

**Transformaciones del Cuerpo de Personas con Discapacidad Física a Través de la  
Movilidad Activa en la Ciudad de Bogotá D.C**

Alejandro Gutiérrez Melo, Brayan Camilo Orjuela Osorio

Facultad de Educación Física, Universidad Pedagógica Nacional

Proyecto de Grado

Tutor: Mg. Kevin Daniel Rozo

Junio de 2023

**Transformaciones del Cuerpo de Personas con Discapacidad Física a Través de la  
Movilidad Activa en la Ciudad de Bogotá D.C**

Alejandro Gutiérrez Melo, Brayan Camilo Orjuela Osorio

Proyecto de Grado presentado para optar por el título de Licenciado en Deporte

Facultad de Educación Física, Universidad Pedagógica Nacional

Tutor: Mg. Kevin Daniel Rozo

Lectores: Mg. Cristian Gutiérrez

Mg. Camila Castro

Bogota D.C

2023

## Tabla de Contenido

<b>Introducción.....</b>	<b>4</b>
<b>Capítulo 1: La Discapacidad y sus Realidades.....</b>	<b>14</b>
¿Personas con Discapacidad o Desbaratados?.....	14
Adquisición de la Discapacidad: Vivos de Milagro.....	20
Identidad Liminal Estigmatizada: Un Nuevo Inicio.....	23
Aceptación de la Discapacidad: La Bici me Cambio la Vida.....	25
Conclusiones del Capítulo.....	31
<b>Capítulo 2: Movilidad Activa y Discapacidad Física en Bogotá. Una Revisión Bibliográfica</b>	
<b>Hacia una Política Pública Óptima.....</b>	<b>34</b>
Movilidad Activa: Fortalezas y Debilidades.....	34
Características de la Movilidad Activa Internacional.....	44
Política Pública Distrital de Movilidad y su Relación con la Discapacidad.....	47
Conclusiones del Capítulo.....	54
<b>Reflexiones Finales.....</b>	<b>57</b>
<b>Referencias.....</b>	<b>61</b>

## Introducción

El siguiente estudio aborda la relación entre la discapacidad física y la movilidad activa, buscando comprender de qué manera se resignifica el cuerpo de esta población en las dinámicas de la ciudad de Bogotá, cuando estos se movilizan activamente a través de sillas de ruedas, bicicletas adaptadas, y manocletas. Conociendo así sus contextos, situaciones, historias y características que configuran un estilo de vida diferente y lleno de obstáculos.

Para ello se reúnen una serie de datos que dan pistas para comprender las demandas y necesidades de una población que ha sido marginada a lo largo de los años, personas que por diversas causas presentan cambios en su mente, cuerpo y forma de vivir. Sin embargo, encuentran en la bicicleta y la movilidad activa una motivación, una lucha, una manera diferente de salir adelante en el mundo incapacitante que les han puesto sin motivo alguno.

Aunque a nivel mundial y local se encuentran diferentes estudios relacionados con transporte y movilidad, parte de estos se basan en los medios de transporte masivo e individual, al igual que la cobertura y la infraestructura de los mismos, pero son pocos los documentos encontrados que relacionan directamente la movilidad activa y las personas con discapacidad física en un estudio con datos empíricos y relatos de los protagonistas, así como planes de movilidad y/o desarrollo que configuren una política inclusiva que fomente y visibilice la participación de esta población en las dinámicas cotidianas de transporte y de esta manera impulse su calidad de vida. De igual forma, estos estudios relacionan la población con discapacidad física con la movilidad activa de forma deductiva, reflexiva y deontológica, proporcionando recomendaciones generales para visibilizar y solucionar la problemática.

La administración pública en sus quehaceres para incrementar el apoyo hacia la población con discapacidad física en términos de visibilidad, sustento económico y

normatividad, debe garantizar una participación social a través de la movilidad activa como medio de dignificación y resignificación corporal, encaminados al cumplimiento de derechos fundamentales de todos los ciudadanos. Como menciona Bonilla (2017) la infraestructura y espacio público en la ciudad para la movilidad activa, no solo debe contemplar el acceso a personas con discapacidad física mediante elementos que faciliten su inclusión, sino proveer espacios agradables para la recreación y esparcimiento; del mismo modo, facilitar encuentros sociales, emocionales, que permitan una sensación de movilidad libre en iguales condiciones que el resto de la población.

De acuerdo con Martínez (2012) la población con discapacidad física no cuenta con una óptima accesibilidad a medios de transporte público, debido principalmente a que estos no están lo suficientemente adecuados en su diseño, infraestructura, ni en la cultura utilizada para recibirlos. Esto vulnera su derecho de la libre movilización y exclusión social por parte de estos medios de transporte, por ende, una disminución en la calidad de vida. Finalmente, los diferentes conceptos que se relacionan en esta investigación, provienen de diversos campos de estudio, entre ellos la ingeniería, arquitectura, medicina y otros, pero son pocos los estudios donde estos conceptos dialoguen directamente con el deporte y sus características, para ello, es elemental indagar y conocer las diferentes sentidos del deporte y la movilidad activa en esta población.



Orjuela, B. (2023). Moviéndose por Bogotá [JPG]. Bogotá-Colombia.

En términos metodológicos, la investigación ha sido orientada desde el paradigma del giro ontológico, que, aunque no es un fenómeno reciente, sigue siendo un tema de discusión actual en la agenda de la antropología contemporánea, criticando fuertemente la división entre naturaleza y cultura, dicotomía que se ha tomado como paradigma universal de una ontología de occidente, que no obedece a todos los grupos humanos, según Viveiros de castro (1998) y Descola (2012) citados por (Varela, S. 2015).

De esta manera se toma una posición de respeto y compromiso con los otros y sus mundos, sus maneras de percibir sus realidades, pues este compromiso nos obliga a escuchar

detenidamente a los otros, otorgando su autodeterminación conceptual y política, además de usar sus relatos y experiencias para pensar en otros mundos. Por ello se colocan las categorías nativas al mismo nivel epistémico de las categorías teóricas, estas nociones orientan su manera de pensar, sentir, actuar y ofrecen mejores oportunidades de entendimiento en nuestro contexto. A partir de allí, se reivindica el pluralismo de las categorías y explicaciones de las personas con discapacidad física.

El estudio es guiado por una etnografía multisituada como método de investigación, teniendo en cuenta que el objeto de estudio no corresponde a situaciones y lugares locales de la etnografía convencional, cuando se intenta analizar la existencia de significados e identidades culturales en un tiempo y espacio difuso como la ciudad de Bogotá, en otras palabras, el objeto de estudio es la formación cultural que se produce en distintas localidades. (Marcus, G. 2001). En ese sentido se abarcan diferentes nichos etnográficos como: el taller del profesor Pablo, el velódromo Luis Carlos Galan Sarmiento, el portal de transmilenio de suba, la ciclovía Bogotana, encuentros espontáneos en las calles de la ciudad con distintas personas con discapacidad, además de herramientas virtuales como redes sociales y aplicaciones de mensajería instantánea.

El método etnográfico facilitó el acercamiento y la obtención de datos, por medio de técnicas como la entrevista etnográfica y conversaciones informales, los participantes exponen en carne propia sus experiencias, problemáticas, necesidades y recomendaciones, promoviendo su derecho a la libre movilización, la recreación, y el deporte, a través de bicicletas adaptadas y sillas de ruedas, para finalizar, esta información es recolectada bajo audios de grabación y diarios de campo.

Alejandro Gutierrez, coautor de este estudio, practica la movilidad activa desde hace aproximadamente siete años, de estos los últimos cuatro se ha desempeñado como guardián en la

ciclovía de Bogotá, allí evidencia un bajo porcentaje de personas con bicicletas adaptadas y sillas de ruedas realizando deporte, movilidad activa, actividad física o recorriendo la ciudad. Pese a las dificultades como la poca participación de personas con discapacidad en estos espacios e interrupción de tareas laborales, Alejandro logra abordar a algunas de estas personas para iniciar el estudio, en un primer momento realiza acercamientos, charlas, preguntas e intercambio de números de contacto, con el fin de ser contactado en futuras ocasiones por los interesados en hacer parte de la investigación, de esta manera se podían extraer datos más rápidamente. Así mismo, fuera del espacio de la ciclovía se realizan encuentros con usuarios de sillas de ruedas en las localidades de Suba y Kennedy que consisten en acompañar a estos en sus desplazamientos a diferentes lugares de la ciudad mientras realizan sus actividades cotidianas.



Gutierrez, A. (2023). Velódromo Luis Carlos Galán [JPG]. Bogotá-Colombia.

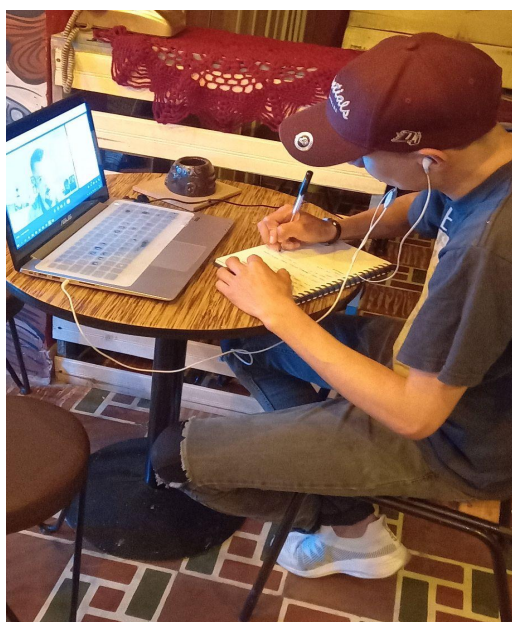


Camilo Orjuela (coautor) para ese momento tomaba el espacio académico de deporte y discapacidad, en una de las sesiones de clase conoce al profesor Pedro, quien es un ex atleta paralímpico, dueño de una tienda y taller de sillas de ruedas ubicada en el barrio Santa Isabel de Bogotá. Allí Camilo pasaba tiempo conversando con las personas con discapacidad que llegaban a comprar o reparar sus sillas de ruedas, y de igual forma aprendía de Don Pablo el oficio de reparar y vender las mismas, mientras recolectaba información, sin embargo, por las consultas médicas a las que Don Pablo frecuentemente asistía, no se podían realizar visitas continuamente, esto motivó la exploración de otros mecanismos para encontrar población que fuese objeto de estudio, por sugerencia de Kevin Roza (tutor) se explora la estrategia de “bola de nieve”, la cual resultó central para llegar a la población que se buscaba analizar, consiguiendo así diferentes nichos etnográficos a partir de contactos de contactos.

El profesor Marco impartía el espacio académico deporte y discapacidad en la Universidad Pedagógica. Amablemente nos brindó el contacto del profesor Juan, quien se desempeña como entrenador de la selección Cundinamarca de fútbol cinco para ciegos. Aunque él profesor trabaja con discapacidad visual y en este estudio se investiga la discapacidad física, por medio de su trabajo se contactó a otros entrenadores que trabajan la discapacidad física y de esta manera seguir con el desarrollo de la investigación y de la estrategia bola de nieve, desencadenando que cada nuevo participante llevase a los investigadores a conocer a uno nuevo. Harold Mayoral entrenador de la liga de Cundinamarca de ciclismo paralímpico, abre las puertas para asistir a sus entrenamientos, con deportistas en su mayoría con discapacidad física en el velódromo Luis Carlos Galán.

El trabajo etnográfico desarrollado con el grupo del profesor Harold inició en Abril de 2022 hasta abril de 2023, allí se logran compartir las experiencias de los deportistas de la liga

Cundinamarca una vez por semana, por lo menos dos horas por encuentro. Donde se desarrollan actividades de asistencia al profesor y a los deportistas, que van desde llevarles agua, hasta ajustar las bicicletas adaptadas. En el velódromo Luis Carlos Galán es donde se desarrolla la mayoría del trabajo de campo, es por eso que la mayor parte de las personas que participan dentro del estudio son atletas. No obstante, por los horarios de entrenamiento de los deportistas, horarios de clase y, la distancia de residencia de uno de los investigadores, los encuentros presenciales se vieron afectados; es por esa razón que en diferentes ocasiones se fomentan espacios de conversación mediados por la virtualidad, como un método para seguir adelante el estudio con estos participantes.



Orjuela, B. (2023). Etnografía virtual [JPG]. Villapinzón-Colombia.

De igual forma los investigadores abordan a las personas con discapacidad que se encuentran diariamente realizando movilidad activa, con la finalidad de comentarles la investigación y motivarlos a hacer parte de ella. En el tramo final de la investigación se

presentan pocos deportistas al entrenamiento con el profesor Harold y no se obtiene mucha información valiosa, por ello se opta por la búsqueda de grupos o personas en redes sociales como Facebook, Instagram y Whatsapp, estableciendo contacto con más deportistas paralímpicos.

La investigación se divide en 2 capítulos abordados en diferentes apartados, en primer capítulo se relaciona el concepto de discapacidad con la movilidad activa y por consiguiente la resignificación corporal, para ello, se esboza de manera conceptual y contextual el concepto de discapacidad, de igual manera, se expone cómo él mismo ha ido transformándose a través del tiempo, desde miradas políticas, sociológicas, históricas, y desde las experiencias en el trabajo de campo, con el fin de interpretar de mejor manera el tránsito entre adquirir una discapacidad física y la aceptación de la misma teniendo la movilidad activa como protagonista, dando lugar a los apartados del capítulo. En estos, se relatan las experiencias y situaciones de los investigados cuando por diversas razones, adquieren una discapacidad física y lo que esto representa en una sociedad no incluyente e incapacitante surtiendo efectos discriminatorios y estigmatizantes, afrontando un espacio liminal y un rito de paso que configura la aceptación de una discapacidad y un cuerpo que puede desafiar a la sociedad a través de la movilidad activa y la práctica del ciclismo paralímpico, encontrando así una nueva perspectiva de sus vidas y sus cuerpos.

En el segundo capítulo se relaciona la movilidad activa, la discapacidad física y la intervención de las políticas públicas en estas dinámicas, conociendo en primera instancia y a partir de las experiencias y los relatos de los investigados, las dificultades, ventajas y necesidades que experimentan al movilizarse activamente, teniendo en cuenta las características que posee una ciudad como Bogotá, que presenta inconsistencias en su movilidad y transporte incluso para

personas sin discapacidad, poniendo en debate la inclusión de esta población en las políticas públicas de la movilidad activa y la bicicleta.

Para establecer puentes, se realiza un análisis de las características y políticas públicas de países internacionales, muchos de ellos pioneros en la materia, colocando en evidencia la gestión de estos gobiernos en la implementación de estas dinámicas. Finalmente se analizan las políticas públicas distritales que intervienen en las dinámicas de la movilidad activa, en el cumplimiento por la inclusión de personas con discapacidad física, dando pie a diferentes contrastes, consideraciones y recomendaciones para los entes gubernamentales en su quehacer para una movilidad activa incluyente.

\*Los nombres de los participantes fueron modificados y ocultados para preservar su identidad.



Orjuela, B. (2023). Entendiendo la discapacidad, estudiantes UPN en taller [JPG].

Bogotá-Colombia

## **Capítulo 1: La Discapacidad Física y sus Realidades**

En el siguiente capítulo da a conocer de manera conceptual y contextual el término discapacidad física en diferentes campos de estudio como la medicina, la política y la sociología. Del mismo modo se presentan datos empíricos que establecen términos nativos, discutiendo la correcta denominación y dando a conocer como es entendida la discapacidad para esta población en carne propia, entendiendo su compleja situación en factores sociales, políticos y económicos en la ciudad de Bogotá. Por otro lado, los informantes relatan cómo adquirieron su discapacidad bajo diferentes circunstancias y dan cuenta de cómo esta se relaciona negativamente en una ciudad que no está adaptada para ellos. Por ello se traen a la conversación a algunos autores como Ferrante, Goffman y Van Gennepe, que aportan hallazgos importantes para comprender la concepción de una identidad y un cuerpo estigmatizado y desacreditado por una ciudad que sufre de efectos incapacitantes en sus prácticas y comportamientos culturales. Por último, se relatan experiencias significativas de estos mismos informantes cuando conocen el deporte, las bicicletas y deciden movilizarse activamente desafiando la ciudad y atribuyendo nuevos significados de sus cuerpos, significados que funcionan como puente para fortalecer la práctica de la movilidad activa en la ciudad y la consecución de políticas públicas eficientes e inclusivas en Bogotá.

### **¿Personas con Discapacidad física o Desbaratados?**

Budd e Ison (2020) revelan que las personas con discapacidad representan más de 650 millones en la población mundial y constituyen el mayor grupo minoritario del mundo. Al igual, un estudio realizado en Nigeria, el cual informa que son un grupo vital, pero hay poca comprensión teórica sobre sus necesidades tanto en Europa como en los países en vías de

desarrollo, puesto que los responsables políticos, los creadores de infraestructuras y los investigadores no tienen en cuenta su perspectiva (Mogaji, 2021).

El término “discapacidad” es comúnmente utilizado por la sociedad en general para designar a aquellas personas que tienen alguna dificultad, en mayor o menor grado, al realizar actividades cotidianas, sin embargo, etimológicamente la palabra discapacidad viene del latín *dis* que significa alteración, negación o contrariedad y el verbo *capacitas*: aptitud o suficiencia para alguna cosa, o talento o disposición para comprender las cosas. De tal modo que podríamos definir la discapacidad como una alteración o insuficiencia para pensar o actuar. De acuerdo con esta definición etimológica, se entiende que una discapacidad modifica en forma negativa el proceso de pensamiento o actuación en la persona que la padece. La discapacidad se caracteriza por excesos o insuficiencias en el desempeño de una actividad rutinaria normal, los cuales pueden ser temporales o permanentes y pueden desarrollarse de forma congénita (genética) o adquirida (accidentes de tránsito, VIH, u otros).

La convención sobre derechos para las personas con discapacidad da a conocer que, la discapacidad no es un problema médico, sino una interacción entre una deficiencia y su entorno. Es decir, las personas pasan a tener una discapacidad cuando colisionan con un entorno desfavorable o inaccesible. Las personas con discapacidad no necesitan ser “curadas” antes de acceder a un determinado entorno (la sociedad), sino que es el entorno el que ha de estar uniformemente abierto a todos sus miembros. Para ello, han de eliminarse las barreras generadas por actitudes y por el entorno con objeto de que cada persona pueda participar activamente y disfrutar de todos sus derechos (ONU, 2014). Además el concepto de “discapacidad” no puede ser rígido, sino que depende del entorno y varía según el tipo de sociedad, aunque reconoce que la discapacidad es un concepto que evoluciona. Teniendo en cuenta lo anterior, se expondrán las

definiciones establecidas por organismos nacionales e internacionales que se ocupan del estudio, regulación, creación y ejecución de programas de apoyo y superación tanto para la persona con discapacidad, como para sus familiares.

Según el concepto moderno de discapacidad que brinda la OMS (2014), esta consiste en una interacción entre una circunstancia personal de un individuo. Por ejemplo, el hecho de encontrarse en una silla de ruedas o de tener una deficiencia física, como es el caso de las personas que participan de esta investigación y factores del entorno, como las actitudes negativas, edificios inaccesibles o puentes, calles y ciclovías en mal estado que dan lugar conjuntamente a la discapacidad y afectan a la participación de ese individuo o individuos en la sociedad, este concepto hace claramente suya la idea de que se trata de una construcción social cuando afirma que la discapacidad “resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás” (CSDPD, 2014).

El programa de Acción Mundial de las Naciones Unidas define la discapacidad en función de la relación que hay entre las personas y su ambiente: “ocurre cuando las personas enfrentan barreras culturales, físicas o sociales que les impiden el acceso a los diversos sistemas de la sociedad que están a disposición de los ciudadanos, la discapacidad o minusvalidez es por tanto la pérdida o limitación de las oportunidades de participar en la vida de la comunidad en un pie de igualdad con los demás”. Este concepto da cuenta que la discapacidad no solo se limita a temas físicos o psicológicos sino también a limitaciones sociales y culturales que ponen en desigualdad de circunstancias a quienes las poseen (OMS, 2014).

Los colectivos de personas con discapacidad, por su parte, aportan otros conceptos, por ejemplo; capacidades diferentes: “que es un eufemismo que no reconoce la diversidad, ya

que al fin y al cabo, todos tenemos capacidades diferentes y que proviene de una campaña electoral mexicana y carece de sustento académico o de reconocimiento entre las organizaciones de la sociedad civil especializadas” (ASDRA, 2015) persona con diversidad funcional: “enfatisa en la diversidad de la sociedad y en el hecho de que la persona funciona de una manera diferente a la mayoría y que por eso requiere adaptaciones específicas para algunas tareas cotidianas”(ASDRA, 2015); persona en situación de discapacidad: “enfatisa en el hecho de que la discapacidad proviene de una situación del entorno y no de una supuesta carencia de la persona”(Quimí, 2018, P. 14), estos son algunos conceptos que han entrado en el debate por nombrar correctamente a las personas con discapacidad a través del tiempo. Variedad de términos han aparecido para denominar a las personas con discapacidad, como por ejemplo “personas especiales”. Sin embargo, las personas con discapacidad no son personas especiales; pueden sentirse especiales (o más probablemente discriminadas) cuando no se realizan ajustes para facilitar su interacción con otras personas.

Para Ferrante y Ferreira (2008), el poseer una discapacidad en un contexto latinoamericano significa además una situación de vulnerabilidad social, pues trae consigo una serie de limitaciones para emplear su propio cuerpo y el espacio físico que lo rodea. La naturalización de una deficiencia como una enfermedad se traduce socialmente como un cuerpo que no sirve, un cuerpo raro y feo, atribuyendo sensaciones de incapacidad donde el sujeto no puede actuar ni reconocerse en plena libertad. Organizaciones gubernamentales y diferentes movimientos de personas con discapacidad en terrenos políticos y culturales buscan facilitar e incentivar el reconocimiento de su identidad y el discurso de la discapacidad bajo modelos teóricos, con el fin de visibilizar y reflexionar en las políticas públicas que mejoren su inclusión en todos los niveles de la sociedad.



A lo largo de las últimas décadas, tanto en América Latina como en el mundo, variedad de términos han ido surgiendo, en aras de establecer una concepción adecuada del término discapacidad. A continuación, presentamos algunos de estos términos, que definen la discapacidad según la ley y colectivos de personas con discapacidad; Deficiencia: toda pérdida o anormalidad de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica; minusvalía: una situación de desventaja para un individuo determinado, consecuencia de una deficiencia o de una discapacidad, que limita o impide el desempeño de un rol que es normal en su caso, en función de su edad, sexo y factores sociales y culturales, (Decreto 917 de 1999). Por otro lado, en Colombia con la sentencia C-458/15 de 2015 de la corte constitucional que condiciona la constitucionalidad de ciertos vocablos a una comprensión acorde a la normativa internacional vigente, con el fin de eliminar las cargas peyorativas para referirse a las personas en situación de discapacidad, borro todos aquellos vocablos e instauró el término *personas con discapacidad* como la manera correcta de llamar a esta población.

El término *personas con discapacidad* proviene del modelo social de la discapacidad, que pone en primer lugar a la persona y dice que la persona tiene discapacidad (una característica de la persona, entre muchas otras). Desde esta visión, la discapacidad queda definida por la relación de la persona con las barreras que le pone el entorno. Esta terminología está sustentada por la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y lo importante es que las mismas personas con discapacidad han sido las que participaron en su formulación, (ASDRA, 2011).

Desde otra perspectiva, se evidencia que las personas que participan en este estudio, no solo comparten múltiples términos anteriormente expuestos, sino que optan por términos nativos para referirse unos a otros e incluso a sí mismos, esto en situaciones cotidianas en el

grupo de amigos, compañeros de trabajo o entrenamiento. Términos como *Mocho*, *Desbaratados*, o *Tullidos*, se escuchan en algunas situaciones durante el trabajo de campo, además, relatos como “yo soy una persona normal, solo que me falta un brazo” (Jean Carlos, biciusuario); “yo estoy en el deporte paralímpico por obligación, pues yo me siento normal y podría competir con personas sin discapacidad, pero el deporte paralímpico no me deja” (Ramiro, deportista paralímpico), nos dan a conocer que en esta población la discapacidad se manifiesta como algo de lo que se carece, en este caso una parte del cuerpo, aportando así un nuevo significado de discapacidad que en la teoría consultada no fue posible encontrar, de igual forma, estos relatos nos muestran que la concepción de discapacidad es plural y se manifiesta de diferentes formas en la realidad, incluso puede transitar en la misma persona dependiendo el contexto o situación a la que se enfrenta, pues por un momento y mientras están sobre la bicicleta, manocleta, o silla de ruedas, no se conciben como una persona con discapacidad, sin embargo, al participar en una competencia se realiza una valoración funcional donde efectivamente clasifican en una categoría según su discapacidad, y de la misma manera, al obtener un apoyo económico de las entidades se reafirma su posición como personas con discapacidad, al mismo tiempo se emplean categorías nativas expuestas anteriormente de manera endógena en su grupo de colegas dentro de sus conversaciones.

### **Adquisición de la Discapacidad: Vivos de Milagro**

En el siguiente apartado se caracterizan y se muestran parte de las vivencias que las personas con discapacidad en este estudio, presentan al adquirir una discapacidad, tanto de manera congénita como adquirida. “Yoshi”, ciclista de la selección cundinamarca, es un joven que adquirió su discapacidad después de caer por el vacío de un ascensor, y dice que está vivo de milagro. Cuando recuerda su accidente viene a su mente las caricaturas donde parecía que cosas

como su accidente solo pasaban en la televisión “me caí al estilo tom y jerry”. Sin embargo, en su ser nunca ha estado la queja por su discapacidad sino las ganas de salir adelante. Ahora él tiene una hija y lo único que quiere que aprenda es a valorar los momentos simples y sencillos de la vida. Ramiro, ciclista de la selección cundinamarca y ciclista profesional, adquirió su discapacidad genéticamente. Ramiro padece pie equino y esto lo clasifica dentro del deporte como un atleta C4. A día de hoy es un atleta de alto rendimiento y ha competido tanto a nivel nacional como internacional.

Jairo Ayala ex-ciclista de alto rendimiento y medalla de bronce en Río 2016, por el contrario, adquirió su discapacidad de nacimiento. “Faltó aire en mi cerebro en el momento del parto, debido a esos segundos sin oxígeno desarrolle parálisis cerebral”, ahora tiene 37 años y comenta que su discapacidad nunca ha sido un inconveniente para él, pues su familia lo llevó a un colegio donde compartía con personas sin discapacidad y allí sus compañeros y profesores lo trataban como cualquier otro estudiante. En su colegio desarrolla con naturalidad sus clases, “lo único que se me dificulta es hacer 21 con el balón”, relata. Su cadera presenta una displasia que le restringe el rango de movimiento, pese a todo, él no dejó de interesarse por el deporte y el ciclismo.

Santiago Molina, militar retirado y actual deportista paralímpico, menciona que sufre una amputación traumática producto de una mina antipersonal en el nariño, “me amputaron las dos piernas, fue un proceso largo, mejor dicho super duro, nos recuperamos en el hospital, logramos vivir para contar la historia. Cuando salimos del hospital, me encontré con ese choque emocional, social, cultural, me dió muy duro, duré un año muy afectado psicológicamente, encerrado en mi casa”. Santiago además comenta que salió del hospital a una ciudad que no estaba adaptada a sus necesidades, donde la personas a su alrededor se referían a él desde

prejuicios y donde le tomaba más de 40 minutos conseguir un taxi que lo transportará a sus actividades diarias.

Alexander, Usuario de silla de ruedas y manocleta, relata que desde su accidente de tráfico su vida cambió radicalmente, pues su afectación emocional y psicológica fue grave, “Me partí la columna en dos, eso es un cambio de vida total, hermano, usted desde el momento en que queda “*desbaratado*” ya siente que deja de caminar, en ese momento usted deja de ser “*normal*” para convertirte en el discapacitado, en el parapléjico, el tullido, eso es un cambio total”.

Alexander, menciona que durante su vida ha desempeñado varios trabajos de manera informal “para hacer lo del día a día”. Vende dulces y organiza rifas; una vez adquirió su discapacidad fue conductor de taxi, por eso fue difícil vincularse a una empresa formalmente ya que no hubo oportunidad de educarse y capacitarse, solo vivir el día a día para mantener a sus dos hijos y a sí mismo “se deben suplir las necesidades de alguna manera”.

Por otra parte, Edwin, militar retirado y ciclista amateur, fue víctima de una mina antipersona donde tuvieron que amputar su pierna derecha, edwin menciona que tuvo pensamientos e intentos de quitarse la vida en el hospital, “Me veía diferente en el espejo, cuando sentí el impulso me subí a la ventana del cuarto para lanzarme, si no es por la enfermera que estaba de turno, me hubiera matado, porque entró muy silenciosamente y me jaló hacia adentro”. A partir de allí, es importante comprender desde un contexto social, que el cuerpo discapacitado no puede ser limitado, desde ámbitos médicos, a un hecho orgánico o funcional, sino al deterioramiento de una identidad. En las sociedades modernas un cuerpo discapacitado posee características descalificadoras y en ese sentido, un estigma que configura una identidad devaluada la cual modifica el carácter humano del portador (Ferrante, 2013). Es aquí cuando el

deporte, la movilidad activa y la bicicleta juegan un papel fundamental en el desarrollo y resignificación de los cuerpos de las personas con discapacidad física.



Gutierrez, A. (2023). Ciclovía Bogotana [JPG]. Bogotá-Colombia.

### **Identidad Liminal Estigmatizada: Un Nuevo Inicio**

La exploración sobre el cuerpo ha tenido un amplio desarrollo en Colombia, las facultades y programas de Educación Física en diferentes partes del país han realizado ejercicios de reflexión e investigación que abrieron un horizonte amplio sobre el cuerpo y deporte. Según Ferrante (2007) el hecho de una poca participación de las personas con discapacidad física en el espacio público de las ciudades, da evidencia de un cuerpo socialmente descalificado, pues la misma sociedad es la encargada de atribuir efectos de incapacidad a estas personas.

Las nociones de cuerpo y con ello de identidad en las personas con discapacidad entran en una lucha por su construcción en la sociedad, pues existen relaciones y distribuciones de poder asimétricas, donde la persona con discapacidad entra en un grupo minoritario el cual es descalificado y estigmatizado. (Florez, 2009). A través de los años el cuerpo se ha considerado como una herramienta la cual debe ser útil, adiestrado para muchas prácticas y técnicas en las dinámicas de producción, un cuerpo con defectos restringe la actividad e integración en la sociedad (Mejía, 2005).

En términos de Goffman (2006), un individuo desacreditado no puede cumplir con ciertos parámetros y estándares preestablecidos por la sociedad, que igualmente, van a restringir su interacción en el entorno social. A partir del estigma, se construye una ideología para dar explicación a la inferioridad que presenta una persona con discapacidad. Las personas que experimentan una discapacidad hoy en día, son víctimas de hechos incapacitantes en los entornos, víctimas de prácticas sociales derivadas de la invisibilidad, pues estos sujetos presentan vulnerabilidad frente a otros que poseen una definición social, permaneciendo en una zona inclasificable en la sociedad.



Orjuela, B. (2023). Juan Pablo, vendedor ambulante y biciusuario. [JPG]. Avenida Jimenez Bogotá-Colombia.

Siguiendo la idea de Van Gennep (1909) las personas con discapacidad se ven relacionadas en una serie de situaciones que componen un rito de paso: la separación del individuo de su grupo social, la posición paradójica entre dos mundos donde progresivamente el sujeto se incorpora en un nuevo rol social o en este caso a una nueva concepción de su cuerpo. Ese espacio temporal intermedio produce sensaciones complejas de exclusión o depresión en algunos y empoderamiento en otros. Santiago Molina, militar retirado y deportista paralímpico, menciona que cuando decidió tomar su proceso de rehabilitación luego de ser víctima de una mina antipersona, conoció a más personas con discapacidad física en el batallón de sanidad y se involucró en una serie de situaciones que ayudaron en su proceso de rehabilitación. Por otra parte, Edwin, militar retirado y ciclista amateur, relata que hasta cuando los médicos le mostraron imágenes y videos sobre personas víctimas de amputaciones realizando diversas tareas y especialmente practicando diferentes deportes, sintió el deseo de continuar con su vida no solo para sobrellevarse sino superándose a sí mismo y demostrando que personas como él son realmente capaces, criticando la etiqueta que la ha impuesto la sociedad.

Las personas con discapacidad pueden dar significados y construir identidades a partir de sus experiencias y sus entornos en términos del aspecto físico, son personas que tendrán su característica corporal por el resto de su vida, por ello se puede hablar de un estado liminal permanente entre el rol de los “normales” al cual puede acceder pero no del todo por su discapacidad y de los “anormales” donde se siente parte sociales se dificultan para el sujeto, pues interioriza su discapacidad como una realidad, buscando semejantes para la creación de

grupos donde encontrarán apoyo y comprensión que el resto de la sociedad no les brinda (Florez, 2009).

### **Aceptación de la Discapacidad: La Bici me Cambio la Vida**

La discapacidad y el deporte han sido objeto de estudio en los últimos años, donde investigaciones han mostrado que los procesos deportivos no solo funcionan como puentes para desarrollar, entrenar y perfeccionar tanto el cuerpo como la mente, sino que dan cabida además a dinámicas de resignificación del cuerpo, donde la práctica deportiva permite maneras de socializar y participar de manera activa en otros entornos (Peralta, 2018). Es por eso que en el siguiente apartado se comparten las experiencias de personas con discapacidad y su llegada al deporte, y de igual forma como cambió la percepción en que estas personas veían su cuerpo.

Desde el campo del deporte adaptado, Ferrante (2013), indica que la discapacidad significa adquirir una nueva vida, que implica adaptarse a un nuevo esquema corporal. El aprendizaje nada tiene que ver con un saber escolarmente transmitido, sino que más bien se relaciona a una serie de saberes prácticos promovidos, enseñados y exigidos en la convivencia deportiva. Así, todo recién llegado al campo recibirá retroalimentación de parte de profesores, voluntarios y pares, en donde la motivación yace en el “no existe el no puedo, sino el no quiero”. Dicha moral se instauró a través de un proceso mimético, en el cual, cuerpo a cuerpo, se transmitirán una serie de hábitos corporales que entrenan a la persona con discapacidad con el fin de potenciar sus capacidades remanentes y maximizar su “calidad de vida”.

Es por ello que Jairo Ayala, campeón panamericano y medallista olímpico, cuenta cómo fue su primer acercamiento al deporte: “cuando tenía 9 años mis papás me llevaron a jugar baloncesto y ahí empecé”. En el baloncesto duró aproximadamente 4 años. Por cuenta propia, a los 12 años descubrió el deporte paralímpico. Aunque en un principio el atletismo fue su primer



deporte, en el que participó en sus primeros juegos nacionales y quedó en noveno lugar, su displasia de cadera le dificulta demasiado correr y decidió explorar otras alternativas.

En el 2007 Jairo conoce a lo que él denomina como su mejor amiga, la bicicleta, y se quedó con ella hasta el día de hoy, con 37 años actualmente Jairo Ayala fue medallista panamericano, mundial y medalla de bronce en unos juegos paralímpicos, en la modalidad de ciclismo de ruta, dice que lo que más le gustó de la bicicleta y la ruta, era que a diferencia del atletismo no todo se hacía en la misma pista si no podía salir a recorrer circuitos nuevos, comenta, “en un primer momento me gusto mucho porque nunca había salido de Bogotá, y eso me alegraba mucho, el poder conocer lugares nuevos”. El amor por el deporte lo llevó a estudiar educación física, recreación y deporte en la Universidad Santo Tomás y hace dos años se retiró del ciclismo, ahora se dedica a ser conferencista y trabaja en el deporte.

En ese sentido, el deporte permite que un cuerpo nombrado incapacitado, dañado, enfermo y demás adjetivos atribuidos por una sociedad excluyente, se sienta más seguro de sí mismo en la incursión en actividades cotidianas; se tiene la percepción de un cuerpo independiente, capaz y empoderado que, aunque se vea limitado en estas actividades por barreras sociales, arquitectónicas y simbólicas, encarna una resistencia y fuerza de voluntad mayor que una ciudad incapacitante (Peralta, 2018).



Ramirez, L.(2023). Biciusuarios y deportistas liga de Cundinamarca. [JPG]. Velodromo Luis Carlos Galan. Bogotá-Colombia.

El deporte se considera una herramienta que fortalece la autoestima y ayuda a la transformación de las personas física y mentalmente. El profesor Harold Mayoral lleva en el mundo del ciclismo desde los años 70 y fue ciclista profesional. Actualmente tiene 69 años y es entrenador de la selección Cundinamarca de ciclismo paralímpico hace aproximadamente 15 años. “Yo conozco la necesidades y problemas de mis deportistas, su vida y cómo la bicicleta y el ciclismo los ha cambiado”. Él ve cómo llegan a su primera clase y cómo lucen cuando se van: este cambio, según Harold, se ve reflejado en la forma en que perciben su cuerpo.

En términos de la comprensión de la conducta humana, el cuerpo puede ser visto como una construcción que abarca aspectos sociales, culturales, individuales, políticos, psicológicos e históricos entre otros (Pedraza, 2008). De esta manera, las personas con discapacidad luchan por vivir no solo con sus limitaciones y deficiencias, sino desde estigmas sociales que deterioran su presencia en la ciudad (Adelman y Ruggi, 2016).

“Yoshi”, ciclista de la selección Cundinamarca, es una persona con discapacidad oriunda de los Montes de María. Ha viajado por gran parte del país pues su deporte (ciclismo paralímpico) se lo ha permitido. Ahora está radicado en la ciudad de Bogotá: “yo soy de todo lado, pero hoy en día mi bici me tiene aquí”. Quiere ser atleta de alto rendimiento ya que la bicicleta fue su terapia después de su accidente y ahora, arrepentido por dejar su carrera de ingeniería mecánica, quiere lograr su sueño de graduarse a través del deporte. Su caso muestra que el deporte promueve la percepción de un cuerpo que puede hacer lo mismo con y sin discapacidad, así como salir y desafiar a una ciudad –que en este caso y como hemos señalado– no está lista para recibirlo.

Por otro lado, Santiago Molina, militar retirado y deportista paralímpico, menciona: *“En el batallón de sanidad conocí al deporte de una forma charra, diría yo, porque iba entrando a un gimnasio, donde vi una cartelera de información deportiva, y vi unas notas de unos periódicos que decían que unos deportistas con discapacidad quedaron campeones en una maratón en Washington, eso me llamó mucho la atención, comencé a indagar y dí con ese deporte que era el ciclismo adaptado, me prestaron una bicicleta y la primera sensación que sentí cuando me monte fue como de libertad, que me pegaba el viento en la cara, que hace mucho tiempo no podía ir tan rápido y que hace mucho tiempo no me sentía tan independiente, entonces esa sensación hizo que me enamorara totalmente de este deporte, empecé a entrenar a ir a competencias y siempre cada día me colocaba una meta, de cumplir sueños, y al sol de hoy he podido triunfar desde el 2016 hasta el año 2022”* (Santiago Molina, biciusuario).

En este sentido, uno de los aspectos positivos de la promoción de la independencia dentro del espacio deportivo es que quiebra la mirada típica de la discapacidad (Rosato, 2009)

que la reduce a la portación de un cuerpo inútil, pasivo y dependiente. Estudios demuestran que la llegada al deporte tuvo un efecto importante para cambiar la percepción de discapacidad en esta población al sentirse dueños de un cuerpo vivo y potente, dimensión anulada durante el proceso de rehabilitación. Santiago Molina da evidencia de esta afirmación cuando comenta: “Uno se siente una persona totalmente normal, independiente, o sea, a veces a uno se le olvida que va en la silla de ruedas y que tiene esa condición física limitante”.

Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con Ferrante (2013), la adquisición de la discapacidad es la adquisición de una nueva vida que implica adaptarse a un nuevo esquema corporal. Este argumento de Ferrante ha sido atestiguado por el profesor Harold Mayoral de primera mano: “yo he conocido muchachos que han querido suicidarse y aquí encontraron una nueva vida”. Considera que el apoyo al deporte paralímpico es de suma importancia para la transformación del país, y dice que seguirá dictando clases y ayudando a los jóvenes “mochos”, como llama cariñosamente a sus deportistas, mientras tenga vida.

El proceso deportivo promueve no solo un cambio físico sino también emocional, que permite que estas personas resignifiquen su cuerpo y mejoren su vida. Los cambios que se pueden identificar en sus estudiantes, según el profesor Harold, son físicos y notables a la vista. Sin embargo, otros participantes de la investigación consideran que la resignificación de su cuerpo se dio de forma diferente, como es el caso de Jairo, quien dice:

*“por el tipo de discapacidad que presentó mi cuerpo no cambió mucho, si crecí, pero fue más por el proceso de desarrollo normal del cuerpo, pero lo que realmente cambió fue mi mentalidad, transforme mi manera de ver el mundo, y entendí que aunque mi cuerpo a veces me limitaba, lo que me permitió lograr todo a nivel deportivo fue mi mente, mis ganas de competir y siempre me he considerado un hombre de riesgos, me gusta la*

*adrenalina. Cuando entendí que la discapacidad no era incapacidad ahí cambio mi vida, y el deporte fue la plataforma para entender eso”*

Jairo solía transportarse en su bicicleta a todas partes: “si tenía que ir por el pan a la esquina yo iba en mi bici, porque era más rápido, caminando me demoraba mucho”. La movilidad en su bicicleta era algo que disfrutaba mucho, pero su trabajo actual queda a tan solo dos cuadras de su casa y ha optado por caminar el trayecto; sin embargo, sale ocasionalmente a la cicloruta y no aparta el ciclismo de su vida.

Carlos, compañero de rueda de Alberto, disfruta de su silla de ruedas y los recorridos por la ciudad en ella, tiene rutas planeadas y sabe por dónde llegar más rápido aún si está en el norte y debe ir hacia el centro de la ciudad. Desplazándose en su silla puede ver los comportamientos de las personas, y la ciudad en general, con otros ojos. En él vemos otro ejemplo de la adaptación a un nuevo esquema corporal. “Me siento más tranquilo. Vaya a donde vaya siempre me desplazo en la silla. Físicamente estoy bien. Obviamente si usted está haciendo desplazamientos largos, usted y su físico se van sintiendo mejor. Cada vez quiero hacer distancias más largas”.



Gutierrez, A. (2023). Encuentro en el portal de TM en Tuba [JPG]. Bogotá-Colombia.

## Conclusiones del Capítulo

En la actualidad hay múltiples nociones del concepto discapacidad, y con ello múltiples denominaciones en los entornos, siendo tema de una profunda discusión que busca una identificación idónea según las características y particularidades de la población con discapacidad. Durante un recorrido histórico y desde miradas tradicionales, terapéuticas, culturales, sociales y políticas, nos damos cuenta que es muy complejo enfrentar modelos teóricos que corresponden de igual manera a diferentes factores, la posición social, la ideología política, el estatus económico e incluso la religión, entre otras.

Sin embargo, teniendo en cuenta ciertas características de la sociedad latinoamericana y colombiana específicamente, el significado de la discapacidad, encuentra variedad de formas de existencia y manifestaciones en la realidad de cada persona, desarrolladas de manera causal y derivadas de las relaciones sociales, en ocasiones mediadas por las personas que la poseen, haciendo que la discapacidad sea un tránsito constante entre diferentes conceptos de la misma, de igual forma, este concepto puede ser explorado desde otras perspectiva, e incluso las categorías nativas *desbaratados*, *mochos* y *tullidos*, brindan datos importantes sobre las manifestaciones de la discapacidad. La denominación de estas personas puede cambiar según el contexto y diversidad de las situaciones cotidianas, que establece un tránsito continuo del concepto de discapacidad física en las diferentes realidades de cada persona. A partir de allí la exploración por este concepto se hace digna de ser revisada en los estudios sociales y deportivos.

Por otra parte, las personas con discapacidad, presentan un tránsito en la definición de su identidad, los ritos de paso nos ayudan a aclarar mejor esta posición, y que incluso se sospecha que que este tránsito se da de manera permanente, pues esta característica obedece a la misma permanencia de la discapacidad durante toda su vida. No obstante esta identidad liminal

contribuye a la búsqueda de pares que ofrezcan comodidad y apoyo entre sí, cosa que no le ofrece una sociedad que margina, es aquí cuando la movilidad activa y el deporte actúa como medio o herramienta para una resignificación en los cuerpos de las personas con discapacidad.

Personas como Yoshi, Alexander, Carlos, Jairo, dan cuenta de cómo el deporte influye en sus vidas como perspectiva de cambio, incluso desde una mirada ajena cuando el profesor Harold evidencia mejoras físicas y emocionales en sus pupilos. Se resalta que estas vivencias dan fuerza a los argumentos donde se intenta explicar que el deporte quiebra el concepto típico de discapacidad, pues al subirse a sus bicicletas adaptadas, sillas de ruedas y manocletas se sienten dueños de un cuerpo vivo y potente.

Es interesante ver cómo las categorías, conceptos, y datos empíricos, van de la mano y se soportan entre sí, pero en la actualidad muy poco se ha indagado sobre la relación de las mismas, teniendo en cuenta su impacto y la influencia en la construcción de una sociedad inclusiva, discurso el cual está presente en todas las temáticas contemporáneas. La movilidad activa en Bogotá como puente y herramienta para la construcción de nuevos significados en el cuerpo de las personas con discapacidad física, es una línea de investigación que debe explorarse y promoverse, pues puede representar una perspectiva de cambio en términos sociales, culturales y deportivos en la ciudad. No es de gratis que todos los participantes de la investigación sean adultos, pues en los nichos etnográficos no fue posible contactar o evidenciar niños o adolescentes con discapacidad física practicando movilidad activa, evidenciando, si se quiere, vacío en la implementación, gestión, e inclusión en programas y espacios sociales.

## **Capítulo 2: Movilidad Activa y Discapacidad Física en Bogotá. Una Revisión Bibliográfica Hacia una Política Pública Óptima**

El siguiente capítulo da a conocer las características, dificultades, ventajas y necesidades que las personas con discapacidad experimentan al moverse activamente por la ciudad de Bogotá y los efectos que surgen en sus vidas. Por otra parte, se realiza una revisión de aspectos y características en la movilidad activa internacional y su relación con la discapacidad física, teniendo en cuenta países que se destacan en la temática y funcionan como ejemplo de movilidad activa en la actualidad. Finalmente se realiza el análisis de política pública de la movilidad activa en Bogotá, teniendo como referencia principal la política pública de la bicicleta 2021-2039, donde se indaga la presencia de acciones que promuevan el uso de la bicicleta en las personas con discapacidad física y bajo condiciones que aseguren su acceso y libre movilización por las calles, y ciclorutas bogotanas.

### **Movilidad Activa: Fortalezas y Debilidades**

Existen diversos estudios que evalúan la eficacia de las medidas de promoción de la movilidad activa, donde esta puede alcanzar diferentes objetivos, por ejemplo, reducir la congestión del tráfico, mejorar la salud, des-carbonizar el transporte, etc. También se agrega que los conocimientos sobre la movilidad, no sólo son importantes para los proveedores de infraestructuras de transporte, también lo son para los responsables políticos, ya que, las diferentes poblaciones minoritarias que utilizan el transporte, pueden considerarse la base para el



desarrollo de estrategias de fomento de la movilidad activa y asignar los recursos adecuadamente según un estudio realizado en Austria, (Markvica et al., 2016).

Pese a que la infraestructura es un aspecto clave para el buen funcionamiento del transporte, un estudio realizado en Singapur en el 2017, menciona que no es el único aspecto a tener en cuenta, pues no solo se trata de tener una buena infraestructura que permita el acceso de las personas a medios de transporte tanto masivos como activos, si no también es importante tener en cuenta la seguridad, la conciencia vial, la señalización y comprender que los distintos usuarios tienen comportamientos y necesidades de desplazamiento diferentes (Rojas y Wong, 2017).

Un aspecto que caracteriza la movilidad en la ciudad de Bogotá es que la infraestructura fue pensada inicial y sustancialmente para realizarse en un solo modo, estableciendo una hegemonía en el uso de automotores para el transporte de carga y pasajeros. Con el paso del tiempo estas construcciones viales marginaron nuevas posibilidades de transporte y movilidad; a partir de allí se hace necesaria la implementación de modelos y planeamientos urbanos en la movilidad, donde las formas activas de transportarse sean las protagonistas y, además, se consideren todas las problemáticas y todas las personas, incluyendo aquellas que poseen una discapacidad física (Ruiz-Apilánez y Solís, 2021).

De acuerdo con Martínez (2012), la población con discapacidad no cuenta con una óptima accesibilidad a medios de transporte público, debido principalmente a que estos no están lo suficientemente adecuados en su diseño, infraestructura, ni en la cultura utilizada para recibirlos; esto vulnera su derecho de la libre movilización y genera exclusión social por parte de estos medios de transporte, por ende, una disminución en la calidad de vida de esta población en la ciudad de Bogotá.

En términos prácticos se encuentran experiencias propias de los participantes y relatos sobre la compleja movilidad activa en Bogotá. Donde se encuentra que la mayor parte de las ciclorutas están ubicadas sobre el andén y muy cerca a las paradas de los buses; aunque estos carriles son señalizados en el suelo, no se encuentran delimitados con infraestructura física, de esta manera los transeúntes invaden estos carriles, lo cual genera incidentes con los biciusuarios. De igual forma, la cicloruta se ve interrumpida constantemente por afectaciones en la malla vial, alcantarillas destapadas, sobresaltos, rampas, andenes y otros obstáculos que dificultan la movilidad de la población con discapacidad física en sus vehículos. La solución de algunos es rodar sobre la calle, donde comparten la vía con los demás actores viales, aunque se corre el riesgo de ser arrollado por uno de ellos, allí se encuentra con un camino plano y cómodo donde sus sillas de ruedas puedan rodar más libremente, siendo esta una de las alternativas más viables cuando estas personas deciden movilizarse.

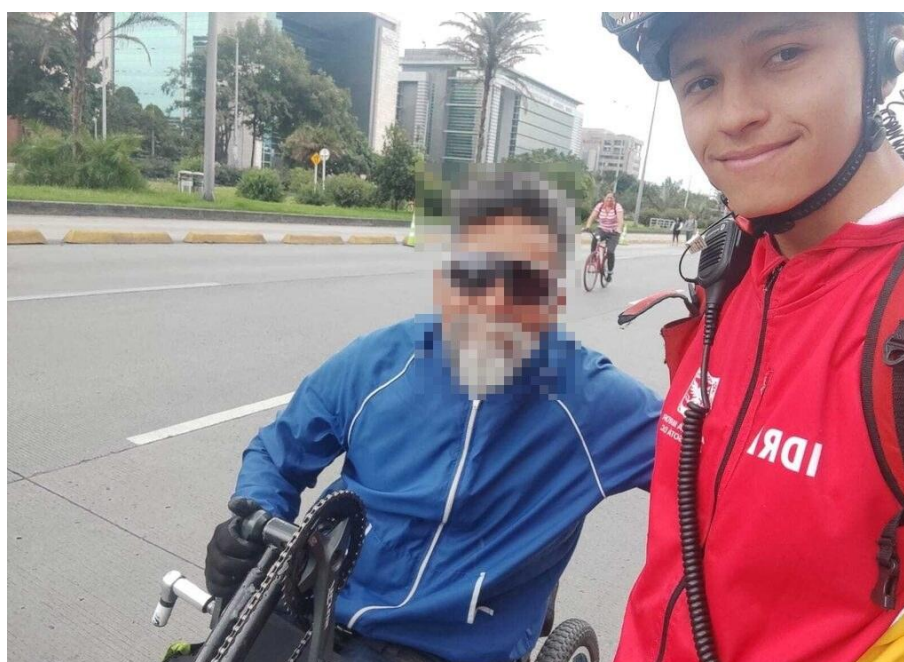


Orjuela, B. (2023). Cicloruta Carrera Séptima [JPG]. Bogotá-Colombia.

Por otro lado, cuando se habla de seguridad en Bogotá los biciusuarios no suelen referirse a los huecos, sino al constante miedo que sienten por ser atacados, “Después de las 6 de la tarde, es imposible rodar por algunos lados, por ejemplo por allá por la avenida ciudad de cali, es mejor no salir en bicicleta de noche, ni muy madrugadito” (Edgar Moreno, ciclista amateur con discapacidad física). Los biciusuarios reclaman que no hay presencia policial en las ciclorrutas en las noches y, en gran medida los delincuentes aprovechan esto para sacar provecho, “los policías trabajan hasta las 6 en la ciclo vía”, (Juan Andres biciusuario y deportista con discapacidad física). Según estos datos la política pública de movilidad no solo debería garantizar infraestructura, si no de igual forma seguridad por parte del estado las 24 horas, con el fin de garantizar un buena experiencia para los biciusuarios, no solo con discapacidad física sino en general.

Mario Marin, deportista y biciusuario con discapacidad física, a menudo se moviliza en transporte público y en ocasiones viaja de pie, él no tiene problema con viajar de esta manera, pues, con algo de humor piensa que la gente cree que *la pata* no se cansa ni duele porque es de hierro. Relata que personalmente no le gusta que lo vean como un *pobrecito*, es por eso que busca la forma de pasar desapercibido para la sociedad. Mario vive cerca al portal de Transmilenio de Usme en Bogotá y comenta que todo le queda lejos. El transporte público es cercano pero no suele usarlo, pues, comunica que ha sufrido algunas situaciones lamentables, “me he ganado varios golpes de señoras por estar sentado en la silla azul, a pesar de que ando con la prótesis y en bermuda, varias veces he esquivado agresiones de gente abusiva”, decide movilizarse en bicicleta aunque a menudo encuentre diferentes tipos de obstáculos en la vía como “huecos y losas levantadas”.

De igual forma, Carlos y Alexander, usuarios en sillas de ruedas y manocletas, encuentran limitaciones sociales que opacan experiencias de comodidad en el transporte público, pues piensan que en términos generales el transmilenio es buen sistema, el paso del tiempo y el desarrollo de la tecnología han hecho agradable su experiencia, sin embargo, lo que falla es el factor humano. Aunque existe señalización y normalmente las personas saben que hay prioridad para cierta parte de la población, comentan, “si a la gente se le da la gana, pasa por encima de uno, se atraviesan y no lo dejan subir al bus”.



Gutierrez, A. (2023). Ciclovía Bogotana [JPG]. Bogotá-Colombia.

Ramirez y Jalidi (2021) mencionan la importancia de comprender que existen barreras que representan, no sólo un hecho físico, sino también, un hecho social, constituyéndose como una barrera simbólica que desplaza, margina y excluye a la población con discapacidad. Términos como accesibilidad, seguridad y transitabilidad para esta población, pese a

manifestarse en el espacio, configuran una expresión de abandono social en la actualidad. Estas problemáticas ocasionan que algunas personas con discapacidad no utilicen los medios de transporte públicos y opten por otro tipo de movilidad y transporte.

Las personas con discapacidad física, que se movilizan activamente por la ciudad de Bogotá relatan que “la vía es una selva y ahí la discapacidad no importa, los carros no respetan, se hacen detrás de uno y le echan *pito*, para que uno se caiga”. (Leidy, deportista paralímpica) Este tipo de accidentes con otros actores viales, genera rechazo y marginación social para algunas personas, sin embargo, Juan Pablo, usuario en silla de ruedas, detalla por el contrario que este tipo de situaciones generan en el otro tipo de sentimientos, menciona, “cuando yo ando en la silla, ando con rabia, con rencor, eso me ha permitido hacerme un lugar en la calle”.

Jairo, deportista paralímpico, se moviliza activamente desde que conoció la bicicleta, hoy en día se transporta en triciclo, aunque dice “es muy difícil de manejar, no por la calle sino porque de por sí manejar dos ruedas no es igual a manejar tres”. Se considera así mismo como un hombre al que le gusta la adrenalina “yo sé que salir en bicicleta es un riesgo; sin embargo, yo disfruto salir a meterse entre los carros y competir con las motos, a veces creía que las motos eran mis compañeros y me pegaba a la rueda, soy muy arriesgado y siempre me ha gustado la adrenalina”. Jairo y Juan Pablo, concuerdan que la movilidad activa permitió en ellos tener sentimientos de autocontrol y empoderamiento.

Carlos se transporta en su silla de ruedas, la cual posee unas características que limitan su movimiento en términos de diseño y construcción; sin embargo, encuentra en la movilidad activa y el uso de ciclorrutas una mejor opción, sobre todo cuando debe transportarse de un lugar a otro en horas *pico* en la ciudad, pues menciona que no tiene problema en ir desde el norte hasta el centro:

*“Me gusta andar en la silla, puede uno visualizar la ciudad y sus comportamientos, es más tranquilo, menos congestión, no estoy peleando con nadie, mientras que en Transmilenio he tenido unos pequeños encontrones, por eso ya casi no me gusta usarlo, vaya a donde vaya me desplazo en la silla”.*

Por otro lado, Alexander, usuario en silla de ruedas y manocleta, utiliza muchas veces su manocleta de manera recreativa y en los espacios donde puede acceder con ella, que desafortunadamente no son muchos, sin embargo en su bicicleta encuentra una forma de terapia para su cuerpo, “A veces amanezco con problemas en los hombros y en eso descanso más los hombros que en la silla de ruedas, además me rinde más en la bicicleta”.

Según un estudio realizado por la Universidad Libre en el 2018, los lesionados o muertos a causa de un accidente de tránsito son del 5% y 7% personas con bicicleta. Durante un encuentro con los deportistas paralímpicos en el velódromo, uno de ellos relata, “hace 20 días me cogió una moto saliendo de la casa, el man iba borracho y yo salía a entrenar”, luego muestra cómo este accidente rompió su bicicleta en 2 y expone, “cuando uno anda en bicicleta hermano, en cualquier momento le toca”. Con el transcurrir de los años se evidencia un crecimiento en el uso de las bicicletas y al mismo tiempo la tasa de accidentes (Duarte, D. 2018).

Un estudio realizado en Canadá muestra las condiciones que impone la infraestructura a las personas con discapacidad física, estableciendo barreras físicas, naturales y artificiales que no permiten el desplazamiento libre de esta población por sí mismas. La accesibilidad se ve afectada por factores como la superficie, obstáculos, y acceso visual limitado, teniendo en cuenta que son condiciones que se combinan a lo largo y ancho de la ciudad. Esto no solo es visible en Canadá, pues algunos participantes, comentan que un error en la planeación de la ciudad, en este caso Bogotá, son las rampas demasiadas inclinadas, dificultando la movilidad

de las personas con silla de ruedas y, de igual manera los sardineles altos, que repercuten en el rompimiento de los rines y neumáticos de las llantas de las bicicletas. Estadísticas en campos como la economía, salud, y situación social de la población con discapacidad física, insinúan que estas no pueden recibir las mismas condiciones o beneficios que las personas que poseen el pleno uso de sus facultades, estableciendo así una problemática en la falta de inclusión en los modelos y herramientas al diseñar los entornos transitables (Prescott, 2014).

Durante un encuentro realizado para el diagnóstico de la política pública de la bicicleta en Bogotá, entre diferentes entidades estatales y grupos encargados del abordaje en temas de movilidad en bicicleta y discapacidad, se identificaron problemáticas generales para esta población en el uso de la bicicleta en la ciudad; entre ellas: 1. La preocupación por seguridad vial y personal, aludiendo al incremento de “fallecimiento de bici usuarios a causa de atracos o vehículos”; 2. El mal estado de la “ciclo-infraestructura” que genera conflictos de convivencia con otros actores viales por la invasión de otros espacios; 3. Se manifiestan comportamientos discriminatorios por parte de la ciudadanía según sus vivencias; 4. La infraestructura vial sin modificaciones que asegure el acceso a personas con discapacidad física, indicando que “no hay malla vial accesible a discapacidad”, (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021. pág.90).

Algunos de los participantes reclaman que no tienen espacio, como se detalla en la problemática número cuatro, relatan “en la cicloavía hay rampas donde uno no puede subir, en cambio en la calle todo es plano y se puede andar, pero los carros no respetan”. De esta manera, se limita la participación activa de esta población, en las calles, al realizar sus actividades cotidianas. No se percibe una perspectiva de cambio, según ellos, a las preocupaciones anteriormente mencionadas, en consecuencia, reflejan temor y abstinencia al uso de la bicicleta

para realizar sus actividades, esta población con discapacidad desafía la ciudad saliendo a *Rodar* y enfrenta a una sociedad que al parecer aún no les reconoce.

Por otro lado, visibilizar a las personas con discapacidad física, en las calles es crucial, pues como manifiesta Ramiro “yo encima de la bicicleta me veo normal para otros” en algunas ocasiones los conductores de los vehículos no se dan cuenta que él es una persona con discapacidad física y no respetan el espacio de ellos, causan accidentes que ponen en riesgo su vida.



Orjuela, B. (2023). Ramiro mostrando donde se rompió su bicicleta por un accidente con otro actor vial [JPG]. Bogotá-Colombia.

Alexander, usuario en silla de ruedas y handbike, actualmente sigue aprendiendo a usar su manocleta, aún cuando encuentra dificultades para movilizarse por la ciudad en ella, puesto que la misma posee un diseño que complica muchas veces su experiencia en la calle, “es muy inestable y muy fácil caerse”, relata. Estas dificultades incluso pueden ser ajenas al dispositivo, pues su fabricación y diseño fue pensado en Europa o países en donde esta población no debe



afrontarse a puentes, ciclorutas y vías en mal estado, y pueden acceder más fácil a diferentes sitios considerando su tamaño. Aunque su vehículo le ofrezca recorridos más rápidos y terapia para sus hombros, las limitaciones de infraestructura en las calles, afectan negativamente su experiencia movilizándose, llegando a perjudicar su salud compartiendo la vía con los vehículos o cayéndose de su bicicleta a causa del mal diseño de los espacios.

La administración pública, en sus quehaceres para incrementar el apoyo hacia la población en condición de discapacidad en términos de visibilidad, normativas, sustento económico debe garantizar una participación social a través de la movilidad activa como medio de dignificación y resignificación corporal encaminados al cumplimiento de derechos fundamentales de todos los ciudadanos, expone Bonilla (2017).

### **Características de la Movilidad Activa Internacional**

La movilidad activa es un tema de discusión actual en agendas globales, esta se presenta como una solución a problemas económicos, sociales, medioambientales generados por la movilidad tradicional, donde los vehículos automotores son los protagonistas y, de igual forma, es una alternativa de movilidad saludable, pues colabora con la buena condición física de quienes la practican. Variedad de países se han ido sumando a las iniciativas de cambio propuestas por asociaciones internacionales y, en ese orden, han ido transformando ciudades con el objetivo de que estas sean amigables con la bicicleta y la movilidad activa. En el siguiente apartado se dan a conocer algunas características de la movilidad activa exitosa, en diversos países a nivel mundial, con el fin de pensar una movilidad en Bogotá, que sea de igual forma caracterizada por el éxito en el cubrimiento de las necesidades de todas las personas.

La finalidad de analizar propuestas de movilidad internacional, en un primer momento era comparar la política pública local de movilidad activa y discapacidad física, contra

algunas políticas públicas de países internacionales que se consideran expertos en la materia en la actualidad; sin embargo, el acceso a documentos de política pública de movilidad activa de estos países fue escaso. Por esta razón, se opta por presentar algunas características mencionadas en páginas de noticias y algunos recopilados como una fuente primaria de información.

Dinamarca desde los años 90 ha impulsado el uso de la bicicleta en sus habitantes. Nueve de cada diez personas tienen una bicicleta y es uno de los países donde más se utiliza este medio de transporte con casi el 65% de su población. El gran éxito de la promoción de la bicicleta en este país, se debe en gran medida a su infraestructura, las ciclorutas están separadas de la autopista y también del espacio de los peatones, siendo un espacio liso, independiente, señalizado y delimitado, permitiendo una movilidad fluida y de bajo riesgo para cualquier tipo de actor vial, (Cáceres, M. 2020). Por otro lado, Dinamarca busca fomentar una mejor conciencia vial y señalización por parte de los biciusuarios, esto debido al incremento de lesionados a causa de accidentes. Cada año, unos 190 ciclistas mueren en accidentes en carretera, mientras que al menos otros 9.000 son hospitalizados. Por eso el gobierno quiere mejorar su visibilidad y la seguridad de las carreteras y los carriles de bicicleta, por medio de campañas de promoción de uso de las luces y cómo evitar distracciones, (Cáceres, M. 2020).

En Copenhague una de las primeras políticas de desarrollo de la movilidad y la bicicleta fue, la estrategia ciclística 2002-2012, que tenía como objetivo: establecer una oferta coherente para los ciclistas basada en la calidad del transporte y también se establecieron objetivos cuantitativos para que más personas utilizan la bici, reduciendo a la mitad el riesgo, mejorando la seguridad y la comodidad, y reduciendo los tiempos de viaje, (Krarup, J. 2021). De igual modo, este país motiva en sus habitantes el uso de la bicicleta diariamente y como medio

de transporte, esta promoción trae consigo diversidad de beneficios como: 1. Crear entornos amigables para las personas; 2. Reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>; 3. Aumentar la sostenibilidad social, material y económica y la salud entre los ciudadanos, (Jonna, M. 2021).

Un estudio realizado en el 2021, da a conocer algunas cualidades de la movilidad activa en Holanda, donde la seguridad de sus bicirrailes es una característica importante en temas de infraestructura, donde se considera que una buena infraestructura reduce los riesgos por caídas a causa de huecos o superficies en mal estado en un 30%, comparado con otro país como Estados Unidos, (Pucher y Buehler, 2008). Otro aspecto característico de la movilidad activa en este país, es la búsqueda por conectar las zonas residenciales, educativas y comerciales, así como los centros y estaciones de transporte público para mejorar las condiciones de los viajeros que combinan su viaje en bicicleta con otros medios de transporte, permitiendo llegar con la bicicleta a todo lado, (Cáceres, M. 2020). Así mismo, se busca promover una velocidad máxima permitida, de 30 kilómetros por hora, que disminuya los riesgos de accidentes en las vías.

Este tipo de promoción en su movilidad activa ha hecho de Holanda, uno de los países ejemplo a nivel de transporte, y Ámsterdam su capital, se ha convertido en una ciudad amigable para la bicicleta, cuestión que resulta no sólo de un factor cultural y de transformación a través de los años, sino de una toma de decisiones consciente y apropiada por sus gobernantes y habitantes, donde se prioriza un modo de transporte amigable con el medio ambiente y la salud. Las políticas de transporte, de usos de suelo, urbano-territoriales, medioambientales, tributarias o de estacionamiento, son las que juegan un papel decisivo a la hora de imponer un nuevo modelo de transporte, (Borja, R. 2021).

Otro país que apuesta por cambiar su movilidad es Suecia, donde los problemas como el congestionamiento vehicular, contaminación, accidentes de tráfico y pérdida de tiempo en los

desplazamientos, se vuelven frecuentes, en la medida en que se apoya una movilidad insostenible y segregada. Allí se promueve, desde hace varios años, una movilidad que permita recuperar la calidad de las ciudades, el espacio de la calle y avanzar hacia ciudades más sostenibles amigables con el medio ambiente, modelos urbanos que apuestan por las distancias cortas. Estocolmo centra uno de sus proyectos de promoción en el aprovechamiento y transformación de los entornos escolares. Las escuelas han manifestado su interés en participar en las propuestas y están invitadas a hacerlo por medio de talleres sobre cómo se puede cambiar la calle, el objetivo es diseñar para todas las personas y espacios públicos (Kent, 2005).

La mayor parte de los habitantes de Bélgica se movilizan a pie, en Estocolmo para el 2023 se lanza una estrategia, que busca recopilar opiniones de las personas con respecto a las políticas que los cobijan, con el fin de mejorar la calidad de sus calles y de sus habitantes. El profesor Edgar Moreno, basado en una de sus experiencias deportivas en allí narra: “Hermano allá las ciclorutas son otra cosa, son sintéticas, *lisítas*, todo mundo tiene su espacio, los carros, las personas y las bicicletas”. Dice que algunas de estas características se podrían tener en cuenta a la hora de planificar la infraestructura ciclística futura, donde ésta responda a las necesidades de cada uno de los actores viales.

### **Política Pública Distrital de Movilidad y su Relación con la Discapacidad**

El siguiente apartado tiene como objetivo analizar políticas públicas distritales que intervienen en las dinámicas de la movilidad activa en el cumplimiento por la inclusión de personas con discapacidad física. Como se evidenció en el apartado 2.1, son diversas las necesidades y problemáticas que las personas con discapacidad presentan a la hora de movilizarse. Según la secretaría de movilidad, las ciclorutas en la ciudad de Bogotá, son accesibles para las personas que utilizan la bicicleta, no obstante, se ha evidenciado que los

promotores de movilidad, no piensan en las personas que se movilizan en sillas de ruedas, bicicletas adaptadas o manocletas, pues a una persona en bicicleta convencional le resultaría fácil subir una rampa, o saltar un andén alto, pero, ¿es igual para las personas en sillas de ruedas, manocletas o bicis adaptadas?

Las grandes urbes del mundo se han desarrollado simultáneamente con el avance de la tecnología, economía, y políticas públicas sostenibles en el marco de las agendas globales. Bogotá no se queda atrás en esta evolución y una de sus luchas más sustanciales es el ordenamiento del territorio y la configuración de los modos del transporte de los ciudadanos. Garantizar un pleno funcionamiento general de movilidad se torna complejo en sus políticas públicas por particularidades en la ciudad como la infraestructura vial, y desbordamiento en la circulación de vehículos y a su vez de personas en el transporte público no adaptados para todas las personas y al límite de su capacidad, (Riobo, 2021)

En consecuencia, el uso de la bicicleta y otros instrumentos en general para transportarse activamente establecen un modelo de movilidad alternativa y sostenible, que buscan descontaminar la ciudad, desplazamientos más cortos, mejor productividad, etc. Sin embargo, se pueden ver otros beneficios en torno a los sentimientos, emociones, luchas contrahegemónicas, empoderamiento, estilo y calidad de vida de las personas, que no solo lo ven como un simple hecho operativo del funcionamiento de la ciudad. La movilidad activa o micromovilidad aparece como uno de los pilares de la política urbana sustentable y en algunas ciudades se ha estimulado como opción de movilidad segura, incluso fue importante para afrontar una pandemia mundial en el 2020 (Singh, et al., 2020).

Bogotá actualmente cuenta con más de 550 kilómetros de ciclorutas, ciclocarriles y vías destinadas para el tránsito de biciusuarios, siendo esta la red más amplia en Latinoamérica, por ello también implica una ardua tarea garantizar el correcto funcionamiento, y la accesibilidad para toda la población sin importar sus condiciones; sin embargo, es una tarea necesaria para una ciudad que se autoproclama *la capital mundial de la bici*, aludiendo al hecho de su extensión en infraestructura y los viajes cotidianos de sus habitantes, ignorando, tal vez, las razones por las cuales su gente se moviliza activamente, pues el transporte público no es eficiente, el combustible es caro, y los trayectos son mucho más cortos, más no por gusto, por garantías en términos de seguridad, y políticas públicas que promuevan e incentiven la movilidad activa.

En la actualidad de la política pública Bogotana, con el afán de dar soluciones a las problemáticas mencionadas anteriormente, el CONPES D.C (consejo distrital de política económica y social del distrito capital) realiza el documento “la política pública de la bicicleta 2021 - 2039”, el cual busca atender las condiciones físicas, socioeconómicas, y culturales de la ciudad que limitan el derecho de los habitantes a usar su bicicleta para mejorar su calidad de vida, y la búsqueda por mejorar dichas condiciones, estableciendo 5 líneas de énfasis: seguridad personal, seguridad vial, mayor cantidad de viajes y mejorar la experiencia, fortalecimiento de la cultura de la bici e inclusión, y fortalecimiento de la actividad económica en torno a la bici. Para dar cumplimiento a estos objetivos se destina una inversión de 2,22 billones de pesos y la participación de 20 entidades distritales.

Dentro del documento se esboza profundamente el diagnóstico, las características, particularidades y estrategias de acción en cada una de las líneas de énfasis, sus fundamentos para configurar una sociedad en torno a la bicicleta son bastante significativos, lo que nos concierne en este punto es la participación de la población con discapacidad física en estas dinámicas.

Dentro de la estrategia de participación, durante el proceso de la elaboración de la política, se establecieron 3 encuentros poblacionales, uno de ellos se realizó con la población con discapacidad física, conformados por dos mujeres y 10 hombres, abriendo la mesa para la socialización de las propuestas y estrategias de la política pública, así como los aportes de los participantes según sus necesidades.

Se establecieron las problemáticas en los diferentes aspectos y se sospecha que los resultados que se comparten en el documento, tratan de dar solución a las problemáticas de manera general, pero no con el enfoque diferencial como se menciona allí, pues a día de hoy se sigue realizando infraestructura con las mismas características que no aseguran la accesibilidad a personas con discapacidad física en sillas de ruedas, bicicletas adaptadas, manocletas, tándem y demás. Por otro lado no se evidencia promoción del uso de la bicicleta o movilización activa para esta población, y en general problemáticas que no aseguran el derecho a la libre movilización, estableciendo una suerte de invisibilización, ¿se piensa que por tener una discapacidad física, la personas no pueden moverse activamente? Si uno de los objetivos es aumentar el número de personas y viajes en bicicleta, la política debe ir orientada para el disfrute de todas las personas sin excepción.

Otro aspecto a destacar dentro del documento, es la presencia de una intención bien marcada sobre la promoción del uso de la bicicleta en la mujer, aludiendo y como punto crítico, el bajo porcentaje de la bicicleta por parte de las mujeres, estableciendo incluso como 1 de los 3 ejes transversales de la política el enfoque de género, teniendo como objetivo equilibrar los viajes en bicicleta entre hombres y mujeres. Para ello se dispone de grandes estrategias, programas de acción, además de cambios en la infraestructura, como se menciona en el documento:

*“se propone la inclusión efectiva del enfoque de género en la planificación y construcción de la infraestructura ciclista, teniendo como principio la accesibilidad universal para reducir las inequidades en el acceso y uso de la infraestructura ciclista que afecta de manera diferenciada a las mujeres”, (CONPES, 2021, pág 83).*

Es de gran importancia hacer frente a prácticas de violencia contra la mujer en la movilidad activa, es pertinente realizar lo respectivo frente a la población con discapacidad física, ya que aludiendo a *el principio de accesibilidad universal*, esta población se encuentra marginada socialmente por no tener acceso a la infraestructura de manera mucho más marcada como se exploró en el apartado 2.1

Adicionalmente, la preocupación por el bajo porcentaje de viajes realizados, debe ser orientada bajo las mismas condiciones en ambas poblaciones, pues el documento “Actualización y caracterización Socioeconómica y Patrones de Viaje de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C”, identifica que de la totalidad de la población encuestada, solo el 0,6% de los viajes diarios son efectuados por personas con discapacidad, Sin embargo, diferenciando el tipo de discapacidad, se encuentra que la población con discapacidad física cuenta con el 0,3% de viajes cotidianos ida y vuelta en la ciudad por medio de bicicletas, manocletas o bicicletas tándem (Consortio Movilidad, 2018). Cómo se mencionó anteriormente, si uno de los objetivos es incrementar el uso de la bicicleta, la población con discapacidad física debe ser una prioridad.

La inclusión de las personas con discapacidad física en la movilidad, no solo es un problema de tipo local sino también global, y se le debe prestar atención inmediata, pues uno de los once Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas tiene como objetivo para 2030:



11.2. Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, en particular mediante la expansión del transporte público, con especial atención a las necesidades de aquellos en situaciones vulnerables, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores.

11.3. Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países (ONU , 2015).

Los participantes dan a conocer algunas recomendaciones dadas a partir de su experiencia como biciusuarios con discapacidad física, con la finalidad de pensarse una movilidad activa futura que responda a las necesidades expuestas en esta investigación. Muchas ciclorutas y ciclocarriles de la ciudad, por el contrario a lo expuesto anteriormente, si se encuentran implementadas correctamente, según sus experiencias, y los biciusuarios disfrutaban de los recorridos en ellas, en este caso, Ramiro, ciclista urbano con discapacidad física, comenta que disfruta su recorrido por algunas ciclorutas de Bogotá “Por la 26, ahí llegando a la avenida rojas, ahí es chévere, porque usted va solo por su carril”.

Después de escuchar a Ramiro, se realiza una visita a este lugar, donde vemos que cada uno de los actores viales tiene su espacio y el bicicarril, además, está conectado directamente a la estación de transmilenio, permitiendo conectar sistemas de transporte y facilitando la movilidad.



Orjuela, B. (2023). Estación de transmilenio Gobernación [JPG]. Bogotá-Colombia.

Como se ha mencionado anteriormente la sociedad estigmatiza a las personas con discapacidad física en la calle, específicamente en las ciclorrutas, relatos como el de Juan Pablo, donde explica como lo han hecho sentir como un estorbo en las ciclorrutas, se han podido evidenciar a lo largo del estudio. Desde sus propias experiencias varios de los participantes y deportistas como Juan Pablo, Leidy, Ramiro, entre otros, coinciden en que un buen método para disminuir este tipo de comportamientos y promover una sociedad inclusiva, podría ser la educación en los colegios, donde se promuevan valores de respeto, tolerancia, prudencia, conciencia vial y empatía hacia esta población.

En temas deportivos, el profesor Edgar Moreno insiste en la vinculación de empresas privadas en el ciclismo paralímpico, donde por medio de campañas de visibilidad, las empresas asociadas al gremio de las bicicletas, vean en ellos el puente para llevar su marca a niveles internacionales, en competencias paralímpicas y mundiales personas con discapacidad, menciona que este tipo de iniciativas pueden impulsar el deporte paralímpico del país.

### **Conclusiones del Capítulo**

Las necesidades y problemáticas de las personas con discapacidad física que se movilizan activamente por Bogotá son diversas: la infraestructura, la cultura de otros actores viales, la seguridad y la visibilidad de estas personas son algunos ejemplos, el fortalecimiento de estos aspectos resulta fundamental para la correcta movilidad dentro de la ciudad. De igual forma, los beneficios que acarrea consigo la movilidad activa para las personas con discapacidad física son múltiples: independencia, salud, economía, entre otras, pero la que más se quiere resaltar en este estudio es la resignificación de sus cuerpos, por esta razón se hace importante la

participación de esta población en la política pública, necesaria para responder a sus demandas y, en este sentido, es vital que el distrito de Bogotá se piense espacios de capacitación tanto escolar como ciudadana, donde las personas comprendan su lugar dentro de las dinámicas de ley, con el objetivo de brindar políticas públicas acordes a las necesidades de los habitantes.

Se presentan de manera interesante tendencias por la movilidad en los países europeos, se apuesta por la ciudad de 1 minuto como el caso de Estocolmo, o Dinamarca, donde se quiere llegar con la bici a todo lado. El acceso a documentos públicos que puedan servir para analizar estas políticas a fondo fue complicado, sin embargo se evidencia que al realizar el análisis documental, no hay relación entre la movilidad activa y las personas con discapacidad física directamente, ni siquiera en estos países que se consideran pioneros en el campo. Esto abre un campo de estudio donde se pueda analizar a profundidad políticas de estos países y corroborar si las personas con discapacidad física están presentes dentro de estos planes de ley o no.

Las características de países europeos que son ejemplo de movilidad activa, pueden ser de utilidad a la hora de pensar el desarrollo de futuras ciudades en América latina, respetando la características de las diferentes culturas y respetando la inclusión de las mismas. Sin embargo, se deben tener en cuenta factores sociales, económicos, políticos y culturales que posibiliten el eficiente crecimiento de la movilidad activa en cada uno de los entornos donde se piense implementar. Es posible pensar que las preocupaciones planteadas en esta investigación no corresponden a las dinámicas europeas, donde la movilidad activa es incluyente, accesible y respetuosa con cada actor vial.

La movilidad activa se presenta como uno de los pilares de la política pública sostenible, Bogotá, en su afán por consolidarse como ciudad ejemplo, realiza esfuerzos para aumentar la participación de la ciudadanía en estos espacios en su plan de desarrollo para estas

políticas específicas. Sin embargo se encuentran vacíos en lo que nos atañe, la discapacidad física en la movilidad activa y la política pública de la bicicleta poco se muestra importante en la ejecución de estos planes de desarrollo, aún cuando uno de los objetivos principales es el incremento del porcentaje de viajes en bicicleta y la promoción del uso de la misma, la población con discapacidad física sigue encontrándose con infraestructura que no es accesible e inclusiva según sus características. Las problemáticas que se planean solucionar, se plantean de manera general y no con un enfoque diferencial, teniendo en cuenta que las personas con discapacidad física, sufren condicionantes sociales y estructurales.

Por otro lado, se sospecha que la poca incursión de las personas con discapacidad física en la movilidad activa, se debe a que las personas responsables del diseño de estas políticas públicas no se enteran de estas prácticas; por el contrario, aún se ve la discapacidad física como un limitante y la posesión de un cuerpo que ya no es funcional, por ello es importante la realización de estudios con datos empíricos que muestren la realidad de estas personas cuando desafían una ciudad incapacitante.

La poca participación de las personas con discapacidad en la dinámicas de política pública, puede ser el hecho, de que en la realidad de estas personas, las vías y el estado de las mismas no es una prioridad, pues, el dinero, la salud y el empleo, son los verdaderos problemas en una ciudad que no está pensada para ellos y, en ese orden necesitan salir a “buscarse la vida” pese a encontrar dificultades en el camino a realizar estas actividades.

## Reflexiones Finales

Este estudio muestra cómo los diferentes participantes perciben la discapacidad física, varios de ellos comparten categorías teóricas sobre la enunciación de la discapacidad física. Categorías nativas como *mocho*, *tullido* o *desbaratado*, que emergen de relaciones sociales, cooperan para entender cómo estas personas perciben y conviven con su discapacidad física, que, por otro lado, en su grupo de personas con similares características, no se consideran personas con discapacidad física sino que ésta es percibida como una carencia cuando se manifiesta que solo les falta una extremidad. De esta manera todas estas categorías fluyen, mutan, o transitan en la misma persona, según el contexto o situación a la cual se enfrenta. Adicionalmente, teniendo en cuenta el impacto que tienen las luchas de enunciación de las personas con discapacidad física en la construcción de su identidad y de una sociedad inclusiva, es menester posicionar esta discusión en la agenda académica y política global.

Poseer o adquirir una discapacidad física, atribuye efectos negativos inmediatos en su cuerpo, pues socialmente, la discapacidad física en gran medida es estigmatizada, y limitada a un cuerpo no funcional, feo, e incapaz. Además, en el contexto bogotano, representa un claro estado de vulnerabilidad y marginación social, donde la accesibilidad a diferentes dinámicas cotidianas se hace difícil y poco inclusiva, y factores económicos, sociales y políticos invisibilizan a una población que encuentra luchas contrahegemónicas a través de la movilidad activa. Relacionado a ello, los ritos de paso se exponen como aquellas circunstancias que permitieron un acercamiento introspectivo hacia una nueva visión de su vida, donde la relación con pares similares promueve la aceptación, la comodidad, el apoyo que no le brinda la ciudad allá afuera, configurando un tránsito a una nueva identidad, posibilitando oportunidades, en este caso en la bicicleta, la movilidad activa y el deporte.

Por otro lado, la resignificación del cuerpo de esta población es fomentada por la movilidad activa, cuando estas personas se enfrentan a situaciones económicas o sociales que los obligan a salir de su casa, enfrentando una ciudad que no está lista para recibirlos, pero que aun así deben desafiar para ganarse la vida. Cuando se movilizan en sillas de ruedas, manocletas o bicicletas adaptadas, generan otros cambios en su cuerpo y estilo de vida.

Las necesidades de las personas con discapacidad cuando se movilizan por Bogotá son diversas, la infraestructura en diferentes ocasiones no está pensada ni implementada de manera correcta, no se encuentra una correcta distribución del espacio, los huecos y losas levantadas generan inseguridad y, los sardineles altos y rampas limitan la movilidad no solo de las personas con discapacidad física, sino también de otros actores viales. Por otro lado, la seguridad es un factor importante a tener en cuenta a la hora de implementar una acertada movilidad activa en Bogotá, permitir que las personas circulen de manera segura, sin miedo a ser atracados o perder la silla de ruedas, impulsa los índices de personas que practican este tipo de movilidad y, son políticas que países líderes en movilidad ejecutan con la finalidad de mejorar la salud, economía y el medio ambiente de sus habitantes. Aunque se sabe que países internacionales son expertos en la temática por la buena implementación de la movilidad activa en sus ciudades, se recomienda indagar más a fondo la relación de la movilidad activa y la discapacidad física, pues al parecer existe un vacío teórico entre estas categorías, puede ser que no es una problemática en estos lugares, donde gracias a su infraestructura se garantiza la movilización en todas las personas sin excepción, aunque esto suena muy atractivo, no lo sabemos a ciencia cierta.

Es central que los responsables políticos conozcan las características y necesidades al moverse activamente, con el fin de gestionar recursos y planificar futuras políticas que respondan no solo a las necesidades de las personas que se movilizan en bicicleta convencional,

también a las de las personas con discapacidad física y sus sillas de ruedas, manocletas y bicicletas adaptadas. La política pública de la bicicleta en Bogotá, presenta vacíos en la implementación, visibilización y participación de esta población en su plan de desarrollo. Las acciones que se plantean allí, se realizan de manera general, y aunque se piensa abordar problemáticas desde un enfoque diferencial, la población con discapacidad física debe ser protagonista, pues son quienes mayor inaccesibilidad a los espacios presentan, lamentablemente no es así, por consiguiente genera discriminación en su derecho a la libre movilización. Es importante la existencia de más estudios que presenten datos empíricos sobre las necesidades y la importancia de su presencia en estas dinámicas.

Es importante destacar que este estudio fue socializado en el foro nacional de la bicicleta 2022, en la ciudad de Fusagasugá - Cundinamarca donde cerca de 60 ponencias fueron discutidas y solo la presente relaciona la movilidad activa y la discapacidad física. Además, parte del estudio será publicado como artículo en la revista Espacio sociológico, de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, por esta razón, se recomienda que los futuros profesionales en deporte investiguen la discapacidad física al igual que la movilidad activa en sus diferentes manifestaciones y particularidades, pues el campo teórico es amplio y aún cuenta con algunos vacíos, de igual forma es importante precisar que las investigaciones de pregrado pueden contribuir de manera significativa a campos teóricos, hallando categorías nativas que dialoguen con categorías teóricas y de esta manera aportar diferentes formas de entender los mundos de las comunidades más vulnerables, utilizando métodos y herramientas contemporáneas que hagan justicia ontológica a la realidad.



Foro nacional de la bicicleta 2022 [JPG]. Fusagasugá - Cundinamarca.



## Referencias

- Adelman, M., & Ruggi, L. (2016).** *The sociology of the body. Current Sociology, 64(6),* 907-930.
- Allué, M. (2012).** Inválidos, feos y freaks. *Revista de Antropología Social, 21,* 273-286.
- ASDRA, (2015).** *Cómo se dice: Discapacitado, persona con discapacidad o con capacidades diferentes.*  
<https://www.asdra.org.ar/destacados/como-se-dice-discapacitado-persona-con-discapacidad-o-con-capacidades-diferentes/>
- Budd, L., & Ison, S. (2020).** Supporting the needs of special assistance (including PRM) passengers: An international survey of disabled air passenger rights legislation. *Journal of Air Transport Management, 87,* 101851.
- Santana Bonilla, C. E. (2017).** *Factores que impiden utilizar el espacio público a las personas en condición de discapacidad o movilidad reducida en el centro de Fusagasuga.*
- Cáceres, M., Cuevas, C (2020).** *Políticas de promoción del uso de la bicicleta en Dinamarca, Holanda y Ciudad de México.*
- Citro, Silvia (2009).** *Cuerpos significantes: Travesías de una etnografía dialéctica. Buenos Aires: Biblos.*
- Consortio Movilidad. (2018).** *Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viajes de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C. Bogotá.*
- Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital. (2021).** *POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039. Bogotá. Secretaría Distrital de Movilidad.*
- Corte Constitucional de Colombia, (2015).** *Sentencia C-458/15*

- Duarte, D., López, K. P., & Meneses, S. (2018).** *Caracterización de riesgos en la accidentalidad de bicisuarios. Bogotá–Engativá. Ingeniería Industrial. Actualidad y Nuevas Tendencias, 6(21), 91-108.*
- Daphnia 41:** *La política de movilidad sostenible en Holanda y la participación del sector privado. (s. f.).*  
<https://www.daphnia.es/revista/41/articulo/679/La-politica-de-movilidad-sostenible-en-Holanda-y-la-participacion-del-sector-privado>
- Editorial La República S.A.S. (2015c, noviembre 26).** *Persona en situación de discapacidad.*  
<https://www.asuntoslegales.com.co/opinion/persona-en-situacion-de-discapacidad-23266>  
56
- Ferrante, C. (2007).** *Algunas reflexiones sobre la situación de las personas con discapacidad motora en la Argentina en la actualidad. IV Jornadas de Jóvenes Investigadores.*
- Ferrante, C., & Vázquez Ferreira, M. Á. (2008).** *Cuerpo, discapacidad y trayectorias sociales: dos estudios de caso comparados.*
- Ferrante, C. (2013).** *Cuerpo, deporte y discapacidad motriz en la Ciudad de Buenos Aires. Tensiones entre la reproducción y el cuestionamiento a la dominación. REVISTA ESPAÑOLA DE DISCAPACIDAD, 01(01), 159–178.*  
<https://doi.org/10.5569/2340-5104.01.01.08>
- Ferrante, C. (2013).** *Cuerpo, discapacidad y menosprecio social. Ajustes y resistencias a las tiranías de la perfección. Estado, Discapacidad y Justicia, 99-122.*
- Flórez García, M. Á., Aguado Díaz, A. L., & Alcedo Rodríguez, M. Á. (2009).** *Revisión y análisis de los programas de cambio de actitudes hacia personas con discapacidad.*

*Anuario de Psicología Clínica y de la Salud/Annuary of Clinical and Health Psychology*, 5, 81-94.

**Efeverde. (2022).** *Países Bajos, un ejemplo en la senda hacia la movilidad sostenible en Europa.* EFEverde.

<https://efeverde.com/paises-bajos-un-ejemplo-en-la-senda-hacia-la-movilidad-sostenible-en-europa/>

**Goffman, E. E. (2006).** *La identidad deteriorada.* Buenos Aires: Amorrortu editores.

**Jiménez Castro, J Díaz Anacona, T. Meneses Veloza, S. (2017).** Caracterización de los riesgos de movilidad en bicicleta en una institución de educación superior en la localidad de Engativá, Bogotá. *AVANCES Investigación en Ingeniería*, 14 (1), 46-61. DOI: <https://doi.org/10.18041/1794-4953/avances.1.1282>

**Krarpup, J. M. (2021).** Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo.

**Martinez, D. (2012).** *Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: Caso Bogotá.* Universidad Nacional de Colombia.

**Marcus, G. E. (2001).** Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, (22), 111-127.

**Markvica, K.; Millonig, A.; Haufe, N.; Leodolter, M. (2016).** *Promoting active mobility behavior by addressing information target groups: The case of Austria.* (2020, 1 februari). ScienceDirect. 6 april 2022.

**Mejía, I. (2005).** *El cuerpo post-humano: en el arte y la cultura contemporánea.* UNAM.

**Mogaji E y Phong N, (2021).** *Transportation satisfaction of disabled passengers: Evidence from a developing country.* Holanda.

Movilidad - Barcelona, Copenhague y Ámsterdam, ciudades-ejemplo de la Semana Europea de la Movilidad - Energías Renovables, el periodismo de las energías limpias. (s. f.).

<https://www.energias-renovables.com/movilidad/barcelona-copenhague-y-msterdam-ciudadesejemplo-de-la-20200916>

**Ministerio de Salud y Protección Social. (2014).** *Política pública nacional de discapacidad e inclusión social 2013-2022, (P. 12).*

**Ministerio de Salud y Protección Social. (2020).** *Boletines Poblacionales: Personas con Discapacidad -PCDI Oficina de Promoción Social I-2020.(Pg.3).*

**Ministerio de Salud y Protección Social. (2020).** *Resolución 113 de 2020.*

**Naciones Unidas. (2018).** *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago. (p. 51).*

**Naciones Unidas, (2006).** *CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD*

**Organización Mundial de la salud, (2001).** *Clasificación internacional del funcionamiento, de la discapacidad y de la salud*

**Organización Mundial de la salud, (1982).** *Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad.*

**Pedraza Gómez, Zandra (2008).** *“Sobre el cuerpo en la teoría social”.* En: *Porzecanski, Teresa (comp.). El cuerpo y sus espejos. Montevideo: Planeta*

- Peralta Torres, R. (2018).** *Resignificar los cuerpos: de la discapacidad a la diversidad funcional a partir de la inclusión deportiva en la ciudad de Puebla (Bachelor's thesis Universidad autónoma de Puebla).*
- Prescott, M. (2014).** *Using Social Topography to Understand the Active Mobility Networks (AMNs) of People with Disabilities (PWDs) (Master's thesis, University of Waterloo).*
- Riobo Quevedo, J. A. (2021).** *Análisis discursivo de política pública de la bicicleta 2021-2039.*
- Rodríguez Díaz, S., & Ferreira, M. A. (2013).** Desde la discapacidad hacia la diversidad funcional. Un ejercicio de dis-normalización.
- Rojas López, M. C., & Wong, Y. D. (2017).** *Attitudes towards active mobility in Singapore: A qualitative study. Case Studies on Transport Policy.*
- Rosato, A. (2009).** “El papel de la ideología de la normalidad en la producción de discapacidad”, Ciencia, Docencia y Tecnología. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (2021).** *A pie o en bici : perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa.* Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Permalink: <http://digital.casalini.it/9788490444399>
- Ruiz, C. (2021).** *Movilidad y transporte en la Región de Bogotá-Cundinamarca. Una Visión de su realidad y retos institucionales.* Instituto de Estudios Urbanos - IEU. Universidad Nacional de Colombia.
- Santana Bonilla, C. E. (2017).** Factores que impiden utilizar el espacio público a las personas en condición de discapacidad o movilidad reducida en el centro de Fusagasuga.

- Secretaría Distrital de Planeación. (2018).** *En Bogotá, por cada 100 mil habitantes hay 6.379 personas con discapacidad.*
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2021).** *DIAGNÓSTICO PARA LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA.*
- Secretaría de movilidad de Bogotá. (2020).** *RESOLUCIÓN No. 269 DE 2020 “Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones”.*
- Singh, D. Z., Pérez, V., Hernández, C., & Vélazquez, M. (2020).** *Movilidad pública, activa y segura. Reflexiones sobre la movilidad urbana en tiempos de COVID-19. Prácticas de Oficio. Investigación y reflexión en Ciencias Sociales, (25), 18-18.*
- Van Gennep, A. (1909).** *Les rites de passage: étude systématique des rites de la porte et du seuil, de l'hospitalité, de l'adoption, de la grossesse et de l'accouchement, de la naissance, de l'enfance, de la puberté, de l'initiation, de l'ordination, du couronnement des fiançailles et du mariage, des funérailles, des saisons, etc (Vol. 5). É. Nourry.*
- Varela, S. G. (2015).** *Antropología y el estudio de las ontologías a principios del siglo XXI: sus problemáticas y desafíos para el análisis de la cultura. Estudios sobre las culturas contemporáneas, (42), 39-64.*
- Vásquez A, E. Alicia Amante (2006).** *Discapacidad: lo que todos debemos saber.* Organización Mundial De La Salud. Washington, D.C: OPS, © 2006. (Publicación Científica y Técnica No. 616).

