configurado como un corredor de paso para la fuerza de trabajo de lado y lado.

La calle 80 tiene aproximadamente 10 km de extensión³³ y es importante por los flujos que soporta, si se considera que es puerta de entrada para miles de bogotanos y cundinamarqueses que a diario van con destino a la universidad, el trabajo, o algún trámite. Por la escasez de otras formas de movilidad, la ubicación de servicios en áreas céntricas de ciudad y por la hegemonía que tiene Transmilenio como medio masivo de transporte, la ecuación velocidad/distancia resulta fundamental como criterio de movilidad para quienes se aglutinan en las grandes filas del Portal de la calle 80. Se ha configurado una dependencia del transporte motorizado, que ha permitido el éxito de los mototaxis y bici taxis en la localidad, pues son más baratos, la gente paga por ir sentada y pueden ganar algo de tiempo.

La localidad de Engativá cuenta con 1310 km de malla vial³⁴, y cuenta con 56 km de ciclorruta construida (Ver gráfica 5, de extensión de ciclorrutas por localidad). En la calle 80 suelen verse por las mañanas, caravanas de personas en bicicletas, con pitos y maletas pidiendo pista en la ciclorruta.

El éxodo empieza desde antes de la hora pico en la madrugada, ya que varios ciclistas deportivos salen rumbo al Alto del Vino en las madrugadas, luego sí desfilan grupetas disformes de obreros, hombres y mujeres que salen de la ciudad, cruzando hacia otros municipios en bicicletas de todo tipo, con un pedaleo poco deportivo, pero laborioso; muchos con la ropa de trabajo ya puesta, chalecos reflectivos y morrales a la espalda. Un comentario al respecto lo ofrece el siguiente fragmento de entrevista:

³³ Medición realizada por el autor, en varios recorridos en bicicleta atravesándola de extremo a extremo. Para ello se utilizó un dispositivo que mide el kilometraje recorrido.

³⁴ Información extraída del Boletín de la malla vial de Bogotá 2013. Subdirección general de Desarrollo Urbano.IDU. pp 2.

“Yo salgo hacia la calle 80 y tomo la ciclorruta, la cosa es que hay días en donde se llena mucho en ambos sentidos, entonces en las paradas o los cruces de semáforos se arma trancón, ve uno mucha buseta llegar desde temprano de Funza, Madrid, faca y esas mismas cuando se devuelven viven parando todo el camino para llevar gente a las bodegas” (Vazquez, 2018).

Camino los parques industriales la berma se va tornando más angosta para abrir campo al carril y el espacio es insuficiente para que todos quepan, razón por la que los ciclistas se exponen a ocupar un carril, donde son presa fácil para la batalla que a lo largo del camino libran las busetas intermunicipales, en la conocida “guerra del centavo”. *“Y si uno toma el carril de los carros pues le toca estar parando cada nadita además que le pasan a uno por la mejilla” (Vazquez, 2018).*

Mientras tanto, hacia el oriente de la ciudad, la ciclorruta es insuficiente para quienes por afán se desplazan hacia el centro. Son en gran mayoría estudiantes. Pareciera que mientras muchos salen de la ciudad para ir a trabajar, otros tantos fluyen al centro para estudiar y/o trabajar. En todos esos trayectos y con mucha más virulencia aparecen los conflictos por el espacio entre peatón-ciclista, ciclista-ciclista, ciclista-motociclista- ciclista-vehículo, vehículo- vehículo. De dicho fenómeno da cuenta el siguiente fragmento:

“Varias veces me ha pasado que la ciclorruta está muy llena y me ha tocado pasarme a la calle, es que incluso se anda mejor ahí, y no falta... nunca falta el tipo que lo cierra a uno y le tira el carro por encima, como si uno le estuviera robando espacio... ¡Pailas lo aorillan a la fuerza y uno después los alcanza pero se hacen los que nada!” (Bernal, 2018).

2.2.4 Calle 13 y Calle 80: Frontera dinámica de Bogotá y los municipios vecinos

Trazos urbanos que dan cuenta de una realidad regional en la que se evidencian las huellas históricas del desarrollo geográfico desigual, la centralización de ofertas en bienes y servicios y empleo en la capital, que demandan el desplazamiento masivo para miles de cundinamarqueses hacia Bogotá, lo cual también ha configurado un patrón de urbanización

y crecimiento demográfico en provincias vecinas de Bogotá durante los últimos años (Ver mapa 4 de proyección poblacional Cundinamarca).

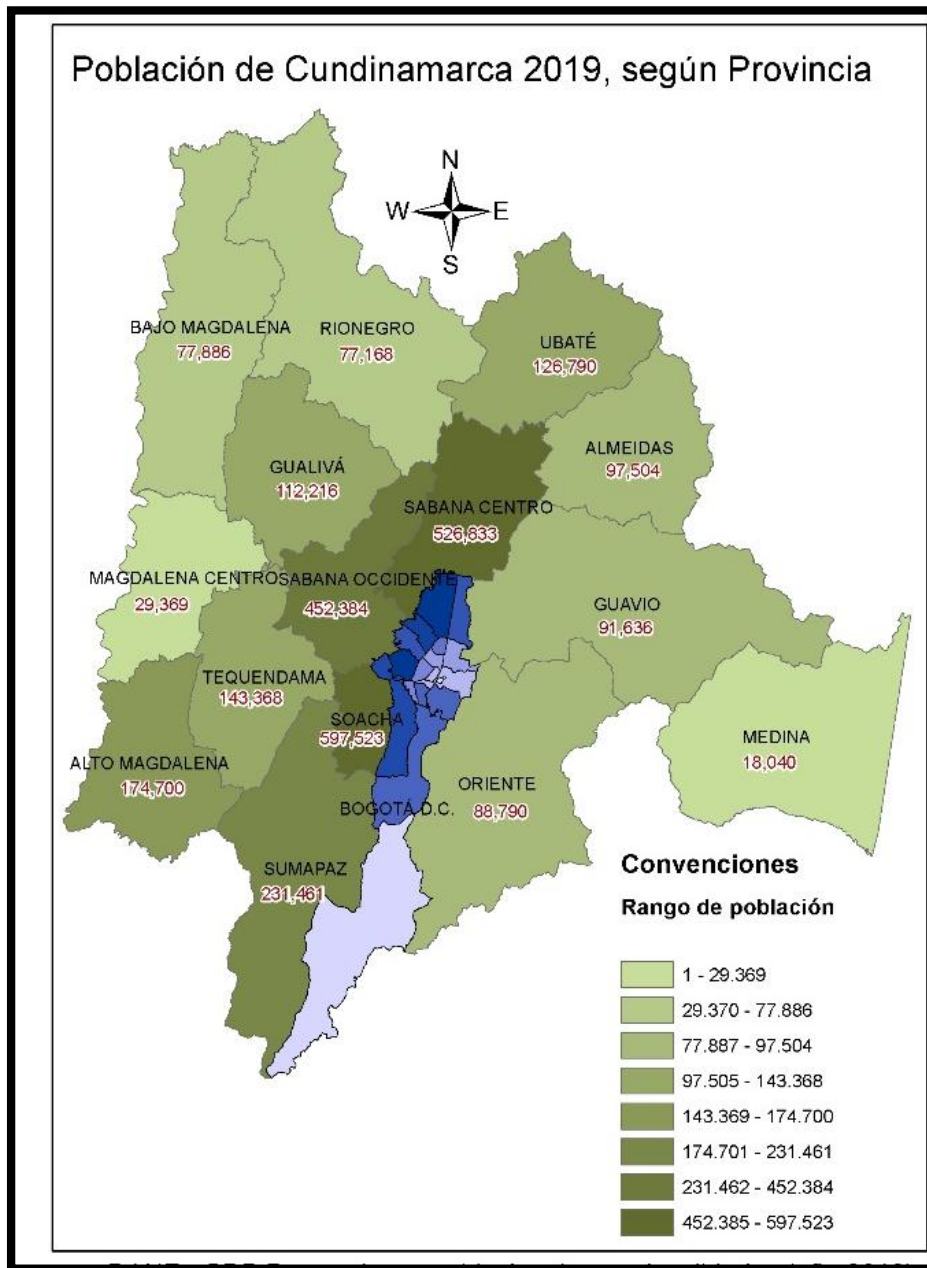
Fotografía 11. Tramo Bogotá- Siberia por la calle 80, ruta para ir al trabajo.



Fuente: Captura propia al amanecer. Calle 80 sentido Bogotá-Siberia. A la salida de Bogotá se encuentran varios parques industriales y las personas realizan su trayecto en bicicleta circulando por la berma, sin iluminación en el camino.

El siguiente mapa demuestra que los municipios de borde ya están insertos en un proceso de integración regional, esto es, que Bogotá les ha podido tomar como suelo de expansión y por el mercado en los precios de suelo. Es más económico comprar una casa en tales municipios que hacerlo en Bogotá, ello hace que muchos bogotanos y personas de los municipios se alojen estratégicamente allí (Romero, 2019 pp 31). Por supuesto, las vías de acceso se convierten en lugar de conflictos por el espacio en la movilidad, pues son además lugar de flujos para el ingreso y salida de mercancías en la ciudad.

Mapa 4. Proyección Poblacional de Cundinamarca por provincias 2019



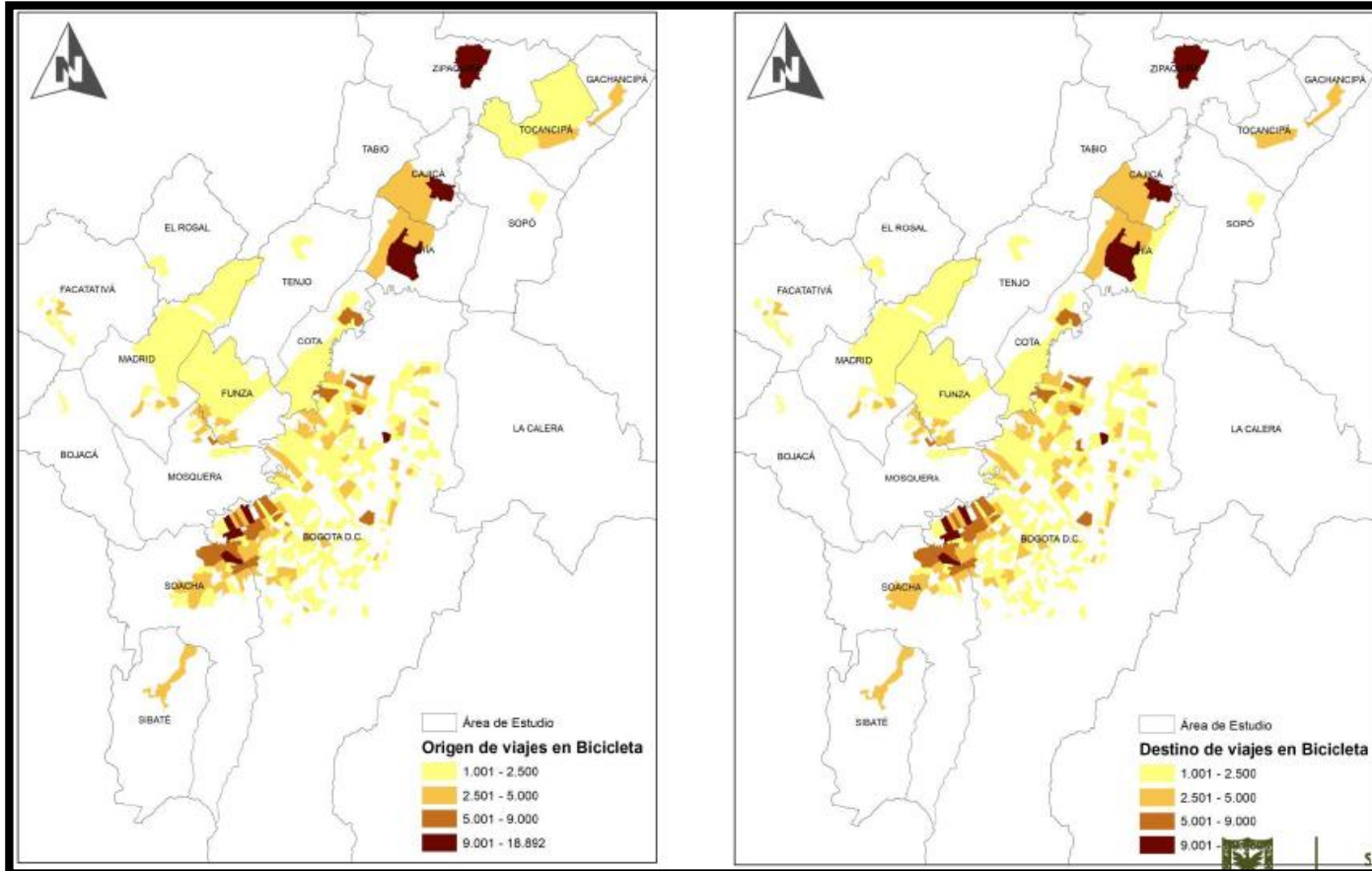
Fuente:

Tomado de Centro de Información Empresarial, Cámara de Comercio Bogotá. 2019. Proyecciones poblacionales por localidades (2019) Elaborado por: Dirección de Gestión y Transformación del Conocimiento de la CCB. Útil para comprender a Bogotá y los municipios como una región integrada en la que se concentra el grueso poblacional, las regiones Sabana Centro, Sábana Occidente y Soacha, evidencian un crecimiento poblacional que va en este sentido.

El asunto regional (Bogotá- Provincias vecinas) no es ajeno a la problemática que a escala global afrontan otras metrópolis: la centralización de bienes y servicios, la zonificación y renovación de los cordones industriales en municipios circunvecinos, que bien podría entrar

la teorización de las *soluciones espacio-temporales* del capital para expandirse geográficamente, y así condensar excesos de capital y de fuerza de trabajo que no deben quedarse quietos, movilizandoo grandes inversiones de capital para efectuar nuevos arreglos espaciales, como lo refiere Harvey (2003, pp 97)³⁵.

Mapa 5. Origen y Destino de viajes en Bicicleta un día típico Bogotá- Municipios 2019.



A la izquierda: Mapa de Origen de viajes en Bicicleta, a la derecha mapa de Destino de Viajes en Bicicleta. **Fuente:** Tomado de “Encuesta de Movilidad Bogotá. Secretaría de Movilidad de Bogotá. Alcaldía de Bogotá. 2019. La interdependencia entre ciudad y región se puede evidenciar también por el creciente número de viajes en bicicleta existentes, las personas viven en un lado y trabajan o estudian en otro lado.

³⁵ Aunque ese tema incita a una exploración más profunda, el lector debe saber que está ante una realidad regional compleja y dinámica, que a franca lid supera las aproximaciones que esta investigación pudiera dar, pues no es el objeto central de la misma.

Como lo evidencia el mapa 5 de origen y destino de viajes en bicicleta, tanto las localidades de Engativá como Fontibón comparten la condición de ser fronteras entre distrito y departamento, sin embargo, su condición de frontera no anula, sino que activa un conjunto de interdependencias a múltiple nivel.

Una de ellas reside por ejemplo en la movilidad, que para el caso del ciclismo, corrobora no solo el aumento creciente del uso de la bicicleta en la ciudad -estimado para comienzos de 2020 en 1'177 mill viajes/día³⁶, pero pudo aumentar por las medidas de cuarentena adoptadas desde marzo del mismo año-, sino también la relación entre municipios origen-destino.

El mapa 5 da cuenta de la relación de flujos origen-destino, existente entre las localidades de Fontibón y Engativá con los municipios vecinos de Mosquera, Funza y Madrid, pues estos concentran significativamente el proceso de renovación del parque industrial bogotano, y configuran un enclave de trabajo para miles de cundinamarqueses y bogotanos.

Tiene sentido que miles de Bogotanos salgan por la calle 80 hasta el Alto del Vino en el Rosal cada domingo, como lo tiene también, ver la caravana diaria que miles de bogotanos forman rumbo a sus trabajos por esta misma ruta hacia las zonas francas de Occidente y los parques industriales de Funza y Mosquera. Así lo refleja este fragmento de entrevista:

“Yo empecé a hacer carreras con la gente que iba viendo en el camino a Celta –un parque industrial que queda en el sector de Siberia-, como uno lleva la luz en carretera por la mañana se le va pegando gente a la rueda... Ya con el tiempo me fui haciendo amigo de personas que me encontraba en Celta y en el camino a la casa (...) -yo vivo en la localidad de Engativá-, (...) un día nos pusimos de acuerdo para ir hasta el Alto del vino, y así empezamos a salir los domingos, (...) y así me pasó con otro trabajo que era por aquí cerquita, es que aquí se consigue trabajo más fácil que en Bogotá” (Vazquez, 2018).

El acceso a servicios está mediado por el desplazamiento, tener dinero para usar el transporte público era indispensable para moverse por la ciudad, hasta que las personas

³⁶ Cifra obtenida Encuesta de Movilidad 2019. Secretaría de Movilidad, Alcaldía Mayor de Bogotá, pág. 23.

acuden a formas de movilidad no motorizada como lo es la bicicleta. No obstante, en la calle también opera un elemento de segregación y exclusión, pues el espacio público que es *espacio conectivo*, es un campo de disputa que fue diseñado para el automóvil, para la velocidad, para la productividad, no para la gente. Adquiere proverbial contundencia la frase “El tiempo es oro”... premisa coloquial que contiene un sentido valorativo muy concreto del tiempo social y se presta como útil, en términos de visualizar a la ciudad como artefacto para acumulación del capital.

2.3 ¡PEDALEA, PEDALEA! RODANDO ENTRE LAS RELACIONES DE PODER.

Si el espacio es un campo mediado por relaciones de poder como lo desarrolla Foucault (1978:28)³⁷, es claro que allí coexisten los actores, sus relaciones, sus intereses y sus medios para concretarlos. Como se ha enfatizado: los gobiernos distritales con normas, planificación, reglamentación y construcción del mismo, -por acción y omisión- fomentan la construcción de un espacio con relaciones sociales propias, en donde la ventaja habilita al auto para el uso de la calle y la desventaja disminuye el potencial uso de esta para los ciclistas y peatones.

De Certeau (2000:110) utiliza el concepto de *orden espacial* para entender a la ciudad como un conjunto organizado de posibilidades y prohibiciones de uso para las personas, esto podría ejemplificarse en la habilitación de sitios para la circulación o la ausencia de equipamientos que permitan la circulación o conectividad en el territorio. En ese orden espacial De Certeau también le abre lugar a la acción del sujeto cuando habla de la *enunciación peatonal* (2010:114) para referir que las personas deciden aprehenden esas posibilidades e imposibilidades de uso espacial, pero también inventan otras en su cotidianidad (tomar atajos en cruces, configurar corredores donde no los había, transitar con su bicicleta por sectores urbanos que no estaban dispuestos para ello) para conferirle usos a que se ajustan a su disponibilidad y necesidad.

Esa enunciación peatonal invita a dar unas miradas bien detalladas a la forma en que las cotidianidades (entendidas aquí como los usos de la ciudad al momento de desplazarse y

³⁷Foucault Seguridad, Territorio y Población (2004) pp 28 -se dista aquí de su apreciación según la cual el fin último de las tácticas aplicadas sea el control de los cuerpos de los hombres- no obstante, su abordaje sobre la operancia del poder estatal en el territorio para producir comportamientos y relaciones específicas es muy útil.

recorrerla) de las personas, le marcan matices y puntos de fuga al paradigma de la ciudad autocéntrica y motorizada.

“El lenguaje del poder se urbaniza” (Certeau, 2000:107) la ciudad se convierte en un plano de constantes transformaciones políticas y económicas que ya formalizadas adquieren una expresividad espacial concreta y observable. No es por mero capricho teórico que se adopta la categoría de ciudad Neoliberal para situar el desarrollo de las formas de movilidad individual, como el caso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá. Pues la crisis del transporte público y la congestión vial se han convertido en factores estimulantes del ciclismo en las localidades.

El siguiente testimonio conecta la vivencia particular del individuo, con realidades morfo-estructurales de la ciudad: (zonificación de residencia, zonificación del sector industrial, dependencia del sistema de transporte BRT, congestión y demora en los desplazamientos), este sencillo testimonio, englobó en brevedad un mosaico de sentidas problemáticas urbanas.

“Yo me tiraba más de tres horas diarias metido en un bus para ir de la casa al trabajo, viajaba uno todo apretujado, afanado, y pagando bien caro, así duré más de 10 años... ¿usted se imagina lo que es acostumbrarse a eso? Eso, quizás eso fue lo que más me motivó a usar la bicicleta para transportarme, porque siempre la había tenido arrumada pero solo para urgencias, pero ahora es mi transporte diario” (Manzur, 2018),

Significa que algo ahí en las calles está ocurriendo para que las personas se suban a las bicicletas con más frecuencia, ya sea por moda, por deporte, por razones económicas, por ecologismo, por ahorro de tiempo, por entretenimiento, por protesta, por conciencia ambiental, por razones de salud u otras. El asunto es que el ciclismo urbano es una tendencia creciente, que se investiga y explota de múltiples formas en la ciudad, en el imaginario social, en las campañas políticas y por supuesto, en la concepción y construcción de ciudad.

A esa eclosión se tiene que llegar desde el análisis de las cotidianidades, de los desplazamientos individuales diarios sobre la bicicleta y la acción de los ciclistas en sus entornos, pues allí aparecen unas nuevas lecturas de ciudad, y ciudadanía que son valiosas

porque las ha creado y sentido la propia gente, no son ideas prestadas, ni rebuscadas sino experiencias concretas, que configuran *otros espacios posibles, otras espacialidades siendo en este orden espacial*³⁸.

El espacio es un proceso en proceso (Massey,2012), no es nunca una totalidad cerrada y terminada “pues la economía sola no determina nuestra experiencia del espacio, sino que esta está determinada por mucho más de lo que pueda hacer el capital” (Massey, 2012: 115).Un lugar delimitado para el estudio de la movilidad se presenta como reto para la imaginación geográfica, sencillamente porque lo que se rastrea no es estático, es móvil, porque son dinámicas y cambiantes las subjetividades que se transversalizan en él, son vivencias de hombres y mujeres lo que guía el hilo narrativo de esta historia en la ciudad, sus testimonios, su autoconciencia en la ciudad.

Allí, en la cotidianidad, no en otro lugar debe el lector interrogar la dimensión del fenómeno socio-espacial, de manera que el lugar importa tanto por los procesos que lo estructuran desde lo global como por interacciones que lo constituyen internamente, pues a lo que se apunta es a describir e interpretar el lugar, lo local sin perder de vista lo global (Massey 2008). Este trabajo es oportuno si logra atender a ese objetivo, pues bien lo refiere Massey, “*no existe lo global, no existe el espacio en el sentido de las relaciones espaciales, si no están localizados en un lugar, sin que se les conceda esa realidad cotidiana*” (2008, pp 334).

El descomunal impacto del cambio climático ha arremetido en campos como las agendas políticas del planeta y tanto la ciudad como el paradigma de planeación, en función del vehículo se encuentran en crisis. Desde distintos puntos del planeta se pregona el nuevo amanecer de la ciudad por vía de apuestas como “ciudad sostenible”, “ciudad resiliente” y “ciudad a escala humana”, todas ellas son hijas de la crisis, del modelo hegemónico y homogeneizador de la ciudad capitalista, en el que sus cánones orientadores se dirigen a garantizar la sostenibilidad de un proceso de acumulación que está situado en las grandes metrópolis en un ciclo incesante.

³⁸ Las comillas son mías

Ahora bien, este giro “de lo sostenible” incide en la estructuración de agendas urbanas desde el plano administrativo y por supuesto, está proyectado para llegar al seno de las localidades, así también a las prácticas de cada habitante en la ciudad. Es lo que explica en parte, la emergencia de un eslogan Distrital que pregona el uso de la bicicleta para tener una ciudad más sostenible, por supuesto va en línea de los grandes Objetivos de Desarrollo Sostenible y se acompaña con inversiones en infraestructura para el ciclismo que llegan a las diferentes zonas.

En el año 2018 la Alcaldía de Enrique Peñalosa acuña el eslogan de “Bogotá Capital mundial de la bicicleta”, y desde diferentes sectores se proclamó el binomio ciudad-bicicleta como panacea para adoptar el esquema de ciudad sostenible en materia de movilidad y descongestión urbana. Mientras tanto, los conflictos por el uso de la calle se multiplicaban en la ciudad, el hurto de bicicletas empezó a tornarse cada vez más recurrente y el número de ciclistas muertos en la ciudad se hizo mayor con el paso de los días, con lo cual este fenómeno llegó a estar en el centro de las agendas mediáticas y de seguridad ciudadana. No bastaba entonces con llenar la ciudad de bicicletas, puesto que se ignoraban tanto las prácticas del espacio, como las problemáticas que los ciclistas afrontaban en las diferentes localidades.

2.3.1 Nuevas identidades nuevas espacialidades: El ciclista en las calles.

Para Salazar (2016, pp 54) el campo de las movilidades es un universo de significados contruidos por las personas en el espacio cotidiano de sus desplazamientos y propone que algunas formas de movilidad se componen del ensamblaje de sujetos, prácticas, técnicas y saberes adquiridos en la adaptación a una forma de moverse; ello está permeado también por unas formas de identidad que se ven plasmadas en maneras de actuar y pensar el espacio urbano a través de sus idas y venidas en las calles. Queriendo decir que la forma de moverse de muchas personas, les acarrea un tipo de aprendizaje e identificación propias en la vía y que la movilidad no es un campo estéril ante las emociones o el concienciamiento de los individuos.

A estos ensamblajes les denomina *subjetividades móviles* (Salazar 2016, pp 54). Hablar de subjetividades, en el plano de los ciclistas, permite pluralizar al actor y pluralizar también sus formas de concebir el ciclismo, los usos y significados que tienen para ellos la

bicicleta, el calificativo de móviles, las asocia al ámbito dinámico en que estas van siendo todo el tiempo. Esto lo explica mejor el hecho de que existan muchos bicicolectivos y proyectos que utilizan la bicicleta como un medio para el desarrollo de diferentes temas.

Esto nos permite descentrar la idea exclusiva de un ciclismo que es consecuencia única de determinadas condiciones urbanas, y abre la posibilidad no solo a comprender la dimensión estructural de las problemáticas urbanas en la movilidad, sino también a incursionar en la dimensión social del ciclismo, y su variopinta composición en términos de apuestas, sentidos, subjetividades y disyuntivas en la ciudad. El concepto de *subjetividades móviles*, antes que otra cosa, sirve para poner el foco en el ciclista y superar la visión del ciclismo como mero desplazamiento en bicicleta.

El *ciclista* ingresa como categoría analítica de absoluta importancia en el escenario que se ha bosquejado. Resulta importante precisar al ciclista como categoría situada desde la forma en que las personas se identifican con un conjunto de prácticas en la vía, el siguiente fragmento de una entrevista permite exponer el asunto con más nitidez: *“uno sabe cuándo el que le pita es ciclista, uno sabe que el de la moto es considerado con uno es ciclista, y lo sabe por la forma en que lo tratan a uno en la vía”* (Veloza, 2019).

Sencillamente, ciclista puede ser cualquier persona que se sube a la bicicleta, y que al mismo tiempo puede tener su vehículo particular, pero, el desarrollo de comportamientos específicos en el espacio vial, a manera de una tácita reciprocidad en el trato con los demás ciclistas, como lo denotan las entrevistas, permiten hablar de una solidaridad situada y espontánea a la vez, de una forma de relacionamiento poco común en las vías rápidas de la ciudad. Un espacio en el que no se privilegia el egoísmo y el afán personal de avanzar, como suele suceder siempre, da la pista para pensar en que nuevas espacialidades pueden derivar - aunque sean momentáneas-, de las prácticas que adoptan los individuos en su relacionamiento con los otros, así como lo permite ver el siguiente fragmento:

“Vea, es que en cosas como la forma de pitar, la forma de adelantar, el trato en la vía le dice a uno muchas cosas, lo digo porque cuando yo voy manejando carro o cuando voy a pie, yo mismo me pongo en los zapatos del ciclista que tengo al frente, uno es ciclista con o sin bicicleta, uno cambia cosas del comportamiento que antes no veía” (Veloza, 2019).

La masiva interacción de ciclistas en diferentes puntos de la ciudad, es una de las experiencias que narra el Colectivo Ciclopaseo de los Miércoles, para enmarcar el crecimiento de una bici-cultura que reclama más espacios en la ciudad para salir a rodar de manera recreativa. Su testimonio nos presenta el imaginario de la ciudad como espacialidad para la recreación.

“Nosotros empezamos el proyecto de salir a rodar los miércoles por las noches, así por hobby, y al principio llegábamos 10 -12 personas, sin luces sin pitos, sin nada. Eso fue hace más de 15 años, y el año pasado para celebrar el cumpleaños del Ciclopaseo de los miércoles ¡llegaron más de 1000 personas!”(Vergara, 2020).

Fotografía 12.Colectivo “Locomotora” protesta por muertes en la vía.



Imagen de: Camilo Beltán. Agosto 2020. Puente Vehicular carrera 30, protesta simbólica por ciclistas que mueren atropellados en la ciudad.

2.3.2 ¿Qué hace un ciclista? Administrar el capital corporal.

Montar en bicicleta no es igual en todas las secciones de Bogotá, son experiencias del lugar diferentes. Montar bicicleta por la calle 13 requiere concentración, pericia, agilidad mental, pero también un control del cuerpo cuando se está en movimiento, montar bicicleta es aprender *administrar el capital corporal* (Waquant, 2000, p 120). Es decir, utilizar voluntaria e involuntariamente el propio cuerpo para cuidarlo en cada calle. Un *capital corporal* que se desarrolla a fuerza, e involuntariamente en un escenario de lucha física y simbólica por usar el espacio público, quiero decir un reflejo corporal moldeado por las relaciones de poder que se producen en espacialidades concretas.

En el proceso de consecución de la información tuve que pedalear por la calle 13 para observar, para el encuentro con los entrevistados, yo no residí en Bogotá, pero siempre tenía que ingresar por la calle 13 desde el municipio de Mosquera. Durante todo el camino he respirado una gran cantidad de ‘smog’ que centenares de tractomulas, furgonetas y buses van dejando a su paso.

Al avanzar los ojos puestos en no salirse de la berma, los oídos están prestos a captar la distancia de un motor acercarse, el oído se educa para distinguir la proximidad de un peligro, e incluso la solidaridad o agresividad de un pitazo; se tiene que sujetar el manubrio con suficiente fuerza por si se cruza un hueco o una piedra. Algunas volquetas han minado el camino con residuos de lodo que ya está seco, hay que esquivar y fallar no es una opción –se tiene clara conciencia de que atrás vienen vehículos muy impulsados y no podrán frenar si algo sale mal-. Se debe frenar constantemente porque paran las busetas intermunicipales, se debe mirar hacia atrás para cuidarse del zigzagueo de las motos que buscan adelantar y también las direccionales del carro que vaya por delante (cuando las activa, aunque pasa poco porque no miran al ciclista) para evitar cierres inesperados.

Las preocupaciones personales, como el afán, el cansancio, el hambre, el sofoco, e incluso el frío que hostiga en las madrugadas o intempestivamente en la tarde, pasan a un segundo plano. Hay que concentrarse en mantener el equilibrio. Una pregunta ronda mi mente en cada recorrido ¿Seré visible para el que va tras de mí?, ¿me estará mirando? Procuro dar alcance a la figura de otro ciclista que va unos metros por delante, mientras aviso al

ciclista que va a mi rueda para que esquive el próximo hueco, charco, bolardo, perro, persona o desvío que aparece de repente en el camino.

Pocas veces pude mirar con detalle el paisaje que tenía a lado y lado, estaba todo plagado de carros y ruido, con el tiempo pude empezar a ver algo más. Empecé a ver a los otros, sus caras, su pedaleo, su vestuario, sus bicicletas, aun sin conocerlos los sentí cercanos. Esa cercanía estaba mediada por compartir una experiencia similar de movilidad que era también una similar vulnerabilidad. Me preguntaba si era solamente yo, si cualquier trayecto por cotidiano que fuera estaría cargado de la misma adrenalina para cualquiera que sale a pedalear por esta vía.

Fotografía 13. Conflictos por el uso del espacio sector calle 13.



Fotografía tomada Jorge Cruz. Junio 2020. Corredor calle 13 en la localidad de Fontibon. El caótico panorama para quienes deben disputar por el espacio para moverse en el corredor diariamente.

Desnaturalicé ante el riesgo, ante la fragilidad de la vida, aquella idea de un orden urbano que siempre pone en la balanza de la muerte y la indignidad a todos los que no van en carro por el simple hecho de movilizarse de otro modo. Sepa el lector que este documento es primordialmente una deuda adquirida con la memoria de todas las personas que perecieron

en siniestros viales, no solo en este corredor, sino en todas las calles de Bogotá, este documento es apenas una ventana para mirar afuera.

Para concluir, sería una irresponsabilidad teórica clausurar ese fenómeno, aduciendo que la conflictualidad por la movilidad es solo por falta de cultura ciudadana, y que algunas pedagogías son el dínamo para salir de allí ¡No, no es así! Continuando con la tradición de la geografía crítica y reseñando las premisas de pioneros como Neil Smith, un primer objeto de todo trabajo es exponer, exclamar y desentrañar la lógica teórico-práctica que ha dirigido esta estructuración del espacio geográfico desigual. Porque aquí está el germen de la ciudad de la furia. Ello permitirá -lo afirmo tanto con deseo como con sinceridad- enfocar mejor los esfuerzos y recursos (todos los posibles y pensables) para el levantamiento de soluciones y alternativas en una agenda urbana del hoy.

Este capítulo inició con una distinción y conceptualización sobre la movilidad y una identificación de varios factores que fueron útiles para comprenderla algo más que desplazamientos sobre planos lineales, ahora bien, una localización geográfica del fenómeno –cómo se ha visto-, resulta insuficiente para explicar y comprender las experiencias de los ciclistas en el territorio. La movilidad para ser comprendida debe verse de manera dialéctica, por un lado, la ciudad construida y su dotación influye considerablemente en el tipo de relaciones socio espaciales allí emplazadas, y por otro lado, las posibilidades que tienen las personas para constituir otras dimensiones de movilidad desde su cotidianidad, están siempre abiertas a suscitar cambios de dimensión, de escala y de ritmo variados.

CAPITULO III.

BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICICLETA: HAY QUE VIVIRLA PARA CONTARLA.

Si el capítulo anterior versó sobre el campo del urbanismo, la planeación urbana y el modelo de ciudad neoliberal (dejando quizá poco o más bien nulo espacio a la intervención de las personas en la configuración y agencia de la movilidad), este capítulo pone la mirada en las vivencias de ciudad que tienen algunos de los actores sobre la bici. Se busca transponer esa visión ciudad construida con la experiencia de la ciudad vivida.

Previamente se elabora una caracterización de unas tipologías ciclistas, o actores sobre la bici (estudiantes, deportistas y recreativos, mujeres, trabajadores, colectivos organizados y rappimensajeros), básicamente porque: son ciclismos distintos y experiencias de movilidad en lugares, condiciones, horarios e intensidades diferentes. Son ciclomovilidades sí, homogeneidades no.

Con sus testimonios se amplía la problematización de las dificultades y posibilidades que encuentran para rodar por las localidades, en este caso, aquellas que involucran a la calle 13 y la calle 80.

A modo de aclaración: al final de este capítulo se amplía el estudio de los trabajadores que se desplazan hacia su trabajo sobre la bicicleta, pero también se distingue otra tipología para los bicimensajeros (pues trabajan con su bicicleta), ya que, las observaciones en campo y algunas entrevistas me posibilitaron explorar la dimensión de la informalidad a partir del estudio del caso Rappi en Bogotá, pues llamó mi atención el vertiginoso crecimiento que tuvo la bici-mensajería en la ciudad por cuenta de esta plataforma. Acercarme al estudio de los Rappitenderos me llevó a encontrar un conjunto de problemáticas que vale la pena conocer.

Todo esto sin perder el tronco común: las vivencias locales que están atadas a lógicas de producción y relaciones de poder espacializadas en la ciudad neoliberal.

3.1 TIPOLOGÍAS DE LOS ACTORES SOBRE LA BICI.

Se formuló una premisa: el ciclismo cambia, sus significaciones sociales también, podrá preguntar el lector ¿qué ocurre con los ciclistas, son los mismos? La mecánica del desplazamiento seguramente es la misma, pero las perspectivas y posicionamientos de los sujetos en sus bicicletas muy posiblemente ya no lo sean.

Este trabajo por un momento tratará al ciclista como sujeto teórico, y como categoría a la vez, solo para formular, que no es un sujeto singular, que no existe un ciclista absoluto, ni un colectivo, ni un actor cívico o institucional que pueda llegar a representar absolutamente a las diferentes expresiones y posiciones que tienen los ciclistas hoy. Pues se configura un conjunto indeterminable de formas subjetivas de sentir y actuar, en el espacio urbano, a partir de sus desplazamientos cotidianos, es lo que me permite entender por qué no todos los ciclistas quieren más ciclorrutas, o porqué hay diferencias entre bici-colectivos que apoyan medidas dadas desde el distrito, como otros que no, e incluso que tiene posiciones políticas muy opuestas respecto al ciclismo en la ciudad.

Como existen convergencias también existen contradicciones entre los ciclistas de la ciudad y no está mal que así sea, porque se trata justamente de reconocer que existe una pluralidad en las formas del ser *ciclista* en la ciudad. Es una pluralidad de experiencias del lugar y de la condición propia como ciclista, es la manifestación de subjetividades móviles que están mediadas por la localización, los tipos de desplazamiento, la clase social, la facilidad o dificultad para moverse en la ciudad, el género y otras variables que intento transversalizar. Desde el enfoque de este trabajo ello es muy importante ya que permite complementar, discutir y problematizar lo que ya muchos trabajos han desarrollado en cuanto a la movilidad en bicicleta para la ciudad de Bogotá.

La pluralidad del ciclismo en tanto categoría, se remarca, para superar la forma de tipo ideal desde la que se aborda en algunos trabajos, según la cual los ciclistas son un conjunto social homogéneo, motivado por unos mismos fines e intereses, en los cuales lo pro-bici se inscribe como finalidad única. Resulta que no. Así como el ciclismo ha sido utilizado con fines políticos en la historia, también los ciclistas desarrollan grados de conciencia, politización y agencia por medio de las cuales se relacionan con otros, pero también generan formas de identidad que los distancian.

Para dar carne a esta idea, se desarrolla una somera mención de lo que denomino tipologías ciclistas, en la que delimito algunas particulares: estudiantes, trabajadores, mujeres, ciclistas deportivos y colectivos ciclistas. Aclarando que, no son definitorias del sujeto, es decir no todos los ciclistas se identifican como estudiantes o trabajadores exclusivamente: una ciclista puede al mismo tiempo encajar en dos, tres y hasta cuatro tipologías simultáneamente. La tipologización es un instrumento que para este caso, me permite hacer zoom en las dinámicas del ciclismo urbano que quiero analizar. De ninguna manera estas tipologías son absolutas o antagónicas.

3.1.1 Ciclismo deportivo y recreativo: El deseo de moverse.

No se usa solo la bicicleta para llegar de un lado a otro, ni tampoco la ciudad es solo un contenedor de bienes y servicios para los bogotanos, esta tipología nos demuestra que los ciclistas se mueven por algo más.

“Las personas no tienen solo la necesidad de moverse, sino también el deseo de moverse en la ciudad” (Castañeda,2020), puesto que el deseo de moverse por la ciudad es asociado por varios ciclistas *con otros imaginarios de ciudad*, otras prácticas de ciudad, asociadas al deporte, la recreación, el ocio, el ejercicio, la salud etc. Esto propone unas nuevas formas de relacionamiento de los individuos con el espacio, eso es un cambio importante en la concepción de una espacialidad urbana dispuesta para la circulación veloz y que refleja la lógica productivista de la vida y del espacio.

Entre las formas del ciclismo deportivo podemos mencionar modalidades como el bmx, el ciclomontañismo, los allycats³⁹ efectuados mayoritariamente por los fixeros⁴⁰ en las calles de la ciudad. También se encuentra el ciclismo de ruta principalmente, en donde cada modalidad se práctica en horas diferentes, ya sea de día, de noche o fines de semana, con recorridos y emplazamientos diferentes.

³⁹ Son carreras informales que se realizan en las calles de la ciudad, los corredores reciben una hoja con la descripción de puntos o checkpoints que deben tomar en la ruta. Son carreras en las que se debe esquivar el tráfico urbano, así como sortear con todos los impases que puedan aparecer. Los allycats gozan de popularidad en varias ciudades del mundo y también se realizan en Bogotá.

⁴⁰ Los Fixers, son los ciclistas que utilizan las bicicletas de piñón fijo mejor conocidas como (Fixies), son bicicletas de ruta modificadas para el ámbito urbano.

La calle 80 tiene una ciclorruta extensa, y aunque desconexa en varios tramos (Puente de la calle 68, puente de la Avda Boyacá y puente de la Avda Cali), es muy recorrida en las mañanas en los días hábiles por este tipo de ciclistas, (escuelas de formación infantil y juvenil, adultos hombres y mujeres y personas de la tercera edad). También tiene el flujo de varios ciclistas que organizan rodadas con destino al Alto del Vino en las tardes-noches y se repite un flujo masivo en los fines de semana o en los puentes festivos cuando miles de personas salen hacia este icónico puerto de montaña.

Hay que destacar que este tipo de ciclistas, prefiere utilizar el carril vehicular de la izquierda porque las ciclorrutas les representa más un obstáculo que otra cosa, pues dificulta andar en grupo, así como mantener una velocidad constante. Se anota también que este tipo de ciclista busca un encuentro con otro paisaje, salir de la ciudad se torna necesario para respirar otro aire, y se abre lugar a un tipo de relaciones amistosas, como lo refieren las siguientes entrevistas:

“Yo empecé a salir porque unos amigos me invitaron, yo no tenía la mega bicicleta, pero con el tiempo el plan me quedó gustando, uno conoce gente nueva, mejora su salud, puede parar a tomarse un jugo y cosas que en carro uno no hace, y lo mejor de todo, se siente uno muy tranquilo, le siente otra cara a la ciudad” (Nicté, 2020).

“Yo vengo desde Suba, y me gusta mucho salir hacia la Vega y el Alto del Vino, porque dentro de la ciudad pues a veces es complicado rodar, uno busca como poco tráfico y pocos semáforos para andar más cómodo, yo si siento que la bici ha transformado mi vida, me permite mucha libertad y no cambiaría esa experiencia por nada, se vuelve un engome porque uno puede traer a la familia o amigos a conocer, entretenerse y a darse leño⁴¹ en el trayecto” (Nicté, 2020).

⁴¹ Darse leño, es una expresión coloquial muy utilizada por los ciclistas, hace alusión a competir sobre la bicicleta.

Fotografía 14. Familia con niños sale a montar en bici como plan dominical.



Fuente: Toma propia. Puente de guadua Yenny Garzón, ciclorruta calle 80. Imagen de una familia con niños que sale a rodar un fin de semana por la mañana, la calle se convierte en un espacio para compartir en familia.

La calle 80 puede llegar a ser una de las vías con mayor flujo de ciclistas en un fin de semana, a ella llegan grupetas de amigos que se citan desde lugares distintos de la ciudad. Es evidenciable que la calle, se convierte en un espacio de sociabilidad, de integración y amistad que dista mucho del observable en un día hábil en hora pico. Varios puestos de venta de comidas, jugos y accesorios se abren durante el fin de semana en horas de la mañana. Estos son punto de parada para muchos ciclistas que vienen en grupo antes o después de emprender la ruta. Y son un dínamo importante para la economía de decenas de vendedores ambulantes.

Fotografía 15. Ciclistas deportivos en la calle 80.



Autor: Toma propia, entrada de Bogotá un fin de semana por la calle 80. Al lado derecho se observan varios ciclistas aparcados en los puestos de jugos.

Esta observación me resulta útil para establecer que sí hay una relación entre los deseos y las subjetividades móviles de los ciclistas, una y otra se entrelazan para configurar una movilidad que no queda encerrada en las determinaciones del capital; además muestra la activación de unas experiencias del lugar, en donde el sujeto es quién resuelve cómo producir unas prácticas y usos del espacio bien interesantes.

Desde las prácticas de los ciclistas se puede observar -aunque sea momentáneamente- cómo configuran unas espacialidades de recreación y disfrute en las vías, esa experiencia de movilidad la crea la gente y ese vitalismo está directamente asociado a la práctica de un ciclismo deportivo y recreativo que marca algunos sectores como si fueran corredores naturales, esa intención re-creativa de los transeúntes y sus formas de manifestarla es lo que al final dota al espacio urbano de un carácter así como de una esencia social (Delgado 2007).

Pero, aún dentro del ciclismo deportivo o recreativo conviven y se expresan las diferencias sociales, especialmente entre aquellos que salen habitualmente y se han incorporado en la onda ciclística. Se observan diferencias de clase, por ejemplo con elementos materiales como el uso de bicicletas lujosas, la exhibición de un ajuar deportivo en el que se lucen prendas, colores y materiales que dan cuenta de una creciente elitización de la práctica. Ya no basta con tener una bicicleta. Según los cánones de un ciclismo “élite” se requiere de más elementos que por supuesto cuestan dinero.

La moda y el consumo también se han apoderado del ciclismo, reproduciendo lógicas de exclusividad y elegancia, eso genera segregación y diferenciaciones de clase -muy tácitas, claro- entre los ciclistas, se evidencia también con los tipos de consumo que se realizan durante el recorrido. Pues se instalan locales sobre la vía que están dispuestos según el poder adquisitivo de los clientes.

Si bien entre los ciclistas en general hay identidad y camaradería, también aparece la fuerza opuesta: la del consumo de élite en este segmento de población, que fomenta la diferencia y competencia personal. No es un secreto que estos ciclistas no profesionales, pueden llegar a gastar enormes sumas de dinero en todo el equipo personal y se agrupan en combos que son afines en materia de clase social. También pueden llevar automóviles, que en grupo portan todo el equipo adquirido y facilita notoriamente los traslados. Si bien, sectores más humildes pueden eventualmente llegar a entrar en esta órbita, haciendo ciertos sacrificios económicos, son las clases medias y altas quienes vienen impulsando ese segmento de consumo.

Es decir, el ciclismo no es ajeno al individualismo, a la publicidad, a la vitrina de las marcas, al exclusivismo, al mercado y al consumo de la sociedad contemporánea. Contradicciones que operan en el deporte y que se muestran en escenario bogotano. En ese entorno social, han surgido empresas pequeñas y medianas que ofrecen el ciclopaseo o la competencia deportiva como actividad de esparcimiento (así como lo han venido haciendo en otro plano los emprendimientos ecoturísticos). En términos generales, se viene desplegando un mercado ascendente en torno a la bicicleta, que involucra millones de pesos en ventas anuales y que amplía constantemente su oferta.

3.1.2. Los Estudiantes: Pedalear para estudiar.

Otro grupo poblacional considerable en el lote de tipologías ciclistas es el estudiantil, cada vez son más y más los que están saliendo a rodar para llegar a estudiar. Son ellos los que están llenando de bicicletas los parqueaderos y aparcaderos de sus planteles, hombres y mujeres de diferentes localidades que comparten una condición, que no es identitaria, pero sí de movilidad en la ciudad.

Se les puede observar en diferentes horarios, aunque en las mañanas conforman filas considerables que se aparcan esperando el verde para avanzar hacia las áreas universitarias, y los institutos. Son mayoritariamente jóvenes, a algunos se les identifica por la personalización de sus bicicletas con calcomanías universitarias o de otros tipos, usan luces, tienen placas con mensajes en la parte trasera, pueden portar bicicletas fixies, de ruta y todoterreno. No todos tienen casco, pero todos tienen una maleta en sus espaldas. Los identifico porque también soy estudiante.

No todos los estudiantes utilizan la ciclorruta situada en la calle 80 y deciden avanzar de occidente a oriente por el carril vehicular. Algunos son muy diestros serpenteando entre los vehículos, otros señalizan sus movimientos chiflando, usando un silbato o con los brazos. Aunque son conscientes de los riesgos que hay en varios tramos de sus recorridos, la mayoría asegura que solo por motivos de fuerza mayor volvería a subir al transporte público. En varias universidades como la Distrital, La Pedagógica y los Andes, se han tenido que aumentar los bici-parqueaderos y desarrollar protocolos de aseguramiento para el ingreso y salida de bicicletas. La realidad es clara, los estudiantes progresivamente están usando más la bicicleta. Lo interesante es conocer por qué.

Yo estudio en la Universidad Pedagógica Nacional y una de las imágenes más claras para abordar el tema, me llega desde el año 2015. Durante los cinco años de mi estancia en el pregrado, pocas veces me percaté del incremento de bicicletas en el campus. En varias ocasiones tuve que llegar a la universidad en bicicleta y la imposibilidad de encontrar sitio para mi bici porque estaban siempre llenos los aparcaderos, indicaba que los estudiantes la estaban utilizando bastante.

El aumento en las tarifas del sistema integrado de Transporte (SITP) durante los años 2016, 2017 y 2018 acarreó una limitación monetaria para el acceso de miles de personas al sistema, -quedarse sin dinero para el transporte es un impedimento directo para la realización de actividades como trabajar o estudiar o recibir atención médica en una ciudad tan fragmentada-. Durante estos años empezó una campaña masiva de estigmatización por el fenómeno de los colados⁴². Esa exclusión que sufrieron miles de bogotanos por el aumento en precios, considerando la dependencia que tienen la mayoría localidades en la ciudad sobre el Transmilenio (Ver mapa 6 de distribución modal de transporte para ir a la Universidad), les pudo llevar a optar por la bicicleta.

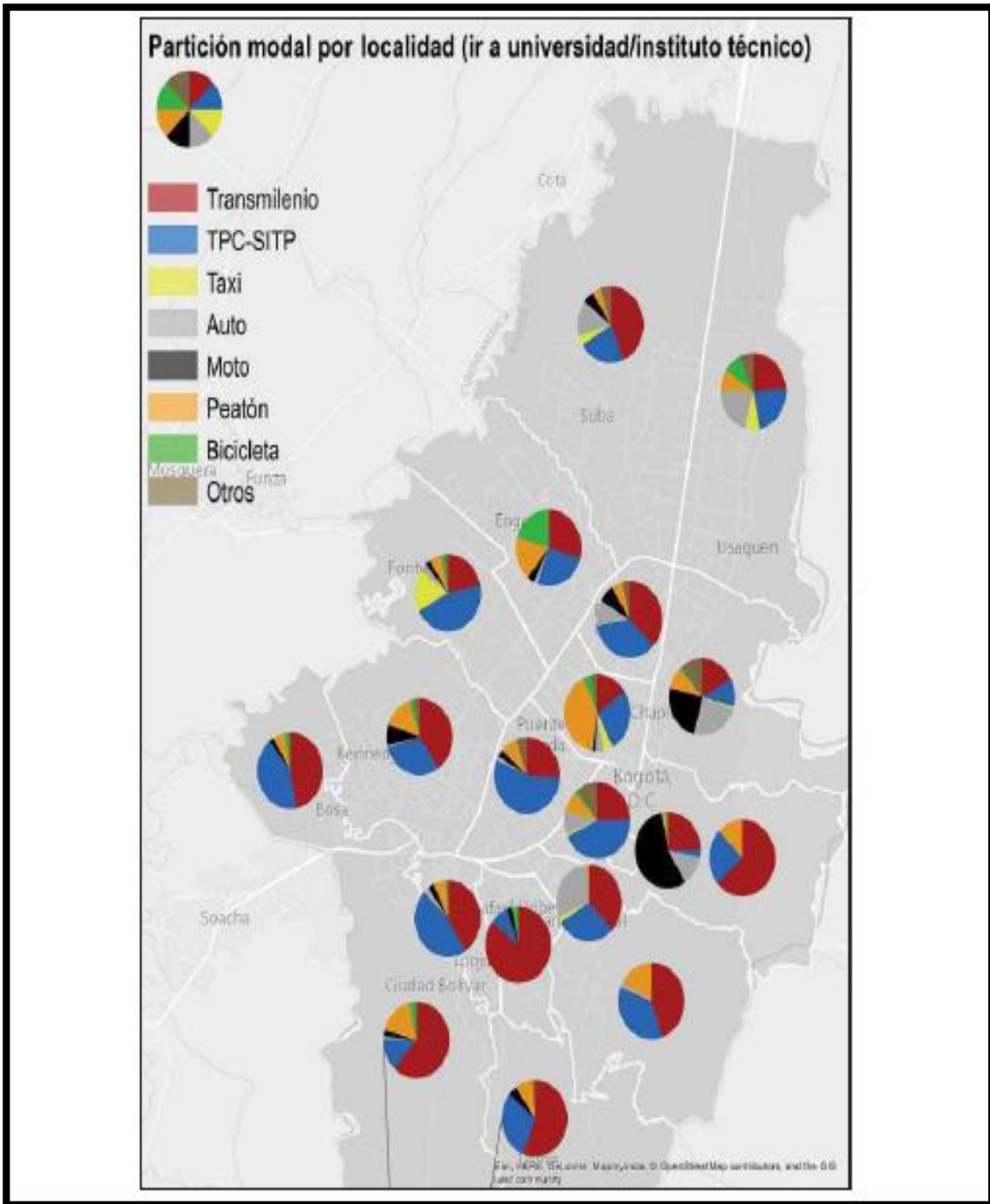
Al corroborar el mapa de participación modal para ir a la universidad/instituto técnico, se evidencia que los estudiantes de las diferentes localidades dependen en mayoría del transmilenio para sus desplazamientos; sin embargo, en localidades como Fontibón, Kennedy, Bosa y Engativá –esta última sobresale-, la bicicleta como medio de transporte demuestra una tendencia de uso creciente.

Mientras en localidades como Chapinero y Puente Aranda, Teusaquillo, Barrios Unidos e incluso Mártires, la peatonalidad gana un gran porcentaje. Es decir, que la proximidad a áreas céntricas y con alta carga de funcionalidad configura el modo en que se produce la movilidad de las personas. En la ciudad desigual, vivir lejos y no tener para los pasajes es tener derechos pero a distancia.

Carmen Miralles afirmaba que “cuando los desplazamientos de las personas están relacionados con la utilización de distintos medios de transporte, se introduce una nueva fuente de desigualdad en la ciudad” (Miralles, 2002, p 29). La siguiente entrevista es muy explícita al respecto:

⁴²Colado es el calificativo que se da a las personas que ingresan al sistema de transmilenio sin pagar la tarifa.

Mapa 6. Distribución Modal del transporte para viajes a Universidad/Instituto Técnico



Fuente: Tomado de Informe Anual Bogotá Cómo Vamos 2017. Alcaldía de Bogotá. 2018. Localidad de Fontibón y Engativá, tienen una gran dependencia de SITP y Transmilenio, pero en la segunda el uso de la bicicleta para ir a estudiar es varias veces superior a otras localidades.

Yo agarraba dos Sitp diarios, pero cambian de ruta mucho, y la tarifa aumentó, yo no quería irme en bicicleta porque me parecía que me iba a demorar mucho, y tal

vez los primeros días se me hizo complicado porque me daba nervios los carros, pero aun así me gastaba casi el mismo tiempo de la buseta y me ahorra lo del pasaje. Ya no sé lo que es subirme a un Sitp, llevo un semestre viajando así, y me gasto menos tiempo que antes, voy conociendo nuevas rutas y además por el camino hay varios parches de universitarios que lo llevan a uno y puede uno ir más tranquilo porque va en grupo, se siente más protegido⁴³ (Perez, 2020).

Como ese fragmento encontré varios en las entrevistas efectuadas a ciclistas estudiantes (2) en donde el motivo por el que habían optado subirse a la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos, se asociaba con el gasto de dinero y tiempo en transportes sin tener una fuente de ingresos estable.

Por otro lado, se evidencia la existencia de unos flujos en grupo por parte de estudiantes de universidades que tienen un patrón de viaje hacia el centro y oriente de la ciudad, incluso bici-parches de universidades como la Distrital, los Andes, Universidad Nacional y Universidad Pedagógica conforman rutas desde las localidades para protegerse en grupo, como lo evidencia esta entrevista:

“Yo por mi misma no hubiera tomado la bici porque soy muy nerviosa, y hay muchos peligros, pero mi novio fue quién me motivó y empecé a salir con ellos –un grupito que él tenía- hacia la universidad y ya en el centro nos dispersábamos hacia la sede de cada cual, así me motivé, fue por la compañía, da confianza” (Jiménez, 2020).

De las entrevistas efectuadas a ciclistas estudiantes, se mencionan algunas de sus percepciones asociadas a sus motivaciones para usar la bicicleta y los aspectos que perciben como problemáticos en su movilidad:

- 1) Elevado costo en el pasaje de los transportes.
- 2) La duración de los desplazamientos por la congestión vehicular.
- 3) La percepción de inseguridad en las calles.
- 4) La creciente petición de seguridad por parte de los ciclistas.

⁴³ Jonatan, cursa una licenciatura en la Universidad pedagógica, expresa con alegría el haberse bajado –así sea por plata- del sistema de transporte, pues a su juicio ganó sobre la bicicleta la posibilidad de conocer la ciudad.

- 5) La sensación de temor al Venezolano.
- 6) La insatisfacción masiva por la infraestructura de ciclocarriles y ciclorrutas construidas.
- 7) La desconfianza entre los actores viales, “*ya no se fía uno ni de los propios ciclistas*” (Arévalo, 2019).

Se encontró que este tipo de ciclista es altamente consciente de las posibilidades que el ciclismo urbano le permite. Más allá del ahorro en dinero y tiempo, aparecen otras sensaciones que reconoce en su propia movilidad, se produce una relación de identificación con la bicicleta, pero también a su relacionamiento con el espacio que creía conocer, y que se le presenta como llamativo, como lo evidencia este fragmento:

“Yo en bus me subía y si había asiento me dormía, no conocía mucho de la ciudad, o sea no me fijaba, en la bici me fijo en los huecos de la calle, las basuras, el excesivo ruido en sectores, en las áreas verdes y otras cosas que antes no veía, porque uno cree que se sabe los recorridos, desde lo que ve en el bús, y no es así. En bici a uno le agrada explorar otras rutas y puede hacerlo con toda libertad, eso permite conocer mucho la ciudad y eso solo me lo permite la bici” (Nicté, 2020).

El transporte convencional da la sensación de homogeneizar los recorridos, la bicicleta los diversifica y amplía la dimensión de experiencias posibles, pero además se constituye como un fortín para defender unas consignas de movilidad sostenible y reducción de la huella de carbono, que es posible mantener sobre los pedales. Y es meritorio que una forma de conciencia ambiental nazca y crezca en las calles de la ciudad. Por motivos de corte político, económico y ambiental los ciclistas estudiantes fomentan el uso de la bicicleta en la ciudad.

3.1.3. Las mujeres sobre la bici: Por La equidad en el espacio.

Demográficamente las mujeres son mayoría en la ciudad, sin embargo, del total de ciclousuarios en la ciudad, ellas representan solo el 24%⁴⁴ de las personas que se transportan en bicicleta. Quizá la movilidad sea una beta para analizar hasta qué punto la violencia de

⁴⁴ Según informe de Encuesta de Movilidad (2019) Bogotá. Secretaría de Movilidad Bogotá

género, la discriminación y el acoso se han naturalizado en el cosmos de lo cotidiano. Datos más específicos afirman que de ese 24%, apenas un 2,4% la usan para ir al estudiar y solo un 1.5% para ir al trabajo⁴⁵. La brecha de género también está en la movilidad.

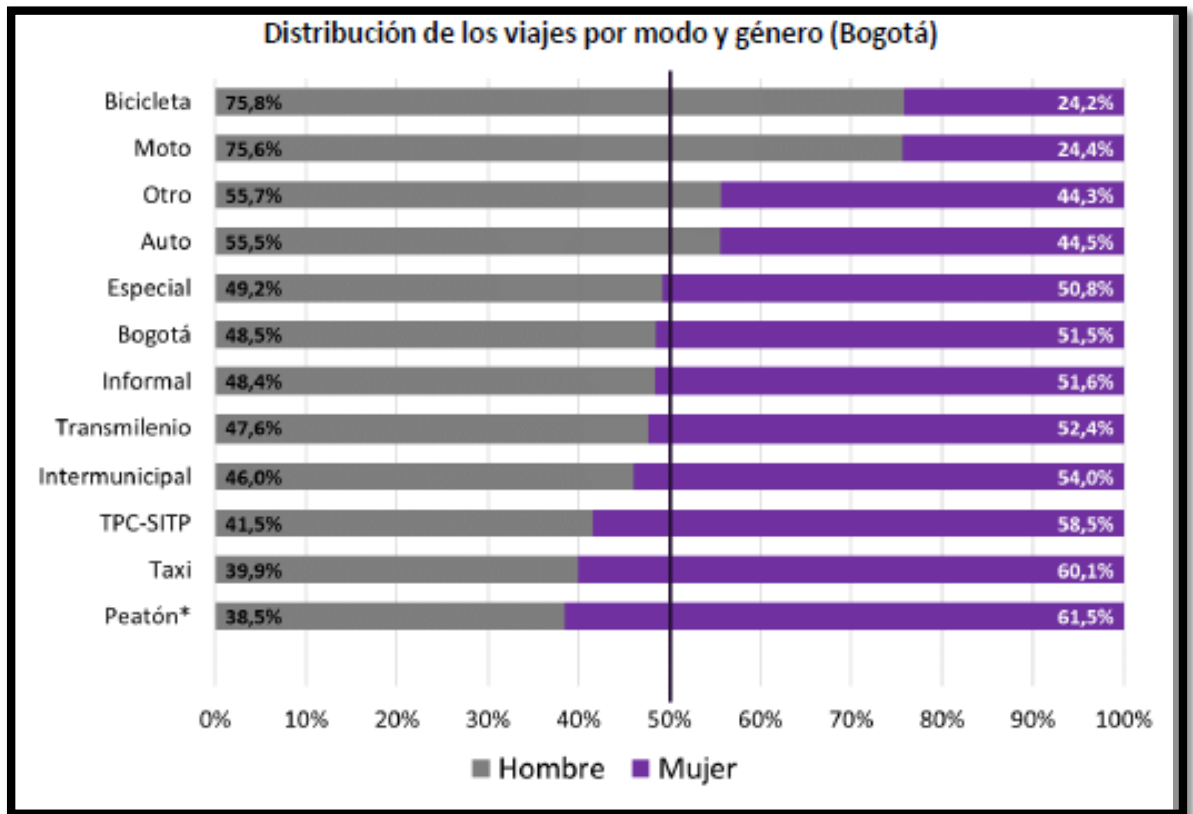
Al observar la gráfica 6 de distribución de viajes por modo y género en Bogotá para el año 2019, se puede corroborar que en lo que se refiere a la conducción de algún vehículo. Las mujeres comportan una minoría de uso porcentual. Aún hay unas brechas que, más allá de despertar preocupaciones estadísticas o numéricas, terminan por convalidar lo que se observa sobre las vías: el riesgo que enfrentan las mujeres en la ciudad no merma. Y que, aunque la gráfica demuestra una mayoría porcentual en el uso de modos de transporte públicos, ello no es garantía de que allí los casos de acoso y hostigamiento sean nulos.

No se debe desconocer que históricamente se le ha asignado a la mujer un lugar en el ámbito doméstico, mientras que al hombre se le atribuye un desenvolvimiento laboral fuera de casa. Sobre esta idea reposan idearios que siguen reproduciendo discursos y prácticas de inferiorización de las mujeres y de legitimación de los abusos hacia ellas. El desequilibrio porcentual que tiene el uso de la bicicleta en las mujeres, antes que nada es histórico, pues se asociaban varios tabús referidos a la feminidad y la moralidad, con tal de impedir a la mujer el uso de la bicicleta.

El siguiente fragmento da cuenta del comportamiento que algunos hombres tienen en la vía cuando ven a una mujer en bicicleta, situación que corrobora lo que se viene afirmando en torno a la cultura machista que pervive en la actualidad, *“Me pasa que me gusta a veces ir rápido, muy rápido y si llego a adelantar un chico, se ponen súper agresivos a pasarlo a uno a toda costa, como para demostrar que ellos son más fuertes”* (Castañeda, 2019).

⁴⁵ Ver Periódico EL TIEMPO (15-09-2019) “Buscan que las mujeres se suban todos los días a la bici” los porcentajes se apoyan en datos de la Encuesta Multipropósito de 2017.

Gráfica 6. Distribución de los viajes por modo y género Bogotá 2019.



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá 2019. Secretaría de Movilidad. Alcaldía Mayor. De todos los modos de transporte, la bicicleta es el menos utilizado por mujeres en la ciudad en comparación por los hombres.

El acoso y hostigamiento son también rampantes y tristemente algo cotidiano en la vida de muchas mujeres. Un factor a todas luces limitante de su movilidad. Así lo esclarece el siguiente testimonio:

“Una vez iba rumbo a mi trabajo en el sector de Siberia. Yo tránsito por la calle 80, sobre las 5 am y un conductor de un carro particular me pitó en el Portal de la 80, venía que me pitaba desde ahí, yo crucé el puente de guadua y todavía lo traía pitándome y acercándose a pedirme mi nombre y a decirme porquerías. La gente que iba al lado mío no decía nada y se lo tomaba como juego... una a esa hora, sola, donde ya solo es potrero.. Realmente es aterrador. A mí me tocó ese día fingir que ingresaba a una empresa de la zona para que el tipo me dejara de acosar y casos

parecidos me han pasado ya unas tres veces. Le ha tocado a mi esposo llevarme en moto .Cuando tengo turno de noche me vengo con algunos compañeros de trabajo que también van en bicicleta” (Jiménez, 2020).

No me había percatado de la cantidad de estereotipos y comportamientos machistas en el espacio vial, sino hasta que empecé a ver bici-colectivos de mujeres, que levantaban proclamas alusivas al empoderamiento, a la igualdad en el acceso y uso de la ciudad por parte de las mujeres sobre la bicicleta, al rechazo contra las formas de acoso. Varios de sus testimonios, en lo personal, me sensibilizaron bastante. Fueron también un despertar sociológico para mi forma de mirar la ciudad, desde el momento en que desbordan las vivencias cotidianas que yo como ciclista no he tenido que enfrentar. Testimonios como el que viene, me llaman a solidarizarme con ellas cuando van en la vía, a exigir respeto para ellas siempre que sea necesario.

“Si con un pito lo orillan a usted en la calle, imagínese lo insoportable –qué se tiene que soportar- que es ganarse al conductor de buseta, de furgón, hasta los policías detrás de uno mirando con un morbo que de verdad intimida. Le dicen a una mil cosas, y uno tiene que quedarse callada, no desconcentrarse. Te insultan, A mí me han sentenciado a viva voz, que si no fueran de afán, me violaban. Y no puede faltar el tipo que en moto, o bicicleta te agarre la nalga o te cierre en las subidas solo para mostrarte lo vulnerable e indefensa que puedes estar ¿Y por qué lo hacen?, ¡por placer nomás! No tienen ninguna, justificación lógica. No saben el daño que hacen” (Nicté, 2020).

La adopción de estrategias adoptadas por las mujeres para sortear los distintos tipos de riesgo, van desde la utilización de apps para comunicarse y reportar rápidamente las anomalías, hasta el uso de rutas alternas con poco tráfico en el día y zonas muy transitadas en la noche. También la utilización de gas pimienta, el cambio en su vestimenta por ropa menos ceñida, la aceleración en diferentes tramos o en lo posible mantener siempre una buena velocidad, la no utilización de ciclorrutas por riesgo de atracos, el no detenerse en algunos semáforos para evitar el manoseo, no hablar con nadie en la carretera, detenerse lo menos posible, cargar un pito o silbato, circular en grupos donde vean más mujeres, armar combos

para salir a rodar y protegerse y no publicar fotos en redes sociales de sus recorridos. Por último, no circular solas -en lo posible- por lugares que no conocen.

3.1.4. Colectivos en bici: Politizando la ciudad, su movilidad y la bicicleta.

Los bici-colectivos en la ciudad son centenares, están en las localidades y dan cuenta de un proceso de concientización del lugar y sus dinámicas gracias a los recorridos matutinos que realizan como parches de amigos, en lo que denominan ‘cicletadas’⁴⁶. Con el tiempo han llegado a vincularse con el activismo sobre la bicicleta. Algunos de estos colectivos fueron los mismos que durante el 2018 y 2019 efectuaron breves bloqueos -con centenares de ciclistas- en vías importantes de la ciudad y proclamaban en sus pancartas: “Nos están matando”, en relación al asesinato sistemático de líderes sociales y la siniestralidad vial.

A diferencia de las demás tipologías ciclistas, los bici-colectivos amplían el grado de conciencia frente a realidades territoriales, en materia de género, de cuidado ambiental, de educación y cultura ciudadana en la vía. Algunos politizan las relaciones espaciales existentes en las calles, y convierten al ciclismo en un campo fértil, no solo para pensar ciudad, sino para integrar personas en la problematización de la misma. Se asiste a un empoderamiento progresivo de estos colectivos sobre la ciudad, apropiando con sus rodadas, plantones y masas críticas⁴⁷ las principales arterias urbanas de la capital.

Gutiérrez plantea que los colectivos ciclistas se pueden dividir en dos grandes grupos, en primer lugar, aquellos que se centran en la movilidad urbana sostenible, y suscriben agendas políticas que puede conflictuar con la institucionalidad, por otro lado, están las organizaciones que promocionan y buscan integrar a más personas para andar en bicicleta (2015, pp 123).

Me alejo de su distinción, pues reduce a solo dos dimensiones la dinámica organizativa en torno a la bici y en cambio, refiero con total sinceridad, que no estamos cerca

⁴⁶ El término es acuñado por los bicicolectivos en varios países de América Latina, y se refiere a los encuentros masivos que hacen para hacer recorridos urbanos y construir tejido.

⁴⁷ Se refiere a un recorrido masivo de ciclistas por la ciudad. La masa crítica es eminentemente uno de los repertorios de protesta que adoptan estos colectivos a nivel mundial para protestar en las principales vías, lo hacen para interrumpir el tráfico vehicular y tomar las calles en bicicleta.

de lograr tipificar una caracterización objetivamente sólida sobre los grupos de bici-colectivos, porque cada día están proliferando nuevos, con agendas y temáticas variadas e incluso, emprendimientos que también están construyendo tejido social y creando vínculos entre las personas.

En primer lugar, los bici-colectivos están ampliando las fronteras de posibilidad que tiene la práctica ciclista en el seno de la sociedad bogotana, desde la escala barrial y local. En segundo lugar, están creando un repertorio de imaginarios urbanos en las personas que se suman a causas que pasan por el uso de la bici, pero que al mismo tiempo lo trascienden, por ejemplo: la construcción de una ciudad más democrática, menos desigual, menos contaminante entre otros. Esos imaginarios concentran la acción colectiva en rodadas y la potencian desde el voz a voz de las personas, lo cual favorece a la construcción de conocimiento y posicionamiento en comunidad.

“Nosotros cuando empezamos no imaginábamos que esto iba a crecer así, ahora somos muy amigos, varios. Pero antes era raro escuchar eso de ‘colectivos de la bici’, ahora hay cientos, cientos que arman su agenda respetando las actividades que organizan los demás colectivos. Por ejemplo, los miércoles varios parches se nos pegan a nosotros y en otros días de la semana a veces acompañamos a otros parches” (Vergara, 2020).

Varios bici-colectivos de la ciudad⁴⁸ tienen campos y formas de acción heterogéneas, utilizan como medio masivo para comunicar sus actividades y reuniones las redes sociales, las vías, los foros, los congresos o asambleas en donde se reúnen a nivel barrial y local. Algunos de los colectivos con más renombre en la ciudad son Subase a la Bici, Baca'n Rola, Paradas en los Pedales, BiKennedy, Fontirueda, Bicionarios, Colectivo la Locomotora, Bicularanda, Teusaca tu bici, Conciembiciate, Engatibike, Chapibici, A toda cleta, Biela Tunal, Gonoraiders, Mujeres en Bici, Ciclopaseo de los Miércoles, Bosa Ruta Siete.

Los bici-colectivos saben utilizar el poder de convocatoria que puede tener un ciclopaseo, y lo suelen hacer vía convocatorias en las redes sociales (Ver fotografía 16). La

⁴⁸ Subase a la Bici, Baca'n Rola, Paradas en los Pedales, BiKennedy, Fontirueda, Bicionarios, Colectivo la Locomotora, Bicularanda, Teusaca tu bici, Conciembiciate, Engatibike, Chapibici, A toda cleta, Biela Tunal, Gonoraiders, Mujeres en Bici, Ciclopaseo de los Miércoles, Bosa Ruta Siete.

bicicleta se convierte en medio para el avance hacia causas distintas. Aunque no hay homogeneidad de pensamiento entre los miembros de los colectivos, sí existe una alta politización de la bicicleta y su relación con la sociedad. Lo hacen manifiesto en convocatorias como la Masa crítica y las rodadas masivas encaminadas a visibilizar alguna inconformidad. Ocupan un territorio y su forma de hacerlo es circulando por él, en grupo, donde cada individuo protege al otro.

Fotografía 16. Convocatoria en Redes Sociales por los bici-colectivos.

 **Liga de Ciclistas Urbanos Bogotá**
11 de mayo de 2018 a las 2:39 p. m. • 🌐

POR LA VIDA DE NUESTROS
-CICLISTAS-

15 DE MAYO
**#TODOSSOMOS
CICLISTAS MUERTOS**
**#PORELRECONOCIMIENTO
SOCIAL DEL MAESTRO**
PARRILLA DE ACTIVIDADES DISTRITALES

UPN VALMARIA / 8 AM
UPN PARQUE NACIONAL / 9 AM
UPN CALLE 72 DESDE LAS 12
OLLA COMUNITARIA

-A TODA CLETA-
129 CON SUBA / 6 30PM
-MONTAÑA SUREÑA-
27 SUR CON CARACAS / 7 20PM
-BICICLETOS XUA-
PARQUE DE SOACHA / 6 PM
-CHAPI BICI-
BELISARIO 8: 15 PM
-FONTRUEDA-
MALOKA / 7 PM

Imagen capturada por Juan Camilo Gómez, Junio 2020. Pieza de la liga de ciclistas urbanos convocando a una rodada con un itinerario, en el costado inferior derecho aparecen los nombres de las organizaciones que apoyan.

Fotografía 17. Reunión para bloqueo ciclista en el sector de los Héroes.



Fotografía de Camilo Beltrán, Monumento de los Héroes, 2019. Reunión de ciclistas para bloqueo de vías en señal de protesta por ciclistas muertos en la vía.

La fotografía y el episodio en mención ponen de relieve una realidad constituyente de activismos urbanos. El hecho de ser ciclistas habituales que recorren la ciudad y enfrentarse de manera tan cercana a varias de sus problemáticas, desarrolla en varios grupos una sensibilidad importante respecto al espacio que circulan. Esa solidaridad está mediada por la experiencia de estar ubicados en el lugar que las víctimas de hurtos o atropellos sufrieron en las vías que ellos también recorren a diario. Su protesta es para visibilizar la latencia de un conflicto por el espacio en las calles de Bogotá en donde se han perdido muchas vidas. Es decir, que unas formas de resistencia y articulación surgen para oponerse a la lógica hiper veloz y despiadada de espacialidades como las autopistas, vías y calles capitalinas.

3.1.5. Los trabajadores: La necesidad de moverse sin gastar tanto.

<<Una cosa es ser ciclista de ciclovías dominicales y otra muy diferente serlo todos los días, la ciudad no es la misma. Nunca>> (Veloza, 2019).

Las cifras de la encuesta multipropósito arrojan que las localidades de Fontibón y Engativá tienen una de los más altos porcentajes de personas que usan la bicicleta para ir al trabajo con un 6.9% y un 7.8%⁴⁹ respectivamente. Para los trabajadores esta forma de movilidad no debe romantizarse, pues está asociada más a la necesidad de transporte ahorrativo que al deseo o cualquier otra experiencia.

“Yo tengo 35 años y cogí la bicicleta porque la buseta estaba cobrando muy caro, la bicicleta estaba arrumada y pues desde que uno ande con cuidado ella lo lleva a uno en el tiempo justo, va uno a su ritmo casi igual que el bus... es feo cuando hace mucho viento porque esa polvareda ahí recién pasa uno el puente largo no lo deja a uno ver, y si llueve peor” (Bernal, 2018).

Como lo expone el testimonio anterior, la bicicleta maximiza su valor de uso, no solo por los ahorros de tiempo, sino también por los ahorros en dinero para pasajes diarios, pues en promedio para 2019, una persona que reside en Bogotá y trabaja en Bogotá, destina un 26% de su salario mínimo mensual⁵⁰ para costear solo los transportes. A diferencia de otras tipologías ciclistas, el trabajador usa la bicicleta no por deseo, sino por necesidad. Ahora bien, con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares GEIH (DANE, 2020), en 2017 la proporción de trabajadores informales se ubicó en 44.5%, lo cual abre una interrogante por saber si para ellos existe un ingreso fijo para costear los gastos en desplazamiento.

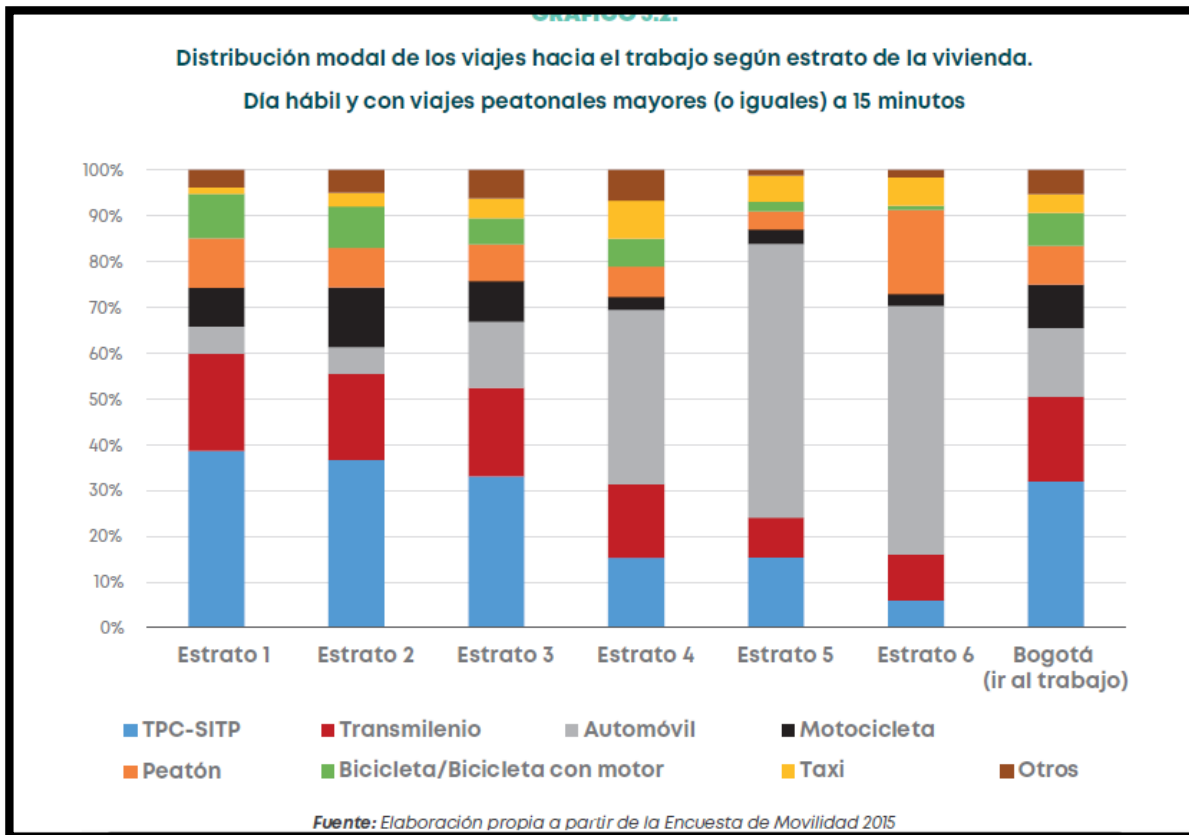
Como lo evidencia la gráfica 7, el uso de la bicicleta para desplazarse al trabajo tiene un mayor porcentaje de uso en los estratos uno y dos que en los demás, soporta la idea de un valor de uso indiscutible que tiene la bicicleta para los trabajadores: transportar y ahorrar. En la gráfica además expresa un componente de clase social asociado a la dependencia que tiene el sistema integrado de transporte en diferentes estratos. En efecto estratos 1 y 2 Transmilenio

⁴⁹ Ver Encuesta “Multipropósito (2017) Principales resultados Bogotá, región”, pp 253

⁵⁰ Portal Virtual Pulzo 19-12-2019 “¿Cuánta plata gasta un capitalino de estrato 1 o 2 en transporte?”

y Sitp alcanzan el 60% de uso mientras que en estratos como el 5 y 6 el uso de automóvil particular es la tendencia dominante.

Gráfica 7. Distribución modal de viajes hacia el trabajo según estrato de la vivienda



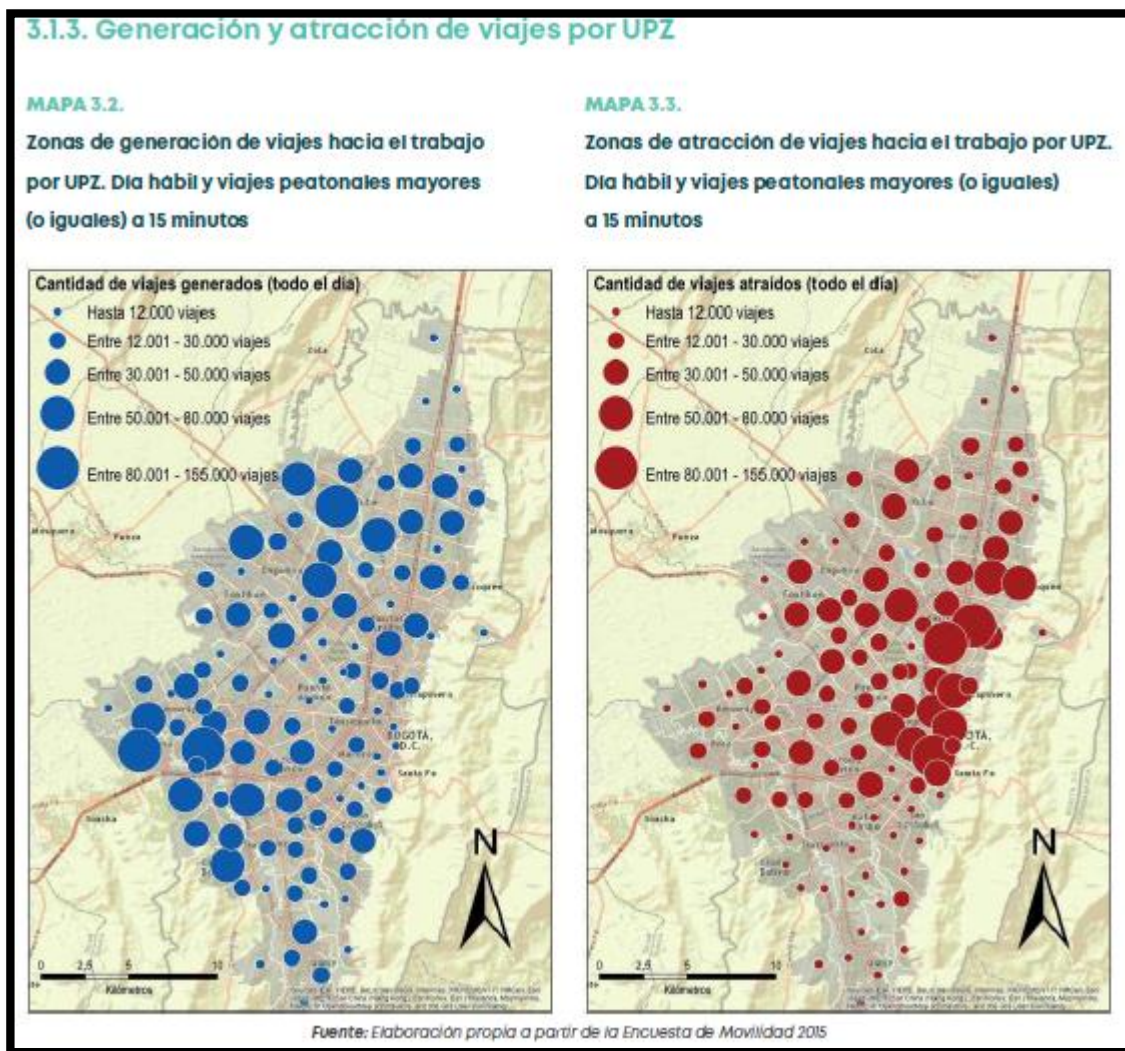
Fuente: Informe Bogotá Cómo vamos 2017. Alcaldía de Bogotá 2017. Detallar en color verde claro, la variable de la bicicleta y su uso en los distintos estratos. En la sección de estratos 1,2 y3 se concentra la mayor incidencia.

Aunque la gráfica 7 se refiere a un muestreo general y no a uno localizado, como se desearía en este trabajo, ello para nada le resta importancia a lo que se ha venido afirmando sobre el papel que tiene la bicicleta para los trabajadores en los estratos bajos de la ciudad.

Ahora bien, un fenómeno de tamaño mayor es responsable de la configuración de flujos casa-trabajo y viceversa en la ciudad. Al observar el mapa 7 de desplazamientos en la ciudad, este modelo demuestra que varias localidades en el occidente y sur-occidente de la ciudad son las áreas donde se concentra el grueso de la fuerza de trabajo que se desplaza a diario. En color azul están los viajes generados y en rojo los viajes atraídos. Este mapa en el

nivel macro puede orientar en algún grado, la cuestión de la dirección de los desplazamientos que efectúan los trabajadores al interior de la ciudad.

Mapa 7. Flujos para ir al trabajo por UPZ Bogotá 2015.



Fuente: Encuesta Bogotá cómo vamos 2017. En rojo zonas que generan viajes hacia el trabajo, situadas en localidades borde, y en rojo zonas que atraen viajes de trabajadores, localidades céntricas.

3.1.6 Bici-Mensajeros La Informalidad.

Los bicimensajeros son las personas que más kilometraje diario están marcando sobre su bicicleta en la ciudad, básicamente la usan durante toda su jornada, entregando y recogiendo. Adquieren una mirada pragmática de las calles, de sus enredadas nomenclaturas,

manejan mejor que cualquiera su *capital corporal* (Wacquant, 1999) sobre la bici, entendido aquí como todo el conjunto de técnicas corporales y experienciales que aplican para administrar su cuerpo, sus energías y agilidades en términos de garantizar la propia supervivencia y movilidad en la ciudad, pues su cuerpo es su primer instrumento de trabajo.

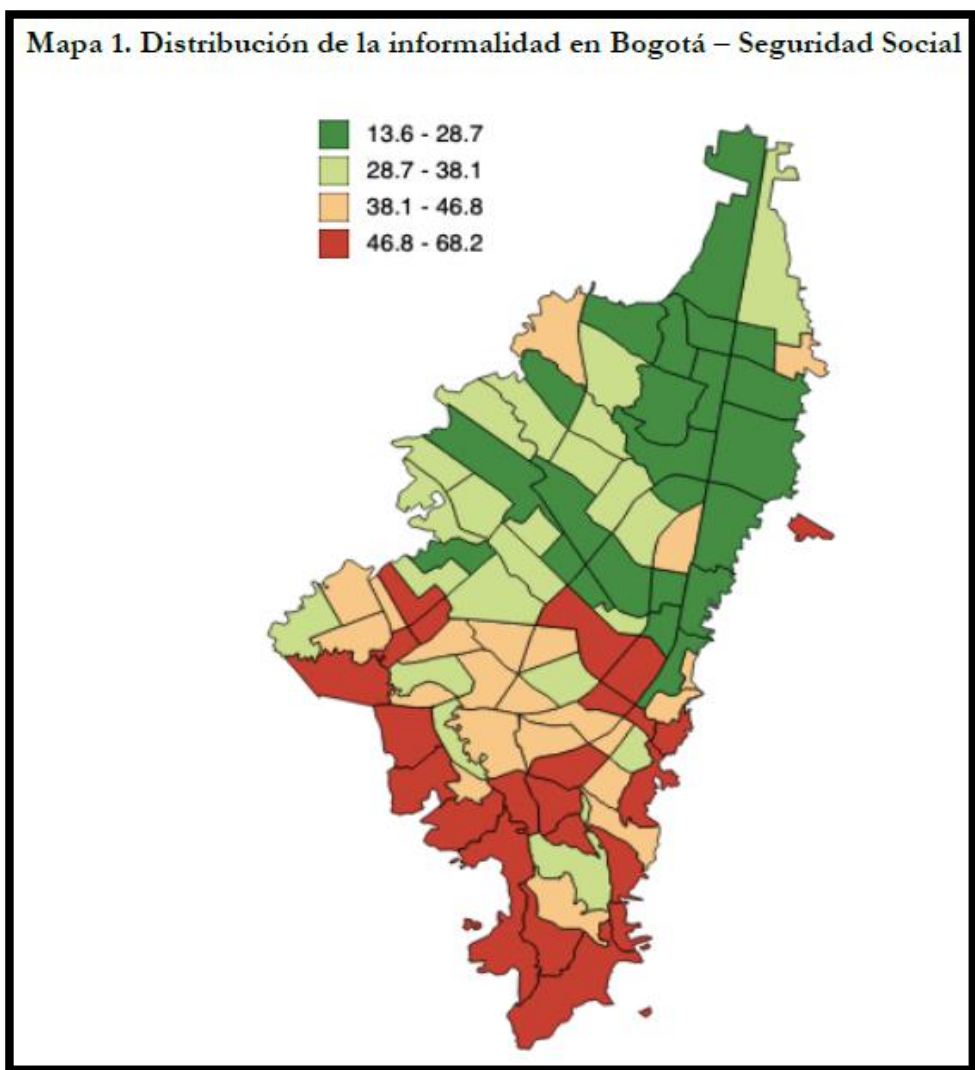
La bici mensajería abraza una gran cantidad de trabajadores informales en la ciudad global, latinoamericana y por supuesto en Bogotá, es por ello que mientras se discute la vivencia de los bici mensajeros (como se hará con el estudio del caso Rappi), previamente se presenta una espacialización de la informalidad en la urbe. Eso nos permitirá entender en qué tipo de relaciones se produce y reproduce la espiral de la informalidad en las calles de la ciudad.

Los corredores en los que se desarrolla esta investigación, la Calle 13 y Calle 80, se encuentran en las localidades de Fontibón y Engativá, fueron vitales para llegar a vincular la informalidad y sus dinámicas en la configuración de la movilidad en bicicleta. Aun así no es lo mismo ir al trabajo en bicicleta, que trabajar toda la jornada con ella. La tipología de trabajadores en bici toma como caso de análisis el fenómeno Rappi en la ciudad, sin desconocer que existen muchos casos más de trabajadores informales en bici⁵¹.

Hay una correlación espacial entre informalidad y su localización en la ciudad, básicamente no es homogénea (Contreras 2019:14). Existe un patrón de concentración espacial georreferenciable. Contreras demuestra en su investigación que la posibilidad de conseguir un empleo formal, disminuye para las personas que viven en las UPZ de los bordes del sur (Ver mapa 8 de distribución de la informalidad en Bogotá), pues la distancia en desplazamientos desde su vivienda hasta los lugares de trabajo es un factor limitante. Ello sumado a la dependencia de factores como disponibilidad monetaria y flexibilidad de tiempo que actúan como barreras de acceso, que a la larga perpetúan la continuidad en trabajos informales pero flexibles para las personas (Hausman, 2013, citado por Contreras, 2019, pp22).

⁵¹ Bici taxistas, Vendedores ambulantes, Repartidores de pequeños comercios, recicladores, mensajeros entre otros.

Mapa 8. Distribución de la Informalidad en Bogotá



Fuente: (Contreras ,2019).Con datos tomados de la encuesta multipropósito DANE en 2017, se efectúa un mapeo de las distribución de la informalidad por localidades en Bogotá, ver el contraste sur- norte

Con lo anterior no se está aseverando que la informalidad esté solamente en las UPZ del suroccidente y sur oriente de Bogotá, pues claramente el mapa evidencia que hay una distribución de la informalidad en las demás localidades, sino más bien, que hay una concentración mayor en términos porcentuales del número de personas, signo propio de una desconexión entre la residencia de los individuos con los lugares de ubicación y concentración del empleo formal. “En efecto, para un individuo que se encuentre rodeado de

actividades informales no va a ser rentable ejercer una labor formal en la cual tiene que asumir mayores costos frente a sus competidores” (Contreras 2019:23).

Lograr aterrizar la dimensión de informalidad es importante para comprenderla como causa y efecto de un tipo de relaciones sociales en el espacio, también para espacializarla y comprender cuáles son las adaptaciones que realizan los individuos para sortear con la desigualdad que acarrea. Somos testigos de una informalidad urbana que reproduce una informalidad laboral. Surge la siguiente pregunta ¿El crecimiento urbano de la ciudad está ayudando a mitigar o a disparar estas brechas?

Fotografía 18. La informalidad asociada a la bici ocupando espacio.



Autor: Toma propia. La imagen es de la ciclorruta de la calle 80, permite apreciar el circuito de trabajos informales que en un breve espacio están mediados por el uso de la bici. Se puede observar un taller callejero de reparación de bicicletas, un repartidor de Rappi, y al costado derecho la imagen de un bicitaxi, sin dejar de mencionar los puestos de ventas que están sobre el andén.

3.2 RAPPI: DEL EJÉRCITO INFORMAL A LA ECONOMÍA DE PLATAFORMA EN LA CIUDAD.

En la actual crisis socioeconómica, el desempleo permanece como un factor constante. Mientras nuevas formas de empleo se desarrollan, cambian también las relaciones laborales y por supuesto las condiciones de trabajo para los trabajadores. En la actualidad las *economías colaborativas* son caracterizadas por la externalización global del trabajo, en donde no hay relaciones de contrato claras, no hay una relación contractual con la empresa que crea la plataforma, sino que participan en ella como un usuario más (Negri, 2019:2).

La figura del trabajador se difumina ante la figura del *colaborador* y la empresa es tan solo un mediador entre el cliente y mercado, buscando conectar oferta con demanda en tiempo real (Buenadicha et al, 2017, citado por Quintero, 2019). A pesar de este discurso, en la práctica la figura del trabajo opera, solo que dejando al eslabón más débil de la cadena sin un piso firme para reclamar por sus derechos laborales.

La economía de plataformas se encuentra instalada en el rubro de servicios. Su funcionamiento es el siguiente: una empresa, crea un espacio de interacción online cuyo objetivo es garantizar un servicio, es decir crea una plataforma, siendo esta la principal característica. En ella participan dos tipos de usuarios consumidores o clientes y los proveedores (Negri, 2019). Aunque se diga que este tipo de plataformas en gran medida está soportada por la digitalización y las operaciones en línea, no por ello está exenta de las operaciones físicas, como por ejemplo la entrega de mercancías o productos. Ello da oportunidades de negocio a compañías de mensajería o transporte como Rappi, Globo o Uber para la incorporación masiva de colaboradores sin establecer vínculos formales laborales.

Es de anotar que son distintos los tipos de trabajo que caben en esta modalidad, pero en particular el modelo de *trabajo bajo demanda*⁵² es el que opera bajo la solicitud de lo que los clientes pidan a la plataforma. En esta modalidad se encuentra Rappi, una plataforma

⁵² Refiere a que no existe cierta cantidad de trabajo predefinida o constante, sino que se ajusta al nivel de demanda de los consumidores o clientes.

creada en Colombia en el año 2015, dedicada inicialmente a los domicilios, que cuenta con un estimado de 50.000 rappitenderos⁵³ (Revista Semana,2019).

3.2.1 De informales a colaboradores: Precarización bajo el discurso de ser tu propio jefe.

En un afamado diario de circulación regional, Sebastián Mejía, uno de los creadores de la App Rappi afirma: “Nuestros rappitenderos hacen cualquier tipo de mandados, desde recoger un desayuno hasta llevar un almuerzo, todo en minutos. **Por eso nuestro eslogan es corremos por ti**”. Sin embargo, este eslogan corporativo no maneja la horizontalidad que intenta proyectar. La idea de un colaborador que tiene autonomía y no una dependencia sobre la productividad de su propio tiempo, es cuestionable. Se demostrará que en realidad quienes corren por el cliente son los rappitenderos, que soportan la más alta presión: la de la plataforma, la de los clientes y la del tráfico en la ciudad cuando están entregando pedidos.

El siguiente fragmento de una entrevista presenta la otra cara del discurso colaborativista que pregonan los fundadores de Rappi:

“Creo que domiciliarios siempre habían existido, más bien Rappi aprovecha las condiciones de una ciudad donde todo es a las carreras, ellos leyeron bien eso y se ofrecieron, nos ofrecieron como los intermediarios. Somos los que corren, le ahorramos a la gente el salir a la calle, les ahorramos tiempo y esos recursos la gente los puede invertir en otras cosas” (Martínez, 2020).

Este apartado busca desarrollar un acercamiento al rappitendero ciclista, y ofrecer al lector una comprensión mayor de las experiencias de ciudad, que tiene un Delivery o repartidor de la plataforma Rappi en algunos sectores de Bogotá. Reconociendo que está en un modelo de trabajo “flexible”, sin prestaciones sociales, informal pero con dependencia a la plataforma. Todo ello solo para buscar un sustento mientras trabaja sobre su bicicleta, con sus fuerzas físicas, su propio cuerpo y un conocimiento más empírico que el de cualquiera sobre la ciudad y la manera de moverse en ella. El siguiente testimonio nos acerca a las

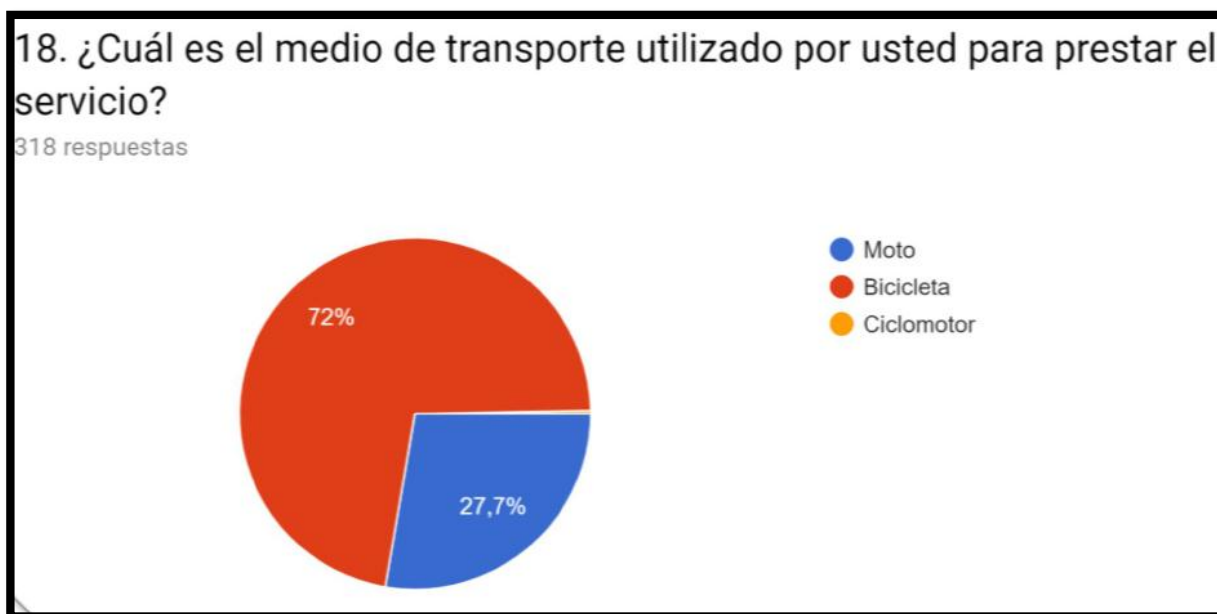
⁵³ Se denomina Rappitenderos a los mensajeros que hacen las entregas y prestan servicios puerta a puerta.

realidades de un Rappitendero, y mayor aun, a la conciencia que tienen como trabajadores de sus condiciones:

“Pues el eslogan de la empresa es Corremos por ti, y realmente nosotros corremos para entregar los pedidos, la empresa le insiste mucho a uno con eso de entregar a tiempo, pues hay una promesa de tiempo al cliente, y muchas veces eso le significa a uno tener que tomar contravía, pasarse semáforos, exponer mucho la vida y la cicla. Lo hacen hasta los de las motos, pero antes el eslogan era “entregamos con amor”.. Imagínese en hora pico de almuerzos al medio día, lo que es uno correr para entregar con amor” (Gómez, 2020).

Aunque la existencia de rappitenderos ciclistas en la ciudad es fácilmente observable, la bicicleta cobra importancia porque es la herramienta de trabajo por excelencia. Su bajo precio, portabilidad y ahorro en desplazamiento, la convierten en el medio más utilizado para hacer domicilios. La siguiente gráfica permite visualizar que la bicicleta y la moto han alcanzado también un incremento en uso.

Gráfica 8. Medios de transporte utilizados por Rappitenderos



Fuente: Encuesta para trabajadoras y trabajadores de Rappi, Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario, DEFENS y Escuela Nacional Sindical. 20-11-2019.

Para el gobierno nacional: *“Los contratos con Rappi son independientes y los hace el trabajador con la empresa o con la plataforma, lo que no implica por parte de ellos el pago de seguridad social y pensión, ese es el primer problema que hay, pero es legal lo que están*

haciendo” (Caracol Radio 15/07/2019) reconoció en su momento la encargada del Ministerio de Trabajo, que agregaba: “Colombia no ha reglamentado legalmente las plataformas digitales”⁵⁴. Con lo cual se pone en evidencia la fragilidad jurídica que tiene el país y los trabajadores ante la proliferación de economías de plataforma, ya que legalmente no hay maneras de reclamar garantías laborales, si no existen marcos regulatorios para tales economías.

Las problemáticas inscritas en el modelo de trabajo Rappi, están asociadas fundamentalmente a la no vinculación formal del empleado con la empresa. Se trata de la *deslaborización* (Garcés, 2019:21)⁵⁵. La no suscripción de contratos hace que sea sencillo para la empresa desvincular o romper nexos con los colaboradores, que es como se conoce a quienes ingresan a trabajar en la plataforma. En un escenario de precarización e incertidumbre laboral (Garcés 2019.pp 22).

El siguiente fragmento de la entrevista es útil para comprender el proceso de ingreso a la Plataforma.

“Yo ingresé a Rappi cuando no había tanta gente y pues yo estaba sin trabajo, pero al no tener experiencia laboral no me recibían en otro lado, y pues allá cualquier persona puede entrar, es muy fácil. Solo tenía que ir a las primeras reuniones, dos, una para firmar unos papeles de la tarjeta Rappi en donde llegaban los pagos, más otros papeles sin los cuales uno no podía entrar a la aplicación. Luego otra reunión de capacitación, pero como tal yo no recuerdo nada de haber firmado un contrato” (Triviño, 2020).

En el proceso de entrevista a distintos rappitenderos, tienen similitud formal los testimonios referidos a la facilidad con que alguien puede ingresar a Rappi, pero más importante, manifiestan gran incertidumbre frente a lo que se pregunta en materia de sus cotizaciones a pensiones, salud o cesantías e incluso, sobre la funcionalidad de la ARL en caso de accidentes. Quizá sea este limbo legal lo que varias empresas de domicilios han

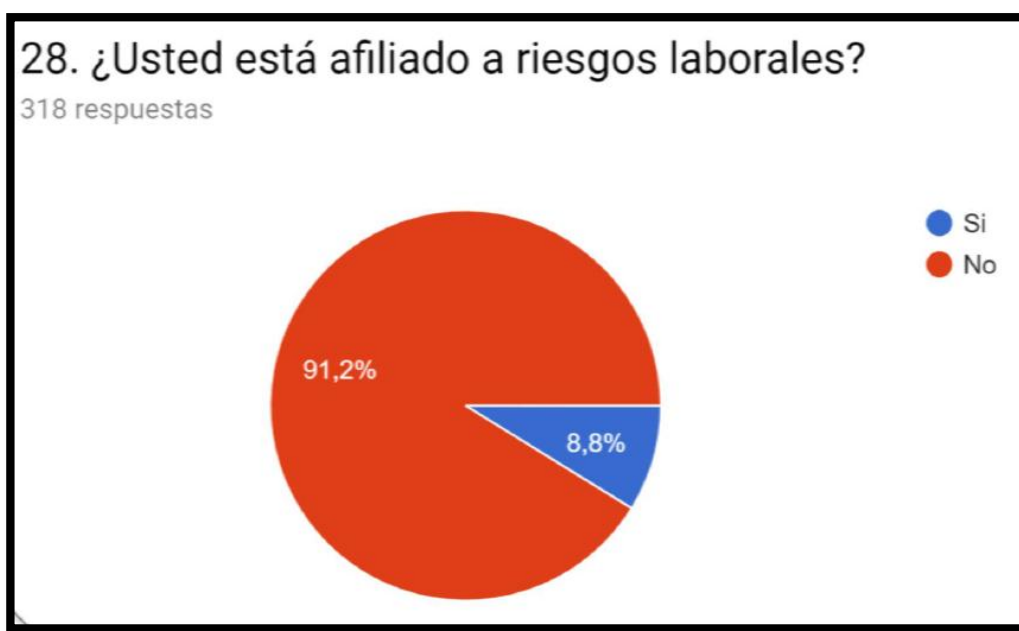
⁵⁴ Ver Entrevista completa a Ministra de Trabajo Alicia Arango en el Portal Caracol Radio “Trabajadores de plataformas tienen derecho a la seguridad social” 15-07-2019.

⁵⁵ Tiene que ver con estrategias implementadas por las empresas para reducir costos de nómina y prestaciones sociales, que no es igual a la tercerización en la que se trabaja con agencias temporales para contratar a los operarios, en la deslaborización el trabajador no tiene las garantías laborales que tendría alguien tercerizado, es decir prestaciones sociales de ley.

aprovechado para ingresar a la competencia como lo son Uber eats, Domicilios.co y Globo. Ese es uno de los grandes debates que se ciernen sobre las ventajas y desventajas de las economías de plataforma en los países latinoamericanos.

Como lo evidencia la siguiente gráfica, procedente de una encuesta realizada por el Observatorio laboral de la Universidad del Rosario a diferentes rappitenderos, la mayoría manifiesta no estar afiliado a ARL, aun cuando en declaraciones a los medios, las directivas afirmen lo contrario.

Gráfica 9. Encuesta de afiliación a rappitenderos a una ARL.



Fuente: Encuesta para trabajadoras y trabajadores de Rappi, Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario, DEFENS y Escuela Nacional Sindical. 20-11-2019. El resultado reporta una alta tasa de desprotección laboral.

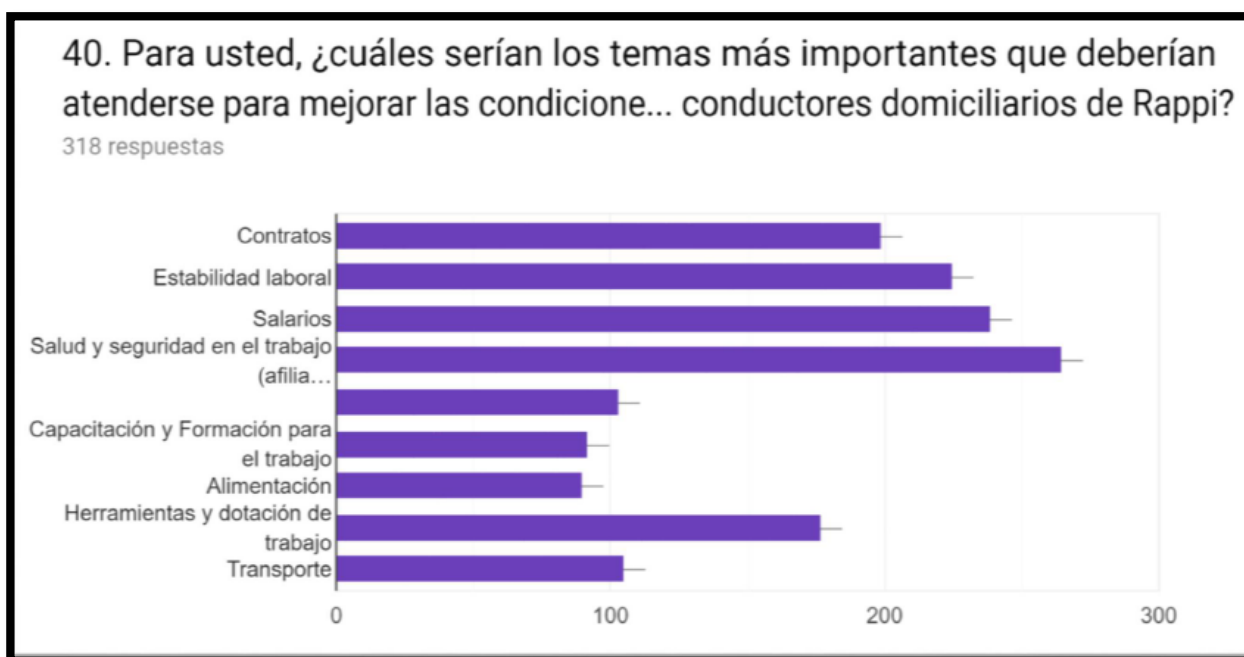
Hasta aquí todo concuerda, pues el gobierno reconoce que no hay marcos regulatorios para salvaguardar derechos de los trabajadores, y parece que los trabajadores lo saben también, pero prefieren no adentrarse en esas consideraciones porque lo ven como un trabajo pasajero, como algo de “escampe”.

Para las empresas eludir el derecho laboral es una estrategia de reducción de costos, lo que va en línea con el trabajo por horas. Bajo discursos asociados al emprendedurismo y la flexibilidad en horarios, pareciera que se promulgaran relaciones colaborativas en donde

plataforma, usuarios y rappideros extraen beneficios por parejo. Sin embargo, aunque no se cuenta con un jefe como tal, si se requiere de la conexión a plataforma y la aceptación constante de pedidos de acuerdo a un algoritmo que calcula distancia y ubicación zonal de los pedidos con respecto al rappidero.

De la misma encuesta se desprenden datos asociados a las condiciones que los rappideros consideran prioridad a mejorar. En primer lugar, aparecen condiciones asociadas a prestaciones sociales y salariales, muy de cerca, otras a la formalización y dotación para trabajar.

Gráfica 10. Encuesta a Rappideros sobre sus demandas laborales.



Fuente: Encuesta para trabajadores y trabajadoras de Rappi, Observatorio Laboral Universidad del Rosario. Salarios, seguridad, estabilidad y formalización son las demandas más acentuadas entre trabajadores.

3.2.2. El Algoritmo: Dispositivo de control en la economía colaborativa.

Además de la facilidad que permite Rappi para el ingreso de sus *colaboradores* como condición aglutinante de una gran cantidad de fuerza de trabajo en la ciudad, está la producción discursiva de una motivación, en aras de inculcar en los empleados o

colaboradores un sentido de abnegación por las entregas, tal como lo refieren algunas de las entrevistas.

“Pues en la reunión de ingreso a uno le dicen que podrá tener autonomía, manejo de su propio tiempo, de ganar tanto como uno pueda, y un coaching muy claro al ciclista para darlo todo, porque el cliente es la prioridad.” (Gómez, 2020).

Aunque los repartidores eligen inicialmente un horario y zona para trabajar, la plataforma tiene un ranking de rangos para calificarlos. Estar disponible, aceptar los pedidos que se asignen y entregar en los tiempos dispuestos, genera una calificación positiva e incide directamente en la asignación de más órdenes de trabajo. Entonces cuando el repartidor se niega a hacer un pedido, por la razón que sea, recibe una sanción que le inhabilita para trabajar durante un tiempo y puede llegar a ser bloqueado de la plataforma.

Los pedidos deben ser aceptados para luego sí identificar la distancia y tipo de solicitud, es lo que llaman ellos la *tasa de aceptación*. Tener una tasa alta habilita al repartidor para entregar pedidos especiales, permiten trabajar. En este sentido ya se evidencia que no es flexibilidad laboral lo que circula, sino un disciplinamiento dirigido por algoritmo, como lo evidencia la siguiente entrevista:

“La plataforma te muestra dirección del pedido, distancia, valor y propina, si es el caso, pero uno no alcanza a leer todo eso porque aparece mucha información, a uno le toca aceptar la orden apenas aparece porque hay muchos repartidores esperando pedidos, es eso o nada” (Martínez, 2020).

Desde que el repartidor acepta el pedido, empieza a correr el reloj y deben tenerse en cuenta estas fases o estados: 1) La toma de pedido implica ir al lugar de la compra, 2) se debe esperar el pedido, 3) el repartidor debe recibir el pedido y salir a entregarlo 4) llegar a la dirección y 5) entregarlo. En cada una de estas fases, plataforma, cliente y repartidor están comunicados y en ningún momento se deja de cronometrar el tiempo y desplazamiento del repartidor. En últimas se trata de controlador tecnológico del rendimiento de los trabajadores a distancia.

A este punto, la “total libertad” para trabajar se ha visto muy cohibida, el algoritmo no es negociable, ni tampoco transparente: la app no es una simple intermediaria sino que en

efecto controla al repartidor (Muñoz et.Al, 2020), pues lo puede habilitar e inhabilitar. No hay una relación colaborativa de horizontalidad como lo enuncian los directivos, sino más bien una tajante verticalidad. Esta tecnología individualiza las relaciones laborales, y traslada responsabilidades de instituciones a los individuos, recalca la idea del *autoempresario*. De esta manera, el que un repartidor no tenga órdenes para repartir, se convierte en algo que es culpa exclusivamente suya, algo tuvo que hacer mal. El siguiente testimonio ayuda a comprender entonces por qué las personas lo saben y lo aceptan (el trabajo):

“Pues esa idea de la flexibilidad no es tan así, es más como un trabajo autoimpuesto, depende de tu necesidad de dinero el decidir cuantas entregas hacer, pero eso también depende de la fuerza que tenga uno para trabajar, pero uno sin contrato, ni prestaciones y peor, sin una entrada fija, pues lo que te obliga a salir son tus propias condiciones” (Triviño, 2020).

El fragmento anterior da cuenta de una realidad importante, los rappideros son conscientes de las limitaciones que tiene dicha flexibilidad, pero las aceptan no por pasividad o inocencia, sino porque están en una situación de vulnerabilidad económica tal, que no hay posibilidad de hacer otra elección. No está bien afirmar que quienes ingresan a Rappi son alienados por el discurso empresarial, más bien esta investigación permite afirmar que hay una conciencia plena de la situación por parte de ellos.

En los tiempos muertos varios repartidores optan por acercarse a las camionetas que tienen obsequios, estos obsequios se entregan gratuitamente a los usuarios de Rappi, porque generan ganancias pequeñas, pero rápidas para el repartidor. En consecuencia con lo que se ha mencionado anteriormente, ello también obedece a la necesidad de abultar un poco más la ganancia diaria, que valga decirlo, no es estable, ni fija, simple y crudamente *hay días buenos y días malos*.

3.2.3. La migración venezolana: Impacto en Rappi.

En los últimos años el impacto de la migración venezolana ha significado también una competencia entre los habitantes por acceder a empleos, a tal punto que se ha generado un malestar generalizado entre los colombianos por atribuir la escasez de empleo y la inseguridad a la masiva migración de venezolanos. Varios afirman que Rappi fue la primera

y más factible opción de trabajo que encontraron, pues en algunos casos hacían los domicilios a pie o lograban conseguir una bicicleta y ante la inexigencia de papeleos para laborar, les era posible empezar a generar un ingreso.

Según cifras de la Encuesta para trabajadores y trabajadoras de Rappi efectuada en las ciudades de Bogotá, Medellín y la Sábana de Bogotá, entre 318 rappideros, arrojó que un 57% son venezolanos y es altamente probable que este mismo patrón de empleabilidad se reproduzca en otros países de Latinoamérica en donde opera la plataforma, básicamente porque los migrantes están en condición de vulnerabilidad junto con sus familias, lo cual posibilita que acepten, sin pensarlo dos veces, este modo de precarización sin vinculación laboral.

La siguiente entrevista permite entrever que la llegada masiva de venezolanos fue factor de crecimiento para los domicilios en Rappi, al aumento de Rappi tenderos en la ciudad, pero sobre todo, comprender por qué no tenían otra opción:

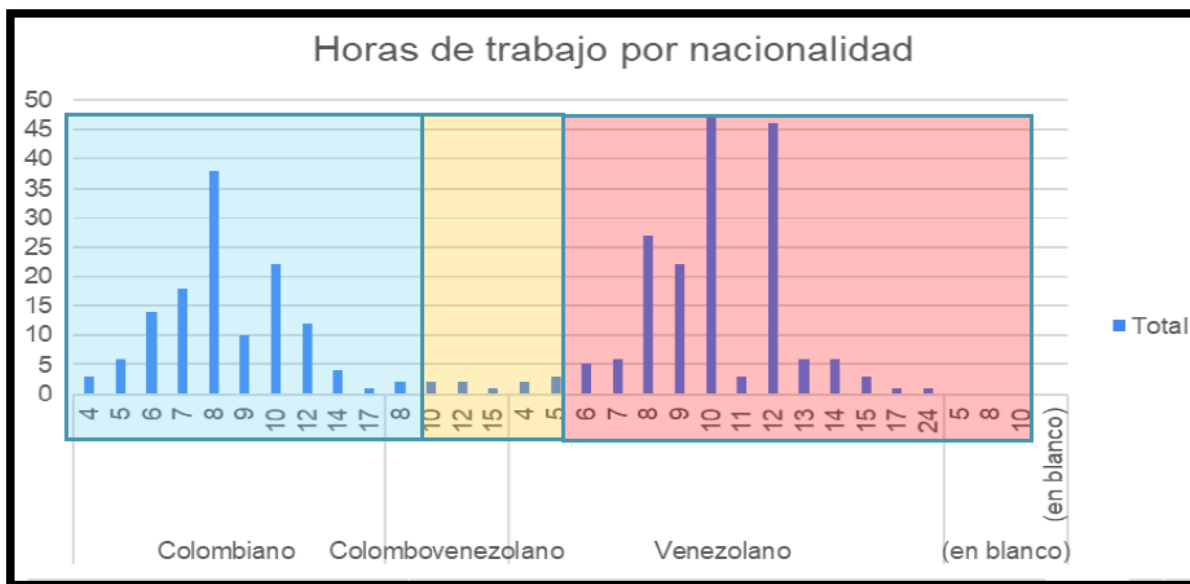
“Yo trabajaba haciendo domicilios y me ganaba un promedio de 25 mil pesos en unas 4 o cinco horas de trabajo, pero cuando se vino la ola de venezolanos, los pedidos se pusieron muy competidos y ya no era rentable para uno trabajar, a menos que tuviera moto, y pues uno conocía zonas de la ciudad a las que no iba por seguridad. Pero ellos sí se le medían a todo, entonces la plataforma les daba más domicilios a ellos, pero es entendible, muchos estaban sin nada, apenas la ropa que llevaban puesta y trabajaban hasta 12 horas, uno no era capaz de darle a ese ritmo” (Martínez, 2020).

Varios rappideros dan cuenta de un crecimiento abrumador del número de venezolanos en la plataforma, del mismo modo sienten que ha disminuido la ganancia monetaria que obtenían por cada entrega. Todo ello hace que muchos se desplacen a trabajar a otras plataformas o compañías de mensajería, o incluso, que trabajen con dos y hasta tres simultáneamente.

Todo esto pone de relieve una cuestión sobre rappi y las economías de plataforma, pues si bien es cierto que hay unas condiciones de informalidad existentes, su modelo de trabajo las está tensionando más y llevando a más personas, incluido migrantes (en su

mayoría), a depender de las entregas, durante jornadas que oscilan mayoritariamente entre 8 y 12 horas, como lo evidencia la grafica 11.

Gráfica 11. Horas trabajadas por un Rappitendero según nacionalidad.



Fuente: “Encuesta para trabajadores y trabajadoras de Rappi”, Observatorio Laboral Universidad del Rosario. Salarios, seguridad, estabilidad y formalización son las demandas más acentuadas entre trabajadores.

En algunos puntos de la ciudad se establecen zonas en las que los ‘rappis’ se ubican estratégicamente para que el sistema les enrute pedidos de múltiples zonas, así se maximizan las posibilidades de tener trabajo constante. Ello hace que algunas áreas sean utilizadas y referenciadas por ellos para esperar. Esa imagen de las personas esperando un pedido, en un horario y en áreas muy lejanas a sus áreas de residencias bastan para desmentir que: los rappis son dueños de su tiempo, incluso los descansos o esperas hacen parte del trabajo.

Habrà que preguntarse por el futuro de la economía en las ciudades, ante la proliferación de economías colaborativas en las que los términos de negociación empleador/empleado terminan blanqueadas por las figuras de lo colaborativo y auspiciadas por la desregulación.

“El capitalismo de plataforma ha sabido conjugar 3 elementos extracción : 1) de renta en el ámbito de la colaboración, 2) la externalización de costes y riesgos, las empresas

que crean las plataformas no tienen prácticamente trabajadores y no deben pagar ningún costo cuando algo sale mal y 3) la desregulación, pues se consigue esquivar obligaciones laborales, locales y hasta fiscales transformando la actividad comercial en un inocente servicio web que pone en contacto a personas” (Brosat ,2018 pp 3).

En este apartado, la agencia del estado para orquestar dispositivos institucionales que configuran y alientan la acumulación masiva de capital en la historia es indiscutible (Harvey2003.pp109). Aparece la inoperancia estatal a la hora de balancear los derechos laborales de los “colaboradores” pauperizados y abandonados, mientras estimula la aparición de plataformas que concentran miles de millones de dolares, este limbo legal, este dejar hacer y dejar pasar bien puede ser la manifestación palpable de la *acumulación por desposesión* que acuñó el geógrafo marxista David Harvey.

Fotografía 19. Calle 80 imagen del Trabajo informal y Rappi.



Fuente: Toma propia. Septiembre 2020, cicloruta calle 80. Se observa a un mensajero de Rappi trabajando como mecánico mientras le aparecen pedidos. También un repartidor en bicicleta ‘panadera’ sobre la ciclovía.

El esquema 2 integra el conjunto de factores que interactúan en la intensificación del modelo Rappi con lo que me atrevo a denominar la *informalización por aplicación*, siendo algunos del orden político y socioeconómico los catalizadores de la producción de una ciudad desigual. Luego tiene camino el avance hacia una *ciudad uberizada* (Brosat,2018), de competencia y de rebusque para las personas. No en vano la ciudad está en la mira de grandes corporaciones como Amazon⁵⁶ para incrementar el potencial que estas plataformas puedan ofrecer.

Esquema 2. Los factores de la informalización por aplicación en Bogotá.



Fuente: Elaboración propia. 2020. A partir del análisis de variables como crecimiento demográfico, políticas de desregulación laboral, migración venezolana y fomento desregulado a economías de plataforma en el país.

3.2.4. Ser un rappidero ciclista.

Es importante acercarse a las vivencias que en ejercicio de su trabajo puede sortear un Rappidero, por ejemplo el maltrato y discriminación de los clientes o los dueños de establecimientos comerciales; también su exposición a realidades en carretera, relacionadas con los conflictos por el espacio con los demás actores de la movilidad. Algunos de los

⁵⁶ Ver Diario La República 28-04.2018 “Las apps para merca Rappi, Merqueo y Mercadoni tienen 1,6 millones de descargas.

siguientes testimonios están aquí para poner al lector en los zapatos del Rappi, más allá de carencias salariales y prestacionales, hay relatos y anécdotas que ilustran esas otras realidades la ausencia de solidaridad en la ciudad de la furia:

“Yo trabajaba en el área de atención al cliente y escuchaba muchos reclamos de clientes porque la presentación personal del Rappi, porque llegaba sudando, o tenía olores incómodos y también por la actitud de quién hacía el encargo” (Martínez, 2020), dando a entender que la cara de la compañía eran los domiciliarios y era responsabilidad de ellos, y solo de ellos el hacerlo bien.

“Pues dimensione, uno para no pasar un mal día debe llevar en primer lugar, una caja, (la maleta) que toca comprarla en Rappi, una bici en buen estado, llevar agua para hidratarse, llevar almuerzo porque da mucha hambre, tener celular con full carga. Tener el celular siempre prendido porque la orden llega y en pocos segundos otros pueden ganarte la orden, además tener plan de datos para todo el día, cargador portátil, candado para la bici, impermeable, en algunos casos pañuelo para el sudor y desodorante” (Gómez, 2020). Dando a entender que incluso para empezar a trabajar tiene un precio que cada uno paga. Básicamente reconocen que no reciben dotación de la empresa y que deben poner todo lo necesario para la realización de la labor por su cuenta propia.

El incremento en la demanda de pedidos puede deberse a una mayor conectividad en la ciudad, pero también al abaratamiento de los costos en la realización de pedidos. Los fragmentos de entrevistas que vienen son una muestra de la percepción que varios rappideros adquieren de la ciudad y del negocio, e incluso de la dinámica en la que están insertos:

“Yo vivo en Kennedy pero los sectores en donde salen la mayoría de pedidos es en Chapinero, la calle 85, y esa zona de bares y restaurantes, ah también en Usaquéen, hacia el sur no tanto. Entonces uno se va a parquear sobre la 72 o la 84 porque ahí redireccionan varios pedidos... Las horas buenas son de la 1 a las 3 pm, y de las 6 hasta las 10pm porque son las horas de almuerzo y en comida, ah y los fines de semana piden mucho licor” (Gómez, 2020).

El fragmento deja completamente claro lo que significa un desplazamiento desde las periferias hacia zonas distantes para poder empezar a trabajar, así como la poca probabilidad de elección que tiene el rappidendero para elegir sus horas de trabajo ante la identificación de unos horarios de alta demanda en las zonas de pedidos.

Pero además implica el acomodo de unos horarios en los que podrá haber mayor rentabilidad para el rappidendero:

“Cuando jugaba la selección Colombia, la plataforma colapsaba, y en la plataforma te daban incentivos para salir a trabajar” ...”Antes había una tarifa fija de \$3500 pesos más un recargo por distancia. Hace unos dos años lo han venido bajando y ya uno gana menos, ahora está en menos de \$2500. Pero también hay más competencia entonces uno debe quedarse más tiempo a trabajar para compensar y aceptar los pedidos para donde salgan” (Triviño, 2020).

En el 2019 y 2020 se presentaron varias protestas de rappidenderos reclamando a la empresa por la disminución en tarifas por pedido entregado, además del retiro de recargos por distancia , es decir, el plus monetario que obtenía el rappidendero por recorrer grandes distancias para hacer las entregas le fue retirado. Dichas protestas han venido en ascenso en varios países de América Latina donde opera la plataforma, y ello es diciente de una resistencia y exigencia de derechos laborales, que, se tiene que mencionar, se mantiene vigente.

Para finalizar, se concluye afirmando que el trabajo del rappidendero, que además de precario, es riesgoso. En una ciudad como Bogotá, con un alto tráfico, violencia vial, alta contaminación en el aire e inseguridad en las calles; sumado a su desprotección en caso de accidentes, la cotidianidad de este trabajo, es en definitiva de una latente vulnerabilidad e incertidumbre.

Estos factores, generan presión en el repartidor, que debe sortear entre alta velocidad y poca accidentalidad en las calles, pues termina compitiendo por el espacio como cualquier otro vehículo; también se ve afectado por la inseguridad y el atraco masivo a ciclistas en las calles. Cualquier percance con el pedido es su responsabilidad, un pinchazo, un accidente, un robo de su bicicleta, un retardo en entrega son gaje del oficio, y aunque se diga que son la

cara de la empresa, lo cierto es que mientras Rappi se posiciona como uno de los unicornios más rentables de la región, el rappidero seguirá dependiendo de su fuerza corporal para obtener lo del diario.

CAPÍTULO IV.

DIALOGOS NECESARIOS DE TEORÍA Y PRÁCTICA: ESPACIALIZAR HECHOS Y LÓGICAS.

4.1 GEOGRAFIAR Y ETNOGRAFIAR LA VIOLENCIA VIAL Y SUS EXPERIENCIAS.

“Con los años los pequeños perdimos el control de aquel espacio que había sido nuestro. Las aceras fueron embaldosadas y las calles asfaltadas. Progresivamente los coches lo invadieron todo. Los adultos se apropiaron del espacio de los niños, la chiquillería fue recluida en casa. ...Debió ser entonces cuando nacieron aquellas recomendaciones maternas que se transformaron en formulas consagradas << ¡niño! ¡Ve por la cera!, cuidado con los coches! >> La calle había dejado de ser espacio social de los niños y jóvenes. Quizá no habría hecho falta ir a África, la etnografía de la calle todavía está por hacer” Lluís Mallart, soy Hijo de los Evuzok⁵⁷.

Capturar algunas de las experiencias -por breves que fueran-, expandía las fronteras de lo que había incorporado en los relatos de movilidad de este trabajo, también me sitúa como testigo y analista de la violencia que se concreta a diario en las calles bajo múltiples formas.

”*Cuando a mí me robaron la bici, no sabían el daño que me hicieron, yo no tenía como más llegar de mi casa a la universidad*” (Perez, 2020), fue un testimonio, pero también es algo muy recurrente. La realidad es que al ritmo que aumentan el número de ciclistas en la capital, también lo hacen las cifras de atraco de bicicletas, el incremento de hurtos armados a ciclistas (Ver gráfico 12) ha configurado un *ethos de desconfianza* y miedo entre ellos, es decir que la desconfianza se habitúa y las personas circulan a la defensiva.

El ciclismo en varios sectores de Bogotá es una experiencia híbrida que podría tener tanto de disfrute como de angustia, desconfianza o miedo, las experiencias de algunos

⁵⁷ Tomado del Texto “Sociedades Movedizas pasos hacia una antropología de las calles” pág 12.

ciclistas me permiten llegar a bosquejar la violencia como realidad urbana y mayor aún, a analizar cómo esta se espacializa, y por supuesto a explorar la acción colectiva de muchos ciclistas que exigen a la Alcaldía y a la sociedad en general la aplicación de medidas que atiendan la seguridad y respeto por la vida entre otros. Como se puede observar en la fotografía 20, donde los ciclistas salen a protestar en la calle 80, haciendo bloqueos para rechazar el asesinato de ciclistas en ese corredor y en la ciudad.

Fotografía 20. Protesta de ciclistas en la calle 80.



Imagen: Tomada del Portal Caracol Radio “Protesta de ciclistas en la calle 80 termina en enfrentamiento con la policía” 24-05-2018. Imagen de protestas exigiendo que se respete la vida de los ciclistas en la vía.

Con lo anterior no se dejan de lado las oleadas de hurtos y asesinatos con arma blanca de los que han sido blanco cientos de ciclistas en la ciudad, fenómeno de criminalidad que no será propiamente derivado de la movilidad, pero que sí está situado en las dinámicas urbanas en la que esta se desarrolla, lo cual la afecta directa o indirectamente.

Cuando ocurre un accidente en la vía, existe riesgo de morir, existe el riesgo de sufrir alguna inhabilidad física, pero también el riesgo de daño de la bicicleta. La accidentalidad en las vías, según el informe de seguridad vial de la OMS⁵⁸, acarrea en mayoría de casos, alta

⁵⁸ Para más información sobre seguridad vial en la región ver “Informa sobre la situación mundial de la Seguridad Vial” OMS, 2009.

severidad de traumatismos para peatones y ciclistas, no solo por el impacto de una colisión con un vehículo, sino en posterioridad, dado que están asociados a la incapacidad –que de manera temporal o permanente- debe asumir la familia del accidentado, que en varios casos puede ser la persona que sostiene o apoya económicamente en la familia. Con lo cual si se trata de personas con bajos recursos, un golpe supone costear tratamientos médicos y gastos del hogar, que afectan la economía doméstica.

De manera que el asunto de la accidentalidad puede dejar saldos mucho más nefastos para las personas de bajos estratos, pues como se ha demostrado en el capítulo anterior, el uso de la bicicleta reside mayoritariamente en los estratos 1,2 y 3. Esto lo asocio con la imagen –repetitiva- del ciclista accidentado o caído en la calle, que a lo primero que se levanta es a revisar si a su bicicleta no le ha ocurrido nada, esa imagen me hace caer en cuenta de la importancia (su valor simbólico, de uso y monetario) que puede llegar a tener una bici para la persona, justamente porque es o puede ser su único medio de transporte.

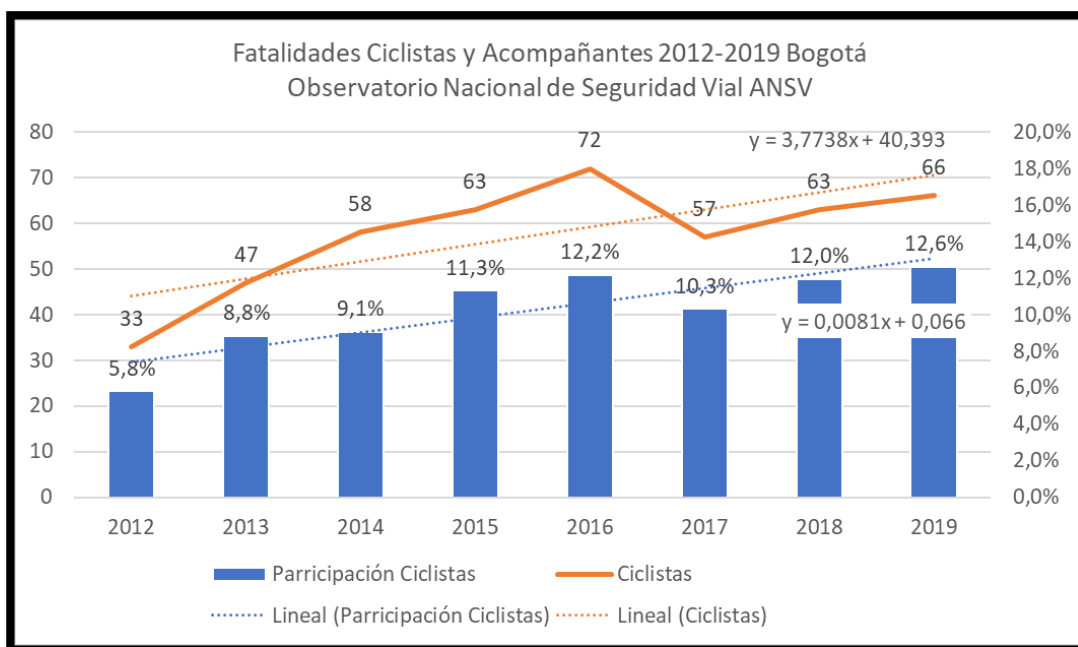
Los peligros en el espacio vial son siempre mayores para quienes circulan sin protección física, básicamente su bienestar recae en gran parte del cuidado que tengan los conductores de vehículos motorizados (Wallstrom, 2000). Por momentos los conductores de tales vehículos se ven poseídos por cierta sensación de superioridad en la vía, esto les hace ver en los demás “obstáculos y molestias para su propia velocidad” (OMS, 2009:12) al punto que se torna compulsivo el comportamiento agresivo en su movilidad cotidiana.

Son plenamente comprensibles los datos de la OMS. La seguridad en las vías es un asunto tan, pero tan crucial que desatenderlo ha costado miles de vidas, miles de muertes, que bien se han politizado desde los bicicolectivos para generar un rechazo radical y por ese sendero abren trámite a soluciones políticas en la ciudad.

El cotejo estadístico (Ver gráfico 12 de Fatalidad en accidentes por año) arroja que, desde 2013 en la ciudad la cifra anual de ciclistas muertos en accidentes oscila entre 50 y 65, sin incluir las muertes asociadas a hurtos. Ello prende las alarmas porque cuando se termina con la vida, el conflicto en el espacio ha alcanzado sus máximos niveles. Parece entonces que hay una proporcionalidad entre el aumento de bicicletas que circulan por la ciudad y el índice de siniestralidad por accidentes.

Las estadísticas dan respaldo a una máxima que de manera tácita, se ha oficializado como una transfiguración de la ley del más fuerte, pero en las calles: “*la calle es para los fuertes*”⁵⁹. Una suerte de hostigamiento vial se ha naturalizado en las calles, una forma de violencia que se tipifica bajo la forma de accidente, mantiene oculta la sistematicidad de ataques que hay sobre quienes recorren la ciudad sobre una bicicleta. Ello ha generado el levantamiento de miles de ciclistas en los años recientes.

Gráfico 12. Fatalidad en accidentes de tránsito por año Bogotá (2012-2019).



Fuente: Tomado de Giraldo D. Artículo “Seguridad por números” Portal La Silla Vacía 12-06-20. Tabla diseñada con datos del informe Asociación Nacional de Seguridad Vial 2019. La gráfica evidencia un crecimiento sostenido en la tasa de fatalidad por accidentes, ello cuestiona las medidas que ha optado o no el Distrito en materia de seguridad.

La categoría de violencia vial es clave para leer el conjunto de prácticas que rodean a la movilidad capitalina. La violencia puede entenderse como el uso de la fuerza por parte de sujetos, grupos o instituciones aplicada a otros sujetos con el ánimo de obtener algún beneficio en contra de la voluntad o consentimiento (Luna 2013, pp 172). Parafraseando la conceptualización que propone Luna, esta dinámica reproduce un conjunto de dinámicas y

⁵⁹ Las cursivas son mías.

acciones físicas y simbólicas de poder, logrando naturalizar relaciones de dominación en el espacio.

La violencia se espacializa, no como resultado externo y accidental en un sistema social, sino más bien como reflejo nítido de las relaciones sociales de producción que permanentemente recalcan el poder y el dominio de unos sobre otros. Para Luna, la violencia estructural se sintetiza en las desigualdades que dan forma al orden económico y social, pero su modo de expresión “gravita en tres esferas: económica (en la producción de bienes y servicios) en la política y en la cultural (como medio de socialización y significación) (2013:173).

Si tomamos al espacio desde una mirada dialéctica podemos dar cuenta que su producción es material y simbólica, no se produce una vez de manera definitiva, los usos modifican la estructura construida, y lo construido configura los modos de uso, esto se da en forma interactiva y recíproca, pero también se afirma que el espacio es y ha sido siempre una producción ideológica (Oslender 2002) y relacional. El espacio es producido socialmente.

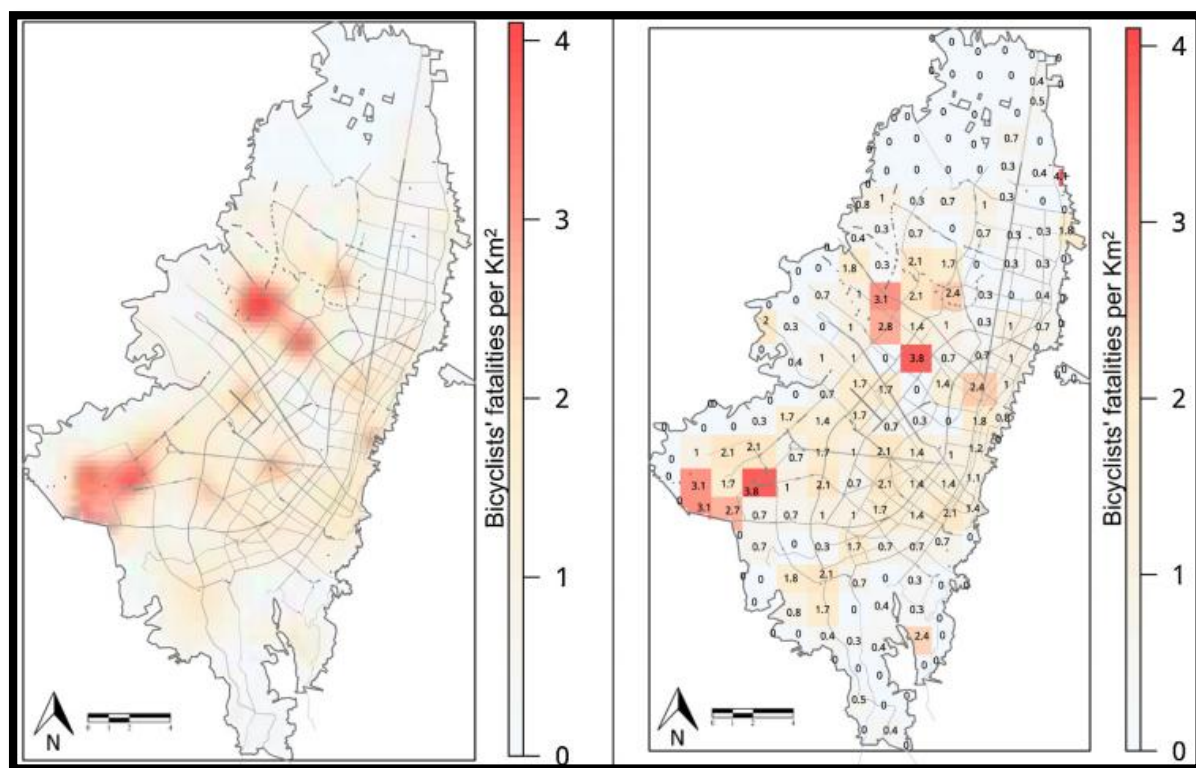
Es el resultado de la acción social, de las prácticas, las relaciones, las experiencias sociales, pero a su vez es parte de ellas. Es soporte, pero también es campo de acción. No hay relaciones sociales sin espacio, de igual modo que no hay espacio sin relaciones sociales (Lefebvre, 1974. Pág. 14).

Las vías, las calles, vistos como espacio público son también espacios que permiten la concretización de relaciones de dominación y violencia que le son inherentes al proceso de acumulación capitalista. “El proceso de acumulación de capital no solamente requiere un espacio para realizarse, sino que produce un espacio específico. Esta espacialización de la violencia es la comprensión de una violencia que produce espacios en los que a su vez se producen y reproducen relaciones sociales” (Luna, 2013, pp 175).

El estudio “*Bycicle Safety in Bogotá: A seven years analysis of bycyclists’ collisions and fatalities*”, arroja resultados importantes en un periodo de gran crecimiento del ciclismo en la ciudad (2011-2017). En ese sentido, al mirar el mapa de sectores con mayor mortalidad de ciclistas por km cuadrado (Ver mapa 9), se hace referencia al corredor de la calle 80 con Avda Cali como uno de los lugares en donde más se han presentado fatalidades, de allí que

varias manifestaciones como la expuesta en la fotografía 20 en la que los ciclistas esgrimen la consigna #Nos-Están-Matando se realicen sobre la calle en mención.

Mapa 9. Sectores con mayor mortalidad ciclista 2011-2017.



Fuente: Carvajal et al. "Bicycle Safety in Bogotá: A seven years analysis of bycyclists' collisions and fatalities", pp 7. 2020. Se Una de las localidades con mayor fatalidad ciclista corresponde al sector de la Calle 80 con Avda. Cali que está situada en el mapa de la izquierda, En el mapa de la derecha aparece con una calificación de 3.1 muertos por kilómetro cuadrado. Es uno de los sectores más críticos para la movilidad en bicicleta.

Otro dato revelador que se puede evidenciar en el mapa anterior tiene que ver nuevamente con la espacialización de las fatalidades en sectores del sur occidente de la ciudad, las cuales comparten la condición de ser zonas de ingresos bajos y medios. Por ello se intensifica la problematización de la barrera que encuentran las personas de estratos medios y bajos para optar por otras movilidades en algunos sectores de la ciudad. Sin llegar a afirmar que esto tenga una dimensión exclusivamente de clase, si se puede establecer una noción de injusticia en la movilidad, una brecha en la que el espacio es más que nunca un campo de relaciones de poder.

“La movilidad de unos implica la inmovilidad de otros, los conflictos implícitos en todas las modalidades, son relaciones de poder (ya sean de clase, raza, edad, etc) allí las movi­lidades reproducen estructuras sociales, pero también las producen y las contestan” (Zunino, 2019, pp 3). Desde aquí se empieza a desentrañar la lógica de la violencia vial, al exponer la movilidad e inmovilidad de las personas como dinámicas mediadas por relaciones de poder constantes, su naturaleza será tan política como las disposiciones de los individuos y colectivos que participan del proceso.

Los ciclistas no han tenido un rol pasivo en la discusión de seguridad y convivencia viales, algunos colectivos se han encargado de llevar a las calles y a la ciudadanía en general unas campañas de posicionamiento en materia de rechazo a los episodios que enturbian las posibilidades de una ciclomovilidad para todos en las calles bogotanas. El siguiente fragmento da cuenta de un ciclo de movilización y exigencia social por parte del colectivo Locomotora Tour, que confrontó a la autoridad Distrital en 2019 y que fue rechazado en aquel entonces, por la que se auto-proclamaba como la “Alcaldía de la Bici”.

“En la Semana de la bicicleta que hizo la Alcaldía en 2019 se hizo un reto para que la ciudad reuniera el mayor número de ciclistas en el Parque Simón Bolívar, nosotros fuimos y llevamos nuestra bandera en señal de protesta, la bandera decía Bogotá Capital Mortal de la Bici, los organizadores hicieron todo lo posible por sacarnos de la fotografía oficial, pues ese día se promocionaba la idea de Bogotá capital mundial de la bici” (Beltrán, 2020).

4.1.2 La gobernanza de la Violencia en la movilidad.

La movilidad para los capitalinos no solo está asociada a las posibilidades de desplazamiento sobre los cálculos de tiempo-distancia-costos, sino también se convierte en un proceso que involucra factores como seguridad, riesgo de accidentes o siniestros. Cientos de bogotanos mueren o sufren algún tipo de lesión por accidentes en las calles y eso es crucial para que una persona decida o no, atravesar un trayecto de la ciudad a pie, en bici o en carro.

La gobernanza de la violencia vial no es otra cosa que la gestión de la movilidad en medio de la violencia que históricamente se ha naturalizado allí. La accidentalidad y siniestralidad se cuantifica, se vuelve dato para soportar intervenciones en y por el control del espacio (demarkación con señalética, solicitud de documentos, construcción de

reductores de velocidad, iluminación de espacios, construcción de ciclo-infraestructura, preparación de patrulleros policiales en bicicleta). Unas acciones que tienen un enfoque preventivo (para que no ocurran accidentes) y otras son de corte reactivo (cuando ya se han presentado).

No obstante, ese enfoque, más reactivo que preventivo, se presenta como ineficiente a los ojos de los ciclistas, quienes sienten que las medidas que se toman desde el Distrito son poco efectivas y desatinadas. Nuevamente pareciera que se tomaran bajo criterios que no son los específicos de las comunidades. Así lo deja ver este registro de prensa:

“Sin embargo, los ciclistas insisten en que una vez suceden las tragedias se anuncian medidas, pero es clara la desconexión total entre las entidades encargadas de velar por la protección de los biciusuarios. La evidencia de ello es que, al consultar las cifras oficiales de ciclistas víctimas de la delincuencia, desde la Gerencia de la Bici se afirma que la Secretaría de Seguridad es la encargada de llevar este registro, y desde esta secretaría se insiste en que es la Policía la que debe hacerlo” (Manuela Valencia El ESPECTADOR, 2019).

Se habla por ejemplo de iniciativas como la exigencia de pólizas de seguros para los biciusuarios (El Tiempo:2015)⁶⁰, la sanción y aplicación de comparendos a los mismos por no cumplir normas de tránsito o la disminución de la velocidad límite en la ciudad. Todas podrían pasar como los dispositivos Foucaultianos que se utilizan para controlar las formas de ser en los espacios.

El siguiente fragmento de un ciclista da cuenta de un discurso y de campañas de victimización hacia el ciclista en donde este es culpable directo de que lo atropellen, pues lo consideran un infractor en la vía: *“Me piden que me ponga el casco y las luces, si con eso los carros dejaran de arrimarlo a uno hasta le creo que funciona”* (Díaz, 2020).

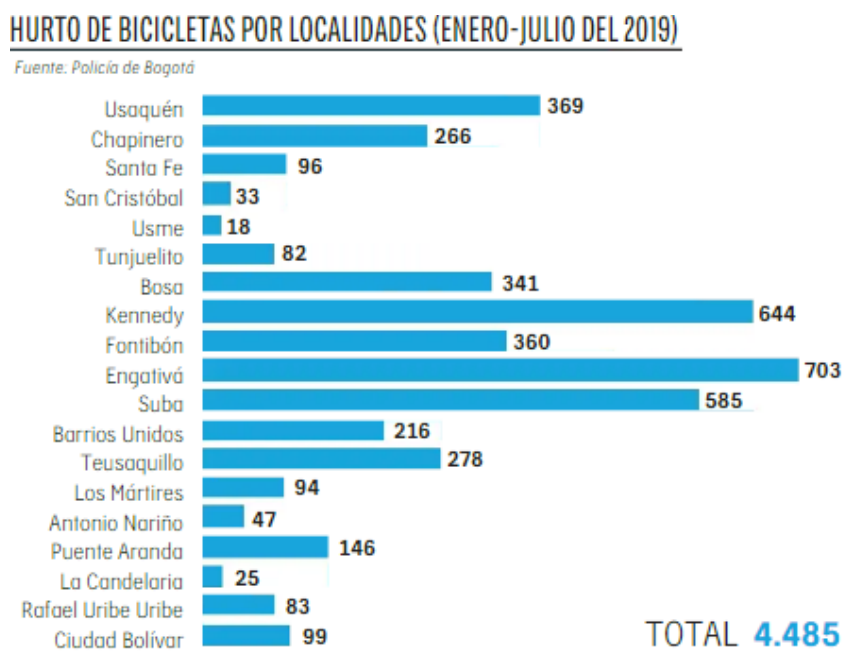
Sumado a ello ha proliferado un discurso de la seguridad vial, con énfasis en la alfabetización hacia los ciclistas para que adopten prácticas preventivas asociadas al uso del

⁶⁰ Para más información ver: Clopatofsky J. Columna de opinión (05-07-2015) “El SOAT para todo el mundo”. Referencia tomada de la Revista Motor el día 15 de Febrero de 2020.

casco, al uso de luces reflectivas, a ser prudente en las vías. Y eso no está mal, pero no es igual de enfático a la hora de invitar a los conductores a respetar los 1.5m de distancia en carretera y los 100 cm en vías urbanas con el ciclista. Parece que se minimiza la letalidad que puede tener un choque de vehículo cuando avanza a más de 50 km por hora. “Lo único cierto es que, por ahora, las cifras existentes son las que ostentan los propios colectivos de ciclistas y biciusuarios que se han dedicado a contar sus muertos” (Manuela Valencia El ESPECTADOR, 2019).

Se quedan cortos quienes arguyen que la construcción de ciclorrutas basta para proveer seguridad a los ciclistas, puesto que la realidad es más compleja, por ejemplo la Localidad de Engativá, que cuenta con una extensa ciclorruta en la calle 80, destacó por ser la localidad con más denuncias de hurto de bicicletas en la segunda mitad del 2019 (Ver gráfico 13), y podrían ser más si se considera el fenómeno de hurtos no denunciados. La medición de este tipo de delitos es pues señal de una preocupación emergente y que poco se databa en las estadísticas de seguridad y movilidad urbanas, que por supuesto son también estadísticas de gobernanza sobre la violencia en el espacio vial.

Gráfico 13. Hurto de bicicletas por localidad 2019.



Fuente: Diario El Tiempo (15-09-2019) “Buscan que las mujeres se suban todos los días a la bici”. La localidad de Engativá presentó la cifra de hurtos más alta, lo cual respalda las frecuentes denuncias de los ciclistas que transitan por el corredor de la calle 80.

4.1.3. La arquitectura de las Infracciones.

En varias entrevistas y espacios se atribuye una mirada dual sobre el ciclista, por un lado, se le nomina como el héroe de la movilidad – esto atiende más a un eslogan publicitario que ha tenido resonancia-, pero también se le descalifica socialmente por la cultura de la infracción a las normas de tránsito. Esa generalización de culpas, de entrada debe ponerse a discusión, primero, para salir del maniqueísmo entre buenos y malos actores viales, y segundo, para comprender lógicas de movilidad y lógicas que normatizan el uso desigual del espacio entre ellos.

Que existan ciclorrutas no es per se garantía de que estas sean utilizadas, algunos enfoques algo más críticos plantean el dilema de la ciclorruta como espacio segregador, básicamente cuando el uso masivo de la bicicleta brota en una ciudad. Esta puede representar un gran obstáculo para el tráfico de autos en las vías y se opta por construir una vía alterna, de ese modo los ciclistas ocuparán el espacio que les corresponde sin que frene velocidad al automotor.

Como lo propone (Cortés, 2017) “la ciclovía es un escenario en donde se proponen técnicas que buscan dirigir la forma en que los individuos deben comportarse, instaurando modelos de ideales de ciudadanía”. En cierto sentido los discursos que modelan la conducta también están emplazados en las ciclorrutas, por ende el ciclista que no circula por ellas recibe sanciones sociales, lo que en ocasiones no permite considerar los motivos que están detrás de su proceder, como por ejemplo, cuidar su bici, evadir obstáculos o riesgos existentes en las ciclorrutas o tratar de conectarse con otro punto de la ciudad.

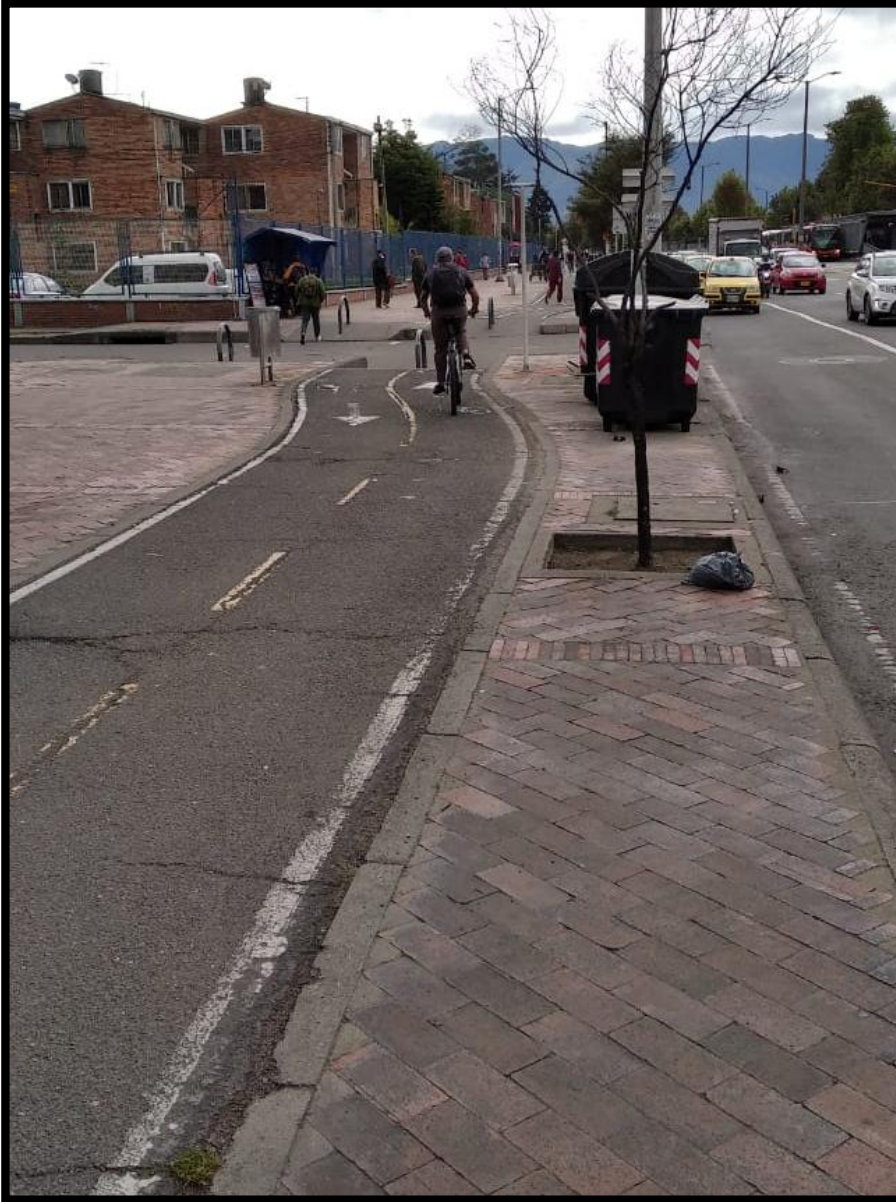
En la ciclorruta de la calle 80, y en otras ciclorrutas en general, las personas denuncian que las ciclorrutas tienen obstáculos metálicos, pero que además, los nuevos shoots de basura se prestan para que atracadores se escondan tras de ellos para atracar a los ciclistas, puesto que estos no tienen forma de verlos (ver fotografía 21).

Ante la pregunta sobre la razón del uso y desuso de las ciclorrutas este breve testimonio resulta revelador:

“Ah pero no se fijan que en el andén hay vendedores que le ocupan la vía, que hay ladrones que lo esperan para atracarlo, que las ciclorrutas pueden estar rotas, que hay baja iluminación en las noches, no eso no lo miran” (Beltrán, 2020)

Otro factor a considerar tiene que ver con el posicionamiento que toman las personas respecto al espacio construido.

Fotografía 21. Shoots de basura y obstáculos en ciclorruta calle 80.



Fuente: Toma propia. Ciclorruta de la calle 80 en el sector de la Granja. Febrero 6 de 2020. Se observa que existen obstáculos metálicos en los cruces, señales de tránsito, canecas de basura a lado y lado junto a la ciclorruta que en horas de la noche quitan visibilidad al ciclista.

“En ese sentido, hacen pero también deshacen espacio público, porque eso no lo controlan las autoridades, yo por lo menos no he visto control en varios ciclocarriles” (Díaz, 2020).

Como lo manifiesta el entrevistado, hacen pero deshacen los espacios para la circulación de ciclistas. Los aparadores como se observa en las fotos, son fácilmente removibles y en otros casos, dispuestos de manera poco útil a los usuarios. Hacen y deshacen en el sector de la calle 13 (ver fotografía 22), donde se observa que las condiciones de deterioro del bici-carril (delimitado con separadores plásticos) forzan al ciclista a ocupar el carril vehicular.

Fotografía 22. Separadores ciclocarril calle 13.



Fotografía tomada por Juan Camilo Gómez en la localidad de Fontibón: ciclocarril permanente que transita sobre la calle 13. Un separador plástico que demarca la ruta pero que no garantiza seguridad al ciclista.

Del mismo modo la fotografía 23 muestra un ciclocarril temporal que conecta con la calle 80 en Engativá, hay unos separadores tirados a mitad de la calle que estorban el tráfico vehicular, estos son aorillados de la vía, muy posiblemente para restablecer el flujo vehicular y restringir el flujo de ciclistas. Allí nuevamente pareciera que se construye espacio para el ciclismo -e incluso se publicita-, pero en realidad no se hace nada sin un control

institucional. Solo para redondear la discusión, valdría la pena preguntar si este fenómeno es común en otras áreas de la ciudad.

Fotografía 23. Separadores ciclocarril calle 80.



Fotografía Tomada por Daniel Roper, Agosto 2020. Calle 72. Localidad de Engativá (Imagen de una ciclovía temporal que fue adoptada en la cuarentena del Covid).

El ciclista ingresa en el campo de mira de muchos como el anónimo y organizador de un anarquismo sobre ruedas en las calles -en el sentido peyorativo que se utiliza coloquialmente como sinónimo de desorden-, los <*bici-dentes*>⁶¹. Son aquellos que no andan por las ciclorrutas. “Es que ellos tienen su espacio para andar”, concluyen muchos conductores abrogándose una legitimidad infundada en función de la preeminencia que creen tener sobre el uso de las vías. Yo decidí efectuar esa pregunta a varios ciclistas que en efecto expresan sus razones para saltar de las ciclorrutas a las calles.

“Hay mucha discontinuidad en los trazados y eso lo obliga a uno a alternar, además que les ponen obstáculos –arcos metálicos- que uno no sabe específicamente para qué están,

⁶¹ Las cursivas son más

ellos seguramente hacen las ciclorrhutas desde el escritorio y no se fijan en lo que le construyen a la gente” (Arévalo, 2019).

“Las ciclorrhutas no fueron bien diseñadas para el ciclista. Por ejemplo, en los cruces hay unas rampas que generan deterioro mecánico de la bici y dejan dolor en los brazos. Si los multiplica usted todos por un día, por una semana, eso va sumando. Ahora hay muchos tramos que no están demarcados o señalizados y eso hace que los peatones se confundan y también uno, a veces termina uno en peleas con la gente por eso... yo opto por usar la carretera mejor” (Veloza, 2019).

Las entrevistas ponen en cuestión, que la gente mantiene unas preocupaciones por el espacio que recorre y realiza cuestionamientos del tipo ¿Qué están haciendo con este espacio?, ¿Por qué hacen o no hacen aquello aquí y no allí? Este cuestionamiento es el producto de un espacio vivido, de una determinada vivencia espacial que interroga a la ciudad construida. Esa cuestión permite relativizar juicios ya sentados sobre el uso de la misma, juicios bajo los cuales el ciclista es siempre el directo responsable de su propio riesgo. Este fragmento expone lo anterior de manera más nítida:

“En ocasiones ellos lo pueden ver a uno pasando por lodazales y charcos, ahí por Fontibón y no se fijan en que uno se puede caer, antes más rápido lo cierran, uno se mete al carril es para rodar un poco más seguro, y eso, porque ciclorrhutas tampoco hay... Y en varias ciclovías de calle los mismos buses, y motos lo aorillan a uno”⁶² (Díaz, 2020).

Los cruces en semáforos, el uso de carril vehicular, el adelantar en carretera y el conflicto por la velocidad en el espacio que tiene lugar entre los buses en su “guerra del centavo”, son fenómenos que se viven montado sobre la bici. La calle es el reflejo de un dualismo aceleración-lentitud, que soporta la lógica del espacio conectivo que ha construido el capital, andenes para la lentitud, carriles para la circulación veloz. Ni la bicicleta, que figura como ícono de disfrute urbano, queda exenta de tal configuración, se debe acelerar a la par de los carros. Se debe acelerar hasta camuflarse entre los motores para poder usar la calle. Así lo demuestra el siguiente testimonio:

⁶² Fragmento Entrevistas

“A uno le asignan los pedidos y uno debe aceptarlos o de lo contrario lo penalizan, llegar fuera del tiempo de entrega implica que a uno no le paguen el pedido y lo reporten, pues a uno le toca pedalearla con o sin semáforos. Además la gente se aterra cuando ve a un ciclista por los carriles del centro a toda y hasta lo tratan de imprudente, pero uno fuera una moto o camioneta de alta gama ahí si no dicen nada, al que anda despacio le va peor” (Gómez, 2020).

Unas palabras finales en el tema serán para agregar que los modos de uso de la ciudad también están pautados por tiempos y ritmos. Por ejemplo en las horas pico coinciden miles de personas para determinadas actividades, algunos flujos se intensifican, los afanes individuales repentinamente se tornan en afanes colectivos y los ritmos de desplazamiento se incrementan hacia puntos dispersos. En esas horas los conflictos en la movilidad aumentan. Varias de las problemáticas en la ciudad tienen un impacto directo e indirecto en la forma en que las personas se mueven, ello se pudo observar en el caso de la inseguridad en el espacio público.

4.1.3. Las experiencias y sensaciones en la calle: El miedo.

Se habla de la ciudad neoliberal y la violencia vial, porque lo que producen entre otras cosas, es miedo. Una sensación que se recrudece cada día ante los distintos episodios de hurtos, asesinatos, accidentes, siniestros, etc. El miedo intensifica un ciclo de demandas sociales asociadas a la petición de mayor pie de fuerza, acompañamiento y concientización para alcanzar seguridad en las calles.

“Nosotros como Fontirueda, detectamos que sobre las 4:30 hasta las 6 am muchas personas salen en bicicleta a sus trabajos hacia la Av Cali la salida al Tintal y también la zona industrial o las bodegas de Mosquera y aún las calles están muy solas y eso se presta para que los bandidos hagan su agosto. Entonces hacemos caravanas para acompañarnos en varias rutas y pasar más fácil los sectores inseguros, pero también le hablamos a los ciclistas para que tengan cuidado en las rutas, usen reflectivos y no anden solos” (Díaz, 2020).

El temor a ser atropellado no es el único temor que abrigan los ciclistas. Dependiendo la hora y el sector se teme a los hurtos, dependiendo el tiempo atmosférico se temen las caídas

por huecos y charcos en sectores sin ciclovía, e incluso, dependiendo el género se circula con el temor del acoso, los manoseos, y formas de comportamiento abusivo que han modificado el comportamiento e incluso el vestuario de los y las ciclistas. Como lo ilustra este testimonio:

“Yo he tenido que dejar de usar licras y usar ropa ancha que no muestre mucho para que los manes no la estén manoseando a una” (Castañeda, 2019).

Todos estos eran aspectos en los que yo poco fijaba la atención, como por ejemplo, la velocidad de desplazamiento, que en el caso de mujeres, dan cuenta de *topofobias* del lugar, de la zona y del trayecto y que son asumidas por el ciclista mediante el uso de estrategias como: acelerar el pedaleo, llevar su propia iluminación, poner una alarma en su bicicleta, cargar un arma o elemento de defensa, e incluso, incorporar pequeños electrodos en la bici para posibles robos. Estrategias como las que se narran en este fragmento:

“Pues yo, cuando voy por una vía muy sola, me toca pedalear rapidísimo y pasarme a la carretera para que no me pare nadie, y no pararle a nadie, y ni así porque ahora los propios ciclistas lo atracan a uno” (Perez, 2020). Ello nos muestra un comportamiento respecto al uso del espacio recorrido por los ciclistas.

Varias observaciones personales me permitieron inferir que algunas prácticas evidencian un desarrollado sentido de prevención individual: bicicletas con cadenas de metal grueso, candados para llanta delantera y trasera, el pago de parqueadero antes que el uso de parqueaderos públicos; también en la xenofobia y repulsión al venezolano, que encarna el imaginario de un posible asaltante, como lo evidencia el fragmento:

“Yo tengo que hacer algunas entregas en diferentes puntos de la ciudad, pero yo al sector de las cruces, o la 22 con Caracas, la 26 con Boyacá, el sector del Campín, ya uno sabe que por esos lados no debe parar casi, más bien evito pasar por ahí. Uno escucha mucho en grupos que eso es “robofijo”, y tampoco es que tenga nada contra el amigo venezolano, pero es que la mayoría sí son vándalos, muchos por buscar trabajo en Rappi empiezan a robar bicicletas” (Martínez, 2020).

La mayoría de veces me resultó difícil tomar varias de las entrevistas en calle a los ciclistas, pues el ciclista desconfía de todos en general. El miedo está y va en crescendo en

las calles, su relevancia reside en que desde allí, a diario, se coproducen formas de relacionamiento socio-espacial que redundan en la proliferación de más conflictos.

4.2. ANALISIS Y DISCUSIONES TEÓRICAS.

Hasta este punto, se han conjuntado testimonios y análisis de lo observado e investigado en los puntos que se referenciaron, pero esta investigación transcurre al tenor de articular los hechos locales al plano ineludible de lo estructural, para lograrlo es imperativo establecer un enfoque teórico que de luz justo allí donde la observación en campo se queda corta para explicar.

De poco sirven las observaciones situadas de las dinámicas del lugar si no se logran concatenar con las raíces estructurales que las estimulan. Por ello este apartado dedica el máximo esfuerzo para trazar esos caminos de intersección entre la abstracción de la teoría y las *concreciones del lugar* (Cuervo et al, 1997, citado por Montañez, 1999), en aras de consolidar en este trabajo una mirada más analítica de lo urbano se desarrolla este apartado, que ofrece una discusión teórica a la luz de las categorías que han orientado la investigación.

En primer lugar se presentan las categorías que son el tronco de la investigación, luego se irán enlazando una a una para finalizar con una discusión que articula la movilidad, la ciudad neoliberal con la forma en que los ciclismos urbanos están ganando terreno desde los planos locales.

La movilidad aquí comprende tres consideraciones: 1) las necesidades de desplazamiento de las personas, 2) los deseos e imaginarios de quienes se desplazan (Gutiérrez, 2009) y, la consideración de facilidades o dificultades que tienen para hacerlo (Avellaneda, 2007, citado por Apaolaza 2016:5). La movilidad es una categoría de análisis importante porque nos permite integrar escalas micro y macro en el estudio, de ver cómo y porqué las personas se movilizan de determinadas maneras en la ciudad, no solo desde el plano de sus necesidades, sino también desde sus motivaciones.

Sin que ello implique desconocer que, aunque las comunidades puedan llegar a desarrollar sus propios canales, redes y flujos de movilidad, es imposible escapar a los

condicionamientos propios de una estructura espacial que es construida desde arriba mediante planes de desarrollo, modelos urbanísticos, planes parciales y arreglos de infraestructuras que se concertan desde la iniciativa privada, se avalan desde gobierno y se implantan en el espacio público privatizándolo o atribuyéndole una(s) funcionalidad(es), por ello tienen un gran peso en la configuración de las cotidianidades de millones de personas.

Al establecer una valoración de experiencias y dificultades asociadas al moverse en bicicleta, emergen problemáticas que decido convertir en categorías de frecuente alusión, como por ejemplo la *violencia espacial*, la *neoliberalización de la ciudad*, el *desarrollo desigual*, lo hago en razón del poder explicativo que tienen y porque son evidenciables en la realidad.

La discusión de la ciclomovilidad se conecta con la exclusión en la movilidad, los conflictos y la desigualdad en la movilidad para el caso bogotano. Esa mirada política del espacio construido abre a lugar a vislumbrar las disputas por el territorio, que se libran desde la acción colectiva e individual cotidianas, pues se entrevén prácticas de liberación, por parte de los usuarios –ciclistas- ante los sistemas de transporte, ya que estos últimos imponen un tipo de movilidad para todos (Jouffe et al, 2010:32).

Analizar la movilidad invita a considerar factores que están más allá de las vías, esa es la forma, pero no la esencia del proceso. Pues esta fragmentación del espacio, se traslada no solo al ámbito operativo de la zonificación y localización estratégica, sino a su análisis mismo, pues se parcelan las miradas. Los especialistas se reparten el espacio y actúan sobre sus partes, estableciendo barreras mentales y práctico-sociales, así el arquitecto tendría por propiedad el espacio arquitectónico, el economista el espacio económico y el geógrafo el espacio geográfico (Lefebvre, 1974). Emular esta lógica de parcelamiento analítico es ante todo reduccionista, dado que la movilidad está interconectada y ligada a la mayoría de procesos en la ciudad.

Más problemático todavía, se deja de poner atención en la imbricada y compleja producción de relaciones sociales en los espacios, se cae en la trampa de tomar al lugar, como cosa en sí y para sí, como causa sui, o causa de sí mismo y como pasivo receptor de unas dinámicas locales. La mirada espacial también tiene un enfoque crítico, no podemos observar un espacio, sin concebirlo, es decir sin dar cuenta del conjunto de lógicas y funcionalidades

que lo estructuran, pues este no es neutro, ni desprovisto de una naturaleza política (Lefebvre 1974). El espacio es político (Massey, 2012).

Arrancar la máscara de las cosas con el fin de desvelar las relaciones sociales y las formas de esas relaciones, fue una de las apuestas y logros de Marx (Lefebvre, 1974, pp137). Al día de hoy este postulado contiene absoluta relevancia para el estudio de la ciudad, toda vez que, una mera descripción y cuantificación de lo que ofrece esta en apariencia, impide llevar problematizaciones que integren adecuadamente una mirada socio-espacial.

Para desarrollarlo mejor, quedarse meramente en que Bogotá es la ciudad con mayor kilometraje de ciclorrutas en Suramérica, o que es la ciudad con más ciclovías, o que es la capital del país de los mejores ciclistas del mundo, sería quedarse en la apariencia de la cosa, y no en la profundización con el reconocimiento de las relaciones sociales que en este entorno se esconden, bajo la forma pintoresca que ofrece la propaganda de una “capital mundial de la bici”.

Es necesario efectuar interrogantes a la ciudad vívida sin perder de perspectiva la operatividad de la ciudad concebida. Solo así se puede comprender mejor a la ciudad como producto de la acción social, y como sitio de ellas.

Para superar la forma del fenómeno urbano, se requiere hacer una lectura política, social y del sistema productivo a un nivel profundo, comprendiendo a una ciudad de Bogotá como centro de un capitalismo nacional (dependiente si se quiere), donde el proceso económico es modelador del espacio y un determinante de las relaciones sociales al interior de urbe. El poder del capital y de la burocracia estatal urbana, configuran en buena medida el trazado, el diseño y la materialidad física de la ciudad. El capitalismo requiere planificarse y así modelar la forma urbana.

Desde los años 90 se asiste a la llegada estrepitosa de centros comerciales, sistemas de transporte masivo, megaproyectos extractivos (minería sur- occidente), zonas francas y parques industriales, expansión residencial hacia el nor-occidente, metropolización de la sabana, especulación del suelo urbano y grandes arreglos espaciales (plan centro, ciudad salud, el dorado ii, reactivación de la zona financiera). Todo lo anterior, entendiendo que se trata de un desarrollo económico de Bogotá y su área de influencia (circunvecina), que trata

de hacer repuntar a la ciudad, como nodo regional y global, en el proceso incesante de internacionalización de la economía. Aquí entran en escena los agentes privados y los monopolios, quienes se lucran con la permanente renovación y ampliación de la ciudad

Para ese modelo de ciudad también tiene cabida el uso de la bicicleta, en donde la proyectan como una práctica pintoresca, estética y vendible al turismo. Desde el poder, la bici es un buen enganche para campañas políticas de alcaldías y programas de gobierno de los mandatarios de turno. La bicicleta allí se transforma en un cliché, atrapado por el utilitarismo del discurso y la práctica populista-economicista.

Nada que ver con la real crudeza, esfuerzo y necesidades del ciclista sobre su vehículo para moverse cotidianamente entre las ciclorrutas disconexas. Se trata de un choque entre los individuos de carne y hueso que usan y se organizan en torno a la bici, frente a los eslóganes y vitrinas publicitarias que se imponen desde arriba.

Por ello, la categoría de **ciudad Neoliberal** ingresa a ofrecer unas pautas explicativas de cómo el Neoliberalismo produce el espacio. Parafraseando a Lefebvre, el espacio no se produce espontáneamente como un producto cualquiera, sino que es la condición y el resultado de la acción de superestructuras sociales, como por ejemplo el Estado y las instituciones sociales que lo componen (Lefebvre, 1974, pp 141) y que le atribuyen tanto sentidos como funcionalidades.

El **neoliberalismo** como realización de prácticas políticas y económicas, no prescinde del estado para sus fines (Harvey, 2007), más bien, hace del estado un pivote que crea y preserva los marcos institucionales necesarios para maximizar liberalizar el comercio e incrementar la acumulación ininterrumpida del capital. Se intensifican en el neoliberalismo la desregulación, la privatización y el abandono del estado por parte de muchas áreas de la provisión social (Harvey, 2007), lo que ha venido a significar una tendencia de reestructuración de macro políticas en las últimas décadas.

La ciudad ha tenido un importante papel en este proceso de reestructuración, pues su diseño, construcción y organización ingresa en la lid de la especulación, la ganancia y el negocio de las rentas del suelo urbano (Calderón, 2006, citado por Pradilla 2014 pp 42), antes

que a valores de uso y funcionalidad social y una creciente ola de privatizaciones de lo público urbano.

Compartimos con Pradilla la idea de no convertir el Neoliberalismo en un proceso de aplicaciones y resultados uniformes en todas las ciudades del mundo, sino más bien efectuar unas distinciones propias de la ciudad latinoamericana, que están enraizadas en los procesos históricos propios y particulares. De manera que no es posible solapar bajo una mirada totalizadora el asunto de la producción del espacio en el seno de la ciudad, es decir, el modelo de ciudad neoliberal no basta para explicarlo todo.

Pero no hay un único espacio social, sino múltiples espacios sociales que se interpenetran y yuxtaponen (Lefebvre, 1974:142). Desde la mirada lefebvrea se asume que los espacios no son cosas que se limitan o determinan entre sí, sino que nuevamente, concentran un repertorio muy amplio de interacciones posibles, que precisa de un manejo dialógico y dinámico de las escalas, las dimensiones y los ritmos en la comprensión de fenómenos que no están enquistados en la franja virtual de un espacio puramente local, sino que está interpuesto en una oscilación recíproca localidad-regionalidad-globalidad.

Por ello, mi lectura de los procesos de movilidad localizados en calle 13 y calle 80, no se desconecta de realidades más amplias que vive la ciudad con la región, realmente todo está interconectado. Una cosa es entender que, a escala global, el espacio puede ser puesto al servicio del capital como un medio de producción, y otra bastante diferente negarle cualquier otra función (Smith 1984, pp 126).

Desde luego el espacio, como construcción social, es consecuencia de lógicas múltiples y por ende, no es únicamente *consecuencia de*, sino que, al ser una construcción abierta se expresa en espacialidades (Montañez, 1999, pp 60). En la medida que los grupos sociales aprehenden el espacio-espacialidad de forma desigual (Montañez, 1999) la espacialidad y su constitución transcurre en medio de apropiaciones, disputas, legitimaciones, consensos, etc, en una conjunción de dimensiones, escalas y ritmos variados.

A propósito de ritmos, por ejemplo, la calle 80 en las horas pico se convierte en un lugar de tensión y congestión vehicular donde el grado de accidentalidad puede ser alto porque los conflictos por circular se intensifican, mientras que los domingos en la mañana,

en varios tramos, es el corredor de miles de ciclistas que en grupos entran y salen de la ciudad para recrearse y ejercitarse.

Más allá de proclamar una neoliberalización del espacio urbano, me interesa interrogar hasta qué punto estas lógicas de producción -qué existen y ya se han plasmado- alcanzan las pisadas de la gente, los temores, los imaginarios y por supuesto las formas de relacionamiento en la ciudad, con todas las consecuencias que han significado, y esto situado en las dinámicas de *Movilidad*. Ello es de vital importancia para comprender por qué las personas se mueven como se mueven en la ciudad y qué alternativas han configurado, es justamente eso lo que me lleva a hablar del ciclismo urbano, como una de las alternativas adoptadas por la gente para movilizarse y relacionarse con la ciudad.

Respecto al modelo de transporte en la ciudad por ejemplo “se acentúa el deterioro e insuficiencia del transporte colectivo público, bien por la vía de concesionar a operadores privados, bien por la vía de la creciente construcción de grandes avenidas dispuestas por una racionalidad pragmática que privilegia la individuación de los beneficios” (Pradilla, 2014, pp 47). Sin tener que ir muy lejos, el modelo monopólico de transmilenio es la real manifestación de lo que se ha venido argumentando.

Atendiendo a esta racionalidad pragmática de individualización de beneficios y colectivización de pérdidas, se han intensificado brechas socio-espaciales de todo tipo en la ciudad. Estas brechas se intensifican para las personas, que por el trazo urbano de la ciudad, se enfrentan al reto de resolver su propia movilidad, reforzando aún más mecanismos de privación y exclusión. En un sistema donde la movilidad de unos implica la inmovilidad de otros.

Instalar una tipologización del ciclismo, permite salir de definiciones rígidas como las de Salazar “Ser ciclista implica percibir, pensar, actuar y, sobre todo, moverse como ciclista” (2016:57) y comprender que el ciclismo tiene un espectro social amplio, que en la ciudad de Bogotá tiene múltiples ramificaciones y formas desde las cuales mirarse, su dimensión social es amplia. Reconocer esto es importante para entender de qué modo, desde dónde y quiénes están posicionando las discusiones por las problemáticas de movilidad que tiene la ciudad.

Mayor aún, cuando varias candidaturas a Consejo y cargos elegidos por voto en la ciudad, toman un discurso probici, simplemente para ingresar al nicho y llevarse los votos de una comunidad que creen homogénea en toda la ciudad, pero de la que se desconocen sus matices.

Agregar que desde el ciclismo se están agenciando causas que rebasan las lecturas deportivistas o de mero objeto para el transporte que le son atribuidas convencionalmente y esta es una deuda que considero pertinente saldar para con todos los actores de la bici que han sido invisibilizados.

Discusión

Varios trabajos en los últimos años se han dirigido a construir unas ideas desde las diadas: ciudad- bicicleta, ambientalismo-bicicleta, bicicleta-sostenibilidad, etc, estableciendo relaciones causales entre el uso de la bicicleta y el alcance de ciudades sostenibles, en medio de argumentaciones que sitúan al ciclismo en una dimensión funcional al capitalismo verde. Esa ideación se da obviando reflexiones sobre las desigualdades urbanas que reproduce. Por otro lado, presentan una idea bien funcionalista de la práctica ciclística, al homogeneizar a los ciclistas bajo un mismo rótulo, como si estos tuvieran motivaciones y condiciones socio-espaciales idénticas.

Gran error, primero porque convierten a la bicicleta en el foco de análisis y no al ciclista, segundo, porque presentan la idea de un ciclismo terminado y desprovisto de renovaciones o cambios y tercero, porque terminan por crear un tipo ideal de ciclista que se abstrae de las condiciones concretas propias de la capital, luego uniformizan los espacios en que este circula, y se convierten en trabajos que alimentan el eslogan ‘probici’, pero no exploran su dimensión social.

Por eso vi pertinente espacializar relaciones, identificar divergencias entre ciclistas y exponer paralelamente los conflictos urbanos con algunas experiencias en torno a la movilidad, para comprender mejor el ciclismo y el papel de las personas en la configuración de espacialidades desde su fluir en el lugar. Esta discusión se posiciona sobre la base de los *ciclismos* en la ciudad, ya que el ciclismo no es una experiencia única ni monolítica, sino diversa y muchas veces ambivalente (Salazar, 2016). Con ello se remarca la idea central de

la investigación: efectuar un análisis del uso social que tiene la bicicleta y el contexto político y cultural en el que esta se enmarca.

Usar y reclamar el espacio desde la bici es un proceso de aprensión y relacionamiento con los espacios recorridos, los ciclistas van concientizándose de lo cotidiano y desde sus lugares reaccionan, esta interacción me resulta útil porque reverdece el análisis de los ciclistas en el espacio, ya que, descentra la lógica de espacio-productor, en la que los sujetos son simples reproductores de relaciones esquematizadas por la configuración espacial, y me acerco a una visualización dialéctica de la acción social en el espacio, en donde este es soporte de tales, pero también campo de acción social (Lefebvre, 1974, pp 138).

Algunas de las subjetividades y conflictos que están inscritos en la ciudad tienen que ver con el miedo, en general el proyecto neoliberal en la ciudad latinoamericana ha encontrado en la securitización y militarización del espacio público y privado un gran apoyo para vigorizarse en el espacio (Luna, 2013).

La violencia estructural, es la que está determinada por acciones económicas y políticas, propia de una sociedad dividida en clases, en donde las dinámicas de acumulación por desposesión (Harvey, 2006), la segregación, el desarrollo desigual, y la marginalidad en acceso a bienes y servicios básicos se suman, pero además, se naturalizan como simples consecuencias del proceso de desarrollo urbano contra los sectores más vulnerables, la violencia tiene una dimensión espacial.

El sistema capitalista se basa en dicha desposesión y subordinación, la permite, la produce y la mantiene, por lo que la violencia estructural es inherente a su reproducción. Justamente, porque el progreso técnico y económico en la ciudad se aplican para reforzar cíclicos procesos de acumulación de capital, antes que para procesos de igualamiento y redistribución social, lo cual produce y reproduce una creciente brecha de jerarquías entre poseedores y desposeídos (Luna, 2013).

La violencia se concretiza en la producción de espacios que atienden a lógicas históricas, el proceso de imposición del proyecto neoliberal ha significado sendos detrimentos en la calidad de vida de las personas, mientras se han incrementado las formas

de control y disciplinamiento social inherentes a la proliferación de violencias subjetivas⁶³ asociadas a criminalidad, que tienen la impronta de la desigualdad, la desposesión y el abandono social que son expresiones asociadas a la multiplicación de pobreza y marginalidad propias del neoliberalismo.

Para estudiosos como Luna, con el neoliberalismo se han intensificado en las ciudades latinoamericanas las formas de espacializar la violencia estructural por medio de la fragmentación urbana y la segregación social, pues estas condiciones son germen para la proliferación de violencias subjetivas en las localidades afectadas (2013, pp 179).

En el caso de la movilidad, la violencia se espacializa en las vías. Tanto las vías como las calles de Bogotá son campo de relaciones de poder situadas, en las que los conductores de vehículos privados y de transporte público ejercen violencia contra los peatones, ciclistas y motociclistas. Las vías mismas se posicionan como espacios de disputa en los que tienen lugar, el acoso, los atropellos, los hurtos a ciclistas/ peatones y los siniestros que se asocian en mayoría de veces con la accidentalidad, como algo externo a las dinámicas de violencia estructural y subjetiva propias de la ciudad.

Los ciclistas (no todos, pero sí muchos en el sector de la calle 80 y calle 13) asumen su cotidianidad en medio de la prevención, el riesgo latente de hurtos o accidentes de tránsito, pero a la vez solicitan que haya más presencia policial para mitigar la inseguridad existente en sus corredores matutinos, en este sentido, la lógica de securitización y control policial de la ciudad se incorpora en la población como solución necesaria. La violencia subjetiva es funcional a ello.

La securitización, en últimas intensifica potencialmente los niveles de control social y de represión policial en el espacio. Este ciclo de inseguridad-securitización, termina por cooptar el uso del espacio bajo la lógica de transitar por áreas donde la policía está, y alejarse de las que no, es decir, se crean tácitamente las formas de espacios prohibidos para las personas, porque son -o se perciben- inseguros.

⁶³ Asociadas a la violencia física, es la violencia percibida por la mayoría de las personas, pues proviene de acciones criminales y delictivas, esta violencia ayuda a ocultar la violencia estructural, que no es fácilmente percibida por las personas. Aunque también genera actos que no entran en la lógica de acumulación por desposesión (Violaciones, maltrato intrafamiliar, riñas, etc), aunque estas formas no coadyuvan la violencia estructural, sí están soportadas simbólicamente y materialmente por ella (Luna 2013).

La violencia espacial encuentra un correlato en la violencia vial que también está enmarcada por factores estructurales como la construcción mayoritaria de vías para el automóvil y la mayor aceleración para achicar distancias. La intensificación de la violencia estructural propia del modelo neoliberal propicia la proliferación de violencia subjetiva, pues en el Distrito la mayoría de campañas se centra en proveer seguridad policial en corredores para los ciclistas, pero estructuralmente las desigualdades socio-espaciales que alimentan rúbricas de movilidad, informalidad y fragmentación urbana, se mantienen iguales. Es decir, las dinámicas de violencia estructural continúan.

Tanto la violencia estructural como la violencia vial encuentran asidero en el patrón de **desarrollo desigual** propio de la producción de la naturaleza capitalista (Smith, 1984 Pp23). Esta categoría es vital para darle una expresividad geográfica, a las consecuencias de la exacerbación y desarrollo de lógicas capitalistas en los barrios, localidades y ciudades. Considerando que una dimensionalización espacial es posible y evidenciable en los recorridos y entrevistas obtenidas, en tanto que manifiestan un gran inconformismo con las desigualdades que perciben, puesto que los sectores del Nororiente y centro expandido de la ciudad, cuentan con mayores ciclorrutas, más conectadas y mejor equipadas que las localidades del sur occidente de la ciudad. Es más seguro y más agradable circular por allí, y ello no se debe solo a las ciclorrutas per se, sino a un conjunto de elementos urbanos que lo posibilitan, pero que también están desigualmente provistos.

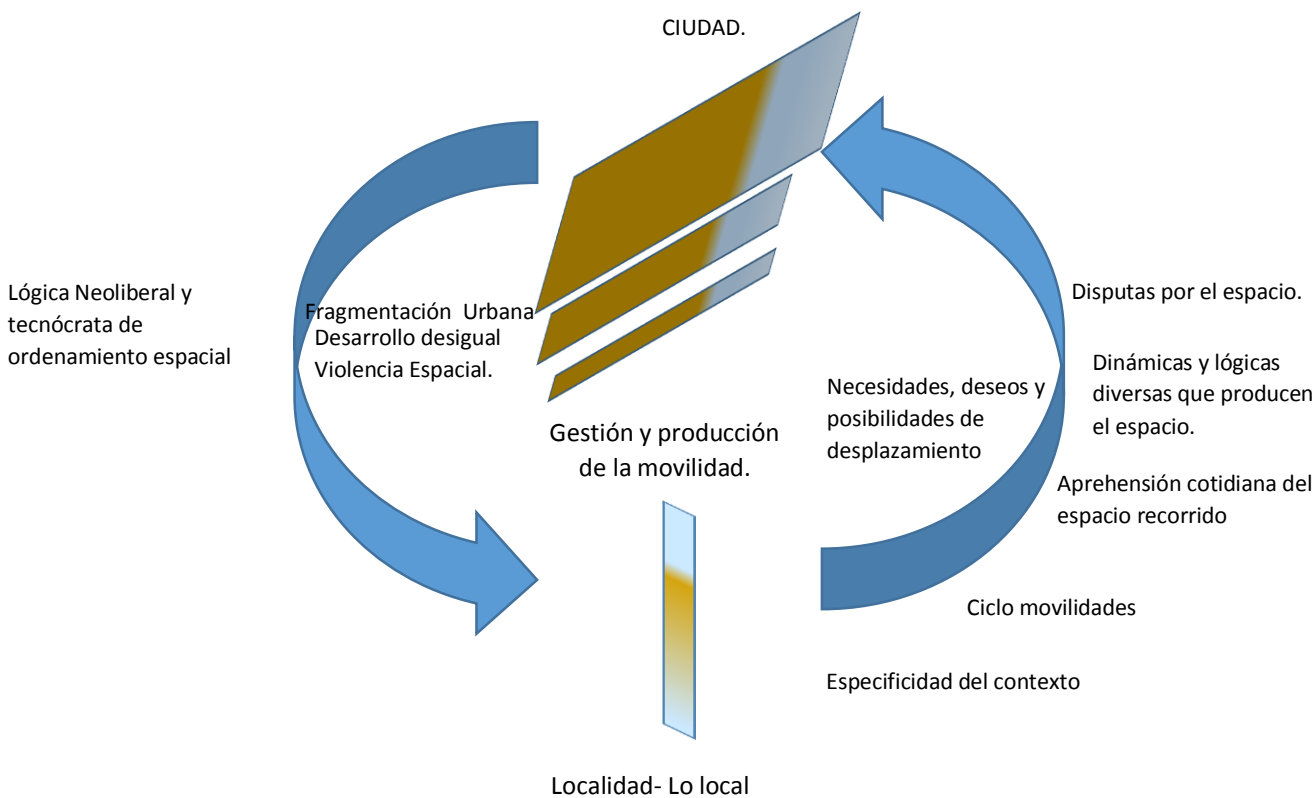
Áreas muy bien dotadas, con conectividad y proximidad a los bienes y servicios básicos que están muy bien valorizadas, configuran áreas céntricas de la ciudad. En contraste, otras áreas se encuentran en abandono, devaluación y reposan como desconectadas, desprovistas de las infraestructuras que dignifiquen la calidad de vida de las personas.

“Siempre que los subsectores que atraen capital sean relativamente jóvenes en la economía, su crecimiento rápido coincidirá, por lo general, con algún tipo de expansión o relocalización geográfica que busca proporcionar el espacio requerido por sus florecientes instalaciones productivas. Siempre que los subsectores que están perdiendo grandes cantidades de capital sean viejos, estén establecidos o incluso sean obsoletos, y siempre que hayan estado agrupados relativamente cerca los unos de los otros, entonces las áreas enteras en las que se localizan tenderán a experimentar una desvalorización sistemática y sin compensación del

capital fijo allí establecido. La desvalorización del capital, y en última instancia su devaluación general, se expresa en lugares específicos” (Smith, 1984: 157).

El siguiente esquema es útil pues enlaza las diferentes categorías que sostienen la discusión teórica.

Gráfica 14. Gráfica de discusión del marco teórico.



Para finalizar, el capítulo en general se desarrolla en términos de contar un episodio atípico en la ciudad como la cuarentena obligatoria durante los meses de Abril a Septiembre de 2020. Ello hipotéticamente podía representar un periodo de cambios para la ciudad, pues alteró varias de las dinámicas (no las lógicas) urbanas en un muy breve lapso. Sin embargo, considero pertinente que el lector juzgue si este marco y las discusiones aquí planteadas, logran atenuarse ante los hechos de la cuarentena y sus cambios, o si más bien, logra mantener un poder explicativo.

CAPÍTULO V.

EL CICLISMO EN LA CUARENTENA.

Durante los primeros días de cuarentena se tomaron medidas orientadas a la mitigación del riesgo a contagio. Para guardar la distancia social la ciudad debe resetear varias de las condiciones que se creían cotidianas, restringir por ejemplo las aglomeraciones en espacios, imponer medidas de cuarentena obligatoria para el grueso de la población, ajustar el porcentaje de ingresos a los buses de transmilenio, suspender las clases presenciales en los colegios y universidades por mencionar solo algunas de las medidas con alto impacto en los flujos y aglomeraciones sociales.

Tal parece que las circunstancias forzaron y estimularon el uso masivo de la bicicleta, varios artículos de prensa evidenciaban una proclama común en las grandes metrópolis: la nueva movilidad es en bicicleta.

5.1. La pandemia disparó el ciclismo urbano.

La Alcaldesa opta por descongestionar las tasas de ocupación del transporte público en el periodo de Marzo-Septiembre, encontrando en la bicicleta un punto valioso para equilibrar las necesidades que miles de bogotanos tenían en materia de transporte, pues permitía la movilidad individual y según la experiencia de países como Francia y Alemania (La República 2020) demostraba eficiencia en la prevención del brote.

La pandemia se convirtió en un punto de flexión a varias rutinas hechas certeza en la normalidad de las personas: filas interminables para tomar el transmilenio, caos vehicular en las carreteras, elevada contaminación auditiva y del aire en las calles por el grueso del parque automotor etc.; todas estas cosas se desvanecieron en el aire durante los primeros días de cuarentena.

Las medidas adoptadas durante este lapso, permitieron por un lado, que miles de bogotanos que no usaban la ciclorruta para sus labores cotidianas, trayectos cortos y medianos -ir al banco, trasladarse a sus trabajos, hacer pequeños abastecimientos de víveres

entre otros- pudieran efectuarse. Otros miles se empezaron a subir a la bicicleta buscando evadir el estrés acumulado durante el encierro, y otros tantos empezaron a explorar nuevas rutas para entrenar y recrearse saliendo hacia el Alto del vino, el alto del Verjón e incluso el Alto de Sierra Morena en una suerte de acercamiento deportivo y turístico de la ciudad.

“Sierra Morena es uno de los lugares descubiertos por los ciclistas aficionados, durante las restricciones de la cuarentena. Los deportistas están diseminados por lugares que antes eran inconcebibles como El Codito, Boquerón, 20 de Julio, Los Laches y La Conejera, entre otros sitios de arraigo popular. (El Espectador 2020)⁶⁴

Pero por otro lado, se afectaron las dinámicas que varios bici-colectivos tenían en el uso de ciudad, como lo evidencia el siguiente fragmento:

“Pues nosotros hacíamos rodadas masivas en las tardes hacia otras localidades enseñándoles a las personas nuevas rutas, o lugares interesantes que están en localidades que tienen muchos estigmas o rodadas en grupo hacia el alto del vino y ahora ya por prevención hemos tenido que suspenderlas, hemos tenido que reinventar la dinámica del colectivo” (Vergara, 2020)

De las entrevistas efectuadas a algunos bicicolectivos vía Zoom, queda claro que el aislamiento social les puso en situación de “reinventar” las prácticas de reunión que mantenían. Por supuesto las dinámicas de los colectivos, sus formas de encuentro, el tejido social allí existente, se virtualiza mucho más que antes, para agendar salidas con menor número de personas, o para dar recomendaciones de seguridad y prevención e incluso, para crear brigadas de ayuda a quienes se encontraban en vulnerabilidad económica (como lo hizo el colectivo Fontirueda en Fontibón en una campaña para recoger alimentos y armar mercados para donar), o que fueron víctimas de hurto en la calle (como lo hizo el colectivo Bici-Amigos calle 80 en Engativá creando turnos de acompañamiento y búsqueda de bicicletas), solo por mencionar algunos casos.

La mención de la reinención no se hace por elogiar la capacidad de adaptación de los individuos en la coyuntura, sino porque habla de un conjunto de prácticas y fines que la

⁶⁴ Ver artículo completo en Blogs EL ESPECTADOR “Sierra Morena el puerto que emergió durante la cuarentena” 19-06-2020.

precedieron, unas vivencias, percepciones y usos de ciudad desde la práctica ciclística, lo cual nos sitúa ante un cosmos de relaciones posibilitadas por el encuentro físico. Y mediadas por la movilidad en pedales, la asociatividad en bicicleta, que son en el fondo, formas colectivas abocadas a la construcción de lugar-es en la ciudad. Estos bicicolectivos antes y durante la pandemia son movimiento en movimiento.

Durante esos días las economías iban en declive como pocas veces en la historia, pero el mercado de bicicletas se disparaba como nunca antes, al punto de que escaseaban las bicicletas, no solo en Colombia, sino en el mundo entero (Revista Dinero 2020)⁶⁵. Varios diarios situaban en el titular de sus editoriales frases como “la bicicleta se convierte en la mejor opción de movilidad”, “la pandemia disparó compra de bicicletas” y “aumento en el uso de la bicicleta”, estos eventos que remiten a procesos globales se reflejaban en las calles bogotanas con ciclistas por doquier y en las vitrinas de locales que incrementaron precios ante la escasez por la creciente demanda.

Grupos de niños y jóvenes sobre sus bicicletas en la calle 80 rumbo al Alto del vino, grupos poblacionales que poco se observaban sobre bicicletas en las calles bogotanas se sumaban a la masa de ciclistas que llamaron mi atención durante la observación⁶⁶, lo cual puede atribuirse a una significativa reducción del tráfico vehicular en época de cuarentena que les permitía una sensación de seguridad para salir a transitar por allí. Vale la pena señalar brevemente que, un significativo grupo poblacional de los adultos mayores que practicaban ciclismo deportivo por el corredor de la calle 80 en las madrugadas, se vieron afectados por las medidas de confinamiento preventivo, ya que les impedían salir a ejercitarse.

⁶⁵ Ver Artículo Digital Revista Dinero “Se están acabando las bicicletas” 25-07-2020.

⁶⁶ el lector notará que no se mencionaron en otros apartes de esta investigación, se podrá aducir que, son grupos significativos que rodaban por dicho corredor, en horarios y tiempos diferentes a los que se habituaron para la entrevista y observación de otros ciclistas o que tienen posibilidades limitadas de salir a rodar a su gusto por la ciudad.

Fotografía 24. Ciclocarril temporal calle 13, en la cuarentena.



Fotografía tomada por Juan Camilo Gómez 2020. Ciclovía de la calle 13 sentido occidente oriente, antes de la Avenida Boyacá. Este tramo presenta una buena circulación, no se observan invasiones u obstáculos.

Para ir redondeando, se recalca en el carácter polivalente que tuvo/tiene la pandemia y las medidas adoptadas en materia de aislamiento preventivo. Fue positivo porque permitió

la incorporación de más ciclovías en la ciudad y ello aportó en términos de conectividad para dinamizar la movilidad de los ciclistas, también permitió mantener una prevención de contagios, cosa difícil igualar en el actual sistema masivo Transmilenio; y fundamentalmente porque le permitió a la ciudad conocer en la práctica el bosquejo de formas de movilidad alternativas, asequibles, limpias y seguras, evidenciando la ineficiencia del paradigma de ciudad para los automóviles. Pero fue negativo por el incremento de hurtos de bicicletas.

El salto de 900 mil viajes/día a 1'200 mil viajes/día (El Tiempo:2020)⁶⁷ en apenas unos días posteriores a la cuarentena distrital son indicador cuantitativo de la potencialidad que tiene por delante el fomento de la bicicleta, por supuesto en el marco de la intermodalidad del transporte en la ciudad.

5.2. Los ciclocarriles potencializan la competencia por el espacio.

En el año 2019 varios de los ciclistas de la localidad de Fontibón manifestaban que uno de los inconvenientes que presentan las ciclorrutas de la zona tenían que ver con la desconexión que hay entre ellas, en varios puntos, y en las construidas durante varios tramos se observan muchos obstáculos, huecos y congestión de ciclistas lo que los obligaba a preferir vías de alto tráfico para desplazarse.

Los mapas que aparecen a continuación evidencian que las ciclorrutas construidas tienen un acumulado en kilómetros significativo, según cifras de la Alcaldía de Bogotá se cuenta actualmente con 550km de ciclorrutas y 80 km de ciclovías⁶⁸, sin embargo en Engativá la red tiene pocas opciones de conectividad con diferentes puntos de la ciudad; y en el caso de Fontibón e incluso en Kennedy, la conectividad local es modesta (Ver costado inferior mapa 10 en 2019).

La ciudad pasa de 35 km de ciclovías en calle que tenía en el 2019, a 80 kms de ciclovías temporales –con opción de ser permanentes- durante el periodo de cuarentena (ver

⁶⁷ Para ver en detalle consultar: Díaz M. Artículo de prensa (16-08-2020) Diario El Tiempo: “El ‘boom’ del pedaleo tomo por sorpresa a importadores de bicis”.

⁶⁸ Cifra oficial obtenida de la Secretaría Distrital de Movilidad. 2020.

mapa 12 en 2020) un primer cambio durante la cuarentena es pues, la disposición de 45 nuevos kilómetros de ciclocarriles que faciliten la conectividad entre puntos de la ciudad así como de las ciclorrutas que están dispersas.

Es decir, la coyuntura aceleró el cumplimiento –parcial- de una demanda social de vieja data: lograr mayor articulación de la infraestructura en ciclocarriles y ciclorrutas para circular en la ciudad, es lo que manifiestan miembros de varios colectivos que promueven el uso de la bici como: Fontirueda, Subase a la Bici, Movelo y Ciclo paseo de los Miércoles, las circunstancias aceleraron el posicionamiento de la bicicleta como forma predilecta de transporte para muchos bogotanos.

Lo que permite la comparación de los mapas 10, 11 y 12 es sostener que durante la cuarentena se disponen ciclovías adicionales una de ellas ubicada en la calle 13 desde la carrera 100 hasta la 50 (El Espectador 2020)⁶⁹ para conectar a las localidades de Fontibón y Engativá con el centro de la ciudad, aunque no se evidencia la construcción de nuevas ciclorrutas, lo cual es plenamente comprensible por las limitaciones físicas que se tienen durante el periodo. Es importante hacer una aclaración en este aspecto, no se afirma que la construcción de más ciclorrutas denote una situación ideal, pues lo importante es observar las dinámicas de movilidad locales y consensuar sobre los lugares en donde estas deben disponerse para lograr el máximo de utilidad socio-ambiental, *no simplemente construir por construir*⁷⁰.

⁶⁹ Ver Diario EL ESPECTADOR 26-04-2020: “Bogotá tendrá más de 45 kilómetros de ciclovías temporales para la segunda fase de la cuarentena”.

⁷⁰ Aprendizaje obtenido del proceso que lidera el Colectivo Fontirueda, en Fontibón en torno al proyecto de construir una ciclorruta alrededor de la alameda del Río, dicha discusión podría beneficiar a muchos ciclistas, pero afectaría sustancialmente una porción del ecosistema allí existente, hay un proceso de sensibilización social en el que prima el interés general de cuidar el medio ambiente, sobre el particular, de beneficio para los ciclistas. No se trata de construir por construir, se deben vincular varios factores para tomar esa decisión.

Mapa 10 .Red ciclorrutas y ciclovías en Bogotá 2019.



Fuente: Secretaría de Movilidad Bogotá. Portal Mapas 2019. En color verde se demarca la red de ciclorrutas de la localidad de Engativá. En rojo, la red de ciclorrutas de Fontibón.

Mapa 11. (Ampliado) Ciclorrutas Bogotá 2019, Tramos calle 13 y calle 80

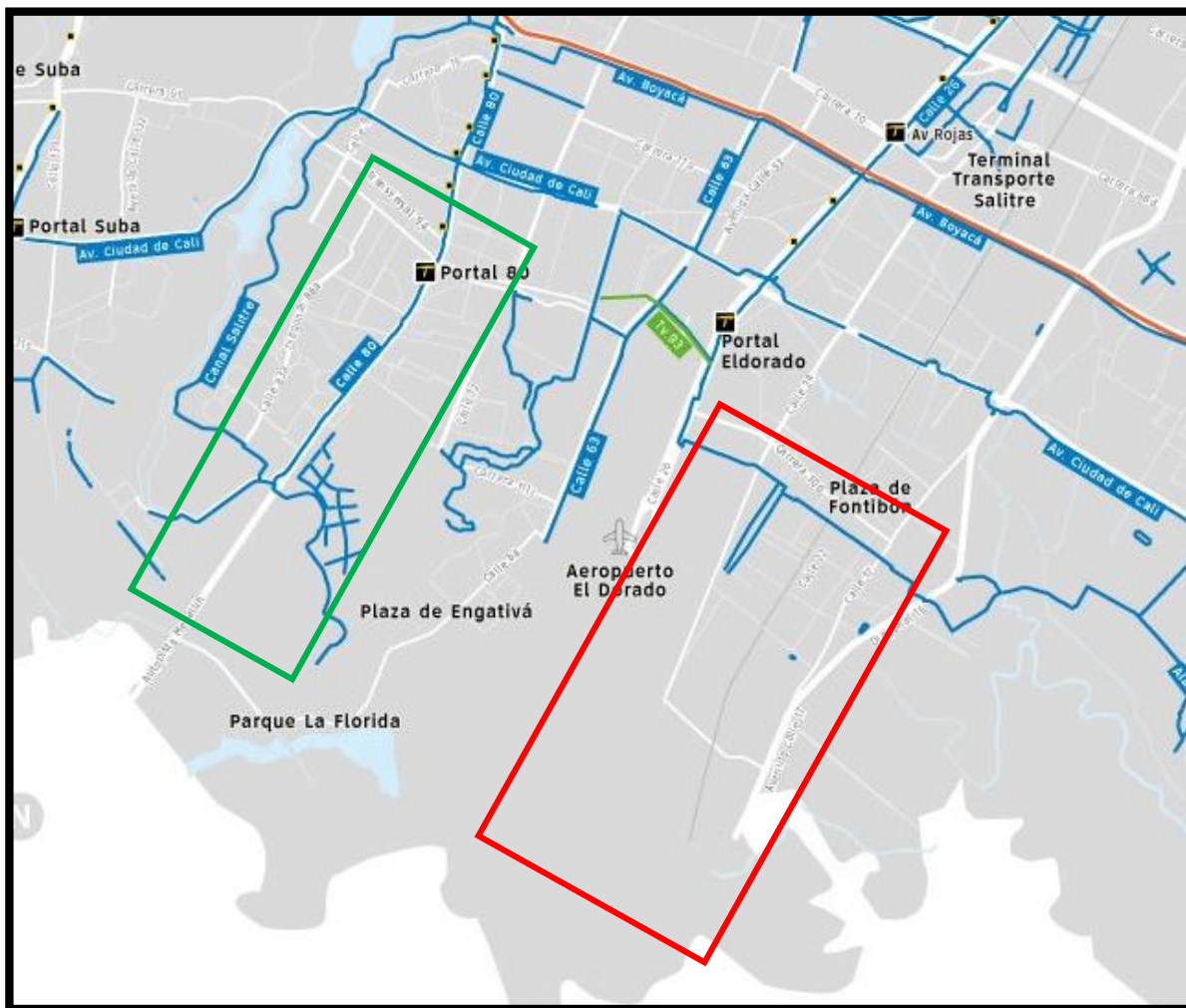


Imagen: Toma ampliada del Mapa de ciclorrutas y ciclovías Bogotá 2019. En verde se hace una demarcación imaginaria para mostrar las ciclorrutas aleaañas al corredor de la calle 80 en la localidad de Engativá, en rojo se hace lo propio con la ciclorruta inexistente en el corredor de la calle 13 respectiva a la localidad de Fontibón. La línea azul representa ciclorruta construida, en ambos casos la ciclovía dispuesta color naranja es inexistente para las dos localidades.

Mapa 12 .Ciclovías y ciclorrutas de la ciudad (2020) durante la cuarentena.



Fuente: Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). Alcaldía Mayor de Bogotá. Abril 2020. La sección delimitada en rojo es para marcar las localidades en estudio que están conectadas por las ciclovías (en color amarillo) y ciclorrutas (en color verde). Se evidencia que los cambios no fueron del impacto que se auguró por los medios de comunicación, por lo menos en estos sectores, solo se evidencia la incorporación de la ciclovía temporal por la calle 13 (Costado inferior derecho)

Esta investigación afirma que construir por construir bici carriles y aumentar las cifras, no es la mejor solución cuando ello implica ahondar las desigualdades espaciales, es decir cuando se construye mucho en un sector de la ciudad y poco o nada en otros, pero también porque instaurar una ciclovía no es garantía absoluta de uso ni de efectividad, si no se suplen condiciones dirigidas a minimizar conflictos viales. A continuación se presentan algunas fotografías que fueron tomadas entre los meses de julio y agosto del año 2020, son útiles para observar cómo en la ciudad se produce un desarrollo desigual del espacio vial, que potencializa los conflictos por el uso del mismo.

Fotografía 25. Recorrido ciclocarril calle 13, sector de la Y.



Autor Juan Camilo Gómez. Arriba y abajo Ciclovía temporal calle 13 a la altura del sector conocido como la 'Y', en Fontibón. Se observa ciclocarril dispuesto en condiciones que impiden su uso, es un obstáculo en la vía.

Fotografía 26. Recorrido ciclocarril temporal calle 13, sector Zona franca.



Autor Juan Camilo Gómez Agosto ,2020. Ciclovía temporal calle 13, a la altura del Éxito en Fontibón. Se observa que los separadores obstruyen en flujo normal, la ciclovía es utilizada por ciclistas y motociclistas.

Fotografía 27. Recorrido ciclocarril temporal calle 13, entre la Avda. Cali y Avda. Boyacá.



Autor: Toma propia, se evidencia el tráfico pesado, el deterioro vial y la falta de demarcación adecuada para separar espacios como partes del paisaje cotidiano en el sector, ello influye en la forma en que las personas usan el espacio. Es difícil no solo para ciclistas sino para motociclistas y peatones circular.

Fotografía 28. Recorrido por ciclocarril temporal de la calle 13. Sector Avda. Cali.



Autor: Juan Camilo Gómez. Agosto.2020. Ciclovía temporal calle 13. Se observa el entorno de tráfico pesado en el que se acondicionó el ciclocarril temporal de la calle 13, en horas de trancón, todos buscan espacio y no se respeta el ciclocarril.

El urbanismo no puede seguir homogeneizando la ciudad, y lo hace cuando suministra una misma oferta de soluciones en diferentes lugares de esta, desconociendo así la diferencialidad de necesidades socio- territoriales se acentúan brechas de desarrollo desigual para que eso no suceda es importante valorar y estimular la participación e incidencia social, y esa es una discusión política, en la que no es adecuado excluir e imponer. “El urbanismo no garantiza la integración ciudadana plena, que depende también del empleo, el acceso a la

educación, el reconocimiento de derechos iguales para todos los habitantes, etc. Pero el urbanismo si crea condiciones que posibilitan considerablemente la integración ciudadana, o al contrario, son factores de marginación” (Borja 2012: 42).

Fotografía 29. Ciclorruta de la calle 80, contrastar.



Autor: Toma propia, ciclorruta de la calle 80, a la altura de Villas de Colsubsidio. Es evidente que la posibilidad de usar el espacio es mayor que en el caso de los ciclocarriles de la calle 13. Esta imagen si se contrasta con las otras es útil para comprender la idea de desarrollo desigual, que se ha mencionado.

“Ellos allá toman la decisión desde el escritorio y ya ellos aprendieron a trabajar así, y legalizar su trabajo recogiendo unas firmas en unas reuniones que hacen con la gente, pero formulan soluciones sin la gente, es por eso que se necesita más incidencia de la comunidad y que nos dejen participar en la construcción de espacios adecuados para todos” (Beltrán, 2020).

Las localidades tienen realidades distintas, apoyándome en palabras de Andrés Vergara, -miembro fundador del ciclo paseo de los miércoles-: *“no se puede aplicar la misma*

receta en todos lados, lo que a nosotros nos pudo servir, a esta localidad de al lado la perjudica, por eso se debe trabajar con lo que uno tiene y necesita”(Vergara, 2020) .Para llegar a ese reconocimiento el urbanismo debe establecer un diálogo con la comunidad, permitir una participación significativa para que los espacios construidos tengan el máximo de uso y provecho social.

Varios de los ciclistas entrevistados en el sector de la calle 13 aseguran que los separadores plásticos que demarcan la ciclovía se convierten más bien en obstáculos para ellos, pues en horas pico, las motos, busetas y taxis se toman su espacio a la fuerza, lo que antes de la cuarentena ya sucedía, pero ahora genera más inconvenientes al ciclista que por esquivar charcos o huecos , separadores caídos invade los carriles de los vehículos, pues es visto por conductores y peatones, como un abusivo al que no le basta su “carril”.

Concluyo afirmando que la competencia por el espacio es exageradamente cruda y ruda en la circulación cotidiana de miles que sobre una moto, bicicleta o automotor se acogen a su propia pericia para usar el espacio.

5.3. La bici-vilización del mensajero durante la cuarentena.

Uno de los sectores que mayor crecimiento tuvo en la cuarentena fue el de los domicilios, debido al encierro de millones de bogotanos, y el riesgo de contagio en las calles, se multiplicó la demanda de tales servicios, ello por supuesto incrementó el número de domicilistas en la ciudad, en moto y bicicleta, rápidamente se configuró una ventana de trabajo (informal) que alivió la economía de muchos que no tenían trabajo ni tele trabajo. Por otro lado la circunstancia también permitió la visibilización y valoración social de su actividad por miles de colombianos.

La siguiente entrevista tomada de un diario de circulación masiva permite acercarse con más detalle a lo mencionado

“A nosotros los mensajeros, que estamos desde el día cero, el distanciamiento social no nos afectó tanto. Siempre lo hemos vivido; acá la gente ya nos apartaba antes del

virus. Ni siquiera nos veían. Éramos ghost riders, fantasmas de la calle Ahora somos imprescindibles... las bicicletas de carga han sido la respuesta para la entrega de mercados, de mercancías, y para la visibilización del ejercicio que hacemos. Nos llegó la oportunidad de ser la primera línea de distribución en la ciudad. El día cero, los únicos que estábamos afuera éramos nosotros, los bicimensajeros. Esto sí es vivir para contarlo. Solo los que estuvimos afuera sabemos la importancia que esto ha tenido.

¿Cómo han manejado el riesgo de contagio?

Para empezar, no entramos a los edificios. Tratamos de no ingresar ni siquiera a las recepciones. Preferimos que el cliente baje. Antes y después de cada entrega, en cualquier contacto con alguien, nos aplicamos gel antibacterial o alcohol en las manos. Usamos los tapabocas siempre que hay conversación, pero tratamos de evitar la conversación. Cada vez que tengo oportunidad de ingresar a un baño, me lavo las manos y el rostro. Al llegar a la casa me quito todo en la entrada y directo a la ducha.

¿Cuál es la mercancía que más están moviendo?

Comida, y estamos trabajando con distribución masiva de libros. Las librerías de Bogotá son otras grandes beneficiarias de la cuarentena, porque la gente encerrada comenzó a leer más. Yo trabajo con varios compañeros, y diariamente estamos transportando una carga de 50 libros. En valor neto es una carga de varios millones de pesos.

¿Cuánto creció la demanda durante la cuarentena?

El incremento ha sido grande. Esto se duplicó o se triplicó. Pero más allá de eso, lo importante es que se generaron muchos puestos de trabajo para nuevos mensajeros. Todos los días hay entregas para todos.

¿Ha sido una gran oportunidad para los bicimensajeros?

Sí, el trabajo cambió para bien; mejoró. Esto nos ha permitido proyectarnos con nuestra labor independiente y auto sostenible. Este es un servicio de primera necesidad. En ciudades caóticas, con problemas de movilidad, nosotros somos una alternativa. Ahora somos la primera línea de distribución. Como guardianes del ciclismo urbano estuvimos ahí cuando nos necesitaron. Ha sido la gran oportunidad; no iba a haber otra. Sin la cuarentena no hubiéramos dado este salto” (Diario El Tiempo 2020)⁷¹.

El anterior testimonio ayuda a dimensionar los cambios micro y macro de la ciudad durante la pandemia en aspectos como la logística para el abastecimiento alimentario, pero también hay que mirar los cambios en las prácticas domésticas, de cuadra y de barrio que se tenían por comunes, por ejemplo, hacer mercado para muchas personas deja de ser una actividad personal y se convierte en una actividad que requiere un mediador que vaya compre y traiga a domicilio. Tiene que ver con la gran dependencia que adquiere la virtualidad que conecta a usuario con mensajero, acelerando por otro lado la separación- que ya existía en la ciudad- entre comprador y vendedor clásica.

Varias de las personas que se han retirado de plataformas como Rappi o Uber eats, optaron por asociarse para la prestación de servicios domiciliarios, por prestar el servicio de manera independiente, sin desconocer que para ellos el riesgo de contagio es latente; sin embargo, se hacen responsables de adecuar medidas preventivas que les cuiden la vida y fundamentalmente, que les permitan continuar trabajando. Esto para nada se desliga de la maduración de la lógica neoliberal en las relaciones sociales, donde se descarga en el empleado la responsabilidad de su propio bienestar.

5.4. Incremento de los hurtos en Cuarentena.

Varios bici-colectivos emprendieron desde diferentes localidades una pedagogía de la seguridad orientada a prevenir el riesgo de sufrir robos. Según estimaciones del Distrito durante la cuarentena se incrementó en un 60% el robo de bicicletas⁷², ello incidió en la

⁷¹ Para ver entrevista completa en Diario el Tiempo “Las crónicas de la bicicleta” 28-06-2020

⁷² Ver Diario El Tiempo “Qué hay detrás del aumento de un 60% en robo de bicis en mayo? 14-05-2020.

activación de medidas como el marcaje de bicicletas y el incremento de la alarma en el seno de la ciudad.

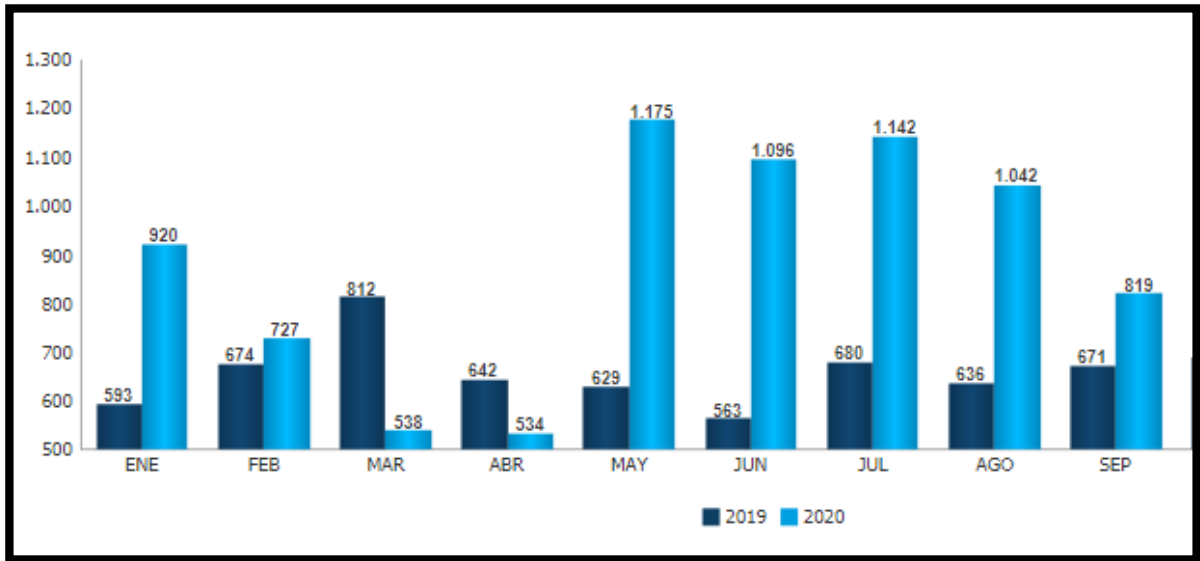
Si bien las cifras de hurto de bicicletas en la ciudad eran altas, una gran parte de la ciudadanía infravaloraba el hecho por considerar que la bicicleta no es un objeto de gran valor y por otro lado no ameritaba procesos de inteligencia investigativa. La cuarentena como se argumentó, ha estimulado el uso masivo de la bicicleta para la mayoría de actividades, entonces muchos de los bogotanos que eran poco cercanos a la realidad que la ciudad plantea a los ciclistas, descubren y se enfrentan a temores, situaciones de atraco, inseguridad que eran desconocidas para ellos.

Al observar el comparativo de hurtos de bicicletas 2019-2020 (ver gráfica 15), se evidencia que los hurtos no eran un fenómeno reciente, y que mantenían una regularidad mensual; no obstante, en los meses de cuarentena se disparan doblando los históricos. Convirtiéndose en un importante tema de seguridad que, antes no lo parecía para las autoridades.

Por otro lado, el incremento en la demanda de domicilios, invita a muchas personas a buscar bicicletas de bajo costo para trabajar o para usos varios, esa demanda masiva encuentra oferta en las redes de atracadores que tienen alto grado de organización (El Tiempo 2020)⁷³, que configuran redes de comercialización para las bicicletas robadas a costos significativamente bajos y atractivos para cualquier comprador(a). La inseguridad, los hurtos, las vidas perdidas en los asaltos, se circunscriben a una cruel relación de mercado ilegal.

⁷³ Ver Diario El Tiempo “¿Qué hay detrás del aumento de un 60% en robo de bicis en mayo? 14-05-2020.

Gráfica 15. Hurto de Bicicletas en Bogotá 2019-2020



Fuente: Informe Mensual, hurto de bicicletas Secretaría Distrital de Seguridad, convivencia y Justicia Bogotá. Delitos de alto impacto con fuente SIEDCO- PONAL. Fecha de consulta Octubre 1, 2020. En los meses posteriores a la cuarentena obligatoria, los históricos de robo mensual se disparan casi al doble, evidenciando la crisis de inseguridad.

El hurto de bicicletas empieza a ocupar renglón importante porque se le mira como una realidad urbana que se había minimizado en los ires y venires de la antigua normalidad. Durante este lapso el Distrito y la Gobernación avanzan conjuntamente en la aplicación de campañas para el marcado y registro de bicicletas en una plataforma. Aunque los ciclistas reclaman mucho más que eso, la seguridad nuevamente se individualiza y se traspasa a la responsabilidad capacidad autocuidado de cada ciudadano.

CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.

En primer lugar el ciclismo como expresión urbana, tiene tanto de historia como de cultura, no puede bastar una causalidad simplificadora en la que el incremento de esta modalidad se explique puramente por modas o triunfos de los “escarabajos” en el extranjero. El ciclismo urbano como se demostró en el primer capítulo, goza de un gran arraigo popular en Bogotá desde principios del siglo XX y es pieza importante para situar un análisis de las condiciones propias de la clase obrera en el proceso de expansión demográfica y espacial de la ciudad. Ello se profundizó con el ánimo de historizar el desarrollo del ciclismo como práctica cotidiana en la ciudad y no categorizarlo como una aparición reciente en la misma, ni mucho menos tratarlo como un fenómeno teórico o factual novedoso, sino más bien situar en primer lugar su dimensión histórica y social como un proceso de larga datación.

En términos generales la masificación de la bicicleta en las ciudades es hija de circunstancias sociales y geográficas del país. Lo mismo podría aplicarse para el caso del ciclismo deportivo y con alguna complejidad mayor, el apasionamiento que despierta en los colombianos. Por otro lado, era importante desarrollar una concepción histórica y geográfica de la pasión ciclística en el seno social, afirmando que la oficialización de este deporte en el país es tan política como social.

Como se ha tematizado en lo referido a la Violencia vial y la violencia espacial como pistas de interpretación a la cotidianidad que afrontan miles de ciclistas-no solo en los corredores de la calle 13 y calle 80-, era importante producir una decodificación y aterrizaje de las lógicas generadoras de la ciudad construida, y de sus formas canónicas de uso, en términos de la zonificación, la privatización del transporte público, la elongación de un borde urbano desprovisto de una oferta laboral y de servicios, suficiente como para evitar la dependencia del transporte para la mayoría de actividades de un bogotano cualquiera.

Para comprender lo que la ciudad neoliberal es, como realidad existente, se compilaron algunas vivencias de varios ciclistas, esto fue una forma de narrar y expresar la manifestación concreta de esas lógicas y sus efectos en la movilidad de miles de capitalinos.

En consecuencia con lo dicho, la ciudad neoliberal se enfrenta a un dilema, puesto que intenta estimular y ha estimulado durante las últimas alcaldías un uso progresivo de las bicicletas para generar una nueva cultura de la movilidad; sin embargo, concentra un alto nivel de riesgo multidimensional para los ciclistas y otros actores viales. El riesgo multidimensional atraviesa cuestiones como el género, la localidad de residencia, la seguridad en las calles, el flujo vehicular, el déficit de infraestructura, la intolerancia e imprudencia de los actores viales, e incluso, factores políticos, como la captura en la producción del espacio público por mano de los intereses privados, del sector privado.

Por las características del fenómeno estudiado, a saber la movilidad en bicicleta y las experiencias de ciudad, se debe aclarar que aunque se trabaja en espacios localizados concretos los sujetos investigados son móviles, sus problemas y vivencias fluyen en el trayecto que recorren. Cada testimonio cuenta una parte de la vida de una persona, pero no es por ello la verdad última del lugar, o del entorno estudiado.

Este trabajo privilegió los testimonios y buscó algunas certezas por vía de la observación y la revisión documental. Aunque las problemáticas se emplacen en un territorio, los sujetos son móviles y es muy probable que muchas de las experiencias capturadas en entrevistas, expresen también las inconformidades que se tienen de ciudad, que se tienen de la vida, porque la vida de las personas no está encerrada en su localidad, su vida transcurre de manera indisociable con y en la ciudad.

El ciclista adquiere, y quizá otros actores de la vía también lo hacen, un sentido de ciudad gracias a la imbricación que le genera recorrerla y sortearla, descubrirla y aprenderla, sufrirla y gozarla, cuestionarla y criticarla. Esa experiencia es lo que permite pensar un ejercicio geográfico que convierte a la calle en un lugar, significado y resignificado por el individuo en su práctica cotidiana. La bicicleta se convierte en un pretexto y en un medio para observar la ciudad, y aunque parezca paradójico, capturarla comprensivamente en el proceso de andarla.

Este enfoque confluye con otros que se dirigen superar la lectura convencional de ciudadanía contenida en un espacio contenedor. La movilidad en este sentido ofreció una

visión panorámica que no anula al sujeto en un cosmos de relaciones superiores a él, sino que lo vitaliza como participante, actor, narrador y agente transformador.

Esta investigación remarca algo que numerosos artículos habrían mencionado respecto al ordenamiento vial en función del vehículo y que los mismos ciclistas manifiestan en diferentes espacios, y en función de lo segundo, es decir de la frustración y necesidad de comprensión al hecho urbano que en mi condición de ciclista, estudiante e investigador se me planteaba como reto: poder analizar y poder interpretar para explicar lo que la ciudad es, lo que la ciudad está siendo bajo la conjunción de factores sociales, técnicos, políticos, económicos, etc.

El desempleo, el alto coste en transportes, la insatisfacción por la pérdida de tiempo en los buses, la informalidad que es aprovechada por las plataformas tecnológicas, la indefensión en las calles: son hechos urbanos que también aprendimos a observar gracias a los testimonios de muchos ciclistas.

Reconocerlo significa un acto de responsabilidad investigativa respecto a los marcos teóricos con que se leen las circunstancias y se nombran los hechos. Es eso, exclusivamente lo que hizo imperativo trabajar desde un enfoque crítico, de geografía crítica, porque contrario a los análisis que idealizan a la bicicleta ofreciendo un panorama de sostenibilidad, este trabajo reconoce que la experiencia ciclística en los corredores estudiados es caótica, no en vano la alusión a la ciudad de la furia, que no es retórica, pues la existencia de disputas por el espacio para quienes se mueven en bicicleta les puede costar la vida. No gratuitamente Bogotá es nombrada por muchos ciclistas, *capital mortal de la bici*.

Dediqué un apartado breve al ciclismo en la ciudad durante la cuarentena, porque la bicicleta ocupa un importante lugar en el proceso de movilidad de la ciudad, y porque fue un lapso en el que el paradigma de movilidad convencional sufrió importantes críticas. Mientras escribía ese capítulo, se mantuvo una pugna entre el Distrito y el sector de los transportadores, ante las propuestas de incrementar ciclo infraestructura en varias arterias de la ciudad. Aunque es muy prematuro para hablar de cambios urbanos, la cuarentena de 2020, se convierte en un hito de revisión obligado para quien venga a estudiar a Bogotá y el ciclismo en el futuro.

Una de las cosas más interesantes y dignas de resaltar, tiene que ver con las formas de gestión del derecho a la ciudad que los ciclistas expresan de múltiples maneras, desde el acto de salir a recorrer en bicicleta cada día, el recorrer sus calles a pesar de los riesgos, la participación en ciclo paseos urbanos, la agrupación para efectuar acompañamientos en los trayectos hacia universidades y empleos.

Reconozco también, la admirable capacidad de los bici-colectivos que emprenden proyectos (de educación, de empoderamiento social, de bici turismo, de ecologismo, de salud, recreación o deporte y muchos más) en donde lo único que se tiene de común es el uso de la bicicleta. Haberlas conocido -independiente de que las comparta o no- me enseña que son iniciativas que encierran la intención de hacer más justa, democrática y agradable la vida en la ciudad.

No quiero dejar lugar a dudas respecto a la importancia y relevancia que tiene y tendrá la movilización de los ciclistas en la configuración de movilidades más incluyentes, menos contaminantes, más seguras y más sociables. La superación del paradigma urbano que es hegemónico se muestra como posible y necesaria, y por supuesto la construcción de ciudad, su ordenamiento y producción tienen una gran deuda en materia de justicia espacial.

Justo por ello es importante aplicar atento control social y político a las políticas de ordenamiento territorial, tal como se hizo cuando la carrera séptima se ofertaba como troncal para transmilenio, en ejercicios de resistencia y territorialización. Luchar con memoria para no desandar lo que se ha avanzado y proponer con perspectiva de futuro para mejorar todo lo que falta.

Para concluir, este trabajo contribuyó con algunos aportes útiles para desplegar una mirada crítica de la movilidad en la ciudad, y respondió a entender por qué nos movemos como nos estamos moviendo, y tenemos (los ciclistas) los conflictos que tenemos. Pero también abrió caminos para mirar eso que otros ciclistas hacen día a día sobre su bicicleta, resistir en la ciudad de la furia.

BIBLIOGRAFÍA.

- Apaolaza R. “Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino” Ubacyf 2015. Pp 1-13.
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2014) “*El libro de la bici*” Secretaría de cultura, recreación y deporte. Bogotá.
- Barragán C. (2015) “*Usos cotidianos de la bicicleta en Bogotá*” Revista de la escuela de Arquitectura de la Universidad de Costa Rica. Vol 1. Número 7; pp.71-82.
- BID (2015). “*Ciclo-inclusión en América Latina, guía para impulsar el uso de la bicicleta*”.
- Brossat I, “La ciudad Uberizada” Editorial Katakrac. 2018. 3-20.
- Caracciolo H. (2009) “*Bicicleta circulación vial y espacio público en la Italia Fascista*” Revista Historia Crítica. No. 39, Bogotá, septiembre-diciembre, 238 pp. ISSN 0121-1617 pp 20-42.
- Castells M.(1974) “*La cuestión urbana*” Editorial Siglo XXI. Madrid.
- Castro S (2009) “*Tejidos Oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)* Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.
- Dantas A (2014),“ Geografía e epistemología do sul na obra de Milton Santos” Revista de Geografía Mercator. 2014 pp 49-61.
- Certeau M. “La invención de lo Cotidiano I Artes de Hacer”. Universidad Iberoamericana. Departamento de Historia, México, 2000, paginas 105-134.
- Contreras M (2019). “Dimensión espacial de la informalidad Laboral: evidencia para Bogotá”. Trabajo de Grado. Universidad Nacional de Colombia.
- Delgado M (2007) “Sociedades Movedizas, pasos hacia una antropología de las calles”. Editorial Anagrama. Barcelona. Pps 10-30.
- Elías N y Dunning E. “*El deporte y ocio en el proceso de la civilización*” Fondo de Cultura Económica. México. 1986.
- Encuesta con trabajadores y trabajadoras de Rappi” (2019) Observatorio Laboral Universidad Del Rosario. 2019.

- Figueroa O. (2001). “Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano, coherencias y contradicciones” pp 379-391. De “La ciudad construida en América Latina” Flacso publicaciones, 2001, Ecuador.
- Forero N. “*Nueva Historia de Colombia*” Cáp 14: “*El deporte en Colombia*”. pp 351-376. Editorial Planeta. Bogotá. 1989.
- Garcés S, “Una sintonía problemática: La política Laboral de Duque y la economía de plataformas” Cien Días, CINEP. Colombia.
- Gorz. A. (1973) “*La ideología social del Automóvil*”.
- Guasch M y Cebollada A. “Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad”. Fundación Alternativas. 2003-.
- Guerrero J; (2014); “El valor de la autoetnografía como fuente para la investigación social: del método a la narrativa” Revista Internacional de trabajo Social. 2014. Pp 237-241.
- Hall P. (1996) “*Ciudades del Mañana Historia del urbanismo en el siglo XX*”, cap 9 “*La ciudad en la Autopista*” pp285-330 .Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Harvey D. (2003) “El nuevo Imperialismo”. Editorial Akal, Madrid, España. Pp 77-129.
- Herrera M et Al. (2017) “*Porqué Transmilenio en Bogotá está en crisis?* Revista ciudades, estados y política. Vol 4 (3) pp 103 -118. Bogotá
- Illich Iván “Energía y Equidad” en Obras reunidas por Fondo de Cultura Económica. 2006, Mexico. Páginas 327-356.
- Ingold T (2019); “Suficiente con la etnografía” Revista Colombiana de Antropología, ICANH. pp 143-159.
- Informe de Encuesta Bogotá como vamos 2017. Alcaldía de Bogotá.
- Jean R. “Energía y Equidad: Los transportes chupatiempos y la energía destructora de ciudad”, pág 1-7.2006.
- Jiménez T (2013) Tesis de Grado “Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá”. Universidad Javeriana.
- Lefebvre H. (1974) “*La producción del espacio*” Editorial Siglo XXI. Colección Entrelineas.

- Lubbs T (2015) “La autoetnografía crítica y el self vulnerable como investigadora”. CIECS, CONICET. PP 274-284.
- Luna F. “Espacialización de la violencia en las ciudades latinoamericanas: una aproximación teórica” en Cuadernos de Geografía, Revista Colombiana de Geografía Vol 22No.1. 2013 Bogotá. Pp 169-186.
- Massey D. Entrevista “Hay que traer el espacio a la vida” por Román P. et al. 2008, Signo y Pensamiento 53. Volumen XXVII- pp 328-343.
- Moreno A. (2018) “El auge de la bicicleta en Bogotá” Revista ciudades. Número 119, Junio-septiembre. México.
- Mosquera J. (2015) “*El transporte en bicicleta consolidando inequidades en las calles de Cali Colombia*” en *SOCIEDAD Y ECONOMÍA No.31, 2016, pp 95-120.*
- Negri S. (2019). ¿Cómo es trabajar en una plataforma de Delivery? Aproximaciones desde una investigación preliminar. XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Pp 1-18.
- Osorio L, J.A. (1978) *Novelas y crónicas*. Biblioteca Básica Colombiana, Colcultura, Bogotá, p.302.
- Pinto N. et Al. *Mujeres en bici. Una expresión de libertad*”. Quito Fiederich-ebert-stiftung.
- Pradilla E. “La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. Pp37-60 .2014.
- Quintero K (2017).“*El papel de la bicicleta en las transformaciones socioespaciales del espacio público en Bogotá, en el marco del derecho a la ciudad*” Trabajo de Grado Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá.
- Quintero J (2019) “Plataformas Digitales de Economía Colaborativa y su impacto en el mercado tradicional de servicios en Colombia: Caso Uber Colombia. Universidad Cooperativa pp 1-25.
- Qutián D (2013). “*Deporte y Modernidad: caso Colombia, del deporte en sociedad a la deportivización de la sociedad*”. *Revista Colombiana de Sociología. Vol. 36, No, 1. 2013 Bogotá. Pp 19-42.*

- Rodríguez S. “Memoria y Olvido: usos públicos del pasado desde la Academia Colombiana de Historia (1930-1960)”. Ver *Capítulo 3. Festejos Patrios: «fechas estelares» y «función recordatoria y conservadora de las tradiciones»* pp224-251. Tesis Doctoral Universidad Nacional de Colombia. Bogotá 2013.
- Salazar I (2016) “*Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia 1950-1970.*” En “Revista Colombiana de Sociología Vol 30, No 2. Bogotá, Colombia pp 49-67.
- Solé D, (2010).“*Sobre la crisis del automóvil y su posible superación*” Detourné Magazine, Democracia Inclusiva Org.
- VIVANCO, Luis A (2013). *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, Routledge.
- Viviescas Fernando “*Urbanización y ciudad en Colombia, Una cultura por construir en Colombia*”. Foro Nacional por Colombia. Bogotá. 1989.
- Waquant L. “Entre las cuerdas, cuadernos de un aprendiz de boxeador” Siglo XXI.2000. Buenos Aires. Pp 119-130.

PRENSA

- EL ESPECTADOR “Congestión en el Portal 80 de Transmilenio por accidente que dejó un ciclista muerto” 24/04/2020.
- Diario La República “La bicicleta se impone como mejor opción de transporte en más de 100 ciudades. 25-04-2020.
- EL ESPECTADOR 15-08-2020. Daniel Pacheco. “Rappi el negocio que subsidia”.
- EL ESPECTADOR “Sierra Morena el puerto que emergió durante la cuarentena” 19-06-2020.
- Diario El Tiempo “Las Crónicas de la Bicicleta” 28-06-2020.
- Revista Dinero “Se están acabando las bicicletas” 25-07-2020
- Diario El Espectador “Nueva realidad en Bogotá: en la séptima habrá 5500 viajes en Carro y 3000 en bici” 05-09-2020.

- Diario El Tiempo “¿Qué hay detrás del aumento de un 60% en robo de bicis en mayo? 14-05-2020.
- Diario El Tiempo “El SOAT para todo el mundo”. (05-07-2015). Columna de opinión Referencia tomada de la Revista Motor el día 15 de Febrero de 2020. Portal <https://www.motor.com.co/columna-del-director/soat-mundo/22377>
- Diario El TIEMPO “El Boom del pedaleo tomo por sorpresa a importadores de bicis”. (16-08-2020)
<https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-aumento-en-compras-de-bicicletas-tomo-por-sorpresa-a-importadores-529836>
- LA SILLA VACÍA Portal Virtual 12-06-2020, Darío Hidalgo Artículo “La seguridad Por números”.
<https://lasillavacia.com/silla-llena/red-cachaca/seguridad-numeros-76598>
- Caracol Radio Portal “Trabajadores de plataformas digitales tienen derecho a seguridad social” 15-07-2019.
https://caracol.com.co/radio/2019/07/16/nacional/1563236013_033942.html
- Revista Dinero Portal “¿La aparición de Uber, Rappi y las demás plataformas incentiva la informalidad?” 12-02-2019.
<https://www.dinero.com/economia/articulo/por-que-esta-aumentando-la-informalidad/279730>
- Diario La República 28-04.2018 “Las apps para mercar Rappi, Merqueo y Mercadoni tienen 1,6 millones de Descargas”.
<https://www.larepublica.co/internet-economy/las-apps-para-mercar-rappi-merqueo-y-mercadoni-tienen-16-millones-de-descargas-2719919>

Entrevistas

Arévalo, C. (2 de Julio de 2019). Entrevista estudiante. (J. C. Gómez, Entrevistador)

Beltrán, C. (10 de Febrero de 2020). Entrevista con Colectivo Locomotora Tour. (J. C. Gómez, Entrevistador)

Bernal, J. (15 de octubre de 2018). Trabaja en Mosquera. (J. Camilo, Entrevistador)

- Castañeda, P. (27 de Mayo de 2019). Entrevista Foro Mundial de la bici-Mujeres y feminismos. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Diaz, W. (6 de Agosto de 2020). Entrevista con colectivo Fontirueda. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Fonseca, J. (16 de Noviembre de 2018). Entrevista Trabajador. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Gómez, A. (18 de Julio de 2020). Entrevista con colaborador Rappi. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Jiménez, N. (19 de abril de 2020). Entrevista a Mujeres calle 80, trabajadora social. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Manzur ,J.C. (25 Mayo 2018). Entrevista a cicloviajero recreativo, Foro Nacional de la bicicleta.(J.C. Gómez , entrevistador)
- Martínez, S. (18 de Julio de 2020). Entrevista con colaborador de Rappi. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Nicté, S. (18 de Abril de 2020). Entrevista Mujeres y Colectivo Mujeres en Pedales. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Perez, J. (16 de Mayo de 2020). Entrevista Estudiante. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Triviño, W. (18 de Julio de 2020). Entrevista con colaborador Rappi. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Vazquez, F. (10 de Octubre de 2018). Trabajador en Funza. (J. C. Gómez, Entrevistador)
- Veloza, C. (21 de Agosto de 2019). Ciclista Recreativo. (J. Camilo, Entrevistador)
- Vergara, A. (4 de Febrero de 2020). Entrevista con Colectivo Ciclopaseo de los Miércoles. (J. C. Gómez, Entrevistador)

ANEXOS.

Entrevista Ciclistas Recreativos y deportivos: Camilo Veloza. Ciclista recreativo de la calle 80. 02 -10-2019				
¿Usted se considera ciclista recreativo, deportivo, trabajador sobre la bicicleta, activista o ninguno?	¿Cómo inició en la bicicleta y por qué se mantiene en bici?	¿Qué cosas ha aprendido al moverse en la ciudad con su bicicleta?	¿Cree que su localidad particularmente el corredor de la calle 13/80 posibilita la práctica de ciclismo recreativo o deportivo?	¿Considera que la ciudad es adecuada para la práctica de ciclismo?

<p>Pues yo he sido trabajador, participé en un diplomado en Bici, no sé si lo ha escuchado, y me sensibilizó mucho, pero aun no estoy en un colectivo, me gusta es más como salir para conocer y si me invitan a cosas pues yo voy, en ese sentido yo creería que recreativo</p>	<p>Yo salía de vez en cuando con algunos amigos, pero no era cosa sino por ahí de desparche, yo vivo por la zona de La Granja, entonces veía pasar los fines de semana a mucha gente con rumbo hacia el vino, pero a mí se me hacía lejísimos ir hasta allá, además que salir a montar por la ciclorruta no es que me guste mucho porque muchas de las ciclorrutas están desconectadas y eso se termina es volviendo un complique, pero bueno por mi trabajo, yo tengo mi taller propio, pues casi no tengo que salir entonces me quedaban tiempos libres y yo estaba muy gordo, entonces empecé a salir a las ciclovías los domingos, solamente, y ya con el tiempo empecé a salir sábados y domingos y festivos, y salir hacia el Alto del Vino se volvió un plan, pues por el camino uno encuentra gente o arma su combo y se distrae bastante, además el paisaje es bonito, me mantengo en la bici ya desde unos 8 años, he salido a varios lados y me gusta mucho, he conocido muchos lugares bonitos de Bogotá pero además he bajado montón de peso y me ha servido para el corazón, para estar feliz, me hace mucho bien a mí como persona, esa es la verdad.</p>	<p>El tema de la importancia de la cultura ciudadana, “Vea, es que en cosas como la forma de pitar, la forma de adelantar, el trato en la vía le dice a uno muchas cosas, lo digo porque cuando yo voy manejando carro o cuando voy a pie, yo mismo me pongo en los zapatos del ciclista que tengo al frente, uno es ciclista con o sin bicicleta, uno cambia cosas del comportamiento que antes no veía. uno sabe cuándo el que le pita es ciclista, uno sabe que el de la moto es considerado con uno es ciclista, y lo sabe por la forma en que lo tratan a uno en la vía, yo creo que si todos ponemos un granito de arena desde nuestro lugar, Bogotá sería mucho mejor. La bici me ha enseñado muchas cosas, pero para el tema de la ciudad yo creo que esa es como la más importante.</p>	<p>Una cosa es ser ciclista de ciclovías dominicales y otra muy diferente serlo todos los días, la ciudad no es la misma. Nunca. Como le digo yo he tenido que salir a hacer vueltas y cosas en bicicleta a varias partes, yo ando muy despacio no me voy como loco, y trato de parar en los pares, porque todos somos actores de la vía, pero aquí todos los días sabe usted de manes que los roban, o los matan por robarlos, los atropellan, y como le digo las ciclovías no están muy conectadas, eso se presta para que la gente no use casi la ciclorrutas, porque embolatan mucho. A mí me gusta salir a rodar por las mañanas y los fines de semana, pero entre semana hay mucha gente que lo hace por rutina y es duro.</p>	<p>Sí claro, como le digo saliendo por la Autopista Medellín sale uno a varios pueblitos, e incluso en la ciclorruta de aquí varias personas hacen un poco de actividad física, se ven a muchos ciclistas de escuelas que pasan por este corredor y los domingos la gente inunda el lugar. Son caravanas</p>
--	--	--	--	--

Entrevista Ciclistas recreativos, deportivos. Juan Carlos Manzur. Cicloviajero y ciclista recreativo. Sector calle 13. 25-08-2018.

¿Usted se considera ciclista recreativo, deportivo, trabajador sobre la bicicleta, activista o ninguno?	¿Cómo inició en la bicicleta y por qué se mantiene en bici?	¿Qué cosas ha aprendido al moverse en la ciudad con su bicicleta?	¿Cree que su localidad particularmente el corredor de la calle 13/80 posibilita la práctica de ciclismo recreativo o deportivo?	¿Considera que la ciudad es adecuada para la práctica de ciclismo?
<p>Yo no considero que uno sea una sola, sino más bien que uno pasa como por fases, uno empieza de niño montando, luego la usa como medio de transporte, y alguien que trabaja la usa al tiempo para hacer ejercicio. Al día de hoy yo me encuentro en la fase de viajar y conocer mi ciudad, mi país, mi continente. Creo que la bici para mí más que un hobby es una pasión. Lo mío no es exclusivamente el ciclismo deportivo, tal vez como de turismo o recreación podría ser la cosa.</p>	<p>“yo me tiraba más de tres horas diarias metido en un bus para ir de la casa al trabajo, viajaba uno todo apretujado, afanado, y pagando bien caro, así duré más de 10 años... ¿usted se imagina lo que es acostumbrarse a eso? Eso, quizás eso fue lo que más me motivó a usar la bicicleta para transportarme, porque siempre la había tenido arrumada pero solo para urgencias, pero ahora es mi transporte diario”. Después de usar la bici por unos buenos meses para ir al trabajo me acostumbré y no volví a usar transporte público, pero no sé yo siento que uno tiene más necesidades, yo por ejemplo Me convertí en Cicloviajero porque estaba cansado de tener siempre la misma rutina, aunque usted no me lo crea, un día vi dos chicos que venían con alforjas en las bicicletas y venían desde Chile, les pregunté un montón de cosas y me di cuenta de que eran personas como usted y como yo. Lo pensé por unos días</p>	<p>La primera y más importante, que la vida es corta y uno debe aprovecharla con lo mejor, siempre. Uno se desgasta en un montón de rutinas y no lucha por sus sueños, ahora que emprendí varios viajes me di cuenta de la cantidad de cosas que se pueden hacer si como ciclistas nos organizamos para que podamos circular con más facilidad en la ciudad. Otra cosa importante es que la bicicleta le permite a las personas ser un poco más libres, no estar atadas a trancones ni a depender de un carro, o de una vida súper cargada de consumo, se puede vivir de manera muy cómoda sin consumir o gastar mucho, creo que la bicicleta me hace sentir muy responsable de aportar a la movilidad ecológica, porque no contamina con mi desplazamiento, y la última, creo yo que la bicicleta hace feliz a la gente, mire yo no conozco a alguien que ande en bicicleta y esté desencantado, más bien al contrario esto ayuda mucho a que uno tenga calma, pues se conocen muchos lugares, uno</p>	<p>No, Mucho, cruzar por la calle 13 lo hago yo como última opción porque se expone uno mucho, incluso a la salida de Bogotá el tráfico pesado es muy rápido, bueno, para mí no sería problema porque estoy acostumbrado a carretera, pero hay otra gente que no. Pero sí se puede hacer turismo o salir a conocer adentro otras localidades los fines de semana, yo lo recomiendo.</p>	<p>Pues hay muchas cosas para mejorar, y siempre va a ser así, es que es una ciudad muy grande y eso es lo que hay, pero sí hay cosas urgentes que se deben atender, por ejemplo esto de que subiendo por patios o aquí saliendo por Siberia a usted ya lo están esperando para robarlo, y pasa todos los días, mire todos los días en Facebook me aparecen imágenes de gente que en carretera les bajaron la bicicleta, y yo creo que eso hace que uno ande con mucha precaución pero también con cierto miedo. Da como lástima, porque los buenos somos más, Ahora hay mucho venezolano, y no venezolanos también que están robando y amedrentando a la gente, yo creo que sí se necesita más seguridad, sería chévere también que fuera también en las partes de la ciudad, ¿sí? es que uno se siente a veces más seguro cuando va por carretera, ya saliendo de Bogotá, que en la ciudad misma. Otra cosa es que hay ciclorrutas muy rotas y los cruces tienen ramplas que lo hacen perder a uno impulso o a veces le deterioran la bicicleta y eso también se presta para que haya desorden en las calles, porque nadie quiere andar por pedazos feos. A nosotros nos dice la Alcaldía que</p>

	<p>y me resolví a hacer un viaje con un colectivo de Cicloviajero, fuimos a la costa, luego de hacer varios viajes por el país, me resolví a salir de Colombia y fui hasta Perú, volví y luego fui más al sur y llegué hasta Argentina, hace poco volví a Colombia y ahora salgo una que otra vez a dar vueltas por aquí en Bogotá, me gusta porque al salir se da uno cuenta de que aquí verdaderamente hay mucho, pero muchísimo ciclista y eso hay que valorarlo y cuidarlo.</p>	<p>puede andar despacio o rápido, pegarse una buena escapada a los páramos o a los miradores aledaños a la ciudad y todo eso es gratis. La bici le pone a uno la ciudad ahí a la mano.</p>		<p>somos los héroes de la movilidad, y quizá sea cierto, pero que nos echen una ayudita de cuando en vez.</p>
--	---	--	--	---

Entrevista Estudiantes ciclistas . Julián Pérez. Estudiante que se moviliza en bici. 16 -05-2020

¿En qué universidad estudia y Donde vive usted?	¿Por qué se transporta en bicicleta para ir a la universidad?	Cuénteme sobre cosas cotidianas que le ocurren sobre la bicicleta en sus trayectos a la Universidad	¿A qué le teme cuando sale a rodar?	¿Ha tenido que hacer modificaciones en su forma de movilidad durante los desplazamientos?
<p>Estudio en la Universidad Pedagógica, yo vivo cerca al parque centenario en Fontibón</p>	<p>Porque era muy demorado esperar al Sitp, además de dar mucha vuelta, las rutas cambian cada rato y las tarifas son muy caras. Yo agarraba dos Sitp diarios, pero cambian de ruta mucho, y la tarifa aumentó, yo no quería irme en bicicleta porque me parecía que me iba a demorar mucho, y tal vez los primeros días se me hizo complicado porque me daba nervios los carros, pero aun así me gastaba casi el mismo tiempo de la buseta y me ahorra lo del pasaje. Ya no sé lo que es subirme a un Sitp, llevo un semestre viajando así, y me gasto menos tiempo que antes, voy conociendo nuevas rutas y además por el camino hay varios parches de universitarios que lo llevan a uno y puede uno ir más tranquilo porque</p>	<p>Pues qué mire: cuando llueve es paila porque la carretera es muy lisa, uno debe pedalear más despacio.</p> <p>Trato de variar las rutas para no aburrirme y conocer otras. No falta el carro que se le viene a uno y lo arrima, o las motos, eso es un caos cuando hay trancón, sobre todo en los puentes vehiculares. Se respira mucho esmog, pero resto la ropa se mancha, pero también siente uno muchas ganas de correr rápido, de hacer mejores tiempos, de llegar menos cansado, en bici me ahorro un montón de tiempo.</p>	<p>A mí ya me han robado la bici antes, cuando a mí me robaron la bici, no sabían el daño que me hicieron, yo no tenía como más llegar de mi casa a la universidad. Y pues más que a una caída porque uno se cae y la preocupación es la bici, a lo que le sigo cargando temor, si es la sensación, es a posibles robos, mm también a las tapas de alcantarilla que se roban, yo vi a un mano en la noche estrellarse contra el hueco.</p>	<p>Claro, yo antes andaba solo con el candado de la cicla, ahora me toca cargar con una tomfa por si algo, también le he puesto luces a la bicicleta para hacerme visible. Es muy importante aprender a manejar los brazos a manera de direccional, uno aprende a culebrear entre los carros.</p> <p>A ver qué otra...</p> <p>Pues yo, cuando voy por una vía muy sola, me toca pedalear rapidísimo y pasarme a la carretera para que no me pare nadie, y no pararle a nadie, y ni así porque ahora los propios ciclistas lo atracan a uno...</p>

	va en grupo, se siente más protegido>>			
Entrevista Estudiantes ciclistas . Carlos Arévalo. Estudiante Universidad Distrital. 02-07-2019.				
¿En qué universidad estudia y Donde vive usted?	¿Por qué se transporta en bicicleta para ir a la universidad?	Cuénteme sobre cosas cotidianas que le ocurren sobre la bicicleta en sus trayectos a la Universidad	¿A qué le teme cuando sale a rodar?	¿Ha tenido que hacer modificaciones en su forma de movilidad durante los desplazamientos?
Yo estudio en la Universidad Distrital y vivo en Modelia me gasto entre 40 y 50 minutos a veces alterno por la calle 13 y otras por la 26, aunque la 26 se ha vuelto muy insegura, en las noches por las ciclorrutas lo esperan a uno por debajo de los cruces para atracarlo, y bueno por la 13 hay pedazos, buenos, pasando la 68 ya es más tranquilo y se puede andar mejor.	Me da mucha libertad, a veces uno va estresado o algo y es entretenido ir viendo cosas de la ciudad, pero también porque yo no tengo un trabajo fijo y la universidad es mucho gasto, más las necesidades propias entonces mi presupuesto no me permite pagar la totalidad de los transportes. Yo me iba unos días en transmi como tres, y dos en bici, esto que usted me pregunta es algo que hemos hablado con más amigos y es que yo no entiendo por qué las universidades tienen que estar todas en el centro y norte de la ciudad, pero bueno...con el tiempo me di cuenta que el trayecto lo podía hacer todos los días y ya uno se acostumbra como a no depender del transporte público que además es bien malo. La bicicleta sirve pa muchas cosas y nunca me deja botado, eso también es importante, uno le guarda cariño.	Pues muy normal, yo salgo de la casa tipo 6 de la mañana y vuelvo a diferentes horas, me pasa mucho el tema de los buses de Sitp, son muy agresivos con uno y algunas mulas también lo cierran a uno en partes donde hay poco espacio, bueno eso pasa cuando no hay ciclorrutas, aunque también donde las hay pues se usan poco. ENTREVISTADOR: Cuénteme un poco más de ese detalle. Las ciclorrutas no fueron bien diseñadas para el ciclista, por ejemplo en los cruces hay unas rampas que generan deterioro mecánico de la bici y dejan dolor en los brazos si los multiplica usted todos por un día, por una semana, eso va sumando. Ahora hay muchos tramos que no están demarcados o señalizados y eso hace que los peatones se confundan y también uno, a veces termina uno en peleas con la gente por eso... yo opto por usar la carretera mejor”	Pues yo no ando con miedo, yo me sé mover bien en bicicleta, pero sí viene bien tomar cuidados como usar el casco, no dejar pagando la bici, ya no se fía uno ni de los propios ciclistas. Es que tampoco, ¿me entiende? tendría que andar con miedo porque para esa gracia pues me voy en carro o taxi, qué se yo. Si me he pegado mis caídas, y por eso lo del casco, pero por fortuna no he tenido accidentes graves o atracos, tal vez por eso ando como tranquilo	Así como usted me lo plantea no había caído en cuenta, pero si me pongo a pensar en la primera vez que yo me vine a la U desde la casa, pues han cambiado algunas cosas, ya llevo una bomba, parches, ya me despincho yo solo, antes no lo hacía, creo que también la pericia, yo era muy nervioso cuando iba en carretera y luego entre carros, ahora lo manejo con destreza, he aprendido a alternar entre andén, ciclorruta y calle cuando hay mucho trancón. Sería como eso, porque uno sus rutas ya las tiene como claras.

Entrevista Trabajadores sobre la bicicleta: Jorge Bernal. 25 octubre 2018. Trabaja en Mosquera. 15-10-2018				
¿Hace cuánto usa la bicicleta?	¿Cómo puede describir el uso que le da a su bicicleta?	¿Qué es lo más común que le ocurre en los trayectos sobre la bicicleta?	¿Cuánto gasta en su trayecto casa trabajo y cómo puede describirlo?	¿Considera que hay propuestas que podrían hacerse para mejorar la movilidad de ciclistas como usted?
Lo que llevo trabajando aquí en la empresa prácticamente, como 4 años, es que cuando yo empecé no tenía para los Buses, yo vivo en Bosa y me tocaba tomar casi cuatro buses diarios y eso me sumaba mucho dinero, entonces vi que varios vecinos se iban en bicicleta madrugando y pues me tocó empezar a diario, pero no me dio duro porque yo tengo buen físico.	Yo tengo 35 años y cogí la bicicleta porque la buseta estaba cobrando muy caro, la bicicleta estaba arrumada y pues desde que uno ande con cuidado ella lo lleva a uno en el tiempo justo, va uno a su ritmo casi igual que el bus... Yo la uso para ir a trabajar más que nada, es una máquina muy rendidora, pide poco y me ayuda mucho, aunque ya pronto voy a comprar moto y de pronto la arreglo bien para hacer como ejercicio los domingos, ¡toca!	<p>“Varias veces me ha pasado que la ciclorruta está muy llena y me ha tocado pasarme a la calle, es que incluso se anda mejor ahí, y no falta... nunca falta el tipo que lo cierra a uno y le tira el carro por encima, como si uno le estuviera robando espacio... ¡Pailas lo aorillan a la fuerza y uno después los alcanza pero se hacen los que nada!</p> <p>Es feo cuando hace mucho viento porque esa polvareda ahí recién pasa uno el puente largo no lo deja a uno ver, y si llueve peor.</p> <p>Yo paro a tomarme un tinto con empanada en un kiosquito que paran varios ciclistas y gente en moto, con lo que me ahorro del bus es como el premio jeje.</p>	<p>Como una hora pasadita, pero eso también varía por lo que le digo del clima, a veces hace mucho helaje y le toca a uno pedalear más rápido para llegar, o cuando llueve pues pierde uno tiempo con el impermeable, incluso, los jueves viernes y sábado yo siento que me gasto menos de la hora para llegar al trabajo, en cambio lunes y martes uno como que viene con el sueño del domingo y no rinde tanto, además que hace como más tráfico.</p> <p>Yo agarro la cali, hasta la 13 y me vengo por la trece, pues a esa hora hay vario ciclista, en ambas vías, aunque hay poca iluminación es muy oscura la carretera, lo ayudan los carros a uno con la luz, aunque sea eso, sí hay que estar como en grupos porque hay pedazos en la cali donde atracan bastante, he sabido también que en la 13 roban pero si uno va en grupo de conocidos, y uno también mira caras, pues no hay problema. Ya saliendo de puente largo me gasto como 15 o 20 minutos a la bodega y pues uno se va por la berma, ya se hace más tranquilo el camino.</p>	<p>Podría ser iluminar más la carretera, también construir como una ciclorruta especial para las muchas personas que circulan por esas carreteras, es que se ve mucho desorden y todo el mundo hace lo que quiere, yo sé que si a la gente le construyen un espacio, pues la gente entiende y lo usa bien.</p> <p>Creo que bajar un poco la tarifa del transporte, no todo el mundo puede tomar una bicicleta para ir a trabajar, por ejemplo hay señoras con niños en bicicleta que los llevan al colegio y el peligro de un accidente. Es mejor para todos un transporte.</p>

--	--	--	--	--

Entrevista Trabajadores sobre la bicicleta. Ferney Vázquez. Trabajador en Funza 2018 se desplaza por corredor de la calle 80.10-02-2018

Hace cuanto usa la bicicleta	Como puede describir el uso que le da a su bicicleta	Qué es lo más común que le ocurre en los trayectos sobre la bicicleta	Cuánto gasta en su trayecto casa trabajo y cómo puede describirlo	¿Considera que hay propuestas que podrían hacerse para mejorar la movilidad de ciclistas como usted?
Desde que vivo en la ciudad siempre me ha tocado tomar transporte para ir al trabajo, mis familia es de Cota allá usaba la bici para todo y ahora yo vivo en la localidad de Suba desde hace unos 7 años, se puede decir que la uso desde siempre, son muchos años, yo trabajo en Celta, y he trabajado en varias bodegas de la zona, ya me conozco el camino y no se me hace muy largo	<p>Yo empecé a hacer carreras con la gente que iba viendo en el camino a Celta –un parque industrial que queda en el sector de Siberia-, como uno lleva la luz en carretera por la mañana se le va pegando gente a la rueda... Ya con el tiempo me fui haciendo amigo de personas que me encontraba en Celta y en el camino a la casa, y así me ha pasado con otro trabajo que era por aquí cerquita, es que aquí se consigue trabajo más fácil que en Bogotá, pues en el pueblos.</p> <p>Un día nos pusimos de acuerdo para ir hasta el Alto del vino, y así empezamos a salir los domingos. Yo uso la bici todos los días para ir al trabajo, y la empresa no tiene ruta, pero a mí me sirve irme en bici porque me queda el subsidio de transporte y eso es una gran ayuda. Pero también la uso para salir</p>	<p>Pues después de tanto tiempo, ya todo se me hace común, el ruido de la ciudad, el ritmo, como que toda la gente va concentrada en lo suyo y nadie se preocupa por ayudar a nadie. A mí me parece que hay mucha más gente saliendo a trabajar en bicicleta que hace unos años, antes uno salía hacia Funza y eso era algo solo. Lo que más se me hace común es ver ciclistas por donde antes ya no veía o veía poquitos.</p> <p>Entrevistador: ¿Y como le parece que haya más ahora, bueno o malo?</p> <p>Claro qué mejor, porque uno se siente como más acompañado, aunque vaya solo, es mejor andar por un lugar concurrido por ciclistas. Y eso ayuda con el medio ambiente porque es menos</p>	<p>Como 45 minutos, pues yo salgo hacia la calle 80 y tomo la ciclorruta, la cosa es que hay días en donde se llena mucho en ambos sentidos, entonces en las paradas o los cruces de semáforos se arma trancón, ve uno mucha buseta llegar desde temprano de Funza, Madrid, faca y esas mismas cuando se devuelven viven parando todo el camino para llevar gente a las bodegas, y si uno toma el carril de los carros pues le toca estar parando cada nadita además que le pasan a uno por la mejilla y no son respetuosos</p>	<p>Creo que se deben mejorar el estado de las ciclorrutas, algunas tienen muchos huecos y bolardos en la mitad, y cuando van muchos ciclistas hay alto riesgo de que uno se pueda caer.</p> <p>También hace falta como conciencia ciudadana entre los conductores más que nada porque son muy atrevidos con la gente, peatones y demás.</p> <p>El tema de los policías, sí hace falta como más acompañamiento en la ruta, así como hacen una ciclovía los domingos por la séptima y es seguro todo el camino, bueno fuera que uno pudiera andar así tranquilo por todo lado.</p>

	a pasear con los amigos de vez en cuando.	contaminación en la ciudad.		
--	---	-----------------------------	--	--

ENTREVISTA TRABAJADORES SOBRE LA BICICLETA. JAVIER FONSECA.. TRABAJA EN MOSQUERA VIAJA POR EL CORREDOR CALLE 13. 16-11-2018

Hace cuanto usa la bicicleta	Como puede describir el uso que le da a su bicicleta	Qué es lo más común que le ocurre en los trayectos sobre la bicicleta	Cuánto gasta en su trayecto casa trabajo y cómo puede describirlo	¿Considera que hay propuestas que podrían hacerse para mejorar la movilidad de ciclistas como usted?
Hace año y medio, desde que tengo este trabajo, antes yo trabajaba en calle 21, por la zona industrial y viajaba en bus pero movieron las bodegas a Mosquera y ahora trabajo en el romboy de Mosquera-la Mesa y me tocó empezar a usar la bicicleta hace ya como año y medio	<p>Pues es que yo vivo en Kennedy y necesitaba una buena bici, que rindiera, esta que tengo la compré hace poco, si viera con la que empecé, era más pequeña y me tocaba pedalear mucho para poder avanzar. Esta me sirve para todo, porque es llanta gruesa, para trocha, para carretera... La uso unas 3 horas por día y estoy haciendo 50 km diarios, ósea que hago dos cosas a la vez, porque es como hacer ejercicio a diario pero también la uso para llegar al trabajo. De otra manera yo tendría que pagar Sitp y pues como es fuera de Bogotá, tendría que pagar mucho en transportes.</p> <p>La uso con cuidado, eso sí, nunca he tenido accidentes.</p>	Ve uno mucho accidente de motos, buses que se chocan es frecuente ver que se hacen trancones a la altura de la zona franca y llegan hasta abajo casi donde yo trabajo y por ahí tipo 4 de la tarde devolviéndome para la casa lo mismo, es que hay mucho estrés y por eso es que hay tanto accidente. También mucho ciclista atropellado porque esa trece si es fea para uno moverse.	<p>En promedio una hora y diez minutos.</p> <p>Salgo de mi casa faltando diez pa las cinco, me cargo el reflectivo, casco, impermeable y un pito, a esa hora usted ve una hilera de bicicletas que van saliendo por la 13 de todos lados ya clareando los trancones están ahí, le toca a uno meterse por donde vaya viendo porque las motos no respetan y empiezan a culebrear, la buseta va recogiendo gente y lo aorilla a uno... los particulares van viendo como adelantar y como no hay ciclorruta pues a uno le toca tirarse por los andenes -ahí saltando charquitos con la burra- esquivar los huecos o comérselos enteritos... tener cuidado con las mulas que van parqueando y hacerse ver en medio de todo el ruido. El tiro es salir de Bogotá pasar el río y ya puede irse uno por la berma que está anchita y ya no hay tanto semáforo, hay menos bodegas y ya puede uno pedalear más tranquilo</p>	<p>No se me ocurren muchas, pues hay mucha corrupción y eso dificulta todo, pero yo por ejemplo he pasado por las ciclorrutas del norte, o de suba cuando voy a visitar a alguien y se da uno cuenta que la ciclorruta ayuda mucho, por la trece así como usted puede ver hace mucha falta, a uno le toca estar lidiando con el bus, la moto, los camiones y con toda esa cantidad de huecos, y la vía no está en buen estado</p> <p>Ojalá así como le cobran impuestos a uno, construyeran ciclorrutas que se conecten, pero que construyan por la salida de la trece que hace mucha falta, tanto de entrada como de salida. Eso sería</p>

ENTREVISTA.PAOLA CASTAÑEDA. 27 -05-2019. Mujeres ciclistas. Foro Mundial de la Bici. Geógrafa.				
Por qué razón utiliza la bicicleta como forma de movilidad	Qué experiencias que hayas tenido puedes mencionarme sobre la bici	Cómo pueden estar relacionados el género y la movilidad en bici	Ha tenido que adoptar algunas estrategias para circular en bici	Cuáles son los retos que tiene la ciudad para con el ciclismo femenino
<p>Primero que nada por placer. Las personas no tienen solo la necesidad de moverse, sino también el deseo de moverse en la ciudad, eso es independiente del género, y bueno la bici en muchas ciudades del mundo adquiere un papel importante porque el enfoque de ciudad- automóvil está deteriorado, se necesita sostenibilidad ambiental en nuestra manera de habitar y circular por las ciudades, la bici ayuda a descongestionar pero también disminuye muchísimo las emisiones de carbono, y yo apoyo eso, creo que la agencia del sujeto es importante para la estructuración de nuevas agendas de movilidad, eso no se puede desconocer. Usar la bici es algo muy político, porque el espacio es político y justamente nos miran raro cuando pedimos que haya mayores medidas que estimulen el uso de la bici a nivel macro en la ciudad.</p>	<p>“Me pasa que me gusta a veces ir rápido, muy rápido y si llego a adelantar un chico, se ponen súper agresivos a pasarlo a uno a toda costa como para demostrar que ellos son más fuertes...”</p> <p>También el acoso, es increíble, una cree que el acoso está sitiado en el trabajo o la universidad o los espacios cerrados, pero no, en la calle te expones de una manera brutal, los hombres son supremamente atrevidos en la forma como te miran, te ponen el carro o la moto en la cara, los pitos, son relaciones que se han naturalizado en la vía. El asunto es que cuando una mujer va en bici no es muy normal para los hombres, o no pareciera. Algunos todavía tienen unos mitos bien moralistas sobre la sexualidad de una y los prejuicios que tiene el usar una bicicleta.</p> <p>Pero la bicicleta se ha convertido también en un lugar de enunciación, de empoderamiento para mí y más mujeres, desde allí conozco más mi ciudad, hago mi práctica investigativa.</p>	<p>El machismo se extiende a muchos ámbitos, la desigualdad de género nos toca incluso en la forma en que nos podemos y no nos podemos mover. A muchas mujeres a mi edad, 29, aún no saben montar bici porque de niñas no las dejaban subirse a una, y eso hace que no tengan la pericia, destreza y confianza que muchos chicos se tienen sobre ella, es la crianza, pero tiene que ver con la cultura.</p> <p>Si nosotras empezamos a romper esos techos de cristal en donde se nos intimida y se nos cohibe de disfrutar y usar la ciudad, se pueden empezar a subsanar algunas brechas. Por eso la apuesta es estimular el ciclismo entre mujeres y cuidarnos.</p>	<p>Yo en algunas ocasiones he tenido que dejar de usar licras y usar ropa ancha que no muestre mucho para que los manes no la estén manoseando a una.</p> <p>Instalé una aplicación en el celular que reporta mi ubicación y puede enviar alertas en caso de que algo ocurra.</p> <p>Hemos optado por salir en grupos, en general hay mucha inseguridad en la ciudad y bueno rodar solo, sola se puede pero hay que conocer bien los lugares y no exponerse.</p>	<p>La construcción de equilibrios en materia de seguridad, fomento de la bicicleta para las mujeres. La bicicleta es segura, siempre, pero la ciudad no lo es, las ciudades en general, no solo Bogotá.</p> <p>Las políticas públicas deben ser transversales, a veces el tema de la bici lo dejan solo en la oficina de la bici, pero se necesita de un enfoque psicológico y multidisciplinar para resolver la movilidad de todos en general, porque en la cultura hay mucho machismo y violencia, y no todo se arregla con cemento y ciclorrutas.</p> <p>La ciudad debe adquirir un enfoque de género que está ausente en múltiples ámbitos, no solo la movilidad, en las calles solo se refleja el gran vacío que hay en materia de humanismo y respeto por los derechos.</p>

	Académica y el trabajar con más mujeres en movimiento se convierte en un detonante político, para decir que el espacio es para todas, la bicicleta también.			
ENTREVISTA SOFÍA NICTÉ MUJERES CICLISTAS. 18-04-2020. COLECTIVO MUJERES EN BICI				
Por qué razón utiliza la bicicleta como forma de movilidad	Qué experiencias que hayas tenido puedes mencionarme sobre la bici	Cómo pueden estar relacionados el género y la movilidad en bici	Ha tenido que adoptar algunas estrategias para circular en bici	Cuáles son los retos que tiene la ciudad para con el ciclismo femenino
<p>Yo empecé a salir porque unos amigos me invitaron, yo no tenía la mega bicicleta, pero con el tiempo el plan me quedó gustando, uno conoce gente nueva, mejora su salud, puede parar a tomarse un jugo y cosas que en carro uno no hace, y lo mejor de todo se siente uno muy tranquilo, le siente otra cara a la ciudad</p> <p>Normalmente yo en bus me subía y si había asiento me dormía, no conocía mucho de la ciudad, osea no me fijaba, en la bici me fijo en los huecos de la calle, las basuras, el excesivo ruido en sectores, en las áreas verdes y otras cosas que antes no veía, porque uno cree que se sabe los recorridos, desde lo que ve en el bus, y no es así. En bici a uno le agrada explorar otras rutas y puede hacerlo con toda libertad, eso permite conocer mucho la ciudad y eso solo me lo permite la bici.</p>	<p>La bici era vista como algo asociado a la pobreza, entonces a mí me daba un poco de pena usarla para ir a mi trabajo, solo la utilizaba para los domingos y las salidas, pero en los últimos años en la ciudad hay un proceso de aceptación social que hace que ya uno la acoja para salir al trabajo o a más eventos. Esa me parece una experiencia como de cambio.</p> <p>Pero también unas muy bonitas relacionadas con la acción social, nosotras levantamos un colectivo que se llama “mujeres en bici”, habíamos tenido un aprendizaje muy bonito con el parche Subase a la bici, pues ahí nos acogieron y salíamos a rodar en las tardes o los fines de semana en los eventos que ellos organizaban, con el tiempo nos fuimos haciendo conscientes de la importancia que tenía la bici para muchas de nosotras y armamos el colectivo y desde ese hacemos cosas como enseñar mecánica básica, damos como</p>	<p>El hecho es que la mujer ha sido relegada y nos han guardado en unos roles de los cuales como que no se nos quiere ver salir. Una mujer manejando un carro sufre todo tipo de burlas, una mujer manejando moto igual, y las chicas nos cuentan a diario o en las reuniones las cosas que tienen que soportar en la vía, porque incluso la denuncia se nos presenta cómo ocasión para sufrir juicios que nos inculpan por andar en la calle, y más en bicicleta.</p> <p>Hoy en día hay muchos ciclistas famosos en el país, pero también hay ciclistas que tienen gran nivel, tenemos que empezar a visibilizar eso, y a construir relaciones de equidad, que nadie sea juzgado o juzgada por andar en bicicleta, ni mucho menos violentado.</p>	<p>He aprendido cosas que me permiten prevenir algunos riesgos; uso casco, reflectivas, en ocasiones es bueno tener un silbato o un pito para hacerse oír.</p> <p>Es aconsejable no salir solas para rutas largas, en donde hay poca circulación porque hay muchos robos, procuro seguir la rueda de alguien porque los hombres la ven a una sola y eso incrementa la vulnerabilidad pues ellos aprovechan</p> <p>Andar por lugares seguros, creo que esa todos la conocen, por ejemplo tenemos un grupo en whatsapp donde avisamos qué calles son riesgosas y a veces preguntamos qué rutas son mejores para ir de un punto a otro.</p>	<p>Aumentar la participación en los espacios como por ejemplo los consejos locales de la bici, desde donde podemos instalar más peticiones y propuestas al gobierno local en materia de territorio y políticas.</p> <p>Propiciar una cultura ciudadana de respeto y cuidado por la vida, por la integridad de cada una.</p> <p>Mejorar la atención a denuncias relacionadas con robos, acoso y violencia que a diario denuncian ciclistas pero que tienen poca atención.</p> <p>Estimular en colegios y en la sociedad en general, el uso de la bicicleta como forma de moverse y conocer la ciudad, la bici tiene que llegar a ser una posibilidad que cualquier persona considere como apropiada, y no como la última opción por los riesgos que implica.</p> <p>Creo que los colectivos tenemos mucha responsabilidad en generar empoderamiento social. Formación y pedagogía de</p>

	<p>guianza para que las chicas circulemos en bici y perdamos el miedo a usarla en nuestras localidades, también buscamos articularnos con las juntas de acción local para que se nos permita tomar decisiones respecto al territorio, por ejemplo decidir si una ciclorruta se construye por tal o cual sector, y sobre las necesidades que como población tenemos, con la bici hemos podido desarrollar un bonito proceso de trabajo social.</p> <p>Por otro lado a mí en lo personal la ciudad aún me parece muy insegura Si con un pito lo orillan a usted en la calle, imagínese lo insoportable –qué se tiene que soportar- que es ganarse al conductor de buseta, de furgón, hasta los policías detrás de uno mirando con un morbo que de verdad intimida. Le dicen a una mil cosas, y uno tiene que quedarse callada, no desconcentrarse, Te insultan, A mí me han sentenciado a viva voz que si no fueran de afán me violaban. Y no puede faltar el tipo que en moto, o bicicleta te agarre la nalga o te cierre en las subidas solo para mostrarte lo vulnerable e indefensa que puedes estar. ¿Y por qué lo hacen? Por placer nomás. No tienen ninguna, justificación lógica. No saben el daño que hacen”</p>			<p>la bici a las personas del entorno. Y así lo hemos hecho, gran parte de la cultura bici que respira la ciudad se debe a que los colectivos trabajamos juiciosos desde nuestros lugares.</p>
--	---	--	--	--

ENTREVISTA MUJERES CICLISTAS. NATALIA JIMÉNES 19-04-2020

Por qué razón utiliza la bicicleta como forma de movilidad	Qué experiencias que hayas tenido puedes mencionarme sobre la bici	Cómo pueden estar relacionados el género y la movilidad en bici	Ha tenido que adoptar algunas estrategias para circular en bici	Cuáles son los retos que tiene la ciudad para con el ciclismo femenino
<p>Mi pareja es administrador público y siempre ha tenido la goma por la bici, de hecho su trabajo está muy relacionado con la movilidad sostenible, entonces mantuve una simpatía por el tema de la bicicleta, aunque no la usaba, hace unos 9 años</p> <p>yo por mi misma no hubiera tomado la bici porque soy muy nerviosa, y hay muchos peligros pero mi novio fue quién me motivó y empecé a salir con ellos –un grupito que él tenía- hacia la universidad y ya en el centro nos dispersábamos hacia la sede de cada cual, así me motivé, fue por la compañía da confianza</p>	<p>Una vez iba rumbo a mi trabajo en el sector de Siberia, yo tránsito por la calle 80, sobre las 5 am, y un conductor de un carro particular me pitó en el Portal de la 80, venía que me pitaba desde ahí , yo crucé el puente de guadua y todavía lo traía pitándome y acercándose a pedirme mi nombre y a decirme porquerías, la gente que iba al lado mío no decía nada y se lo tomaba como juego... una a esa hora , sola, donde ya solo es potrero.. Realmente es aterrador. A mí me tocó ese día fingir que ingresaba a una empresa de la zona para que el tipo me dejara de acosar, y casos parecidos me han pasado ya unas tres veces, le ha tocado a mi esposo llevarme en moto, Cuando tengo turno de noche me vengo con algunos compañeros de trabajo que también van en bicicleta”</p>	<p>Me parece importante mencionar lo que se ha logrado al día de hoy , por ejemplo, ya tenemos una Oficina de la Bici en Bogotá, tenemos más ciclorrutas y más ciclistas en las calles, tenemos cada día más organización de lo que se imaginaba hace unos 10 años por ejemplo.</p> <p>Estas cosas nos dicen que sí hay una recepción de lo que las personas exigimos, ahora, si ponemos el tema de género, como ha venido sucediendo en el país, el mundo, es muy probable que varias cosas que se han normalizado, como el acoso y la persecución de las mujeres pues en lo ideal es que dejen de serlo, o por lo menos se creen mecanismos para que disminuya. Estar paradas en los pedales nos visibiliza y le dice a las alcaldías y a la gente que no se trata solo de hacer ciclorrutas, se trata de hacer ciudadanos más conscientes con todo en general.</p>	<p>Andar rápido, yo cuando voy sola me paso al carril de los carros, esté como esté pues allí uno sabe que solo debe cuidarse de los carros, y al andar rápido pues paso por lugares que son oscuros o solitarios con menor peligro de ser abordada, y pues me ha funcionado.</p> <p>También el modificar mi bici para que no tenga tanto peso, me cambié a una de ruta y me permite tomar los puentes vehiculares más rápido sin agotarme tanto, pues los chicos a veces aprovechan las subidas para irse de manilargos.</p> <p>Y aprender constantemente por ahí de más chicas que me dan trucos, ah el tema de tener siempre kit de despinche, ayuda mucho porque a veces uno queda varado en la ciudad porque no hay talleres.</p>	<p>Pues ya comenté algo relacionado con exigir más garantías y seguridad, creo que se necesitan mejores ciclorrutas, hay muchos ciclistas que son atropellados y nadie responde, y eso pasa porque el espacio para circular es insuficiente o tiene poca conexión con otras partes de la ciudad, es como si a una le construyeran ciclorrutas para recorridos de 15 minutos, y resulta que uno a veces tiene que cruzar la ciudad de un punto a otro, y si no hay ciclorruta pues toca ser recursivas.</p> <p>Ahora la Alcaldesa ha dicho que va a dar mucha prioridad a la movilidad sostenible como la bicicleta, lo ideal es que lo haga y tenga en cuenta cosas como lo que a diario vivimos muchas mujeres.</p>

ENTREVISTA COLECTIVOS DE LA BICI- WALTER DIAZ. MIEMBRO FONTIRUEDA. 6 Agosto 2020

¿Cómo nació su bici-colectivo?	Trabajan en torno a alguna problemática	¿Qué actividades desarrollan?	¿Cuál es el papel de los bici-colectivos en las localidades o la ciudad?	¿Cómo cree que ha sido el impacto de su organización en el territorio?	¿Qué ha cambiado con la pandemia en sus dinámicas de colectivo?

<p>Yo soy administrador de empresas, hace 8 años empecé a hacer recorridos con algunas personas e iniciamos un proyecto de integración social sobre ruedas, básicamente porque con la existencia del aeropuerto y el complejo de industrias en la localidad hacían que la localidad fuera poco atractiva para los habitantes. En la Alcaldía de Petro como para el 2012 2013, empezaron a aparecer varios colectivos, bikennedy, Teusaca tu bici, estaba Subase a la Bici y con unos amigos que salíamos a las rodadas de esos parches se nos ocurrió armar un parche de biciusuarios que fomentara el uso de la bicicleta. Nosotros empezamos haciendo énfasis en tres programas de trabajo: recorridos urbanos donde la gente iba por la localidad y se tomaba una gaseosa en el local de tal vecino, luego conocíamos alguna casa antigua o importante de Fontibón, si alguien tenía una necesidad nos avisaba y orientábamos la ruta diciéndole a la gente que apoyara con una libra de arroz o de papa, o plata o alguna donación y así fuimos integrando a la comunidad, algunos locales nos daban como apoyo a cambio de publicidad, entonces nosotros pudimos empezar a sacar rodadas largas, hacia otras localidades, luego hacia el Vino, nos juntábamos luego con otros parches que hacían salidas al</p>	<p>Pues le hacemos a varias cosas claro, porque las personas que componen el colectivo proponen que nos sumemos a cosas que afectan la ciudad: por ejemplo al principio nos interesaba que las personas conocieran nuestra localidad desde la bicicleta, luego nos interesó activar como lazos y que el de Fontibón le compre al mercado de Fontibón, también trabajamos con la junta de acción local, por ejemplo en proyectos como la ciclorruta que iban a construir junto a la alameda, las personas de la comunidad se oponían porque eso iba a cortar un corredor verde muy bonito que hay y a nosotros pues nos pareció que eran argumentos justos, y a pesar de que necesitamos la ciclorruta,, pues apoyamos a la gente. Pero también estamos atentos para pedir por ejemplo que desde las JAL se gestionen recursos para la las ciclovías, para la buena movilidad.</p> <p>Otra cosa que nos importa mucho tiene que ver con la integridad y la vida de los ciclistas, hacíamos rodadas donde dábamos pedagogía sobre la ley 1811 de 2016, la ley de la bicicleta, también para exigir el respeto por el metro y medio de distancia con los ciclistas que deben guardar los conductores, porque hay muchas vías malas, la calle 13 es una vergüenza y hay mucho accidente por</p>	<p>Campañías de sensibilización a conductores de la comunidad porque en ocasiones ellos lo pueden ver a uno pasando por lodazales y charcos, ahí por Fontibón y no se fijan en que uno se puede caer, antes más rápido lo cierran, uno se mete al carril es para rodar un poco más seguro, y eso, porque ciclorrutas tampoco hay.. Y en varias ciclovías de calle los mismos buses, y motos lo aorillan a uno.</p> <p>Hacemos salidas a otras localidades.</p> <p>Organizamos ciclopaseo a otras partes del país, el año pasado algunos fuimos a Ecuador al Foro mundial de la bici</p>	<p>Es un tema político, porque uno trabaja con la gente, para la gente. Aunque si sabemos que hay muchos parches que trabajan es para sus intereses, y al final terminan trabajando para las alcaldías, y se vuelve algo de taparse entre ellos, y si uno tiene críticas entonces lo vanean.</p> <p>El papel es exigirle a las administraciones locales y distrital que escuchen al ciclista, así de sencillo.</p> <p>Porque las administraciones posan de amigas del ciclista, y disponen la creación de ciclocarriles (son franjas de la carretera que se demarca para los ciclistas) que se hacen solo con intención porque los dejan a medias, o ponen solo unos pocos baches y a la larga los vehículos y motos invaden eso, no lo respetan, entonces uno se desanima y deja de usarlos, en ese sentido hacen pero también deshacen espacio público, porque eso no lo controlan las autoridades, yo por lo menos no he visto control en varios ciclocarriles”</p> <p>ENTREVISTADOR: ¿Cuénteme un poco más de eso?</p> <p>Sí, porque ahorita en cuarentena implementan una ciclovía temporal, pero eso está mal hecho, va usted a mirar y eso no son sino unas vallas puestas en la calle, que la gente no respeta. El ciclista necesita acompañamiento, seguridad, demarcación cultura ciudadana, respeto en</p>	<p>Pues llevamos siete años, hemos crecido, algunos se han ido por sus obligaciones l, la familia o el trabajo, sin embargo no perdemos el contacto. Mientras tanto nuevas personas llegan, creo que hemos sido muy buen grupo, aquí somos amigos todos de todos y hemos construido tejido, sentimos que estamos ayudando a construir una cultura de la bici, desde lo que podemos.</p>	<p>Nosotros como Fontirueda detectamos que sobre las 4:30 hasta las 6 am muchas personas salen en bicicleta a sus trabajos hacia la Av. Cali la salida al Tintal y también la zona industrial o las bodegas de Mosquera y aún las calles están muy solas y eso se presta para que los bandidos hagan su agosto, entonces hacemos caravanas para acompañarnos en varias rutas y pasar más fácil los sectores inseguros, pero también le hablamos a los ciclistas para que tengan cuidado en las rutas, usen reflectivos y no anden solos.</p> <p>Ahora para las salidas toca salir más poquitos, por ahí nos hablamos por whatsapp y redes, para contactarnos, hemos tratado de hacer autogestión para apoyar a personas con necesidad por la cuarentena y ofrecemos el trabajo de mensajería a los vecinos para apoyar al colectivo en lo económico.</p> <p>Pero no es igual, estamos esperando que vuelva la normalidad porque si hemos sentido un frenazo, mucha gente siente miedo de salir por miedo a contagio. Sin embargo más gente en la zona ha empezado a sacar su bici para ir a hacer la vueltas</p>
--	---	---	---	---	--

<p>Tolima, a la Costa, luego fuimos al Foro Nacional de la Bici en Medellín, Popayán, aquí en Bogotá, y el de Cali, todo eso ya hace 8 añitos, éramos pocos, y el parche creció, hasta montamos página en Facebook y ahora somos uno de los parches más conocidos de la localidad.</p>	<p>ahí, lo mismo por el sector de la Avda. Cali.</p> <p>Entonces nosotros comprendimos que si queremos hacer promoción del uso de la bici pues lo primero que toca hacer es exigir que hayan unas condiciones mínimas de seguridad para el ciclista en la calle.</p>		<p>la vía. ¿Ya me entiende?</p> <p>Entrevistador</p> <p>Ah, ya veo.</p>		
--	--	--	---	--	--

ENTREVISTA COLECTIVOS BICI. CAMILO BELTRÁN. MIEMBRO BICICOLECTIVO LOCOMOTORA TOUR.10-06-2020

¿Cómo nació su bici-colectivo?	Trabajan en torno a alguna problemática	¿Qué actividades desarrollan?	¿Cuál es el papel de los bici-colectivos en las localidades o la ciudad?	¿Cómo cree que ha sido el impacto de su organización en el territorio?	¿Qué ha cambiado con la pandemia en sus dinámicas de colectivo?
<p>Yo estudié Educación Física en la Pedagógica, y tenía varios amigos que estaban en la universidad, ya hace como cinco años queríamos desarrollar una propuesta pedagógica en torno a la bici.</p> <p>Porque la bici ocupa un lugar importante en la vida de muchas personas, es lo que le regalan a uno de niño, uno la usaba mucho en la cuadra, pero también porque para nosotros la bici era la posibilidad de llevar a la práctica muchos de nuestros conocimientos.</p> <p>Decidimos empezar a usar a bici para que las personas se integraran más con</p>	<p>Si, pues el territorio es amplio y tiene varias problemáticas una de ellas: que los colombianos no conocemos mucho nuestro territorio y los lugares que se deben proteger, e incluso nuestra cultura, entonces hacemos ciclo paseos donde invitamos a los ciclistas para que reconozcan esos lugares.</p> <p>Teníamos una iniciativa muy bonita cuando fue el proceso de Paz, visitamos una de las zonas veredales en Icononzo Tolima, y llevamos a varias personas que llevaron talleres y aportaron con su</p>	<p>Masas críticas.</p> <p>Salidas de una dos o tres semanas mire hemos ido a Barranquilla, a Medellín, en Popayán un compañero y yo presentamos una ponencia donde trabajamos el relacionamiento del hombre con su entorno por medio de la bicicleta, a eso le llamamos el “homo-cletus”.</p> <p>Hicimos salida al Foro mundial de la Bici en Quito Ecuador,</p> <p>“En la Semana de la bicicleta que hizo la Alcaldía en 2019 invitaron se hizo un reto para que la ciudad reuniera el mayor número de ciclistas en el</p>	<p>Pues estamos en la capital mortal de la bici, aquí le dan muy duro al ciclista, y la gente no se imagina lo difícil que puede ser para muchas personas salir a montar en bici, la idea es hacer que la ciudad sea más justa para todos, porque todos cabemos aunque</p> <p>Parece que la ciudad la hubieran construido solo para los que tienen carro y se atropella a mucho ciclista. Y hay mucha inconsciencia en las vías, y todo mundo se desquita con nosotros, que por no respetar un semáforo o pasar por un andén, pero los muertos los estamos poniendo nosotros ah pero no se fijan que en el andén hay</p>	<p>Cada día hay más personas en bicicletas. Yo creo que eso hace que haya un mercado tan fuerte de bicis robadas, pero en el fondo la gente y la ciudad le están diciendo masivamente que sí a la bici.</p> <p>Sentimos que hay personas a las que les gusta nuestro trabajo y nos dicen que cuando haremos un nuevo recorrido, porque a la larga nuestro proceso ha sido educar, enseñarle a la gente a viajar por el país en su bicicleta, eso ha sido fecundo.</p> <p>Ha sido duro porque varios hemos querido que se construyan mejores espacios, pero ahorita por ejemplo en la cuarentena y desde la administración anterior, la dinámica es</p>	<p>Ahora trabajamos en una idea que se llama la entrega de bici-mercados campesinos, entonces nosotros conectamos al comprador con productores para llevarles en bici a la puerta de su casa los mercados a bajo precio y así apoyamos a los productores, pero también le ayudamos a la gente que por el encierro no puede salir a hacer sus compras.</p> <p>Nos hemos tenido que hacer a la idea de suspender las salidas, porque las carreteras municipales están bloqueadas, sin embargo por redes nos comunicamos para ir organizando todo para cuando haya normalidad.</p>

<p>su territorio y al conocerlo se apropiaran de este y sus realidades.</p>	<p>saber profesional a las comunidades.</p> <p>El respeto por la vida de los líderes sociales, salimos a varias marchas y convocamos plantones en apoyo a la solidaridad con ellos nuestras movilizaciones eran en bici.</p> <p>Del mismo modo afirmamos que Bogotá es la capital Mortal de la bici, hemos realizado varias intervenciones y movilizaciones con otros parches en diferentes vías como los Héroes ,la Caracas, La séptima, la calle 80 para exigir que se respete la vida de los ciclistas. En bicicleta hemos apoyado muchas causas y eso es algo muy bonito, nos une el amor por la bici, pero también el amor por muchas causas que nos conectan.</p> <p>Las Masas críticas, se han hecho pocas en Bogotá, pero también apoyamos, hay varios parches que somos muy amigos y politizamos la cosa. Toca tomar partido porque hay alcaldías y políticos que hablan y hablan de la bici, pero solo eso, hablan. Sólo porque es gancho electoral.</p>	<p>Parque Simón Bolívar, nosotros fuimos y llevamos nuestra bandera en señal de protesta, la bandera decía Bogotá Capital Mortal de la Bici, los organizadores hicieron todo lo posible por sacarnos de la fotografía oficial, pues ese día se promocionaba la idea de Bogotá capital mundial de la bici”</p>	<p>vendedores que le ocupan la vía, que hay ladrones que lo esperan para atrcarlo, que las ciclorrutas pueden estar rotas, que hay baja iluminación en las noches, no eso no lo miran.</p> <p>El papel es empoderarnos del territorio y generar esa conciencia de la vida y el respeto. Pero también del promover el uso de la bici como una movilidad alternativa</p>	<p>casi la misma,ellos allá toman la decisión desde el escritorio y ya ellos aprendieron a trabajar así, y legalizar su trabajo recogiendo unas firmas en unas reuniones que hacen con la gente, pero formulan soluciones sin la gente, es por eso que se necesita más incidencia de la comunidad y que nos dejen participar en la construcción de espacios adecuados para todos.</p>	<p>Por ahora nos ha tocado salir a puntos dentro de la ciudad, en grupos pequeños, también apoyando a amigos que apenas empiezan a usar la bici para que sepan cosas como mirar hacia atrás, mover los brazos y cosas asociadas con la movilidad urbana.</p> <p>Creo que la cuarentena nos ha puesto a varios, sino que a todos los parches a pensar formas de hacer colectivo, evitando contagios.</p>
---	--	---	--	---	---

ENTREVISTA COLECTIVOS DE LA BICI: ANDRÉS FELIPE VERGARA. Fundador Ciclopaseo de los miércoles.04-02-2020.

¿Cómo nació su bici-colectivo?	Trabajan en torno a alguna problemática	¿Qué actividades desarrollan?	¿Cuál es el papel de los bici-colectivos en las localidades o la ciudad?	¿Cómo cree que ha sido el impacto de su organización en el territorio?	¿Qué ha cambiado con la pandemia en sus dinámicas de colectivo?
<p>Nosotros empezamos el proyecto de salir a rodar los miércoles por las noches, así por hobby, y al principio llegábamos 10 -12 personas, sin luces sin pitos, sin nada. Eso fue hace más de 15 años, y el año pasado para celebrar el cumpleaños del Ciclopaseo de los miércoles ¡llegaron más de 1000 personas!, nosotros cuando empezamos no imaginábamos que esto iba a crecer así, ahora somos muy amigos varios, pero antes era raro escuchar eso de ‘colectivos de la bici’ ahora hay miles, miles”</p> <p>En 2006 la gente iba por conocer, porque nuestro plan era lúdico, como decirle a la gente venga vamos a conocer tal parte de la ciudad, y pues en un horario donde muchos ya salían de trabajar o de la oficina, entonces instauramos como una rutina en la que las personas se hicieron cómplices porque ya nos decían oiga yo</p>	<p>Hacíamos rodadas masivas en las tardes hacia otras localidades enseñándoles a las personas nuevas rutas, o lugares interesantes que están en localidades que tienen muchos estigmas o rodadas en grupo hacia el alto del vino y ahora ya por prevención hemos tenido que suspenderlas, hemos tenido que reinventar la dinámica del colectivo.</p> <p>Lo central para nosotros es que la gente disfrute su ciudad en bicicleta, así de sencillo.</p> <p>Y la cosa no es ni tan difícil porque la misma gente se da cuenta del ahorro que tiene usando su bici para ir al trabajo, antes por ejemplo llegar al trabajo en bici daba pena, porque lo tildaban a uno de pobre, pero ya no es así. Segundo, andar en bus es eterno, yo me subo a un bus es a dormir, la gente me lo dice a mí y así es.</p> <p>Vamos en sintonía con las agendas de</p>	<p>Muy sencillo los ciclopaseos de los miércoles.</p> <p>Solo que con el paso del tiempo es más difícil porque llega más gente y no es igual salir a una calle con 10 o 15 amigos a tener que hacerlo en hora pico con 100 o 200 personas que pasa mucho, sentimos que la institucionalidad nos respalda pero la ciudadanía también.</p> <p>Diversificamos un poco, por ejemplo los recorridos, pero también a veces nos da por decir, tal día salimos todos disfrazados, o tal día todos traen comida para hacer un intercambio, entonces es chévere porque las personas además se conocen y salen de la rutina.</p>	<p>No se puede aplicar la misma receta en todos lados, lo que a nosotros nos pudo servir, a esta localidad de al lado la perjudica, por eso se debe trabajar con lo que uno tiene y necesita</p> <p>”Nosotros entendimos que la lucha que como colectivo estábamos dando no era solo por santificar al ciclista y decir que éramos los buenos de la vía, ni que la calle solo para nosotros, nuestra lucha se fue convirtió en ganar espacio, ¿espacio a quién? Ganárselo a los automotores, que la gente sepa que la ciudad es pa todos.</p> <p>Entendimos que los ciclistas son diversos, que aquí hay tanto desacuerdo como desacuerdo, varias organizaciones nos felicitan y dicen que somos padres muchos bicicolectivos en la ciudad, y eso no es lo que interesa, lo importante es poder ofrecerle a la gente la idea de que sí se puede. De que la bici tiene mucho futuro,</p>	<p>Se habla de una Oficina de la Bici en Bogotá, adscrita a la secretaría de Movilidad, se habla de la realización de las primeras elecciones de Consejos Locales de la bicicleta en las localidades, se habla de la Semana Distrital de la Bici, pero también se tiene que hablar de la incidencia en calles y espacios antes no pensados por los propios ciclistas, incluso existe una ley pro bici la ley 1811.</p> <p>No son cosas exclusivas de nuestra agencia, quizá nosotros solo fuimos quienes dimos un primer paso, pero eso ya lo había hecho un colectivo llamado Pro cicla, ellos fueron los que se movilizaron para tener la ciclovía de la séptima hace más de 40 años</p>	<p>Ya da miedo aglomerarse, agruparse, juntarse el encierro ha sido más negativo para algunos colectivos que para otros.</p> <p>Nosotros como ciclopaseo tenemos una gran responsabilidad y la mejor manera de asumirla es dar un cese por ahora, hemos participado en varios streams en vivo, pero más allá de eso, salimos individualmente; al final la pasión por la bici se ha visto con mucha intensidad en los últimos días, muchos cambios se dieron de manera súper rápida, por ejemplo la cantidad de ciclovías temporales que pueden ser permanentes, eso fue algo que duramos los ciclo-parches peleándole a las alcaldías durante años y en este año se dio tan rápido que apenas y lo podemos asimilar, a este ritmo, yo no me atrevo a imaginar los cambios que se pueden dar en un plazo de dos años...aun me acuerdo de los primeros ciclopaseos que hacíamos en 2006, el tiempo se</p>

<p>conozco tal sitio, si quieren podemos ir, y así diversificábamos los recorridos. Pero sí había una necesidad de entretenimiento en la ciudad.</p>	<p>movilidad en la ciudad que le apuestan a una movilidad más sostenible, que desestimula gradualmente el uso del carro.</p> <p>También nos manifestamos en apoyo a la protección de la Reserva Van der Hammen, las marchas por la Paz, y recientemente el respeto por la vida de los ciclistas.</p>		<p>la cosa va por buen camino, creo que el tema de la cultura ciudadana, su transformación pasa por la gente y en eso los colectivos estamos abonando algo.</p>		<p>pasó volando y tantas cosas han cambiado, yo creo que esta pandemia sí dejará cambios.</p> <p>Ojalá los colectivos sepamos leerlos y apoyarlos.</p>
--	--	--	---	--	--

ENTREVISTA A RAPPITENDEROS EN BICLSEBASTÁN MARTÍNEZ. 18-07-2020

¿Cómo fue el ingreso a Rappi?	¿Sabe cómo funciona su contrato? El tema de la ARL, las prestaciones de ley y ese tipo de cosas, ¿qué me podría decir?	¿Cómo es la forma de trabajo?	¿A qué tipo de cosas se enfrenta un rappitendero diariamente sobre la bici?	¿Qué opina de la Plataforma?	¿Por qué se retiró de Rappi?
<p>En vacaciones de la universidad yo necesitaba plata, y eso fue como para el 2016 o 2017, era algo que me pareció chévere porque me ofrecía manejar mi propio tiempo. Solo recuerdo que llegué y me sentaron con más personas, la mayoría jóvenes, nos dieron una capacitación sobre el uso de la plataforma, que era importante tener datos siempre y buena actitud. Me registraron una cuenta para el salario y a los pocos días ya estaba haciendo entregas.</p>	<p>En ese aspecto del contrato, uno tiene como una póliza por robo y otras cosas pero la gente la paga o se hace la descuentan a uno de los pedidos pues bueno uno no escoge de la póliza se la hace se la das en pagar a uno y uno pues tampoco sabe yo a ciencia</p>	<p>Yo trabajaba haciendo domicilios y me ganaba un promedio de 25 mil pesos en unas 4 o cinco horas de trabajo, pero cuando se vino la ola de venezolanos, los pedidos se pusieron muy competidos y ya no era rentable para uno trabajar, a menos que tuviera moto, y pues uno conocía zonas de la ciudad a las que no iba por seguridad, pero ellos sí se le medían a todo, entonces la plataforma les daba más domicilios a ellos, pero es entendible, muchos</p>	<p>Luego tuve la oportunidad de presentarme a una convocatoria al interior y empecé a trabajar en el área de atención al cliente y escuchaba muchos reclamos de clientes porque la presentación personal del Rappi, porque llegaba sudando, o tenía olores incómodos y también por la actitud de quién hacía el encargo.</p> <p>Pero también sé que el Rappi se enfrenta a cosas como por ejemplo que no le paguen a uno el pedido porque le</p>	<p>Yo creo que ellos supieron hacer un buen marketing con el tema de ahorrarle tiempo a la gente, además el tema de ofrecer promociones y los obsequios en Rappi puntos son realmente muy atractivos, yo por ejemplo los he tomado varias veces porque son buenas promociones, te traen por ejemplo una buena hamburguesa con papas y gaseosa y tú pagas menos de 8 mil pesos.</p> <p>Por otro lado uno toma ese trabajo si quiere ganarse unos pesos extra, pero yo me salí porque para vivir de eso es muy extenuante,</p>	<p>Me salió un mejor trabajo, pero ya estaba aburrido, hubo un domingo que decidí trabajar y me fue supremamente mal, ese día dije yo en esto no camello más.</p> <p>Además que las ganancias de uno iban en declive por ejemplo antes, como cuando empecé trabajando a la hora del almuerzo yo entregaba 7-8 pedidos y terminé entregando entre tres y cuatro, se gana menos y se debe esperar más por los pedidos. Y hay mucha</p>

<p>A uno le toca comprar una morralito mediana o pequeña que va a la espalda para trabajar, ellos te la van descontando de un porcentaje de los pedidos que vas haciendo, te la dan como a crédito.</p>	<p>cierta no sé cómo funciona esa póliza habrá que mirar qué pasa en caso de un accidente pero pues yo escuchado casos de personas en donde los atropellan y los graban y pues les toca a ellos por sus propios medios</p>	<p>estaban sin nada apenas la ropa que llevaban puesta y trabajaban hasta 12 horas, uno no era capaz de darle a ese ritmo.</p> <p>La plataforma te muestra dirección del pedido, distancia, valor y propina, si es el caso, pero uno no alcanza a leer todo eso porque aparece mucha información, a uno le toca aceptar la orden apenas aparece porque hay muchos repartidores esperando pedidos, toca aceptarlos para que te enruten más pedidos, de lo contrario no te llegan y se baja tu tasa de aceptación</p>	<p>dicen que no que van a pagar con tarjeta o que le debitan si hay personas que a veces especifican cuándo van a pagar con tarjeta o con p o con plata o con puntos y hay veces hay clientes que lo quieren embolatar a uno y lo hacen perder a uno tiempo y pone la queja y toda la cosa rápido pues lo controlan a uno mucho el tema de las devoluciones porque eso se deben hacer en el lapso de una hora si no sé ese lapso de una hora pues el cliente no tiene porqué pagar y pues eso sea queda como recargo para él para el rapid mensajero yo creo que rapis afectó mucho a los domiciliarios de otros restaurantes porque ahora pues ya un restaurante no le paga el salario aún domiciliario especial Si no contratan rápido llegan muchos rápidas en el trabajo pues más rápido y pues le cobran menos</p> <p>Finalmente uno es la cara de Rappi y debe llegar pues rápido la gente se quejaba porque los mensajeros a veces llegaban sudando, con mal olor, o que llegaban de pronto de mal genio, pero pues no se fijan en</p>	<p>y las tarifas de pago han disminuido mucho, y como no hay forma de protestar, pues a muchos les toca aguantar.</p> <p>Además he sabido que ellos se quedan con un alto porcentaje de lo que cobran, porque los restaurantes les venden barato, y a uno le pagan poco. En términos generales se gana poco para todo lo que uno tiene que hacer.</p> <p>ENTREVISTADOR ¿Cree que ha cambiado la entrega de domicilios en la ciudad con Rappi?</p> <p>Pues yo creo que domiciliarios siempre habían existido, más bien Rappi aprovecha las condiciones de una ciudad donde todo es a las carreras, ellos leyeron bien eso y se ofrecieron, nos ofrecieron como los intermediarios, somos los que corren, le ahorramos a la gente el salir a la calle, les ahorramos tiempo y esos recursos la gente los puede invertir en otras cosas.</p> <p>lo que uno en la calle bueno yo veo de empleados Yo veo que hay padres de familia al inicio yo solamente veía universitarios jóvenes pero ahora se ven personas de todo tipo hombres mujeres muchísimo venezolano se ven personas también mayores adultos ya pues que consiguen una bicicleta para trabajar porque los echaron del trabajo</p>	<p>competencia con los venezolanos.</p> <p>ENTREVISTADOR: ¿Son disputas por agarrar pedidos?</p> <p>Sí eso, ahora hay más rapis y más plataformas entonces también es un caos en las calles porque hay gente entregando más el tráfico, incluso hay conflicto también por el espacio porque el peatón se siente muy atacado los carros ni se diga y además uno está compitiendo con los con los otros domiciliarios que van en moto esos ganan mejor que todos.</p> <p>Por ejemplo se armaban parches de venezolanos que marcaban sus territorios y se ubicaban todos ahí eso lo hacen como cerca a sus a sus centros comerciales otra opción y eso pasaba era porque a veces hay horas donde salen pocos pedidos y se aprovecha aprovecha para hacer algo que se llama entregar regalitos entonces busca uno la camioneta y por cada regalito que le entregue pues le dan a uno como una comisión. Entonces a</p>
---	--	---	---	---	--

			el afán con el que uno trabaja	<p>porque ya no tiene un trabajo estable entonces toman eso como una opción de trabajo de tiempo completo</p> <p>pero yo escuchado historias de muchos migrantes que llegaron a trabajar a rapis básicamente porque no les pedían documentación o sea solamente en una bicicleta y ya otros por la urgencia de las deudas porque llegaban a casi nada entonces les ayudaba mucho porque Don desvare rápido veía yo ahorita al final los últimos meses se ha visto muchas personas de entre 60 a 55 70 años que están trabajando hasta 10 horas al día para ganarse un promedio que como \$50000 desde las 12 del día o 1 de la tarde hasta las 10 de la noche qué dónde están como los picos de pedidos</p>	veces eso era ocasión para peleas.
--	--	--	--------------------------------	---	------------------------------------

ENTREVISTA A RAPPITENDEROS EN BICL. CARLOS GÓMEZ. 18-07-2020

¿Cómo fue el ingreso a Rappi?	¿Sabe cómo funciona su contrato? El tema de la ARL, as prestaciones de ley y ese tipo de cosas, ¿qué me podría decir?	¿Cómo es la forma de trabajo?	¿A qué tipo de cosas se enfrenta un rappidendero diariamente sobre la bici?	¿Qué opina de la Plataforma?	¿Por qué se retiró de Rappi?
Yo estudiaba en la pedagógica y los huecos entre clases me servían para trabajar porque yo me iba en cicla,	Que yo recuerde, no firmé ningún contrato, simplemente descargué la aplicación y me	Yo empecé en chapinero en el Oxxo de chapinero fui hasta la 60 con 24 Yo vivo en suba la mejor hora es	Pues dimensiono uno para no pasar un mal día debe llevar en primer lugar una caja uno debe comprarla en Rappi,	¿Opinión en qué sentido? Entrevistador: general de	En su Porque ya no se gana bien, a menos que tenga moto, esos sí siguen ganando. Pero en bicicleta gasta uno mucho, y gana poco,

<p>entonces yo fui a una de las reuniones. Es muy fácil entrar. NO piden papeles ni nada solo le dan a uno una o dos reuniones de ingreso donde le explican lo del daviplata, y la forma de trabajo.</p> <p>Pues en la reunión de ingreso a uno le dicen que podrá tener autonomía, manejo de su propio tiempo, de ganar tanto como uno pueda, y un coaching muy claro al ciclista para darlo todo, porque el cliente es la prioridad...</p>	<p>activaron mi usuario y ya con el tiempo de uso pues uno va cobrando en una cuenta que ellos le abren el dinero de los pedidos que hace en el día.</p> <p>He oído algo de una póliza que le van descontando a uno mensualmente, de los pedidos, y eso cubre en caso de accidente, pero por fortuna nunca me pasó nada. Pero en general usted ahí no hace ni EPS, liquidación, ni cesantías nada. Lo de la ARL si no sabría decirle, porque uno no firma nada de eso.</p> <p>Cuando empezó la migración se complicó pues aumenta el número de domiciliarios y disminuye el número de pedidos que uno puede entregar, entonces ya se vuelven más peleados los pedidos, a eso súmele que la empresa baja las tarifas por pedido, pasamos de 3500 a 2500 y sin recargo por distancia, y los fines de semana ya no se gana uno sino la mitad y menos de lo que se ganaba hace uno o dos años.</p>	<p>desde las 2 de la tarde es ahora se pone como bueno como hasta las 5:00 también los viernes empiezan más o menos a las 6 de la tarde se pone bueno porque los va a despiden mucho licor o se pide mucho licor a los bares y salen bastantes domicilios luego me tuve que trasladar hasta Usaquéen hasta la 124 como con 145 también en la 93 por el lado de andino de centro comercial andino salen bastantes pedidos si las personas se ven obligadas a desplazarse cada vez más como hacia el norte porque pues ahí es en donde están los pedidos Y usted se encuentra con que la mayoría son venezolanos que viven Pues por allá en el sur o que viven en la periferia</p>	<p>una bici en buen estado, llevar agua para hidratarse, llevar almuerzo porque da mucha hambre, tener celular con full carga, tener el celular siempre prendido porque la orden llega y en pocos segundos otros pueden ganarte la orden, además tener plan de datos para todo el día, cargador portátil, candado para la bici, impermeable, en algunos casos pañuelo para el sudor, desodorante.</p> <p>Yo vivo en Kennedy pero los sectores en donde salen la mayoría de pedidos es en Chapinero, la calle 85, y esa zona de bares y restaurantes, ah también en Usaquéen, hacia el sur no tanto, entonces uno se va a parquear sobre la 72 o la 84 porque ahí redireccionan varios pedidos... Las horas buenas son de la 1 a las 3 pm, y de las 6 hasta las 10pm porque son las horas de almuerzo y en comida, ah y los fines de semana piden mucho licor. Entonces eso hace que haya mucho Rappi en las noches. Y la mayoría viven muy lejos de las zonas en donde entregan y recogen pedidos</p>	<p>experiencia como trabajador</p> <p>Finalmente yo no creo que la cosa se acomode trabajo autónomo porque pues en últimas al no tener un contrato de prestaciones sociales Si uno no tiene una entrada fija diaria o una fija una entrada mensual pues son las condiciones de necesidad las que lo obligan a uno a salir a trabajar si es totalmente informal es una economía de rebusque que está ligada pues a una a una aplicación</p> <p>Pues el eslogan de la empresa es Corremos por ti, y realmente nosotros corremos para entregar los pedidos, la empresa le insiste mucho a uno con eso de entregar a tiempo, pues hay una promesa de tiempo al cliente, y muchas veces eso le significa a uno tener que tomar contravía, pasarse semáforos, exponer mucho la vida y la cicla, lo hacen hasta los de las motos, pero antes el eslogan era “entregamos con amor”... imagínese en hora pico de almuerzos al medio día lo que es uno correr para entregar con amor”</p>	<p>ya hay mucho venezolano y está muy competido, además eso sin liquidación ni prestaciones es muy inestable.</p> <p>Además cada nada están bajando las tarifas y ya no pagan la comisión por distancia recorrida. Se ha vuelto muy malo. Uno se pincha, se moja, lo miran mal, se gana accidentes en la calle y los clientes lo culpan a uno, y entre compañeros hay mucha competencia. Uno está ahí es por escampe, es la verdad.</p>
--	--	--	---	--	---

ENTREVISTA A RAPPITENDEROS EN BICI.WILLIAM Triviño 18-07-2020

¿Cómo fue el ingreso a Rappi?	¿Sabe cómo funciona su contrato? El tema de la ARL, las prestaciones de ley y ese tipo de cosas, ¿qué me podría decir?	¿Cómo es la forma de trabajo?	¿A qué tipo de cosas se enfrenta un rappitendero diariamente sobre la bici?	¿Qué opina de la Plataforma?	¿Por qué se retiró de Rappi?
<p>Así como dice Carlos, yo ingresé porque tenía tiempos libres en las tardes, y los fines de semana. Fui a una de las reuniones y a la semana ya estaba trabajando, me tocó comprar una caja de pedidos, la pequeña para poder hacer las entregas. Pero no fue mayor cosa lo del ingreso. Por eso es que mucha gente busca entrar en Rappi, porque ingresar y salir es muy fácil.</p>	<p>Yo he escuchado casos de rapis que han sido atracados o les roban la bicicleta y nadie responde. O que los atropellan y pues no pueden seguir trabajando, pero uno es consciente de que no está afiliado a nada, aunque los noticieros y directivos dicen que sí. La verdad es que si a mí me pasara algo yo tampoco sabría si tengo o no ARL.</p> <p>Y las prestaciones igual, como es una plataforma pues se supone que uno no trabaja para ellos, sino que reparte lo de un comercio a un cliente. No es un buen negocio si uno quiere por ejemplo ahorrar o tener pensión y esas cosas. Porque no hay nada de eso.</p>	<p>A uno le asignan los pedidos y uno debe aceptarlos o de lo contrario lo penalizan, llegar fuera del tiempo de entrega implica que a uno no le paguen el pedido y lo reporten, pues a uno le toca pedalearla con o sin semáforos. Además la gente se aterra cuando ve a un ciclista por los carriles del centro a toda y hasta lo tratan de imprudente, pero uno fuera una moto o camioneta de alta gama ahí si no dicen nada, al que anda despacio le va peor.</p> <p>Ah otra cosa, por ejemplo había días clave en donde en la plataforma le insistían a uno que saliera a trabajar, esos eran días en donde había mucho trabajo y salía muchísimo pedido, por ejemplo cuando jugaba la selección Colombia, la plataforma colapsaba, y en la plataforma te daban incentivos para salir a trabajar”...”Antes había una tarifa fija de \$3500 pesos más un recargo por</p>	<p>Bueno ya en la calle considerando que uno va en bici pues uno no vale una bicicleta de mucha calidad O sea que no estaba bicicleta muy rápida no es pesada entonces uno tiene que llevarse Pues en su maleta lleva agua personal para hidratarse una por el camino a veces uno necesita un baño y no tiene quien porque pues tampoco le facilita la 1 baños públicos se tiene que llevar una powerbar o es como un cargador portátil para el celular por si se descarga porque tienes que usar mucho los datos Y eso descarga rápido el celular hay que llevar un pañuelito para el sudor también desodorante porque pues uno transpira bastante o algunos transpiramos bastante candado para la bicicleta un impermeable para cuando llueve hay que llevar el almuerzo porque pues a veces le da uno mucha hambre en la calle y tener</p>	<p>pues esa idea de la flexibilidad no es tan así, es más como un trabajo autoimpuesto, depende de tu necesidad de dinero el decidir cuantas entregas hacer, pero eso también depende de la fuerza que tenga uno para trabajar, pero uno sin contrato, ni prestaciones y peor, sin una entrada fija, pues lo que te obliga a salir son tus propias condiciones</p> <p>la empresa se fija mucho en la cultura de entregar a tiempo o sea como que todo el tiempo le ven a uno insistiendo en eso en que entrega los pedidos a tiempo que sea honesto porque a veces se dan casos donde los Rappi pues se roban los pedidos, puede pasar también estás eso pasa y eso significa pues que siga rápido los pedidos los bicimensajeros a veces pues pasan los semáforos en rojo se cruzan por con trabillas o pues se van por el carril de los carros y pues todo lo hacen porque ves el tiempo es muy corto para las distancias que toca recoger</p>	<p>Es cierto que uno puede ganar bien, quizá haya gente que aún lo haga, pero uno gasta mucho saliendo a la calle, haga la cuenta, toca pagar los datos del cel, pagar la alimentación, el mantenimiento de la cicla, y puede tener días buenos, como días muy malos, entonces se mata mucho por algo que no es estable. A mí el trabajo me ayudó por unos meses donde no tenía trabajo, pero ya... digamos que uno se cansa, por la explotación.</p>

		<p>distancia, hace unos dos años lo han venido bajando y ya uno gana menos ahora está en menos de \$2500, pero también hay más competencia entonces uno debe quedarse más tiempo a trabajar para compensar y aceptar los pedidos para donde salgan”</p>	<p>definitivamente datos sin datos uno no hace nada entonces no sé si tiene que afiliarse un plan para un plan de datos a veces no sale rápido después de la reunión inicial y hay una operadora de claro ahí como que salía venderle a uno pues un plan mensual como el de no sé cuánta el de cuál del de 4 gigas creo que es y con ese pues te mantienes para gastar para agarrar los pedidos durante todo el tiempo que trabajas también hay que llevar bloqueador andar con minutos para comunicarse con los clientes y pues todo eso porque uno chupa mucho sol todo el día pero todas esas cosas salen del bolsillo de uno y también hay que comprar El Morralito El Morralito de Rappi es ésta Ya momentico</p> <p>Bueno y a qué riesgos se puede enfrentar el rappidero bueno por afán el rap y puedes cuidar lo que lleva no puede voltearse lo puede voltearse lo del almuerzo uno tiene que saber tomar atajos en la carretera saber por qué vía se mete porque ellas no meterse porque hay peligros en ocasiones uno escucha mucho decir que yo no voy por</p>		
--	--	---	--	--	--

			estos lados porque de pronto me pueden robar a ver en ciertos lugares hay muchos prejuicios entonces por ejemplo en crepes y waffles nosotros no podemos entrar sino que nos hacían esperar afuera		
--	--	--	--	--	--