



A PURO PEDAL:

Prácticas sociales e Imaginarios urbanos en Bogotá.



Autor: Iván Bermúdez Ariza.

A PURO PEDAL: Prácticas sociales e Imaginarios urbanos en Bogotá.

**Carlos Iván Bermúdez Ariza.
2014289003**

Trabajo de investigación para optar por el título de Magister en Estudios Sociales

**Directora de tesis:
Liliana Rodríguez Pizzinato**

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL.
FACULTAD DE HUMANIDADES.
MAESTRÍA EN ESTUDIOS SOCIALES.
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
CONSTRUCCIÓN SOCIAL DEL ESPACIO
2017**

A mi madre y al combo de biciusuarios.

AGRADECIMIENTOS.

El desarrollo de esta investigación fue posible al apoyo y las apreciaciones no solo de biciusuarios sino también de seres humanos que contribuyeron a ser mejor investigador, mejor pedagogo, mejor persona.

A mi madre, por su voz de aliento y apoyo en esta larga ruta que se construye a pedalazos, disciplina y sacrificios.

A Victoria Arias, por el sinfín de kilómetros recorridos y las conversaciones sobre la bicicleta, los biciusuarios y la ciudad.

A mis profesores:

Liliana Rodríguez no solo por su paciencia, sino también por sus apreciaciones, consejos y disertaciones sobre la ciudad y el pedal.

Xosé Manuel Souto por abrirme sus puertas en la Universidad de Valencia y a la posibilidad de estar en contacto a otras lógicas de ciudad.

A *Parca* y *Eva Braun*, mis corceles con lo que he conocido la ciudad.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Advancing the Quality of Education	FORMATO	
RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE		
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 5 de 99	

1. Información General	
Tipo de documento	Tesis de grado de maestría de investigación
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	A PURO PEDAL: Prácticas sociales e Imaginarios urbanos en Bogotá.
Autor(es)	Bermúdez Ariza, Carlos Iván
Director	Liliana Rodríguez Pizzinato
Publicación	Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, 2017. 99p.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	PRÁCTICAS SOCIALES, IMAGINARIOS URBANOS, BICICLETA, ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD

2. Descripción
Este trabajo es una apuesta que busca reflexionar las prácticas sociales en el contexto urbano las cuales se desarrollan alrededor del uso de la bicicleta y como estas inciden de manera directa en la construcción o modificación de los imaginarios urbanos de los biciusuarios que recorren la ciudad, los cuales pueden ser resultado de los nuevos ritmos que en ella se instalan y son vividos por los ciudadanos, modificando de manera legítima o ilegítima el uso de los espacios públicos para desarrollar elementos de su vida cotidiana. De esta forma, la bicicleta como una herramienta o extensión del cuerpo, permite la reflexión acerca del espacio y la ciudad en algunos biciusuarios, posibilita que estos se conviertan en agentes dinamizadores de una nueva ciudadanía construyendo colectivamente un proceso de transformación del nuevo modelo de ciudad, con miras a una configuración más sostenible y amigable con el medio ambiente y con los habitantes que circulan en ella. Desde sus dinámicas mismas de uso dentro y fuera del espacio urbano, permite un acercamiento de grupos sociales diferenciados, al hablarse de una movilidad a bajo costo y con un carácter que tiende a hacer horizontal en las relaciones ciudadanas, siendo solidarias al compartir el mismo espacio público, promoviendo la equidad social. Finalmente, es la posibilidad de observar como el uso de la bicicleta permite el cambio de paradigma con respecto a las concepciones de ciudad sujetas al discurso de la seguridad como

dispositivo de control social, debido a que puede fomentar nuevas lecturas acerca de una ciudad imaginada, verde y posiblemente amigable no solo con el medio ambiente sino también con el ciudadano.

3. Fuentes

- Arfuch, L. (2007). *El espacio biográfico-Dilemas de la subjetividad contemporánea*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bonilla, E. R. (1997). *La investigación en Ciencias Sociales. Más allá de los dilemas de los métodos*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Bravo, P. (2015). *Biciosos*. Bogotá: Debate.
- Colombia., M. d. (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para las ciudades colombianas*. Bogotá: C.pardo & A. Sanz editores.
- De Certeau, M. (2000). *Andares de la ciudad. En La Invención de Lo Cotidiano. 1 Artes de Hacer*. Mexico: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, Territorio y Población*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Fu Tuan, Y. (2007). *Topofilía. Un estudio sobre la percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. Barcelona: Melusina.
- Garcia, N. (2005). Imaginarios Urbanos. En N. Garcia, *Imaginarios Urbanos* (pág. 147). Buenos Aires: Editorial Universitaria.
- Guber, R. (2001). *La etnografía: Método, campo y reflexibilidad*. Bogotá: Grupo editorial Norma.
- Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *Revista eure*, 17-30.

4. Contenidos

El informe de investigación consta de:

Capítulo 1: Presenta la formulación de la investigación, en este se realiza una construcción teórica sobre las categorías de espacio público, movilidad, imaginarios urbanos, usos de la bicicleta y prácticas sociales a partir de la construcción del estado del arte y estructura del fenómeno a estudiar en relación con el planteamiento del problema, justificación y objetivos de investigación.

Capítulo 2: Se despliega la estructura metodológica planteando el enfoque, método, técnicas e instrumentos elaborados para la recolección de información y un análisis sobre los resultados obtenidos a partir de su aplicación.

Capítulo 3: Este recoge las experiencias del proceso de pasantía realizado en la Universitat de Valencia en España, haciendo una descripción de las actividades propias de este escenario

académico como la revisión documental, recorridos en bicicleta y entrevistas a actores institucionales y no institucionales que han reflexionado y aportado en la implementación de la bicicleta en la ciudad de Valencia.

Capítulo 4: Como capítulo final se presentan las conclusiones de la investigación en relación con los imaginarios urbanos en relación al uso cotidiano de la bicicleta, el grado de alcance de los objetivos propuestos, los aportes del trabajo a la maestría, la línea de investigación y la formación como investigador.

5. Metodología

El diseño metodológico de la investigación tiene como base, la caracterización de las prácticas sociales urbanas que giran en torno al uso de la bicicleta, puesto que es en esas prácticas que los imaginarios se constituyen o modifican para actuar en la realidad, y a su vez como producto de la espacialidad no se limitan a representar, sino también a “operar como sistemas de identificación social que hacen visible la invisibilidad social” (Silva, 2004, pág. 22).

El enfoque cualitativo posibilita el abordaje de la investigación, como una producción material resultado de un mundo simbólico y cultural que los biciusuarios o ciclistas urbanos constituyen con sus acciones alrededor del uso la bicicleta, es decir, que se convierte en un intento para “hacer aproximaciones globales de las prácticas sociales en términos de exploración, para describirlas y comprenderlas de manera inductiva” (Bonilla, 1997, pág. 70). Esto teniendo en cuenta que las interpretaciones que se realizan sobre los comportamientos, conocimientos y actitudes permiten identificar líneas que inciden de manera directa con las formas en que se constituye las prácticas sociales en el espacio y como estas insinúan unas formas de recrear la ciudad y vivir en ella.

El método de investigación considerado es la etnografía, entendida como un proceso que “más allá de los conocimientos técnicos, supone una inserción en el campo desde el cual relevar relaciones sociales y comenzar a descubrir los significados presentes en la madeja socio-cultural” (Ameigeiras, 2006, pág. 114). Es entonces, que la etnografía enmarcada en las prácticas urbanas ligadas al uso de la bicicleta, abre la posibilidad de observar e interpretar esas relaciones sociales, en las cuales se constituyen dichas prácticas en Bogotá, permitiendo construir un panorama que sugiera los diferentes significados que posee la ciudad los cuales están instalados en los imaginarios urbanos.

6. Conclusiones

La relación de las prácticas, imaginarios urbanos y la “bici” es visible cuando se indagan por tres elementos esenciales: la bici como estilo de vida, las resistencias que terminan siendo apuestas políticas de apropiación de la ciudad y las necesidades de combatir la deficiencia del transporte público. Por otra parte, se suman otras características en el uso de la bici asociados a una economía en crisis, a incentivar el ahorro, a la posibilidad de realizar actividad física o alejarse de forma contundente de otras dinámicas que pueden generar problemas relevantes manifestados en hechos violentos o de altos niveles de estrés, que de otro lado contribuyen al detrimento de la pacificación no solo del tráfico sino también de la relaciones entre ciudadanos.

En el uso de la “bici” como estilo de vida, los biciusuarios participantes en esta investigación ponen de manifiesto que asumir su uso de forma cotidiana implica cambiar paulatinamente de hábitos marcados socialmente como la informalidad, exclusiva recreación, uso por medio de escenarios de peligro y distribución del tiempo y espacio para recorrer la ciudad. En otras palabras, el uso de la bici en las acciones de la vida cotidiana se traduce en hacer frente a la idea que con la bici se hace ejercicio físico exclusivamente y no se puede ingresar a otros escenarios como el trabajo, por ejemplo. De otro lado, la ciudad deja de ser peligrosa en su conjunto para así y de manera acertada focalizar los escenarios reales de peligro y que por lo tanto se deben evitar, además de ello existe la tendencia a pensar que la ciudad deja de ser tan grande, es decir, el tamaño de la ciudad se asocia con los tiempos de uso del vehículo a motor el cual puede tardar horas en recorrer tramos muy pequeños.

En cuanto a las resistencias se pueden identificar varios elementos importantes, el primero es evitar el uso de trasportes masivos, grandes congestiones o embotellamientos, el segundo pone de manifiesto la necesidad de reconocer una multiplicidad de espacios de la ciudad porque observar y analizar su distribución, planificación, segregación y dinámicas permite una reapropiación del espacio para convivir con él y con los demás actores que integran la ciudad. Esta se convierte en una de las razones por las cuales los ciudadanos se suben a la bici, también puede otra razón por las cuales muchos colectivos están dando la apuesta por ella, debido a que con su uso realmente se puede democratizar la ciudad.

Elaborado por:	Carlos Iván Bermúdez Ariza
Revisado por:	Liliana Rodríguez Pizzinato

Fecha de elaboración del Resumen:	03	02	2017
--	----	----	------

Contenido

INTRODUCCIÓN	11
1. DESDE LA “BICI” SE PUEDE REFLEXIONAR LA CIUDAD	13
1.1. Del interés de investigación al encuentro académico: Disertaciones sobre el pedal. 14	
1.1.1. Espacio Público. Más allá de una estructura física.....	16
1.1.2. La movilidad: una relación entre los sujetos sociales y el contexto urbano.....	17
1.1.3. Imaginarios urbanos como una entrada para leer a la ciudad.	20
1.1.4. El uso de la bicicleta como práctica social y urbana	22
1.2. Las prácticas sociales, los imaginarios urbanos y la bici	25
2. UNA METODOLOGÍA EN BICI: Bogotá, percepciones desde el pedal.	33
2.1. Instrumentos para leer a Bogotá con ojos de ciclista.	38
2.2. ¿Para “A puro pedal” quiénes son los biciusuarios?	42
2.2.1. Memorias de un biciusuario hechas a pedal.....	43
2.3. Analizando las percepciones sobre el pedal.	50
3. VALENCIA VISTA SOBRE LOS PEDALES DE LA BICI.	66
3.1. Entre la espacialidad y la sostenibilidad: una revisión documental.....	67
3.2. Descubriendo otras perspectivas de la bici y la movilidad.	71
3.3. Una ciudad por recorrer. Valencia vista desde la bici.....	77
4. REFLEXIONES AL FINAL DE LA ETAPA.	89
4.1 ¿A puro pedal logro su cometido?	93
4.2 Al final de esta larga ruta ¿qué queda?.....	94

Tabla de gráficos

Gráfica 1: Hallazgos documentales por base de datos	15
Gráfica 2: Categorías preliminares de organización documental	16
Gráfica 3: Porcentajes de viajes en Bogotá	28
Gráfica 4: Ejes articuladores del análisis.....	30
Gráfica 5: Prelación de modos de transporte.	61
Gráfica 9: Categorías vinculantes a las prácticas urbanas asociadas al uso de la bici. 68	

Tabla de mapas

Mapa 1: Número de viajes hechos en bici, por localidad.....	24
Mapa 2: Principales rutas y mobiliario urbano usado por biciusuarios:	54
Mapa 3 Zonas calientes y tranquilas para rodar.....	65

Mapa 4: Jardín de Turia. Proyecto de renovación urbana.....	73
Mapa 5: Primer recorrido. Reconocimiento y orientación.....	79
Mapa 6: Un encuentro accidental con el centro histórico	83
Mapa 7: Antes un río, ahora un jardín. El Jardín de Turia	85
Mapa 8: La Masa Crítica Valenciana	88

Tabla de instrumentos

Instrumento 1: Diario de campo	38
Instrumento 2: Bases del relato	40
Instrumento 3: Entrevista CMI.....	41
Instrumento 4: Mapa cognitivo	41

Tabla de fotografías

Fotografías de recorridos grupo 1	56
Fotografías de recorridos grupo 2	58
Foto 1: Mobiliario del sistema de bicicletas públicas Valenbici.....	74
Foto 2: Fernando Mafé (derecha) líder de Valencia en Bici-Acción Ecologista,.....	75
Foto 3: Tranvía rumbo a la Malvaros. Fuente: Archivo del autor	80
Foto 4: Carril Bici – Universidad de Valencia.	80
Foto 5: Torre Serranos.....	83
Foto 6: Palacio de las Artes.	83
Foto 7: Carril bici- Carrera Almassora.....	84
Foto 8: Carril bici- Carrera Almassora.....	84
Foto 9: Carril bici- Jardín de Turia.....	86
Foto 10: Carril bici- Jardín de Turia.....	86
Foto 11: Carril bici próximo a la Ciudad de las Artes y la Ciencia.....	86
Foto 12: Plaza de la Virgen en una tarde de Masa Crítica	87
Foto 13: Plaza de la Virgen en una tarde de Masa Crítica	87
Foto 14: Recorriendo las calles con la Masa Crítica.....	89
Foto 15: : Recorriendo las calles con la Masa Crítica.....	89

INTRODUCCIÓN

“A puro pedal” es resultado de la investigación realizada en el marco de la maestría en estudios sociales de la Universidad Pedagógica Nacional, cuya intención es analizar a través de la línea de construcción social del espacio cómo las prácticas sociales enmarcadas en el uso cotidiano de la bicicleta pueden reconfigurar los imaginarios urbanos existentes de la ciudad. Lo anterior realizado en la ciudad de Bogotá (Colombia), debido a que ha posibilitado desde diferentes frentes ciudadanos e institucionales la promoción de la bicicleta, lo cual ha tenido como resultado un número creciente de ciudadanos que, aposándole al uso cotidiano de la bicicleta, encuentran prácticas urbanas que cambian sus interacciones con la ciudad al igual que los imaginarios que se construyen de ella.

De lo anterior este trabajo investigativo, y de acuerdo con sus primeros lectores, se presenta como un análisis pertinente en términos de imaginarios y prácticas sociales que están presentes en los biciusuarios que circulan por la infraestructura de la ciudad, debido a que pone en discusión elementos importantes en términos de movilidad e infraestructura al igual que la cultura emergente en términos de práctica y relación entre actores involucrados en la movilidad bogotana.

Para describir dicho panorama, esta investigación se compone de cuatro dimensiones que tienen como intención generar un hilo conductor que aproveche las categorías conceptuales de prácticas sociales urbanas, imaginarios y bicicleta en función de una coherencia vertical y horizontal en términos de objetivos planteados e instrumentos aplicados. En ese sentido, la dimensión teórica, como primer pilar en el marco investigativo, es constituida a partir de la articulación de un estado del arte con una estructura conceptual que centra su atención en las geografías de lo imaginario (Lindon, 2012) en el que conceptos como espacio público, movilidad, imaginarios urbanos y usos de la bicicleta son analizados desde diferentes ejercicios investigativos y experienciales en otros lugares del planeta.

La dimensión metodológica, como segundo elemento en el marco investigativo, no es un ejercicio enunciativo, sino que tiene como intención mostrar un diseño metodológico puesto en acción desde el planteamiento de su enfoque hasta la elaboración y aplicación de instrumentos, esto con el fin de poder observar su nivel de pertinencia con respecto a la ruta planteada para llevar a cabo los objetivos y la posterior reflexión del interés investigativo el cual se centra su interés en el uso de la bicicleta como elemento transformador de los imaginarios constituidos de la ciudad.

Sumado a ello, en esta dimensión se analizan los elementos hallados con la aplicación de los instrumentos de investigación en los que la fotografía, la entrevista y los recorridos en el velocípedo fueron decisivos. Ahora bien, dicho análisis no se realiza objetivo a objetivo si no que construye un panorama general que articula los datos y experiencias recogidas en función de la caracterización, relación y análisis de esas imágenes constituyentes de los imaginarios de la ciudad vistos desde la bici.

La tercera dimensión, se centra en los aportes y hallazgos recolectados en el proceso de pasantía hecha en la Universitat de Valencia en el año 2016, en la cual reflexiona sobre la espacialidad y la sostenibilidad con respecto al uso de la bicicleta. Por otro lado, se realiza un ejercicio cartográfico y narrativo que posibilita el encuentro de otras perspectivas culturales e institucionales que giran en torno a desarrollar formas de locomoción más eficaces y eficientes que estén en línea con ciudades incluyentes y en realidad sostenibles.

La cuarta dimensión se enfoca en describir las reflexiones que son resultado de dicho proceso investigativo, que más allá del ejercicio académico e intelectual genera aportes para la discusión sobre la bicicleta en el campo cotidiano e institucional, desde el enfoque cultural porque da voz a diferentes posturas e ideas de biciusuarios e institucional porque evidencia algunos aciertos y desaciertos en los que la promoción de la bicicleta y las prácticas sociales que giran alrededor de ella se convierten en elementos de desarrollo y alteridad para la ciudad o en definitiva como una forma de aumentar los desencuentros en el ejercicio de comprender la ciudad para así vivir en ella.

1. DESDE LA “BICI” SE PUEDE REFLEXIONAR LA CIUDAD

Pensar el espacio y los imaginarios como elementos integradores de la vida y de los sujetos, abre la posibilidad de aproximarse a la idea de que el hombre en su condición de ciudadano, marca históricamente unos cambios de las acciones humanas sobre el espacio y la sociedad, al determinar que el súbdito antes del siglo XV (Foucault, 2006) estaba sujeto a un soberano por un uso específico del poder y la fuerza; mientras que en el hombre contemporáneo (ciudadano) el ejercicio del poder no encarnan una lucha frontal para generar un dominio sobre sí. En la relación de espacio y sociedad el ciudadano, está sujeto a las leyes y normas las cuales determinan su acción y comprensión constituyente y constituida del mundo. De acuerdo con esta postura, el ciudadano se convierte en un agente espacial que piensa, representa y fundamentalmente con sus acciones, genera cambios inusitados que permiten la transformación de la relación de los espacios donde se desarrolla como ser libre y responsable de sus actos, a partir de los significados que le otorga a estos.

Por ello, se hace necesario posibilitar reflexiones que fortalezcan o redefinan sus concepciones, sobre los espacios donde habita y coexiste como un *zoon politikon*, que desde una perspectiva aristotélica, entiende al ciudadano como un animal político, sino como un animal de “polis”, un animal urbano que sujeto a normas y reglas constituidas, hace frente a las tensiones de la vida contemporánea, que están pasadas por una pérdida de ciudad evidente en las grandes desigualdades espaciales, los diferentes impactos de la vida moderna en términos de reconocimiento de los otros desde una perspectiva holística se relaciona con las prácticas sociales y urbanas, los estilos de vida emergentes responden a nuevas dinámicas de la ciudad y la seguridad como uno de los dispositivos que define los ritmos y relaciones del ciudadano.

En ese sentido, este trabajo es una apuesta que busca reflexionar las prácticas sociales en el contexto urbano las cuales se desarrollan alrededor del uso de la bicicleta y como estas inciden de manera directa en la construcción o modificación de los imaginarios urbanos de los biciusuarios que recorren la ciudad, los cuales pueden ser resultado de los nuevos ritmos que en ella se instalan y son vividos por los ciudadanos, modificando de manera legítima o ilegítima el uso de los espacios públicos para desarrollar elementos de su vida cotidiana.

De esta forma, la bicicleta como una herramienta o extensión del cuerpo permite la reflexión acerca del espacio y la ciudad en algunos biciusuarios, posibilita que estos se conviertan en agentes dinamizadores de una nueva ciudadanía construyendo colectivamente un proceso de transformación del nuevo modelo de ciudad, con miras a una configuración más sostenible y amigable con el medio ambiente y con los habitantes que circulan en ella. Es entonces, que desde sus dinámicas mismas de uso dentro y fuera del espacio urbano, permite un acercamiento de grupos sociales diferenciados, al hablarse de una movilidad a bajo costo y con un carácter que tiende a hacer horizontal en las relaciones ciudadanas, siendo solidarias al compartir el mismo espacio público, promoviendo la equidad social.

Finalmente es la posibilidad de observar cómo el uso de ella, permite el cambio de paradigma con respecto a las concepciones de ciudad que están sujetos al discurso de la seguridad como dispositivo de control social, debido a que puede fomentar nuevas lecturas acerca de una ciudad inimaginada, verde y posiblemente amigable no solo con el medio ambiente sino también con el ciudadano.

1.1. Del interés de investigación al encuentro académico: Disertaciones sobre el pedal

La investigación desarrolla una revisión documental acerca de las prácticas sociales en el contexto urbano, configuradas a partir del uso de la bicicleta como medio alternativo de locomoción y su incidencia en los imaginarios urbanos en la cual se identifican cuarenta y siete (47) documentos, que permiten delimitar el objeto de estudio y los diferentes campos de análisis que se han abordado alrededor de él.

La revisión documental, se lleva a cabo a partir de la consulta de bases de datos, repositorios especializados en publicaciones científicas y académicas en el área de las ciencias sociales y las humanidades, además de publicaciones hechas en diferentes sitios web de universidades de América Latina y Europa. Dichas bases corresponden a Redalyc, Scielo, Dialnet, ProQuest, Federación Española de Sociología (FES), Moveré.ec, repositorios de las universidades de San Francisco de Quito (USFQ), Andina Simón Bolívar de Quito (UASQ), El Lago de España, Nacional de Colombia (UN), Oxford (UOX) y Palermo (UP).

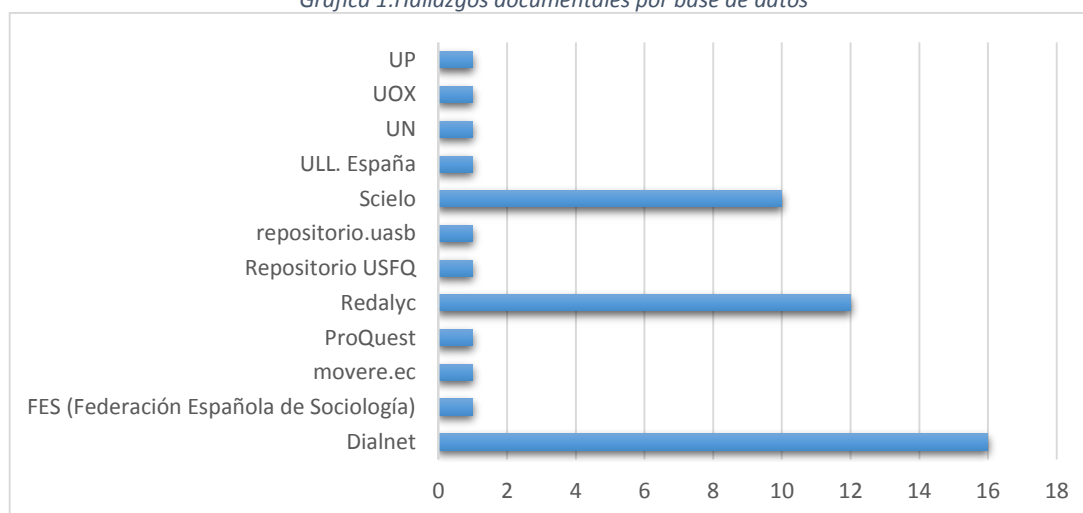
La búsqueda y procesamiento de los documentos, se realiza con el apoyo de una estrategia informacional denominada matriz de mapeamiento informacional, propuesta por André (2009) que arroja como resultado que el mayor número de documentos se ubican en las bases de datos de Scielo, Redalyc y Dialnet (Gráfico 1). Esta matriz de

mapeamiento informacional permite organizar la búsqueda por medio de marcadores lingüísticos que a través de filtros organizan de forma más eficiente la información consultada.

De esta forma, se definen marcadores lingüísticos para organizar la información alrededor de movilidad, espacio público y ciudad, entendiendo al primero como un proceso direccionado a la movilización de recursos humanos a través de un mobiliario urbano regido por unas dinámicas propias de las áreas urbanas; el segundo como “un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las gentes, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria” (Borja, 1998) y el tercero como encuentro e intercambio, entre la relación de cultura y comercio al igual que la multiplicidad de lugares y no un simple espacio de flujos.

Con lo mencionado hasta ahora, se observa a través de la matriz de mapeamiento informacional que existe un interés especial sobre el análisis de las prácticas sociales en un contexto urbano, relacionadas con el uso de la bicicleta e imaginarios urbanos; por otra parte, el contexto europeo, particularmente en España, Francia y Suecia, muestra un número creciente de iniciativas que le apuestan desde las políticas públicas, infraestructuras viales y una cultura ciclera a generar nuevas relaciones con los modelos de ciudad de siglo XXI.

Gráfica 1: Hallazgos documentales por base de datos

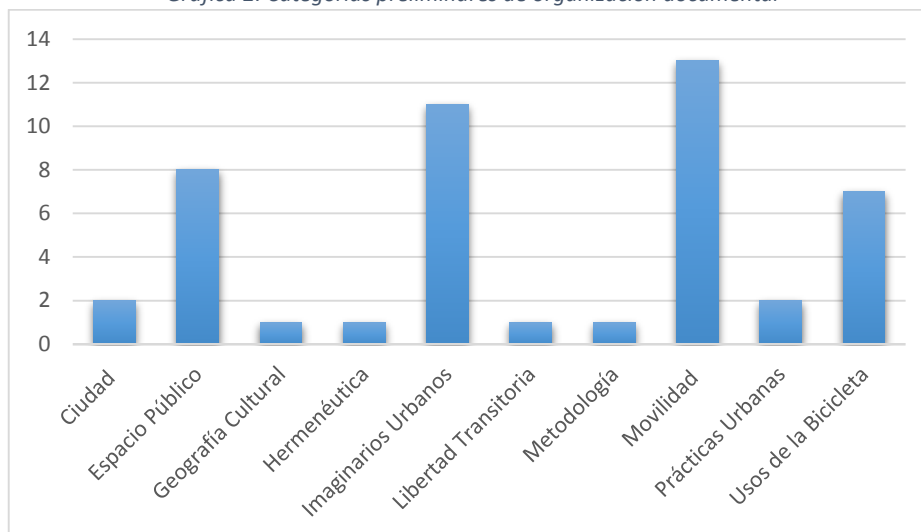


Fuente: Elaboración del autor

Los hallazgos en cada una de las bases de datos permiten identificar las categorías de análisis espacio público, imaginarios urbanos, movilidad y usos de la bicicleta y prácticas urbanas como ejes principales en investigaciones referentes a la ciudad y la sostenibilidad (Gráfico 2) debido a que cada una de ellas posee mayor iteración con respecto a los marcadores lingüísticos utilizados en el mapeamiento de la información.

De esta forma, estas tres categorías establecen el mapa de ruta para analizar las prácticas sociales de carácter urbano que a través de la bici modifican los imaginarios urbanos de la ciudad de Bogotá (Colombia).

Gráfica 2: Categorías preliminares de organización documental



Fuente: Elaboración del autor

1.1.1. Espacio Público. Más allá de una estructura física.

El espacio público en la actualidad, por lo menos para la ciudad de Bogotá los últimos 15 años, no se considera solamente una estructura física que es abierta a los ciudadanos, sino que es un espacio de tensiones, que por sus mismas dinámicas de movilidad, flujos y fijos, hace necesario pensar estrategias que permitan el desarrollo de una ciudad con espacios públicos que sustenten modos de organización y vida sostenibles. Bajo esa premisa “una estrategia que centra la mirada en la sostenibilidad, es el fomento de la bicicleta debido a que el ahorro de energía y de contaminación generado, así como el cambio social y mental que subyace, permite afrontar con más garantías la incertidumbre y las perturbaciones asociadas al Cambio Global” (Morales, 2011, p. 2). Es entonces, que la implementación del velocípedo en los espacios públicos, permite de una forma devolver la escala humana a la ciudad, maximizar el contacto entre ciudadanos y posibilita nuevos usos del espacio y los paisajes, lo cual es signo de una ciudad inteligente, incluyente y capaz de afrontar los cambios ambientales y sociales que son propios de las mismas.

Un ejemplo de ello, de resignificar el uso del espacio público es mencionado por Aycart (2004), con el desarrollo del programa Vías Verdes en España, implementado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que tiene como objetivo reutilizar los trazados

ferroviarios que habían caído en desuso como infraestructuras no motorizadas, que pudieran ser recorridas, en condiciones de máxima accesibilidad, seguridad y facilidad, por caminantes, ciclistas y patinadores. Este modelo, equiparable con las ciclorutas de la ciudad de Bogotá permite observar que si es posible la consolidación de un mobiliario público e inteligente que incentiva a la maximización de recursos y la puesta en marcha planes que contribuyan al mejoramiento de la movilidad.

Es entonces, que la articulación de la bicicleta como medio de transporte en el espacio público desde un uso cotidiano, de acuerdo con Bergua (2004), se convierte en un medio efectivo y ecológico para satisfacer muchas necesidades de desplazamiento, resolviendo al mismo tiempo distintos problemas de tráfico y medioambientales, a la vez que logra un ahorro en términos económicos y en gasto sanitario. Por esta razón, es urgente la creación de un marco jurídico que permita el incremento del uso de la bicicleta en el espacio público haciéndolo más seguro y debidamente combinado con los sistemas de transporte público, que asegure a los ciudadanos una movilidad y accesibilidad más fácil.

Ahora bien, la implementación de la bicicleta dentro del espacio público, de acuerdo con lo mencionado, puede articularse con el concepto de movilidad inteligente smart mobility, debido a que le da una connotación distinta al espacio público y al sentido del mismo; es decir, la bicicleta en suma con el uso de las TICs, posibilita el desarrollo de los sistemas públicos de alquiler a los que se dota de algún tipo de innovación tecnológica de acuerdo con lo planteado por López (2014) al referirse a la bicicleta como un vehículo necesario para la consolidación de ciudades inteligentes. Esto permite concebir un espacio público vanguardista tanto en el medio internacional como el local, abriendo la posibilidad de pensar la intermodalidad, que para el caso bogotano es una realidad, como un elemento que conjuga esfuerzos políticos y de desarrollo urbano contribuyendo así a la inserción de la bicicleta como un mecanismo de reconstrucción de la vida urbana que tienda a girar alrededor de una movilidad más eficiente, un medioambiente más limpio y una ciudad más inteligente.

1.1.2. La movilidad: una relación entre los sujetos sociales y el contexto urbano.

La categoría movilidad, es abordada para describir las acciones de los sujetos sociales en un contexto urbano debido a que es en ésta (la movilidad), que se hacen visibles las lógicas del uso del espacio público y las dinámicas de la ciudad. Es decir, una movilidad en un contexto urbano pensada para ciertas funciones como circular o estacionar, o es

sencillamente un espacio residual entre edificios y vías, de acuerdo con lo que plantea Borja (1998). Sin embargo como categoría, la movilidad enmarcada en el discurso de la sostenibilidad, permite la emergencia de discursos y prácticas sociales alrededor de alternativas de locomoción en la ciudad y resignificación de la misma.

Una primera revisión acerca de la movilidad, presenta este concepto como una relación entre conflictividad y empoderamiento, que de acuerdo con Pérez (2013) la mejor forma de comprender las dinámicas de las agrupaciones ciclistas de Guadalajara en México. Como objetivo principal, la conflictividad y el empoderamiento planteado, busca reconocer cómo los grupos que reivindican el uso de la bicicleta en Guadalajara encuentran en la divergencia, alternativas para transformar las prácticas urbanas en cuanto el uso del mobiliario disponible en el espacio público.

Esta idea se conecta con los sistemas públicos de alquiler de bicicletas, que aunque están diseñados para atender la demanda de movilidad, resulta insuficiente cuando la desatención de las autoridades competentes limita su funcionamiento; Moriñigo (2010), por su parte, presenta como la bicicleta es una alternativa sostenible para la movilidad urbana en las ciudades, además de ello, como esté puede reforzarse con los sistemas públicos de alquiler para incentivar al uso intermodal de medios de transporte. Para el caso de Bogotá, resulta pertinente retomarlo, debido a que puede generar un aporte en tanto muestre las falencias del sistema intermodal de bicicleta en relación con el sistema de transporte masivo Transmilenio o el sistema de préstamo de bicicletas en tramos habilitados de la ciudad conocidos como Bicicorredores (vigentes hasta el año 2016, inexistentes a la fecha) en la Carrera Séptima, el parque el Virrey o Mundo Aventura. Esto permite un ingreso al análisis sobre prácticas sociales que giran alrededor de la bicicleta desde la intervención institucional encargada de la movilidad como el programa Pedalea por Bogotá de la Alcaldía Mayor que desde el 2012 está al frente de esta iniciativa.

Por otra parte, la reflexión sobre la movilidad hecha por Torres (2003) permite ver que ante los problemas derivados del incremento de la movilidad en el automóvil privado en la mayor parte de las ciudades, la bicicleta se muestra como una alternativa de transporte urbano. Para ello, estudia el caso de Vitoria-Gasteiz en España con 242.082 (cifras 2014) habitantes, ciudad en la que existen extensos tramos de bicicarriles caracterizados por su infrautilización. En este, se analizan las condiciones físicas de las infraestructuras ciclistas, su inserción en la configuración urbana y el perfil del usuario-tipo para determinar los factores inhibidores y los condicionantes que a día de hoy limitan la expansión de la bicicleta en la ciudad. Esta ruta de análisis resulta pertinente

en tanto sugiere un abordaje que va más allá de los mobiliarios urbanos que determinan la movilidad desde la bicicleta, debido a que plantea el cuestionamiento sobre las formas de planificación urbana y su pertinencia en relación con la oferta y demanda de los espacios que se adecuan para el uso de bicisarriles o cicloparqueaderos.

Es entonces que la movilidad constituye uno de los ejes fundamentales del desarrollo de las sociedades; de acuerdo con Velasco (2011) su buena o mala gestión serán factores determinantes para ciudades competitivas o ineficientes, ciudades incluyentes o excluyentes, ciudades de tránsito o ciudades de convivencia. Es entonces, que las prácticas sociales en el contexto urbano referidas al uso de la bicicleta y vistas en clave de movilidad, sugieren pensar que la “bici” es un elemento que implementado y regulado desde políticas públicas y asumido desde una cultura ciudadana, contribuye al mejoramiento de la ciudad en términos ambientales, sociales y económicos.

Por esa razón, que su análisis se centra en los últimos 15 años sobre la movilidad y el tránsito en Quito, debido a que se han visto afectada por el creciente número de autos particulares en sus calles, caso similar al creciente problema de movilidad en la ciudad de Bogotá. Todos estos problemas están generando una serie de iniciativas tanto ciudadanas como del sector público que hacen frente a esta situación. Velasco (2011) en su trabajo, plantea varias posibilidades de desarrollo que permitirían hacer frente al problema de la movilidad y caos urbano.

Una de estas transformaciones es la transición del término transporte al concepto de movilidad; a diferencia del primero, la movilidad ubica en primer plano al ser humano, la ciudad y la sostenibilidad. En este sentido, las urbes están obligadas a reinventar los sistemas de transporte público en función de acercar la ciudad a la gente, acortar distancias y tiempos de viaje y adaptarlos a las necesidades de maximizar la calidad del espacio urbano (Velasco, 2011 p. 4)

La transformación semántica, no alude solo a un formalismo discursivo, sino que permite analizar en profundidad los temas de transporte dentro de la ciudad, debido a que incluye a los seres humanos como eje central el cual está transversalizado por las problemáticas ambientales, el uso del espacio público y la locomoción de un lugar a otro.

Por otra parte, la introducción de la bicicleta en el imaginario urbano quiteño es un hecho reciente a partir de la inclusión del ciclopaseo de Quito en el 2003, de la incipiente construcción de tramos de ciclovías desde el 2008 como parte de una red mayor aún no consolidada e iniciativas ciudades localizadas sin mayor

impacto, pero con una creciente demanda por visibilización y respuesta por parte de las autoridades municipales. (Velasco, 2011 p. 4)

En el contexto de posibilidades de desarrollo en clave de movilidad, se presentan varias propuestas, las cuales dan validez al discurso de la movilidad en pro de una ciudad con espacios públicos sostenibles. Una de ellas, es el de sistema de Bicicletas en Libre Servicio (BLS) implementado en París. Este ha sido valorado por su carácter amigable con el planeta, inscrito en lo que se denominaría una “cultura verde”. Es entonces que Tironi (2011), tomando como referencia el programa Vélib’ (París), problematiza las nociones como ciudad sustentable y movilidad.

De manera posterior describir los instrumentos, estrategias y desplazamientos (políticos, urbanos y técnicos) utilizados para la concepción del sistema de usuarios de BLS más extenso del mundo. Para el caso bogotano y haciendo referencia al mobiliario de ciclorutas y préstamo de bicicletas por algunos sectores de la ciudad, la visión de Tironi permite establecer cuáles son los alcances y deficiencias de los programas y adecuaciones ya implementados en la ciudad capital. En esa misma línea, Melo (2012) hace una aproximación que da cuenta sobre cuáles son las necesidades y percepciones de los biciusuarios en la ciudad; para ello centra su análisis en el mobiliario urbano que fue incorporado en los años 1999-2009 de la mano del Plan Maestro de Ciclorutas (PMC). “El cual analiza los dispositivos mobiliarios urbanos instalados en la ciudad, con el fin señalar sus aciertos y debilidades, para producir sugerencias y correcciones que aporten y complementen al PMC, que permitan promover el uso de la bicicleta dentro de la ciudad” (Melo, 2012 p. 10).

Otra propuesta que se articula con la ya mencionada, es el crecimiento urbano Inteligente, smart growth (Jans, 2009), como alternativa que promueve un cambio en los patrones tradicionales de desarrollo a través del reconocimiento de los desafíos de la ciudad contemporánea, dentro de una visión metropolitana y regional de cooperación y un proceso interdisciplinario de planeamiento. En otras palabras, como modelo plantean cuáles son las posibilidades y actuales tendencias para hacer ciudad, reconociendo ventajas y desventajas del crecimiento urbano actual. Lo anterior bajo la tesis que es posible la consolidación de sistemas colectivos de integrados de transporte.

1.1.3. Imaginarios urbanos como una entrada para leer a la ciudad.

Los imaginarios urbanos permiten pensar sobre imágenes de ciudad, vivencias y experiencias en el espacio en el marco de la ciudad; ahora bien, si se tienen en cuenta las prácticas urbanas en las cuales hacen uso de la bicicleta es posible ampliar el panorama acerca de cómo los ciudadanos constituyen la ciudad. Una forma de

representarla la otorga Márquez (2007), en tanto analiza los imaginarios urbanos para la ciudad de Santiago, en el cual profundiza en uno que persiste y resiste a los tiempos, el imaginario de ciudad/país; y otros dos que en su metamorfosis incompleta anuncian las contradicciones nunca resueltas de los habitantes de esta ciudad de Santiago: El imaginario de ciudad integrada / ciudad trizada. El imaginario de ciudad aldea / ciudad mundo. Este análisis de los imaginarios en clave del uso de la bicicleta y prácticas urbanas en la ciudad de Bogotá, permite reconocer la idea de Hiernaux (2007) con respecto a las tensiones de la vida contemporánea, las cuales van desde el discurso de la seguridad, estilos de vida emergentes y aunque de manera controversial la pérdida de ciudad.

Ahora bien, desde la perspectiva metodológica un abordaje de los imaginarios urbanos puede retomarse desde el trabajo realizado por Lucci (2012), pues retoma las fiestas y conmemoraciones más importantes que ocupan el calendario oficial de la ciudad de la Provincia de Buenos Aires. Este, el cual está en línea con la intención de investigación del autor de "A puro pedal", permite visualizar e inferir cómo las intenciones de las autoridades estatales moldean rasgos sociales y culturales de los ciudadanos y a la vez, ordenan y jerarquizan a las poblaciones gobernadas. En ese sentido, se infiere que los imaginarios urbanos que han de construirse y modificarse a partir del uso de la bicicleta, están mediados de manera profunda con elementos constitutivos de políticas públicas y jerarquías de grupos que reivindican la bicicleta y/o normatividades que regulan su uso de manera legítima o ilegítima en lo colectivo y en lo individual.

Ahora bien, como expresión de sentimientos colectivos que producen asombro social en su percepción desde una dimensión estética y que están mediados por los sentires y deseos, algunos imaginarios urbanos dan cuenta de fenómenos que dan sentido a la forma como los ciudadanos habitan la ciudad de Bogotá y se apropian de ella.

De esta forma, el río Bogotá con su contaminación; las panaderías como punto de encuentro y evocación de espacios afectivos; la Ciclovía como icono asociado a las prácticas playeras; el Transmilenio como fuente de inspiración para el desarrollo del insuficiente mobiliario urbano, que irónicamente en un principio fue símbolo de progreso urbano, hoy contrapuesto al caos, insuficiencia e inseguridad; Así mismo, en la iconografía emblemas nocturnos de la arquitectura y el arte como el edificio Colpatria forman una imagen de ciudad que son el resultado no sólo el resultado de experiencias y percepciones que permite desarrollar conceptos y visiones sobre la dinámica de la ciudad y de las ciudadanías inmersas en ella; sino de una lectura del mundo que se basa en cuatro formas puntuales de recrear la ciudad y vivir en ella. Según Hiernaux

(2007) la pérdida de la ciudad, el impacto de la modernidad sobre la vida urbana, los nuevos estilos de vida ligados a la posmodernidad, el miedo y la falta de seguridad son los elementos claves para entender cuáles son los mecanismos de interacción, luchas, resistencias y permanencias que tienen los sujetos para vivir y convivir dentro del medio urbano.

Finalmente, los imaginarios urbanos que permiten armar a Bogotá, aparte de analizar el sujeto en el espacio y las espacialidades contenidas ella, aportan como elemento de investigación enriquecido, que puede articular metodologías cuantitativas como cualitativas. De acuerdo con (Lindón, 2007), esta cualidad de los imaginarios, permite que sean analizados desde lo particular hacia lo colectivo debido a que, pueden ser matrices de sentido, debido a que son aspectos o fenómenos del espacio que se asumen y se integran al sentido común. Pero, por otro lado, “son colectivos ya que pueden estar anclados y ser reconocidos por pequeños círculos sociales o por extensos mundos sociales, pero siempre son un producto de la interacción social entre las personas. Se construyen a partir de discursos, de retóricas y prácticas sociales” (Lindón, 2007 p. 9); es de esta forma que los imaginarios urbanos permiten descifrar respuestas al porqué de las acciones de los sujetos sociales en un contexto urbano.

1.1.4. El uso de la bicicleta como práctica social y urbana

El uso de la bicicleta, las prácticas sociales urbanas, junto a sus imaginarios, pueden ser analizados desde la reelaboración que se produce en las redes sociales, los colectivos de biciusuarios que reivindican la movilidad en la ciudad a través de la bicicleta y las incipientes políticas públicas locales que incentivan el uso del velocípedo para el caso Bogotano, aun cuando se reconocen varias iniciativas Institucionales que fomentan el uso de la bici, sin embargo no son suficientes bien sea por planeación, pedagogía que forme a los ciudadanos para utilizar este medio de transporte o políticas públicas claras que pongan a circular no solo la idea de movilizarse en bici sino también estilos de vida sostenibles y duraderos.

En ese sentido, la perspectiva de Arango (2011), permite analizar el creciente fenómeno del uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá, en tanto práctica de consumo y configuración desde las redes sociales permitiendo indagar acerca de los imaginarios que se ven significados en el contexto ciclista, puesto es allí donde circula la información de los distintos grupos que establecen puntos de encuentro, eventos, prácticas que se encaminan a hacer propio de los ciclistas urbanos el acto de usar la bici para vivir la ciudad.

Lo anterior, puede reforzar la idea de que las representaciones de los sujetos pueden reelaborarse en tanto la relación que existe entre ellos y la ciudad que habita. De esta manera Cavallín (2008), argumenta que los sujetos de la ciudad elaboran representaciones de sí mismos, de su entorno y de su espacio, generando sentidos orientadores para sus prácticas cotidianas.

Así, el sujeto de la ciudad se erige sobre las representaciones que tiene y las actualiza sobre su entorno. Los procesos de interacción de los actores sociales en un contexto como la ciudad, están definidos por las representaciones que cada sujeto posee de lo que significa ser ciudadano dentro de lo urbano. (Cavallín, 2008 p.73)

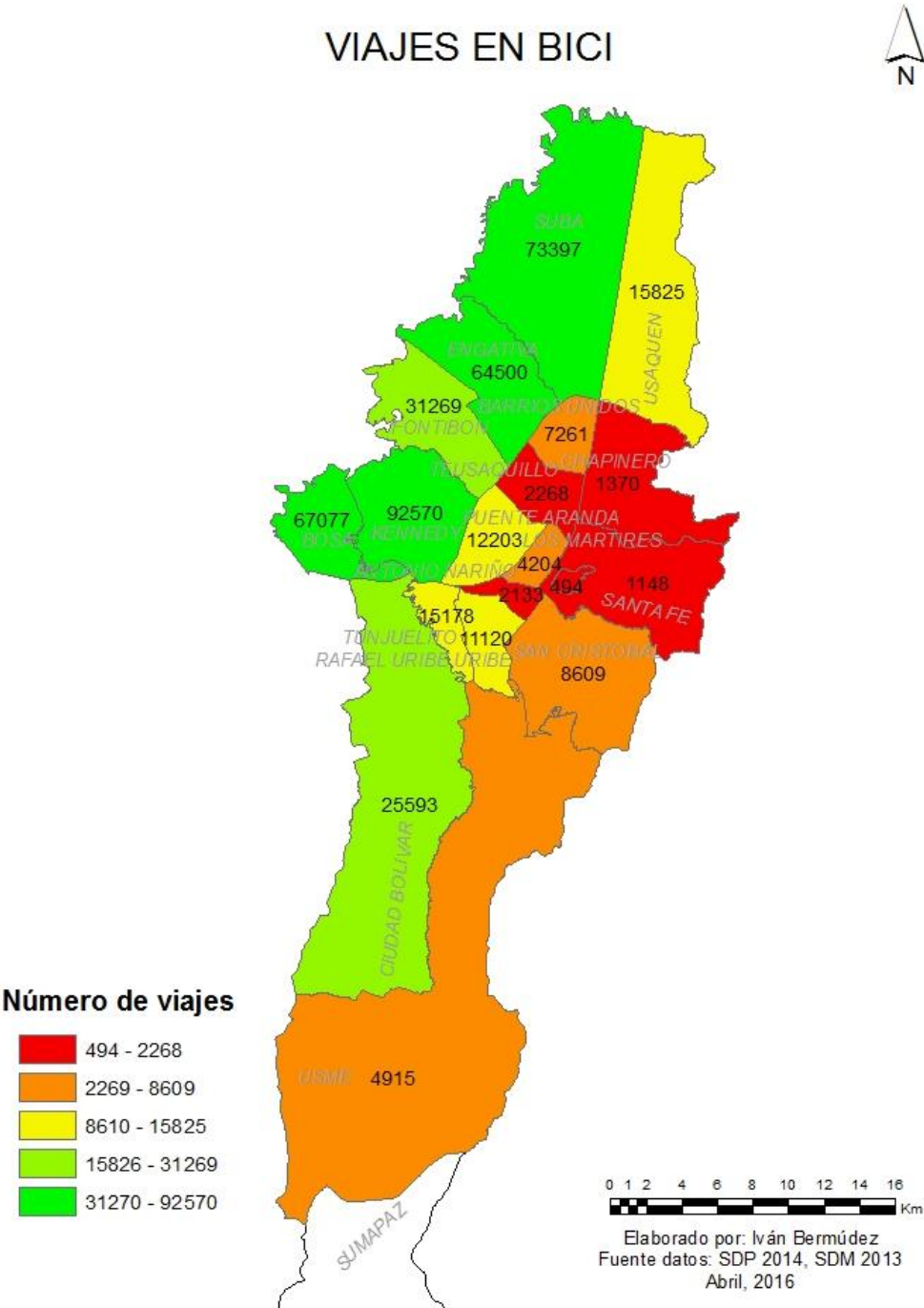
El uso de la bicicleta permite entonces la representación de imágenes de ciudad desde procesos e interacción determinadas por la movilidad urbana en las cuales se articulan con las consideraciones ambientales, debido a su casi nulo impacto en ruido y polución; de rapidez, ya que en las horas pico la bicicleta puede alcanzar velocidades medias muy superiores a la de los automovilistas. Ante esta eficiencia enmarcada en la smart mobility, también se suma beneficios económicos debido a que su combustible es a base de energía humana, y hasta sanitarias, porque el pedalear constituye un ejercicio físico muy saludable al alcance de la mayoría de la población. Pero los beneficios del velocípedo de acuerdo con el estudio realizado por Rinaldi (2014), no terminan allí, puesto que las prácticas urbanas y sociales configuradas alrededor del uso de la bicicleta, están vinculadas a la potencialidad que tiene este vehículo para enfrentar el flagelo de la violencia vial, colaborar en la pacificación del tránsito y democratizar los espacios viales.

Esta democratización se puede contrastar en espacios constituidos en Bogotá y otros lugares del globo, por ejemplo, los movimientos o acciones colectivas de jóvenes en Guadalajara “los cuales están trabajando para demandar mejores condiciones para la movilidad o el espacio público” (Morfin, 2011). O el caso español relatado por Ortega (2013) en el cual el uso de la bicicleta y las prácticas de la movilidad están enmarcadas en una nueva cultura de movilidad que desde la propuesta Ciudad 30 explica las prácticas cotidianas de desplazamiento en la bicicleta por la ciudad.

Para el caso bogotano, las iniciativas que reivindican el uso de la bicicleta en los espacios públicos también han ganado un terreno importante, debido al creciente número de biciusuarios, que de acuerdo con el reporte anual de movilidad de la Cámara de Comercio (Cámara de Comercio de Bogotá, 2014) para el 2013, a llegando a registrar un promedio de 553.863 viajes; a ello se suma el trabajo de ciudadanos organizados

que hacen de la ciudad el escenario perfecto para llevar a cabo ciclopaseos diurnos y nocturnos que congregan diversos grupos sociales con un propósito claro, mostrar la bicicleta como un elemento que es necesario en los ritmos de la ciudad, que contribuye al mejoramiento de la movilidad, la disminución de CO2 y PM10 en el ambiente y al reconocimiento de una Bogotá que aunque pasada por los discursos de seguridad, es una ciudad verde, que puede ser incluyente, inteligente y desarrollada.

Mapa 1: Número de viajes hechos en bici, por localidad



Fuente: Elaboración del autor

1.2. *Las prácticas sociales, los imaginarios urbanos y la bici*

El proyecto de investigación, al igual que la dialéctica del espacio de Soja, (2008) gira entorno a tres componentes decisivos; las prácticas sociales y urbanas, el uso de la bicicleta y los imaginarios urbanos. Las primeras, como gestoras de las dinámicas de la vida moderna en la ciudad, que pueden entenderse de acuerdo Michel De Certeau (2010), como el hacer de las personas y su relación con otras personas y con el espacio.

Es decir que como proceso, estas prácticas son resultado de un conjunto de interacciones entre entidades que moldean los espacios que son producidos socialmente y que a su vez pueden moldear las formas de percibir, concebir y vivir el espacio.

De otro lado, los imaginarios de urbanos, como resultado no sólo de experiencias y percepciones que permiten desarrollar conceptos sobre la dinámica de la ciudad y de las ciudadanías inmersas en ella; sino también como una lectura del mundo que se basa en cuatro formas puntuales de recrear la ciudad y vivir en ella. Según Hiernaux (2007), la pérdida de la ciudad, el impacto de la modernidad sobre la vida urbana, los nuevos estilos de vida ligados a la posmodernidad, el miedo y la falta de seguridad son los elementos claves para entender cuáles son los mecanismos de interacción, luchas, resistencias y permanencias que tienen los sujetos para vivir y convivir dentro del medio urbano.

Así, “el imaginario urbano es una forma de percepción del espacio urbano, los problemas de consumo, tránsito y comunicación, y también, de cómo imaginamos las explicaciones a éstas cuestiones” (García, 2005 p. 47), que finalmente enmarcan los resultados de la experiencia a partir de prácticas urbanas, que para el caso de esta investigación se enmarcan en el uso de la bicicleta. En otras palabras, pensar y reflexionar el imaginario es constituir un análisis de las estructuras concebidas como reales y las prácticas sociales, que los configuran.

Lo anterior lleva a que los ciudadanos establezcan una relación dialéctica (Soja, 2008) con el espacio que articula las ideas de un espacio percibido, concebido y vivido, la cual permite desarrollar para sí, imaginarios urbanos que modelan y determinan las formas de pensar y ser en la ciudad. Debido a ello, problemáticas como el caos vehicular, la congestión en los diferentes medios de transporte público y privado y la creciente necesidad de encontrar estilos de vida saludable, que posibiliten el desarrollo humano, ponen sobre la mesa de discusión la necesidad de reflexionar la ciudad en una

perspectiva de cambio, no solo estructural, sino también en la percepción, concepción y fundamentalmente en la vivencia.

Es en esta última, la vivencia, que la relación entre ser y pensar se redefine, o mejor aún se re-significa en término de conceptos, lugares y hechos que permiten construir percepciones sobre la ciudad. Estas percepciones de acuerdo con Garcia (2005), están asociada con imágenes y conceptos, los cuales son base fundamental para la construcción de la imagen mental que al ser articulada con el lenguaje y posteriormente comunicada posibilita la consolidación del imaginario. Bajo esa premisa se evidencia que su apropiación no parte desde una filiación sentimental o subjetivación emocional como lo asegura Tuan, (Citado por Yory, 2009), sino desde una forma ontológica, pues es allí en la cual se construye y constituye el sentido de pertenencia a un lugar, a *un espacio*.

Es entonces que, desde la dialéctica del espacio, haciendo énfasis en el vivido y la relación entre el pensar y ser, es necesario dar un giro a la espacialidad, definida desde Soja (2008) como práctica espacial, representación de espacio y espacios de representación, debido a que es en este lugar de análisis que se constituyen los imaginarios que se evidencian en la posibilidad y acción misma de interactuar y constituirse en la ciudad.

Los emergentes modelos de vida y ciudad que se han manifestado en *nuevas* prácticas y apropiaciones de ella, como la vinculación de transportes alternativos, performatividad de las prácticas urbanas, graffiti y deportes urbanos, manifiestan en sí mismos la pugna y el conflicto que existe por la reconstrucción no solo en términos analíticos de ciertas categorías y conceptos que describen y analizan la ciudad. La movilidad en términos ecologistas y de eficiencia, la reestructuración de los mobiliarios urbanos, las políticas públicas que determinan la posibilidad de circular en la ciudad y el resurgimiento en términos de espacialidad de una cultura *ciclera*, que no solo está determinada por la necesidad de circular por las calles y carreras, sino como un manifiesto de la necesidad de cambio en el reconocimiento del otro como ciudadano que habita y convive en una polis habitada por diversos *zoon politikon*

En ese sentido, observar la prácticas urbanas y sociales que implican el uso de la bicicleta en la ciudad y cómo los imaginarios urbanos son modificados o reestructurados desde las problemáticas, prácticas y dinámicas de vivirla, brindan la posibilidad de analizar su constitución desde fenómenos cotidianos, culturales y deportivos en los que está implícita la movilidad dentro de un contexto urbano.

Por esta razón, la movilidad en bicicleta como elemento básico de locomoción dentro de la ciudad, bien sea como complemento de un sistema intermodal de transporte o mecanismo de uso general, constituye uno de los ejes fundamentales del desarrollo de las sociedades. Su buena o mala gestión es un factor determinante para constituir ciudades de tránsito o convivencia, competitivas o ineficientes o simplemente ciudades con la posibilidad de ser incluyentes o excluyentes.

En relación a lo anterior, la investigación se pregunta sobre **cómo las prácticas urbanas cotidianas en la bicicleta inciden en la configuración de los imaginarios urbanos de los biciusuarios de algunos sectores de Bogotá**, teniendo como marco de referencia las orientaciones de la política pública de movilidad sostenible en la ciudad.

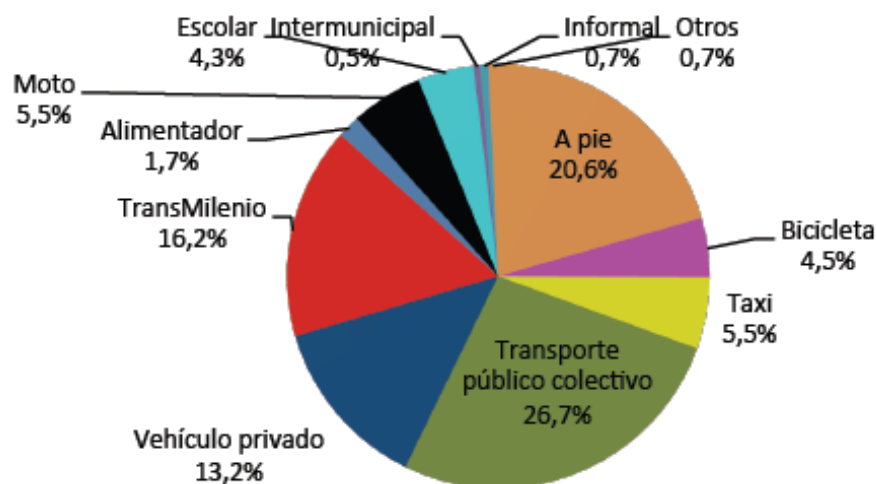
En este sentido, el objetivo general busca interpretar las prácticas urbanas que existen en el uso cotidiano de la bicicleta, como un elemento configurador de los imaginarios urbanos de los biciusuarios de algunos sectores de Bogotá; y como objetivos específicos, se proponen por una parte caracterizar las prácticas sociales enmarcadas en el contexto urbano y los imaginarios derivados del uso habitual de la bicicleta que giran en torno a los biciusuarios en la ciudad, relacionar las prácticas urbanas e imaginarios que se configuran en los biciusuarios con el uso habitual de la bicicleta y finalmente, analizar imágenes de ciudad constituyentes de los biciusuarios en relación a los usos de la bicicleta y su incidencia en la construcción de los imaginarios de Bogotá.

Las prácticas urbanas que incluyen el uso de la bicicleta, inciden en la configuración de los imaginarios urbanos debido a que estos, al ser una relación de percepciones entre movilidad, espacio público y ciudad, constituyen para sí unos códigos, lenguajes, símbolos o discursos que sirven para sustentar de manera recíproca a los sujetos, sus acciones y los lugares que frecuentan, evaden o simplemente se desconocen.

Es por ello que, para observar un panorama amplio sobre las prácticas sociales, los imaginarios urbanos y la bici para el caso bogotano, es necesario reconocer que la movilidad al ser un proceso direccionado a la movilización de recursos humanos por medio de un mobiliario urbano regido por unas dinámicas propias de las áreas urbanas que contextualizado para la ciudad de Bogotá en sus últimos 15 años, no expresa claramente y muestra una crisis al respecto debido a su falta de infraestructura y mantenimiento de las existentes. Esto traducido a la movilización de recursos humanos, se resalta por altos niveles tráfico, deficiencia en los medios masivos de transporte el cual incide también en un incremento al uso del vehículo particular, que acuerdo con

cifras de la Alcaldía de Bogotá en su *Informe de Calidad de Vida 2015*, aumento su dependencia en 6 puntos, pasó del 13 % (2014), al 19 % (2015). Sumado, como indica el informe de Bogotá como vamos (2015), la malla vial de la ciudad permanece en 14.518 km-carril durante los últimos años. Sin embargo, el parque automotor de vehículos y motos ha aumentado así como el deterioro de las vías. El mal estado de la malla vial predomina en el componente local con un 49%, en la malla vial intermedia con un 24%, y en la arterial con un 15%.

Ahora bien, para comprender en cifras la movilidad de Bogotá y de acuerdo al Informe son 12'755.826 viajes por día mayores a 15 minutos los que determinan la movilidad de cada uno de los ciudadanos y sus vivencias dentro de las dinámicas propias de las áreas urbanas, y es solo es un 4,5 % (*Gráfico 3*) que representa la movilidad en bicicleta lo cual es alentador porque al estar a solo un punto de los viajes en taxi, puede deducirse que como medio de transporte está ganando terreno debido a su eficiencia, puesto que ahorra tiempos de recorrido, presupuestos económicos para los ciudadanos que la usan, entre otros.



Gráfica 3: Porcentajes de viajes en Bogotá
Fuente: Secretaría de Movilidad, 2016

Ahora bien, Bogotá al ser un espacio de relación, identificación, de contacto entre las gentes, de animación urbana y a veces según Borja (1998) de expresión comunitaria, aún está afrontando varios inconvenientes al hablar del espacio público debido a que, haciendo mención a tres de los diez problemas que afronta Bogotá en términos de uso de espacio público de acuerdo al informe *Bogotá como vamos* (2015), es insuficiente y se encuentra muy lejos de cumplir lo establecido por las normas internacionales de la

OMS o al principio geográfico de área mínima de acuerdo con Montañez (1997) relacionado con la necesidad de un espacio requerido para el desarrollo de una actividad humana, que en este caso oscila entre 10 y 15 metros cuadrados. Por otro lado, la disparidad de espacio público con la que cuentan las localidades más densas y con mayores índices de pobreza son bastante amplias con respecto a las localidades que poseen mayores ingresos o estratificación.

El Transmilenio fortaleció la construcción y recuperación de algunos espacios públicos de la ciudad, sin embargo “su visión sectorial no aprovechó las oportunidades del proyecto urbano integral y generó efectos negativos en el entorno como: inseguridad, deterioro de valor del suelo, impacto en el paisaje urbano (graffitis)” (Bogotá como vamos, 2015, pág. 108). En suma, la invasión y ocupación indebida del espacio público incide en la reducción de la movilidad, la recreación y la seguridad para la población; es entonces y de acuerdo con el Informe nuevamente, el espacio público está limitado para la vida urbana y la sostenibilidad.

Bajo este panorama, la ciudad es un espacio de encuentro e intercambio, entre la relación de la cultura y comercio al igual que la multiplicidad de lugares y no un simple espacio de flujos y fijos, es decir, que se presenta como el escenario donde confluyen formar de ser, percibir y hacer de los sujetos, quienes recorren diariamente las calles y carreras constituyendo imaginarios urbanos que definen sus experiencias, convenciones sociales y conocimientos sobre la ciudad que viven y habitan. En esa medida se hace necesario observar cómo actúan las prácticas sociales, imaginarios urbanos y usos de la bicicleta para leer la ciudad con los ojos de un ciclista urbano.

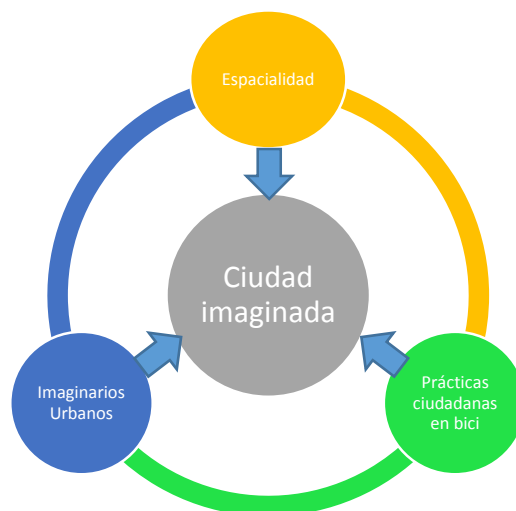
Es entonces que las **prácticas sociales y urbanas** que giran alrededor del uso de la bicicleta, permiten desarrollar en los ciudadanos formas de pensamiento crítico sobre las lecturas que se realizan de la ciudad. Debido a que estas son el resultado de un proceso histórico fundamentado en tres elementos que dialogan entre sí, en el cual el espacio es el elemento transversal; las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación (Soja. 1996) que se convierten en los elementos constitutivos que pueden contribuir a la comprensión sobre las prácticas sociales enmarcadas en un contexto urbano.

Sin embargo, para que dicha comprensión sobre *el pedal*, es decir las prácticas sociales que incluyen el uso de la bicicleta, los imaginarios y la ciudad tenga sentido, se debe resaltar que construir análisis sobre el espacio público como un elemento que va más allá de una estructura física, los imaginarios que permiten leer la ciudad y la bicicleta

como eje articulador de prácticas sociales urbanas, da lugar nos solo al diálogo académico sino también un espacio para la autorreflexión como ciclista urbano debido a que como práctica de la vida cotidiana este texto también alude a la experiencia del autor, dando así el valor que Arfuch (2007) le otorga a ella (la experiencia) cuando se construye el espacio biográfico como un mapa que permite desde la vivencia representar lo esencial en la búsqueda de nuevos sentidos en la constitución del sujeto ciclista urbano y ciudadano que percibe a Bogotá desde sus experiencias, que de algún modo “pueden ser parte de una expresión colectiva, de un grupo, de una generación, de una clase, de una narrativa común de identidad” (Arfuch, 2007, pág. 79)

Así, en ese espacio geográfico y el diálogo académico se puede distinguir tres ejes centrales para observar como las prácticas urbanas cotidianas en la bicicleta inciden en la configuración de los imaginarios urbanos de los biciusuarios de algunos sectores de Bogotá. Dichos ejes corresponden, naturalmente a **la espacialidad** que se constituye a partir de la concepción, percepción y vivencia en el espacio, **los imaginarios urbanos** que desde la perspectiva de Claval (2012) son la co-construcción del lugar, del sujeto, de las formas de pensar y constituir el mundo y **las prácticas ciudadanas en bici**

Gráfica 4: Ejes articuladores del análisis



Fuente: Elaboración del autor

En el campo de la espacialidad según Soja (2008), las prácticas espaciales se entienden como la producción de la espacialidad de cada formación social, es decir, el acto de reconocer los espacios físicos producidos por el conjunto de relaciones sociales, políticas y culturales entre sujetos. A su vez, las representaciones del espacio se conciben como un escenario de interpretación y conceptualización mediado por una variedad de sistemas que generan la lectura de esa “realidad espacial”. Para ello los seres humanos hacen uso de sistemas verbales, signos gráficos, mapas, planos e

imágenes mentales del espacio. Por último, los espacios de representación, se conciben como los espacios vividos por seres humanos, que se manifiestan como espacios de símbolos, de resistencia y contenedor de “micro-espacios” entendidos como constructos de memoria particular y colectiva.

Esta dialéctica vista desde el pedal, permite reconocer que la bicicleta como herramienta destinada a la movilidad, posibilita la comprensión del espacio desde experiencias, simbologías y resistencias ante los ritmos de la ciudad los cuales son atravesados por la vida cotidiana. En ese sentido los discursos acerca de una conciencia colectiva de acuerdo con Cámara de Comercio de Bogotá (2009) sobre la importancia que tiene para las ciudades contar con un aire más limpio, vías menos congestionadas, menor accidentalidad, ciudades más amables para el ciudadano, uso más racional del carro y más personas movilizándose en bicicletas y a pie, cobra sentido en tanto la ciudad se convierte en un espacio concebido porque se reconocen ámbitos estructurales en los que se desarrolla la vida cotidiana; un espacio percibido porque a partir de la concepción se construyen imágenes de ciudad que definen las formas de vivir y circular en ella; y un espacio vivido porque mediante la experiencia, resistencia y acción colectiva o individual se apropian los espacios urbanos construyendo para sí una ciudad imaginada que puede orientar las prácticas urbanas y sociales para hacer propio un espacio en la ciudad.

Ahora bien, la ciudad al ser un producto de las prácticas, percepciones y vivencias en relación al hombre-medio, evidencia una fuerte relación con los imaginarios los cuales van más allá de la cultura de la imagen como lo diría Durand (1969). Esta forma de espacio geográfico en línea con los imaginarios, cobra importancia en la medida que este se convierte en el lugar de la imaginación plasmado desde tres lugares constitutivos esenciales; la ocularidad, la profundidad y la ubicuidad. El primero responde a la primacía de la vista; el segundo a la profundidad la cual alude a una percepción que va más allá del carácter geométrico puesto que busca en sí mismo un distanciamiento de los objetos para hallar comprensión del mismo; mientras que la ubicuidad recuerda que las imágenes no tienen patria, es decir, son universales (Hiernaux, 2007, pág. 21).

Es entonces, que cruzar la espacialidad con el imaginario pone sobre la mesa una relación entre la imagen, la palabra y el pensamiento las cuales confluyen para orientar la vida práctica, el hacer y ser en el mundo. Sin embargo, ¿en qué lugar se pueden colocar los imaginarios urbanos cuando se hace mención a las prácticas sociales enmarcadas en el uso de la bicicleta?

Si bien es cierto, que una práctica social es en definitiva una apropiación del espacio en el cual se interactúa en nombre de una construcción colectiva o individual (De Certeau, 2000), el imaginario se constituye en una expresión sintética de la relación de las personas con su espacio, es decir, que éste enmarcado en un contexto urbano posibilita en alguna medida la formación de identidad colectiva de la ciudad. Por lo tanto, se hace necesario que esos espacios sustenten su existencia debido a relación dialéctica análoga entre hombre, medio y cultura.

Ahora bien, el imaginario enmarcado en un contexto urbano se convierte en el entretejido de imágenes, significados y valores con los cuales se orienta la vida práctica y se le otorga una expresión sintética a la relación de las personas con el espacio. En otras palabras, el imaginario puede determinar los símbolos de pertenencia que los ciudadanos tienen al evocar y usar la ciudad. Es en este punto, en el que la bicicleta tiene un papel importante en ella, en la medida que deja de ser un medio alternativo de transporte para ser una alternativa, o “una forma de movernos sin alejarnos unos de los otros en ese espacio común que deberían ser las ciudades; casi una solución y casi nunca un problema” (Bravo, 2015, pág. 19).

De allí, que el uso de la bicicleta permita modificar o reestructurar algunos imaginarios sobre la ciudad debido a que por su sencillez, eficacia y acceso puede ser utilizada para disfrutar la vida o como un elemento para vivir. Visto de otra forma, los imaginarios urbanos pueden variar dependiendo del lente con el cual se observe, debido a que los motivos para subirse en ella son un elemento esencial, porque puede corresponder a una cuestión política en la medida que se apropia la ciudad de una forma distinta, económica porque ahorra tiempos de desplazamiento y dinero, o una forma de construir identidad más allá de una marca que modifica ciertas dinámicas en la vida cotidiana y el comportamiento.

Por esta razón, las prácticas urbanas en bicicleta reconstruidas desde los relatos del imaginario urbano se convierten en mecanismos de resistencia para contrarrestar la apatía, tal vez a esos problemas estructurales que son poco visibles desde un automóvil público o privado, “la de-socialización, la destrucción paisajística o la pérdida de anclajes territoriales e identidades, que atentan contra la calidad de vida de las mayorías, pero no vistas como “masas”, sino como individuos pensantes que imaginan y construyen su entorno socio-espacial para una vida mejor” (Lindon, 2012, pág. 26).

Como práctica urbana, recorrer la ciudad en bicicleta bien sea por recreación, ocio o necesidad permite una reapropiación de escenarios que son inéditos para una mayoría de los ciudadanos, siguiendo los datos del gráfico 3 el 74,9%, debido a que por sus

formas de movilización no es sencillo salirse de la senda establecida, bien sea Transmilenio, bus de servicio público, vehículo particular o taxi. De esta manera, la percepción de la ciudad empieza a consolidar vacíos de lugar y a partir de allí se construyen mapas mentales que guían los movimientos de los ciudadanos dando más sentido y brillo a lo conocido recortando así otros matices de ciudad.

De acuerdo con Bauman (2009) esos lugares vacíos son aquellos a los cuales no se entra y que, al desconocerlos la sensación de pérdida, vulnerabilidad y sorpresa determinan la apropiación y significación de los espacios públicos, es en esa medida que el uso de la bici brinda la posibilidad de romper esquemas de movilidad y lecturas sobre la ciudad, puesto que los lugares vacíos no son prohibidos, sino espacios vacíos e inaccesibles debido a su invisibilidad. Es por esta razón que las prácticas sociales que usan la bici permiten comprender el espacio debido a que se interactúa con él de una forma más particular, resituando y creando significados a los distintos lugares y espacios públicos de Bogotá que solo es posible recorrerlos en bici o a pie.

2. UNA METODOLOGÍA EN BICI: Bogotá, percepciones desde el pedal.

El diseño metodológico de la investigación tiene como base, la caracterización de las prácticas sociales urbanas que giran en torno al uso de la bicicleta, puesto que es en esas prácticas que los imaginarios se constituyen o modifican para actuar en la realidad, y a su vez como producto de la espacialidad no se limitan a representar, sino también a “operar como sistemas de identificación social que hacen visible la invisibilidad social” (Silva, 2004, pág. 22).

En esa medida, el uso de la bicicleta se enmarca en una población que ve en ella un abanico de posibilidades, que van desde un posicionamiento político para vivir la ciudad, razones económicas ligadas a las condiciones materiales que definen ciertas dinámicas alrededor de la movilidad, vanguardias culturales que tienden a dar visibilidad a las prácticas sociales en bicicleta, hasta el ocio como posibilidad de disfrutarla en tiempos libres en diferentes escenarios de Bogotá.

Es así que el enfoque cualitativo posibilita el abordaje de la investigación, como una producción material resultado de un mundo simbólico y cultural que los biciusuarios o ciclistas urbanos constituyen con sus acciones alrededor del uso la bicicleta, es decir, que se convierte en un intento para “hacer aproximaciones globales de las prácticas sociales en términos de exploración, para describirlas y comprenderlas de manera inductiva” (Bonilla, 1997, pág. 70). Esto teniendo en cuenta que las interpretaciones que

se realizan sobre los comportamientos, conocimientos y actitudes permiten identificar líneas que inciden de manera directa con las formas en que se constituye las prácticas sociales en el espacio y como estas insinúan unas formas de recrear la ciudad y vivir en ella.

Así, el enfoque cualitativo permite incorporar de forma dialéctica la realidad constituyente, que es producto de una práctica urbana, que se refiere de manera puntual al uso cotidiano de la bicicleta y contribuye en la configuración de los imaginarios urbanos, permitiendo una apertura al reconocimiento de las prácticas sociales, la bicicleta y los imaginarios en la ciudad como una forma de realidad, que es captada como un proceso inacabado y está en permanente proceso de construcción. En ese sentido, la investigación centra su andamiaje, de acuerdo con lo propuesto por Marshall y Rossman y citado por Vasilachis (2006), en una inmersión en la vida cotidiana de los biciusuarios en Bogotá y un intento por descubrir los imaginarios de ciudad desde su comprensión del mundo y experiencia. Finalmente, este enfoque al propiciar un proceso interactivo, que articula la experiencia, lenguajes y distintos comportamientos de actores urbanos, que se han subido a la bicicleta, posibilita la interpretación de prácticas sociales que configuran la relación de los ciudadanos con la ciudad imaginada y vivida.

El método de investigación considerado es la etnografía, entendida como un proceso que “más allá de los conocimientos técnicos, supone una inserción en el campo desde donde relevar relaciones sociales y comenzar a descubrir los significados presentes en la madeja socio-cultural” (Ameigeiras, 2006, pág. 114). Es entonces, que la etnografía enmarcada en las prácticas urbanas ligadas al uso de la bicicleta, abre la posibilidad de observar e interpretar esas relaciones sociales, en las cuales se constituyen dichas prácticas en Bogotá, permitiendo construir un panorama que sugiera los diferentes significados que posee la ciudad los cuales están instalados en los imaginarios urbanos.

Ligado a esa afirmación sobre la etnografía, en la investigación de corte cualitativo este método “requiere una inmersión directa del investigador con el fin de aprehender el “estilo de vida” de un grupo a partir de la descripción y reconstrucción analítica e interpretativa de la cultura, de las formas de vida y de la estructura social del grupo estudiado” (Anandón, 2008, pág. 207). Así, alude no solo a la inmersión sobre el tema de investigación, sino también a la construcción de la reflexividad puesto que, no solo es una descripción de afirmaciones sobre la realidad constituida en la ciudad, a lo largo de la experiencia en “bici”, sino como acción práctica y constitutiva como manifiesta Guber (2001), una comunicación intencional desde el investigador como miembro de la

sociedad, como investigador mismo desde la teoría y la institucionalidad académica y la población inmersa en la investigación.

Por lo anterior, la construcción de una ruta metodológica (cuadro 1) muestra la coherencia vertical y horizontal entre objetivos, técnicas, instrumentos y categorías de análisis, con la intención de desplegar las posibles relaciones entre las prácticas e imaginarios urbanos en algunos sectores de Bogotá.

Cuadro 1: Ruta metodológica desde la "bici"

Objetivos Específicos:		Técnica	Instrumentos	Categorías de análisis	Población
Objetivo Específico 1	Caracterizar las prácticas sociales enmarcadas en el contexto urbano y los imaginarios derivados del uso habitual de la bicicleta que giran en torno a los biciusuarios en la ciudad de Bogotá	Observación Participante	Diario de campo: Recorridos en solitario y grupales por la ciudad.	✓ Mobiliario Urbano ✓ Rutas y recorridos ✓ Imaginarios de ciudad ✓ Movilidad ✓ Práctica social urbana ✓ La "bici"	✓ Participantes en ciclopaseos en colectivos organizados ✓ Biciusuarios como estudiantes, trabajadores y usuarios recreativos.
		Entrevista	Relato: Fotografía sobre recorridos y experiencias en "bici", vividas por los biciusuarios. Historias que se guardan en la "bici".		
Objetivo Específico 2	Relacionar las prácticas urbanas e imaginarios que se configuran en los biciusuarios con el uso habitual de la bicicleta.	Observación participante	Entrevista CMI: Reconocimiento de algunas dimensiones psicológicas y sociales de los imaginarios urbanos y las prácticas sociales asociadas al uso habitual de la bicicleta.	✓ Estilos de vida asociados a la "bici" ✓ Resistencias ✓ Necesidades	
Objetivo Específico 3	Analizar imágenes de ciudad constituyentes de los biciusuarios en relación con los usos de la bicicleta y su incidencia en la construcción de los imaginarios de Bogotá.	Entrevista	Mapa cognitivo: Permite la reconstrucción de los elementos que componen las imágenes de ciudad en el biciusuario, que desde el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y/o recreativo constituye para sí imaginarios urbanos sobre Bogotá (Gráfico/Dibujo/Narrativa)	✓ Imágenes de ciudad. ✓ Percepciones de ciudad antes y después de la bici	

Fuente: Elaboración del autor

En cuanto a las técnicas utilizadas, predomina el uso de la observación participante y la entrevista. La primera se selecciona debido a que es un medio para acceder a significados que los sujetos negocian e intercambian cuando usan el espacio público y la bicicleta. De acuerdo con Guber (2001), es en la vivencia y la posibilidad de experimentar como se articula la socialización que, como investigador y biciusuario, en la inmersión desde la subjetividad en el marco de las prácticas sociales en las cuales la bicicleta es el elemento transversal se puede llegar a la construcción de una perspectiva más amplia de las experiencias sensibles, convenciones sociales y conocimientos de los diferentes actores que usan la bici para navegar en la ciudad.

La entrevista resulta importante, debido a que permite el ingreso a las ideas más espontáneas de los entrevistados, porque es desde su interés que se puede fomentar una participación más profunda y a su vez, da la oportunidad de expresar de manera abierta los temas que giran en torno a movilidad, espacio público, bicicleta y ciudad. Ahora bien, uno de los principales intereses sobre el uso de la entrevista, es estudiar las imágenes de ciudad y los imaginarios urbanos resultantes de las prácticas urbanas asociadas la bicicleta. Para ello, se utiliza como instrumento la entrevista de clasificación múltiple de ítems (CMI) porque permite explorar los conceptos que tienen los biciusuarios acerca de eventos, lugares y acciones que les son significativos los cuales articula para construir o modificar las estructuras cognitivas con las que lee la realidad.

Una de las ventajas de la entrevista CMI de acuerdo con lo planteado por Páramo (2007) es que “no impone sobre el entrevistado una visión probable de su sistema conceptual... sino que por el contrario permite la exploración tanto de la naturaleza como de los conceptos sobre los cuales se está explorando, manteniendo la libertad y las cualidades de las preguntas abiertas consideradas esenciales” durante el proceso de la entrevista.

Otro instrumento importante para el desarrollo de la investigación, son los mapas cognitivos que se desarrollan con base en las entrevistas, los cuales cobran importancia porque permiten la reconstrucción de los elementos que componen las imágenes de ciudad en el biciusuario, que desde el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y/o recreativo constituye para sí imaginarios urbanos sobre Bogotá. En esa línea, este instrumento hace visible lo que es importante para sujetos entrevistados que de acuerdo con (Cendales, 2001) situándose en percepciones operativas (recuerda lo que utiliza), de respuesta (recuerda a través del estímulo) o deducción (recuerda por similitud)

2.1. Instrumentos para leer a Bogotá con ojos de ciclista.

Las técnicas de investigación que se utilizan en “A puro pedal”, despliegan una serie de instrumentos que permiten caracterizar, relacionar y analizar prácticas e imaginarios urbanos asociados al uso de la bicicleta. Para ello, se diseña una serie de instrumentos, que posibilitan la recolección de información organizada de acuerdo a las categorías de análisis que se proponen de espacio público, movilidad e imaginarios urbanos. Es entonces que el diario de campo, el relato, la entrevista CMI y los mapas cognitivos se convierten en el mecanismo de recolección de información que contribuye al mapeamiento de esas prácticas e imaginarios que constituyen los biciusuarios cuando piensan, hablan y recorren la ciudad sobre los pedales de su bicicleta.

El diario de campo permite registrar aspectos generales y específicos de los itinerarios realizados por y con los biciusuarios en cada una de las “rodadas” (Instrumento 1). En éste, se registran no solo observaciones de las categorías a analizar, sino también las percepciones del recorrido, es decir, las experiencias que se constituyen con cada uno de los pedalazos; olores de la ciudad, conversaciones sobre la “bici” y su acción en el mobiliario, situaciones entre biciusuarios u otros actores que intervienen en la movilidad y finalmente los sentires sobre el rodar en Bogotá solo o acompañado, bien sea por una iniciativa ciudadana establecida y organizada o una acción esporádica entre biciusuarios.

Este instrumento se vincula con recursos fotográficos los cuales son resultado de los recorridos y la observación como investigador y biciusuario. Dicha vinculación, resulta útil y necesaria debido a que puede aportar información que permite caracterizar las prácticas e imaginarios urbanos, desde la experiencia cotidiana y la concepción sobre el uso del velocípedo en la ciudad.

Instrumento 1: Diario de campo

Instrumento 1		
Exploración Urbana: _____		
Ciclo paseo nocturno: _____ Ciclo paseo diurno: _____		
Modalidad:		
Recorrido en solitario: _____ Recorrido Grupal: _____		
Fecha/Hora:		
Recorrido:	Inicio:	Final:
Categorías de observación y/o descripción		
Mobiliario Urbano		
Rutas y recorridos		

Imaginario de ciudad		
Movilidad		
Práctica social urbana		
La "bici"		
Fotografías del recorrido		
Categorías de observación y/o descripción		
Mobiliario Urbano		
N° de foto	Concepto:	
Rutas y recorridos		
N° de foto	Concepto:	
Imaginario de ciudad		
N° de foto	Concepto:	
Movilidad		
N° de foto	Concepto:	
Práctica social urbana		
N° de foto	Concepto:	
La "bici"		
N° de foto	Concepto:	

Fuente: Elaboración del autor

El relato (Instrumento 2), se entiende como la construcción significativa del biciusuario acerca de sus experiencias sobre la vinculación de la bicicleta en su forma de ver, interpretar y vivir en la ciudad sobre los pedales, debido a que desde este se pueden percibir puntos de vista que no se aprecian directamente desde el diario de campo. Es entonces, que el relato se convierte en una posibilidad de caracterizar las prácticas urbanas de los sujetos inmersos en la investigación, no solo desde unas categorías puntuales sino también desde su posicionamiento discursivo.

Así, el relato permite escuchar la voz de los biciusuarios de acuerdo a su experiencia individual y colectiva. Para ello, este instrumento cuenta con el apoyo visual de

fotografías que permiten al constructor del relato realizar una activación de la memoria sobre elementos, que aun cuando están presentes en la ciudad en ciertas ocasiones resultan invisibilizados.

Instrumento 2: Bases del relato

Instrumento 2	
Fecha/Hora/Lugar:	
Nombre del Entrevistado:	Edad:
Recomendación: A continuación encontrará una serie de enunciados los cuales están asociados a percepciones sobre la infraestructura para la bici en Bogotá, experiencias y significados del velocípedo para los biciusuarios; la intención del ejercicio es que pueda apoyar su relato con los elementos presentados.	
Para los biciusuarios la bicicleta no solo es un objeto más, en ocasiones tiene muchos significados y razones por la cuales se usa. ¿Cuáles serían esos significados y razones por las que se ha subido a la bici?	
La ciudad de Bogotá ha sido catalogada como una de las más amigables con el ciclista en Latinoamérica porque posee 378 km entre bicicarriles y ciclorutas. De acuerdo a ello, ¿Qué piensa acerca de infraestructura que tiene Bogotá para andar en bici? o es preferible armar su propia ruta sin importar si es la calle, el bicicarril o la cicloruta?	
Algunas personas dicen que moverse en bici puede cambiar las formas sobre cómo se vive y se entiende la ciudad de acuerdo a ello ¿Cómo ha percibido a Bogotá antes y después de subirse a la bici? Ahora bien, más allá de cómo ha percibido la ciudad, andar en bici puede ser una práctica que se realiza por gusto o necesidad pero que tiene la posibilidad de hacerlo solo a acompañado o a veces en ciclopaseos diurnos o nocturnos organizados por diferentes iniciativas ciudadanas. ¿Cuáles son sus preferencias?	
Para muchos biciusuarios la bicicleta es un invento de hace muchos años (1885), sin embargo, se dice que es el transporte del futuro ¿Cuál es el destino de la bici en la ciudad de Bogotá?	

Fuente: Elaboración del autor

La entrevista CMI (Instrumento 3), al permitir a los biciusuarios entrevistados agrupar de forma libre una serie de fotografías sobre recorridos y lugares, abre la posibilidad de relacionar las prácticas urbanas e imaginarios que se configuran en ellos, estableciendo así un panorama más amplio sobre esa ciudad que se constituye a partir de la práctica urbana enmarcada en el uso de la bicicleta.

Ahora bien, como mecanismo de recolección de información, permite encontrar una relación entre los estilos de vida asociados a la “bici”, resistencias y necesidades que poseen los biciusuarios en Bogotá. Todo ello, con el propósito de establecer relaciones en algunos elementos significativos y connotaciones que el paisaje posee dentro de los recorridos en bicicleta. Así, identificar características de las prácticas sociales y medioambientales en términos de mobiliario urbano, percepciones espaciales (ciudad lineal y ciudad interacción) y ecológicas (ciudad enmarcada entre lo nocivo y lo saludable).

Instrumento 3: Entrevista CMI

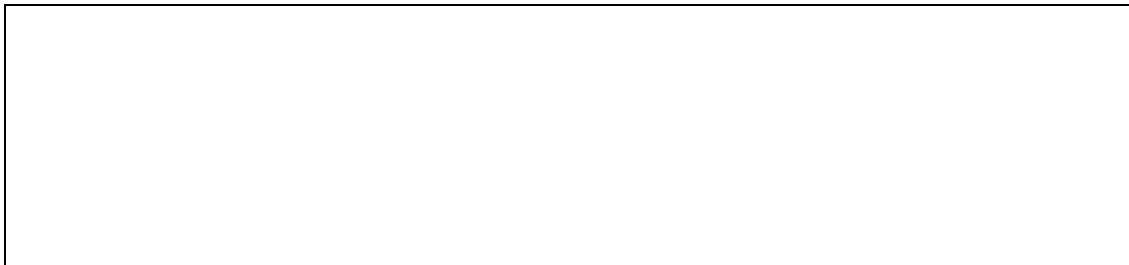
Instrumento 3		
Fecha/Hora/Lugar:		
Nombre del Entrevistado:		Edad:
Recomendación: A continuación, usted agrupará una serie de fotografías relacionadas con desplazamientos en bicicleta diurnos y nocturnos realizados en forma individual, grupal o esporádica. Luego de agruparlos, comente según su criterio a cuál de las categorías pertenece y qué razones tuvo para ubicarlas en dicho lugar. Categorías: A. Infraestructura adecuada para rodar en bici B. Seguridad/inseguridad C. Cultura en bici D. Otros agentes viales (Conflictos y convivencias) E. Cultura ciudadana (Los otros y yo)		
Tabla de Registro		
Número de fotografía	Categoría(s) que asocia a la foto	Descripción o comentario sobre la foto

Fuente: Elaboración del autor

El mapa cognitivo (Instrumento 4), orienta la navegación sobre espacios urbanos, posibilita la relación de los elementos significativos del paisaje obtenidos por medio de los recorridos en bicicleta con las prácticas sociales en el contexto urbano. De esta manera, se busca evidenciar la influencia de la “bici” en la constitución de los imaginarios urbanos de Bogotá para observarla. Así, el mapa cognitivo se construye a partir de la socialización de un recorrido realizado previamente o utilizando la memoria para reconstruir elementos de uno efectuado tiempo atrás y que puedan sugerir imágenes de Bogotá desde de los ojos del biciusuario.

Instrumento 4: Mapa cognitivo

Instrumento 4	
Fecha/Hora/Lugar:	
Nombre del Entrevistado:	Edad:
Recomendación: A continuación, desarrolle un dibujo que le permita reconstruir un recorrido hecho en bicicleta dentro de la ciudad, para ello tenga en cuenta el o los lugares que le fueron significativos, que elementos le parecieron relevantes en ellos, y cómo ha sido su experiencia sobre la bici en la ciudad.	



Fuente: Elaboración del autor

2.2. ¿Para “A puro pedal” quiénes son los biciusuarios?

*“como todo el mundo sabe,
los que vamos en bici somos hippies de manual
que estamos en armonía con el mundo” Bravo 2015*

Es indiscutible que la palabra biciusuario estrictamente hace referencia al ciudadano que hace uso de una bicicleta siguiendo unos parámetros establecidos en términos en la reglamentación de la ley 1811 de 2016, para el caso colombiano. Sin embargo, esta definición necesariamente debe ir más allá, debido a que el concepto de biciusuario, aun cuando esta articulado al uso de ciclo-infraestructura, ciclorred, vía ciclista y vía ciclo-adaptada, de acuerdo con los parámetros expuestos por el Ministerio de Transporte de Colombia (2016), se manifiesta también como resultado de sus percepciones, cultura e imaginarios relativos a las formas como se lee y se vive en la ciudad de Bogotá. Es entonces, que el biciusuario aparece en el marco de esta investigación como un actor vial, que mediante su acción cotidiana en bicicleta contribuye a hacer la ciudad más habitable, y parafraseando a Bravo (2015), quitándosela a los vehículos privados a motor devolviéndosela a las personas tratando de encontrar convivencia para compartir un espacio público más sano, limpio, silencioso y sonriente.

Por otro lado, no se olvida el referente ético y cultural para movilizarse en bici, debido a que el biciusuario es un actor que debe ser consiente de si en su relación con los otros, asunto que a decir verdad merece trabajo y atención no solo de las autoridades competentes de la movilidad, sino también de cada uno de los ciudadanos que asume la bicicleta como una práctica urbana que permea dimensiones que pueden constituirle bien sea desde ese concepto polisémico de cultura, ciudadanía o zoon politikon.

2.2.1. Memorias de un biciusuario hechas a pedal

El uso de la bicicleta como medio de transporte permite un reconocimiento de la ciudad que va más allá del mobiliario urbano o de unas políticas públicas que regulan o determinan ciertas prácticas urbanas. Sin embargo, algunas reflexiones que se realizan en términos académicos alrededor de ella (la bicicleta), son aproximaciones estadísticas o conceptuales que dejan de lado la vivencia y la experiencia de los múltiples biciusuarios que recorren diariamente la ciudad. Por esta razón la justificación para esta investigación acerca del uso de la bicicleta en torno a las prácticas urbanas y los imaginarios, se realiza a partir de la experiencia y la vivencia que el autor de esta (la investigación) ha tenido como biciusuario en un lapso de ocho años.

En ese sentido, construir una narración que permita justificar los actores sociales que participan en la investigación y el sentido de la misma, se realiza a partir del ejercicio narrativo debido a que en tanto dimensión configurativa de toda experiencia, la narrativa “puesta en forma de lo que es informe” adquiere relevancia filosófica al postular una relación posible entre el tiempo del mundo de la vida, el del relato y el de la lectura (Arfuch, 2007 p.87).

De esta manera, la narración permite como ejercicio autobiográfico posicionarse más allá de tabúes, umbrales de la interioridad que difícilmente se franquean, rasgos de carácter y de comportamiento en sintonía con los ideales de la época, adecuación, aun relativa, a pauta y cánones establecidos (Arfuch, 2007 p.104). Es entonces, como resultado de una experiencia personal y puesta en términos de (Soja, 2008) la espacialidad vivida, que se construye un ejercicio autobiográfico que constituye las memorias del autor de este trabajo desde la óptica de su bicicleta para argumentar de mejor forma al biciusuario no solo desde el marco de la legalidad sino también desde su cultura, percepción e imaginarios de ciudad.

“Durante mucho tiempo Iván había pensado que su casa era una zona de confort demasiado poderosa para arraigarse y encontrar dentro ella muchas cosas de las que aparentemente necesitaba. Era un lugar donde le agradaba estar, “tal vez era más cómodo para socializar, crecer o “¡qué sé yo!” decía él.

Algo pasaba dentro de su casa para pensar en ella como su primer espacio, pero no como el de Soja (Soja, 1997), nada de eso. Simplemente el espacio donde refiere la mayor cantidad de recuerdos de la infancia, adolescencia y los tiempos que la preceden.

En la década de los 90's el recordaba, que al salir de casa cuando era niño, la ciudad se convertía en una selva de cemento la cual se caracterizaba, por el ruido excesivo, las ventas callejeras, la "vuelta" y todo eso que conllevaba a pensar que era una polis, gris, lúgubre, agitada, poco paciente, poco amable. Al seguir creciendo, ya entrada la primera década del 2000, en la adolescencia empezó a verle sus bondades, que existían lugares interesantes, pero que no se veían nunca en las calles o carreras principales que formaban la malla vial de Bogotá. Sin embargo, al recorrerla a pie veía matices que no eran posibles verlos desde un bus, un carro o un taxi. No obstante, algo conoció de ella o por lo menos de la zona norte; esto empezó a generar en él la pregunta sobre cuántos espacios vacíos existían en esa enorme, para ese entonces, ciudad.

Al crecer un poco más y ver cómo iba evolucionando el sistema de transporte de Bogotá, observó y vivió la transformación de la Caracas y la Séptima cuyos recuerdos solo asociaba con "Bolero Falaz" y "La Estaca" de Aterciopledos. Y una cara de Bogotá que más bien era el recuerdo más punk que ofrecía una banda como la Pestilencia. Sin embargo, era una ciudad que le generaba muchas dudas sobre esos espacios vacíos que alguna vez cuestionó.

Para el 2006 ya estando en la universidad, conoció, según él, a los primeros estudiantes que realmente asumieron una posición firme o coherente con el asunto de la movilidad, la economía y en algún aspecto el pensamiento ambientalista con respecto al uso de un invento, que aunque fue muy inocente en su niñez y casi inexistente, permitía no solo una libertad en la movilidad, sino también era una puerta a aventurarse a reconocer nuevos límites, lugares, personas y cosas; este, denominado velocípedo en las lenguas especializadas o en lenguas comunes como la suya, bicicleta.

Esto le hizo pensar que más allá de la escalada, que entre otras cosas lo alentó a pensarse la geografía de manera distinta, había más elementos diferentes a los libros para conocer el espacio de una forma más cercana y más plausible. Aunque esa idea le rondó en su cabeza durante varios años, solo fue hasta agosto de 2008, que decidió dar el paso a dejar los miedos sobre una ciudad que en momentos aún le parecía gris, lúgubre y agitada; es entonces que adquirió su primera bicicleta.

Recordaba que la compró en el centro de Bogotá, sobre la calle 19, en una de esas tantas tiendas que son especializadas en venta de bicicletas. Parece que hubiese sido ayer, porque escribiendo estas memorias llegan a su cabeza imágenes como el smog de los carros, los habitantes de calle, los graffitis, la basura en el suelo, los transeúntes, que no se miraban entre ellos porque el ritmo de la ciudad no les permite hacerlo o tal

vez fueron víctimas, como lo hemos sido todos, de un sistema que secuestra el tiempo, los deseos y las formas de estar en el mundo y vivir en él.

Todo esto le daba una forma bizarra al ambiente, donde la sensación de peligro era grande, debido a que nunca había estado tanto tiempo en esa zona y recorriendo esos pequeños lugares “caletos”¹ o bastante escondidos, donde podía sentirse como esas viejas edificaciones se lo tragaban y aunque no pasara, era una situación repetitiva, hasta que en una de ellas la vio colgada de su asiento lista para irse con él, o más bien él sobre ella.

Creo que ahí empieza para él, la aventura de convertirse en un biciusuario, aunque según su relato debieron suceder varias cosas para declararse como tal. Cosas que en la historia parecen más bien lecciones, por ejemplo:

- ✓ Cuando tengas una bicicleta y nunca haya experimentado viajes largos, es necesario prepararse al menos física y mentalmente unas semanas antes y si es para acampar al menos tener una parrilla que sea resistente.
- ✓ Existen biciusuarios que prefieren experimentar viajes solo con personas que tienen experiencia en este asunto de rodar.
- ✓ Viajar ligero es la mejor forma de medir las capacidades físicas, mentales y creativas, debido a que hay problemas que solo se pueden resolver con ingenio.
- ✓ Cada vez que se monta la “bici” y se sale a rodar, existe una alta probabilidad que te estrelles con una aventura que cambiará la forma de ver la ruta y el destino de llegada.

Aunque a su juicio y en tantos años rodando, han aparecido cada vez más lecciones que amplían un poco más la lista. Sin embargo, estas son las que pueden resaltarse cuando se toma la decisión de bajarse de los vehículos motorizados para relacionarse con el espacio y la vida de forma distinta.

Luego de haber comprado su primera bicicleta y aprender a rodar, rápidamente comprendió que el velocípedo está hecho para adaptarlo a las necesidades de los ciclistas. Tamaños, tipos, materiales, repuestos, piezas y presupuestos, son los elementos más básicos que se deben aprender a reconocer para que esta no sea un elemento ajeno, sino que se convierta en una extensión más del cuerpo. Aunque eso no es lo único que es preciso reconocer, también hay que aprender de la ciudad y sus diferentes matices.

¹ Entiéndase la palabra caleta como lugares ocultos al público.

Encuentros y desencuentros

Recorrer la ciudad en bicicleta, es abrir la perspectiva sobre el espacio urbano, debido a que no solo es un asunto de desplazamiento de un punto A hasta un punto B, sino que se termina construyendo para sí una cartografía que tiene en cuenta donde hay gran cantidad de vehículos y personas que hacen más difícil el hecho de rodar, por ejemplo, la Carrera 13 entre calles 63 y 51 es un tramo que aunque tienen disponible un mobiliario para los ciclistas denominado cicloruta está ocupado de mañana hasta la tarde de vendedores informales, peatones que siguen como personas normalizadas y automatizadas las líneas blancas que se dibujan en ella (fenómeno curioso que pasa en casi todas las ciclorutas).

Esta cartografía permite encuentros y desencuentros con respecto a la movilidad en la ciudad, debido a que, en bus o Transmilenio, que era lo que más utilizaba, solo se dibujaba en su cabeza una o dos rutas posibles para llegar a los destinos que necesitara, sin embargo en la “bici” las principales rutas se convierten en una forma más de llegar al destino, puesto que el acceso a barrios desconocidos, calles y carreras nunca transitadas abren paso a una nueva forma de ciudad. Si, a una nueva forma de ciudad, porque existe la posibilidad de fluir y escapar de sus ritmos agobiantes y desesperados que de manera sistemática y paulatina se convierte en rutina y una carrera en el aguante, como ese aguante del que habla Calle 13 en su canción del mismo nombre.

Fluir con libertad es una forma de rearmar la ciudad desde lo concreto y lo imaginado. Zonas seguras e inseguras, exclusivas y abiertas a los ciudadanos se reestructuran en la cabeza, porque ya no existen espacios vacíos, o por lo menos ya no tantos. Teniendo en cuenta que su experiencia tiene como zonas de influencia las localidades de Suba, Usaquén, Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos, Engativá y Fontibón (estas dos últimas de manera parcial).

Aunque es cierto que esto solo dibuja una pequeña parte del mapa de la ciudad, hay otras formas de conocerla, bien sea por historias de noticieros o periódicos o de avezados biciusuarios que también ruedan la ciudad desde otras localidades y enseñan la otra cara de esta jungla de cemento que hoy por hoy sucumbe en el discurso de la inseguridad y caos total.

De los egos y las soledades

Desde el 2010, la ciudad de Bogotá ha experimentado de manera creciente el surgimiento de muchos grupos de biciusuarios, que reivindican el uso de la bicicleta como un elemento esencial en la vida de todos los habitantes que residen en la ella, bien sea por su eficiencia, el discurso del ambiente, el ahorro de tiempo, el ejercicio o para algunos por necesidad. Claro que la necesidad, es un asunto al cual se volverá más adelante.

Cuando empezó a rodar como biciusuario, la ciudad carecía de este creciente fenómeno, había unos pocos. Recuerda el CPM (Ciclo Paseo de los Miércoles) como uno de los más viejos y pioneros de los ciclopaseos nocturnos, Súbase a la Bici con el cual ha rodado durante unos años pero de manera intermitente y el más concurrido de todos Concienbiciate que siempre ha arrancado sus recorridos desde el Carulla de la 85 con 15.

Todos estos grupos enriquecen la cartografía que se hace de la ciudad, aunque sus recorridos se realizan de noche, es una invitación a todos los ciudadanos que ven esa gran masa de ciclistas urbanos, a probar la bicicleta como una posibilidad de fluir en la gran urbe de Bogotá. Que por cierto ya no es tan grande, porque se dio cuenta que las distancias que eran largas desde Transmilenio o el bus de servicio público, estaban mediadas por una planificación urbana de una ciudad que no estaba pensada para crecer tanto, una población cada vez más interesada en vehículos que ya no caben en la malla vial, lo cual contribuye a grandes trancones o embotellamientos haciendo sempiternos los recorridos de un punto a otro. Esto hace pensar que “todo” está lejos.

Ahora bien, de los asistentes a estos grupos es posible resaltar varias cosas. Por una parte es un encuentro y desencuentro a la vez, si bien son muchos, hay un fenómeno que es visible y es que es un gran grupo hecho de pequeños grupos, herméticos que solo funcionan para sí como una especie de culto al yo. Yo pedaleo, yo tengo, yo hice, yo conocí y un largo listado de yo que desvirtúa el discurso de integración para la movilidad. Finalmente funciona como un trampolín para ser reconocido en la escena ciclista urbana. Esto hace recordar a las tribus urbanas que se posesionan en la ciudad durante la década de los 90's y primera década del 2.000.

Sin embargo, los que asisten solos y se mantienen dentro del grupo son más abiertos a la camaradería, ayuda e integración. Ante cualquier problema técnico, que pueda ser solucionable se encuentra una ayuda rápida y amable. Cosa distinta sucede con el hermetismo de otros pequeños grupos.

Pero bueno, el asunto es que la movilización nocturna por parte de todos estos grupos de ciclistas existe y reivindica o posiciona la bicicleta en la ciudad como una alternativa real al cambio de las lógicas de movilidad urbana bien sea por cultura o moda.

Esto ha contribuido a que los ritmos de la ciudad, por lo menos para unos cuantos, se transforme y con ello la posibilidad de adoptar un estilo de vida que sale de la monotonía o la normalización a la que casi todos los ciudadanos están acostumbrados.

De la moda a la economía y la necesidad

Si bien los periódicos y las redes sociales anuncian muchos prototipos de ciudadanos que usan la bicicleta, existen unos que además de imprudentes y por el bum mediático (cosa que es viral y totalmente normal para la memoria y el carácter del bogotano promedio) usan la bicicleta en unas condiciones poco seguras, no llevando casco y frenos, por ejemplo. Otros la usan por necesidad.

Se han recorrido algunos kilómetros en los cuales se ha podido conocer biciusuarios que han llegado a este medio de locomoción no por una cuestión de moda, cliché o reflexión profunda sobre la movilidad urbana. Otros, asumieron el uso diario de la bicicleta por un asunto de economía fundamentalmente.

Tal vez usted en los recorridos que hace en el bus, Transmilenio, SITP, o carro ha visto al señor con una canasta o parrilla llena de herramientas, la señora con chaqueta color azul o café que en su espalda dice seguridad privada, o el joven o señorita que van con su maleta con algo de prisa a un sitio que para usted es desconocido, todos ellos muy posiblemente son esos ciudadanos que no necesariamente están inmersos en el mundo descrito unas líneas arriba.

¡O pago buses o pago el arriendo!

A veces la idea de reflexionar la movilidad y asumir una posición crítica ante los discursos medioambientales desdibuja o más bien invisibiliza otros discursos que emergen alrededor del uso de la bicicleta. La necesidad económica es una de ellas. Hoy por hoy basta con centrar la mirada a todos los grupos de ciclistas que están haciendo eco en las redes sociales, sin embargo se puede llegar a la conclusión que esta dinámica si bien reivindica una gran variedad de fenómenos sociales y políticos, otros elementos y problemáticas de la cotidianidad quedan silenciados.

Durante el tiempo que ha pedaleado, Iván ha conocido personas que tienen muchos más kilómetros de pedal que él dentro de la ciudad y no es por un asunto de conciencia académica o de cliché cultural, sino que es la respuesta que han

encontrado para solventar solo un poco la falta de dinero. Un amigo muy cercano contó una vez, cuando cruzamos palabras con respecto a la bici y su uso, que él inició a pedalear porque no tenía dinero para desplazarse hasta la universidad, y que como él había muchos otros ciclistas que tuvieron que asumirlo casi por necesidad.

Tal vez, uno de los casos que más le ha parecido influyente para mirar desde afuera el gran bum del ciclismo urbano, fue Omar. Maestro de obra, pedalista de hace muchos años, disciplinado con su trabajo y su vida.

Alguna vez charlando en la terraza de la casa donde vive, en la cual cada una de sus cosas personales se apiña en un cuarto oscuro y húmedo, pero que increíblemente se resalta por su orden y limpieza, contaba que una de las razones por la cual se montó de manera definitiva en el velocípedo, fue porque si pagaba buses para desplazarse a su lugar de trabajo le era muy difícil completar el dinero, para el pago del arriendo de la pequeña habitación donde cada noche llegaba a descansar.

“En muchos momentos, la plata no alcanza. Si pago buses tal vez no pueda pagar el arriendo, entonces hay que buscar las formas de estirar la plata y la bici es una de esas”, palabras sabias de un guerrero de la vida de aguante en la ciudad. Sin embargo, también contaba que así como él, hay muchos ciudadanos que asumieron este medio de transporte, pero lo bueno de ello es que se libran de las ataduras del tráfico vehicular, el estrés de las personas y reconocen la ciudad desde diferentes puntos vista.

Para mirar de cerca, a veces hay parase lejos.

Sentarse y escribir parte de las experiencias y elementos que han estado alrededor de la bicicleta es una forma reflexiva de poder hacer y ser en contexto; darse cuenta que todo lo que en apariencia reivindica, en muchas ocasiones, solo es un acto simbólico de lo mediático, sin embargo es un buen comienzo para generar un cambio en la cultura de muchos ciudadanos que habitan Bogotá. Creo que Iván ha estado en muchos espacios que le han permitido pensar que la bicicleta desde la colectividad tiene diversos alcances políticos y sociales, que hoy por hoy se están configurando y que son una posibilidad real para la construcción de un nuevo modelo de ciudad y sujeto cívico, ¡claro! dejando de lado el culto narcisista y egocéntrico del yo.

Por otra parte, desde la individualidad hace crecer como seres humanos, más independientes de un sistema que te obliga, muy al estilo neo-pavloviano, a normalizarte y aguantar los diferentes atropellos de un sistema masivo de transporte, el robo implícito

cuando se pagan en promedio los pasajes más caros de Latinoamérica, la pérdida de tiempo de la vida en largas filas de carros en medio de la mañana, tarde y noche.

De otro lado, no solo la independencia es algo que se adquiere, se fortalece también la capacidad de tomar decisiones y desarrollar una disciplina para sí. En el caso personal del autor de estas memorias, reconocer la ciudad como un gran parque de diversiones, que muestra paisajes, rutas, situaciones que van del agrado al desagrado, pero que contribuyen a pensarla más allá del discurso de la seguridad y el susurro que en muchas ocasiones se asume como real.

Es una aventura que todos algún día deberíamos emprender, porque en medio del ritmo acelerado de la ciudad existe un invento que puede no solo revolucionar la movilidad y el cuidado al medio ambiente, sino que también puede cambiar los estilos de vida, reconociendo las tensiones, bondades, ventajas y desventajas que no están en un libro o una investigación, sino en la experiencia que se adquiere a puro pedal imaginando y viviendo la ciudad.”

2.3. Analizando las percepciones sobre el pedal.

Pensar la ciudad imaginada en el marco de esta investigación, tiene como propósito fundamental vincular la espacialidad, los imaginarios urbanos y las prácticas ciudadanas en bicicleta, y así responder como estos ejes de análisis configuran las formas en que se lee y se vive la ciudad. Así, es de vital importancia realizar una articulación entre los resultados obtenidos en cada instrumento, con respecto a las categorías de análisis que se proponen en la ruta metodológica.

Esto es posible, gracias a la participación de 18 biciusuarios que comparten sus experiencias sobre los pedales, caracterizados por estar en un rango de edad entre 23 y 54 años, cuyo uso de la bicicleta de forma cotidiana supera los 3 años. Estudiantes, maestros, deportistas, empresarios, líderes de colectivos y trabajadores de diferentes áreas, marcan un hito importante para construir partes de la ciudad de Bogotá desde las prácticas enmarcadas en el uso de la bicicleta y los imaginarios resultantes a partir de ellas.

El presente análisis, se estructura bajo tres elementos el espacio público, la movilidad y los imaginarios urbanos, cada uno de ellos segmentados en subcategorías que articulan la percepción y la experiencia a partir del uso del mobiliario urbano, prácticas sociales, definiciones de la bici, necesidades, resistencias y finalmente cambios de relación frente a los modelos de ciudad que se estructuran a partir de la vinculación del “caballito de acero” a la cotidianidad.

Uno de los elementos esenciales para este recorrido es la bicicleta, sin embargo, para cada uno de los biciusuarios se evidencia que no es un objeto aislado, sino que responde a varias dinámicas que se enmarcan en su cotidianidad. La ineficiencia del transporte público, el deseo de retomar dinámicas de la infancia, la coherencia del discurso ambiental y social llevado a la práctica y el deseo de adquirir autonomía para navegar la ciudad, son los elementos fundamentales que han llevado a estos biciusuarios a asumir la bicicleta no solo como un medio de transporte, sino también como un elemento que articula sus necesidades con respecto a las posibilidades que la ciudad ofrece.

En ese sentido el uso habitual de la bicicleta, marca un hito en las formas como pueden constituirse o transformarse los imaginarios de la ciudad. Es por ello, que es preciso dar forma a dichas prácticas sociales, desde los actores que las producen desde su bici teniendo en cuenta sus manifestaciones culturales o quizá sus apuestas políticas; **¿qué dicen los biciusuarios acerca de la bici?**, es la pregunta inicial a este proceso de análisis, puesto que más allá de la historia de este particular objeto, la vida cotidiana permea lo que se piensa y se hace con ella. Con respecto a esto, las palabras de Russi (2016), son una entrada para ver la bici como un conjunto de atributos cuando dice que *“la tradición familiar me permitió descubrir la interacción entre un hombre y una máquina. De hecho, para mí es una simbiosis perfecta”*. De acuerdo con lo planteado por este biciusuario o ciclista urbano, como se denomina él mismo, el acto de asumir el uso de la bicicleta hace que modifique las formas como se moviliza en la ciudad y en definitiva como la comprende.

Sin embargo, los relatos de los demás biciusuarios ponen sobre la mesa otros elementos que también son importantes y es que el subirse a la bicicleta, más que un acto de tradición, es una respuesta a la necesidad económica y fundamentalmente a la eficiencia para recorrer la ciudad, puesto que sobre ella los tiempos de desplazamiento cambian y posibilitan la construcción de nuevas sendas que interconectan diversas formas del mobiliario urbano que componen la malla vial de la ciudad de Bogotá.

En ese sentido, es preciso hacer mención de algunos significados de la bicicleta para los biciusuarios que participan en la investigación con el propósito de establecer líneas de conexión con respecto a las razones por las cuales la vincularon a su vida cotidiana:

“cuando uno entiende la velocidad en la bici es entender que usted puede ir un poco más rápido para sustraer un montón de cosas acerca de la ciudad” Toledo (2016)

“como administrador público hice una apuesta por usar mis conocimientos académicos y promover el uso de la bicicleta y creamos un colectivo que se llama Subase a la Bici a partir de tres mitos. Suba es pedaleable, no hay sitios inseguros sino sitios desolados (el espacio público hay que llenarlo de gente), no hay hora en que no se pueda pedalear” Munar (2016)

En bicicleta los espacios pierden amplitud y la ciudad no es tan grande entonces se puede andar en bici” Torres (2016)

“La bici es una libertad en la que usted decide en dónde parar, a qué velocidad ir” Guzmán (2016)

“En la ecología política, la bici hace parte de eso” Acuña (2015)

“Me subí a la bici por el impacto ambiental, el caos de la movilidad” Millares (2016)

“La bicicleta es libertad, es una forma divertida de aportar a mi salud y al ambiente” Morales (2016)

“Buscaba una opción distinta al Transmilenio porque no me servía y en la bici vi que los tiempos del recorrido son menores y tengo energía para llegar a trabajar. Tiempo y energía” Bustos (2017)

“Desde chiquita quise tener una bicicleta y fue en la universidad que puede tener una, un amigo me la regaló” Correa (2017)

“Llegue a la bici por la universidad y me posibilitó utilizarla como un medio de transporte alternativo” Arias (2017)

“La incomodidad del transporte público me obligó a ser biciusuaría, me da independencia, libertad y salud” Camacho (2017)

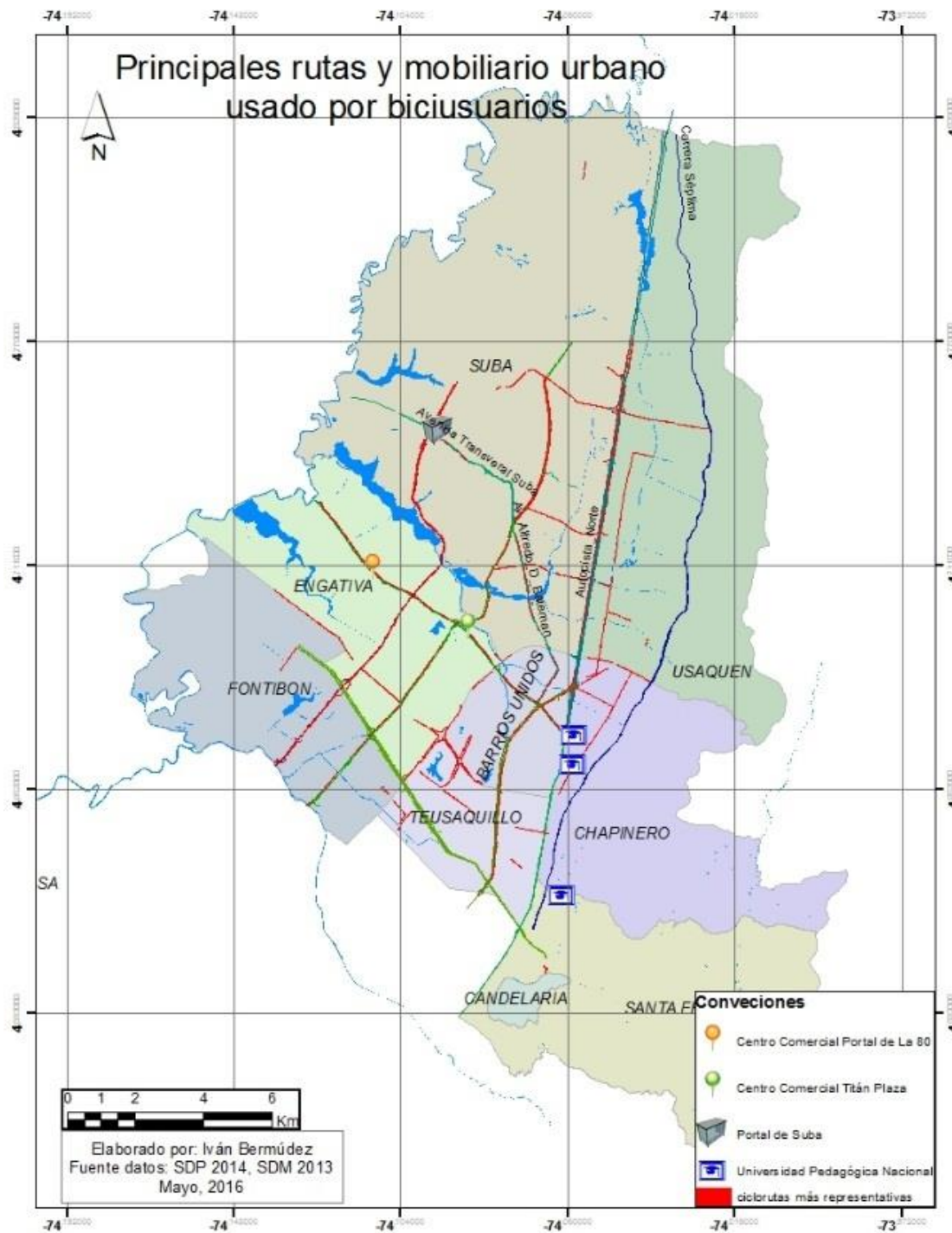
Entre tanto, el creciente número de bicicuarios en la ciudad hacen que la práctica urbana se modifique de tal forma que se consolidan interacciones que invitan o contagian a otros ciudadanos a subirse al “caballito de acero”. Es en esa dinámica, en la cual se abre paso a la figuración vanguardista, la cual posibilita un mercado de la moda, el cliché y el estilo de andar en bici que se hace evidente en los distintos ciclopaseos que se desarrollan en la ciudad. La diversidad de tipos de bicicletas, colores, formas, indumentarias y prácticas sobre ellas, son las que fortalecen la idea que una de las tantas razones por las cuales se hace uso de la bicicleta, es por la vanguardia debido a que constituye unas formas económicas de construcción de identidad y pertenencia a un grupo, un parche o como algunos lo denominan una familia.

Sobre el mobiliario urbano y la infraestructura, ¿Qué se dice y qué se hace? Ahora bien, pasando del elemento principal que es la bicicleta como objeto que permite la apropiación del espacio desde una práctica social urbana, la infraestructura cobra importancia, pues es allí donde la cotidianidad se enfrenta con otros actores viales que de acuerdo con Lindón (2000), se convierte en “el lugar donde la alteridad es metabolizada”, es decir, que empieza a visibilizar las distintas tensiones de los actores que se movilizan sobre ella: peatones, ciclistas, conductores de vehículos públicos o privados. Frente a esto, en el proceso de caracterización es vital saber qué piensan los actores viales que andan en bicicleta sobre la infraestructura y cómo interactúan con ella. En otras palabras, hace referencia a las ciclorutas, bicicarriles, calles y carreras que dibujan los recorridos de los usuarios de la “bici” diariamente.

De acuerdo al Código Nacional de Tránsito Terrestre, la ley 769 de 2002, el artículo 94, dicta las normas que deben seguir los usuarios de bicicleta para recorrer la ciudad, sin embargo, la legitimidad de las normas no son de mayor importancia, debido a que el proceso de apropiación de los sistemas topográficos que constituyen la ciudad el biciusuario los actualiza en el término de posibilidades y prohibiciones y por lo tanto fija unas actualizaciones en su imaginario no solo desde el lenguaje sino también desde la orientación de la vida práctica.

Bajo esa orientación se definen cuáles son los mobiliarios urbanos más utilizados para la población que se moviliza en bicicleta dentro del espacio urbano bogotano, teniendo en cuenta datos de la Secretaría Distrital de Planeación (2013) presentados en el Mapa 1. En este se ubican 4 hitos geográficos para los biciusuarios consultados para esta investigación los cuales se relacionan por uso de mobiliario (carriles bici, segregados y ciclorutas), puntos de encuentro para ciclopaseos con colectivos o de manera informal (grupo de amigos) y la Universidad Pedagógica Nacional y el Portal de Transmilenio de Suba como elementos primordiales para asumir la bicicleta como medio de transporte alternativo.

Mapa 2: Principales rutas y mobiliario urbano usado por biciusuarios:



Fuente: Elaboración del autor

A partir de esa delimitación espacial, la infraestructura se empieza a reconocer desde sus deficiencias y posibilidades, las cuales obligan en cierta medida a los biciusuarios a recorrer la ciudad bajo un crisol de combinaciones, que articulan de cierta forma distintos elementos de la infraestructura vial y mobiliario urbano.

Más allá de la normatividad, los biciusuarios en sus relatos dejan ver desde el marco de la institucionalidad, el activismo político en “bici”, el ocio y recreación, que los esfuerzos que se han hecho por parte de Planeación Distrital e IDU, son insuficientes debido a que no existe una continuidad en la infraestructura de bicicarriles y ciclorutas, el deterioro de muchas de ellas contribuye a tomar vías alternas o compartir la vía con vehículos motorizados lo cual es problemático, debido a que no existe una pedagogía que pueda pacificar el tráfico (Munar, 2016), que permita desarrollar una lógica en la que puedan convivir todos los actores viales. Sin embargo, ante este panorama es posible referenciar algunos sectores de la ciudad que articulan una infraestructura organizada para biciusuarios, peatones y vehículos. De acuerdo con ellos, la Calle 26 o Avenida el Dorado, la Carrea 50, La Carrea 11 y la Av. 19 son las vías más funcionales para el uso de la bicicleta con respecto a la norma. Debido a esto, se hace necesario y justificable que los biciusuarios construyan sus propias rutas que comparten con vehículos y peatones en varios casos, lo cual puede traducirse en un conflicto por los usos del espacio público y la ausencia de la alteridad que debería persistir entre ciudadanos.

Frente a este panorama, se realiza una clasificación múltiple de ítems para confirmar la validez de las experiencias narradas por cada uno de los biciusuarios, debido a que la infraestructura es un elemento transversal que modifica de manera decisiva sus formas de locomoción. Por estas razones, se selecciona una serie de fotografías de diferentes recorridos hechos con los biciusuarios para así relacionar las prácticas urbanas con los imaginarios de algunas zonas de Bogotá los cuales inciden en sus estilos de vida asociados al uso de la bicicleta; estas imágenes se dividen en dos grupos con la intención de ampliar distintos elementos que se pueden leer del mobiliario urbano y las percepciones que existen de él

Fotografías de recorridos grupo 1



Foto 1: Rodando por la cicloruta del Rio Arzobispo



Foto 2: Al costado sur del CC Titán Plaza



Foto 3: Por Las Ferias hacia la Av. Rojas. En la calle compartiendo vía con los vehículos.

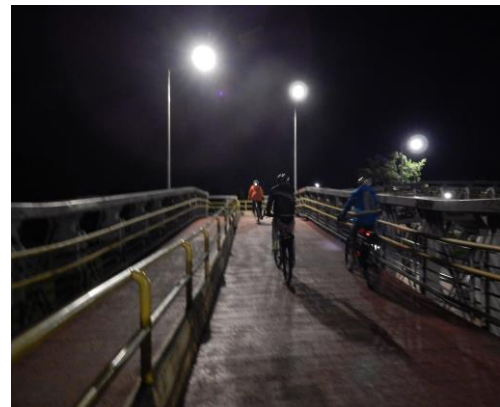


Foto 4: ¿En los puentes se puede rodar? ¿A veces si a veces no? Pero cerca a la Virgilio sí que se puede

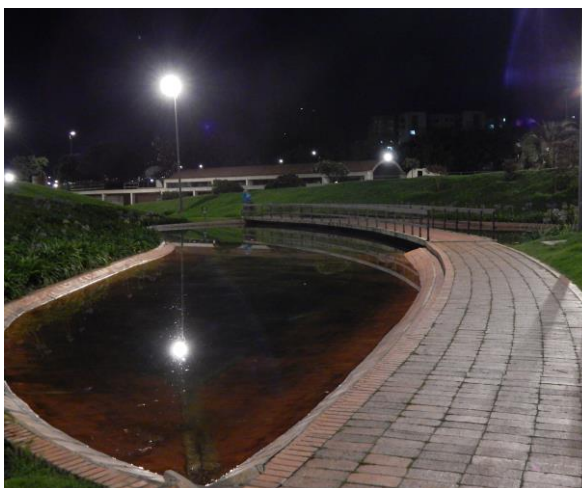


Foto 5: Un reflejo de la noche. Inmediaciones de la Biblioteca pública Virgilio Barco.

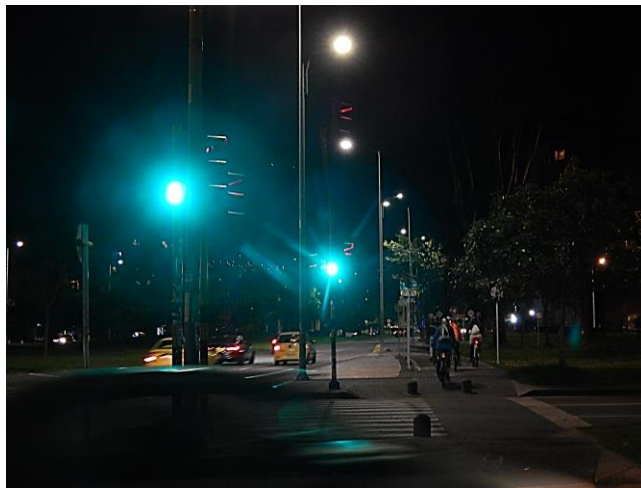


Foto 6: ¿Semaforización adecuada? Por la AC 53 hacia el oriente.

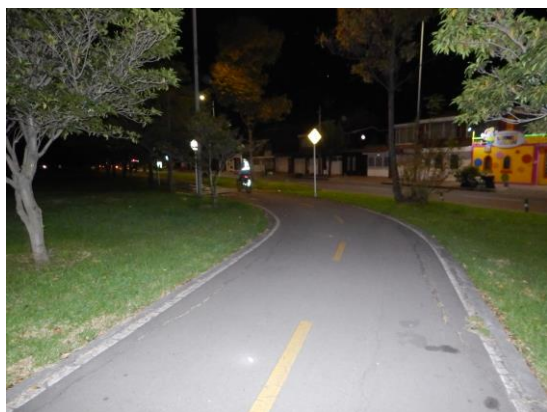


Foto 7: Por Pablo VI hay cicloruta. Entre árboles y vías, vamos al oriente de la ciudad



Foto 8: Un bicicaril por el Park Way. Entre luces y zonas verdes se pedalea.



Foto 9: En aras del progreso vial. Pero su atmósfera tiende a ser lúgubre. Un sector de El Rincón AK 91. Otra forma de entrar a Suba



Foto 10: Una muestra de bici y circo. Parque San Luis en la Calle 60 (Chapinero) (19/04/2016)



Foto 1: Cicloruta Av. Calle 80 en intersección con NQS. Sentido sur-norte.

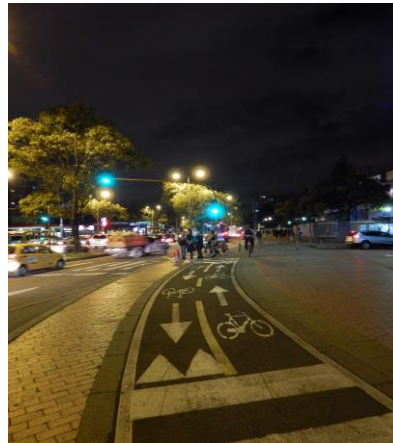


Foto 2: Cicloruta Av. Calle 68 con sentido oriente-occidente



Foto 3: Cicloruta Av. El Dorado con carrera 75. Una ruta que te lleva al Centro de la ciudad.

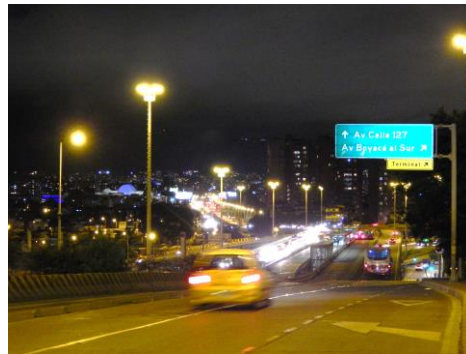


Foto 4: Descenso de la montaña saliendo de Suba. Av. Suba con Av. Boyacá



Foto 5: En Suba, un ascenso duro en bici. Calle 145 camino hacia el Portal Suba



Foto 6: Bicarail de la Av. Carrera 24 con Calle 80. ¿Larga? ¿Corta?... solo rodando se sabe.

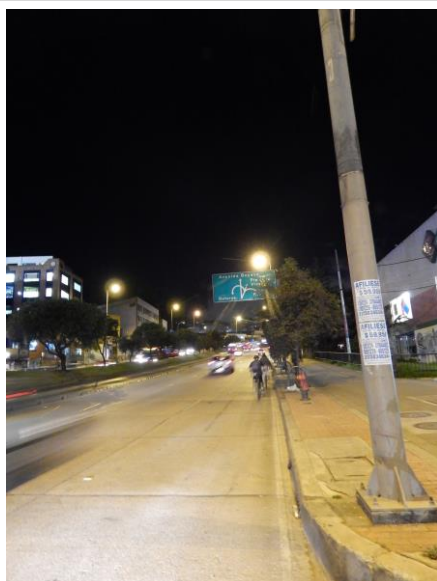


Foto 7: Un ascenso por la Calle 145 con Carrera 91 para salir de Suba

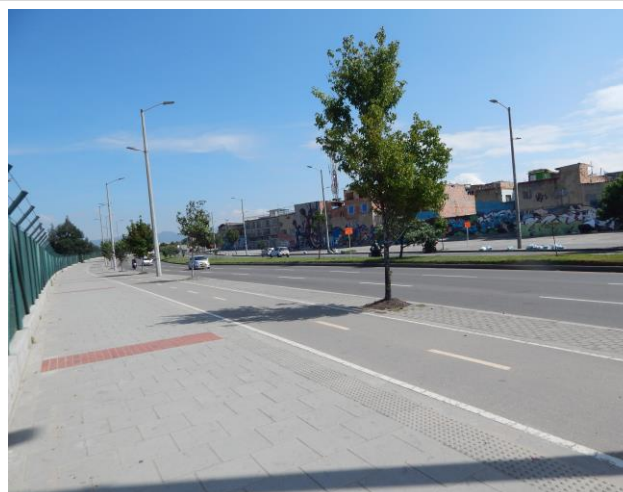


Foto 8: Av. Ciudad de Cali, otra salida de Suba. Av. Ciudad de Cali con carrera 95a



Foto 9: Ciclovía un domingo cualquiera frente a uno de los retos cicleros bogotanos "Patios". Carrera 7 a la Circunvalar.



Foto 10: Un ciclopaseo nocturno con Subase a la Bici.

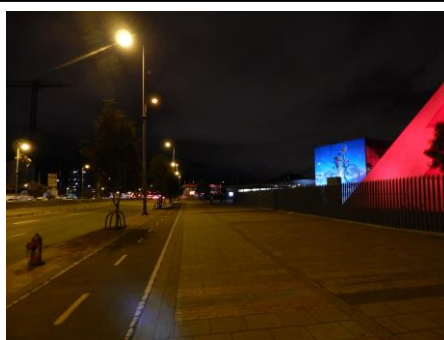


Foto 11: Con Nairo al lado de una pirámide y la cicloruta que acompaña el camino

A partir de la CMI se evidencia que las percepciones de la bicicleta y el mobiliario urbano son transversales a la construcción de los imaginarios urbanos, pero están ligados a tres elementos básicos la *ocularidad*, entendida como la forma en que se observan los lugares, la *profundidad* en términos de comprensión sobre las dinámicas del espacio en relación a la cultura y la *ubicuidad* como la capacidad de traspolar imágenes de un lugar a otro y así generar una construcción más amplia de la imagen que se codifica. De esta forma la selección de ítems arroja que la seguridad, la infraestructura, los agentes viales la cultura ciudadana y la cultura de la bici complementan esos imaginarios.

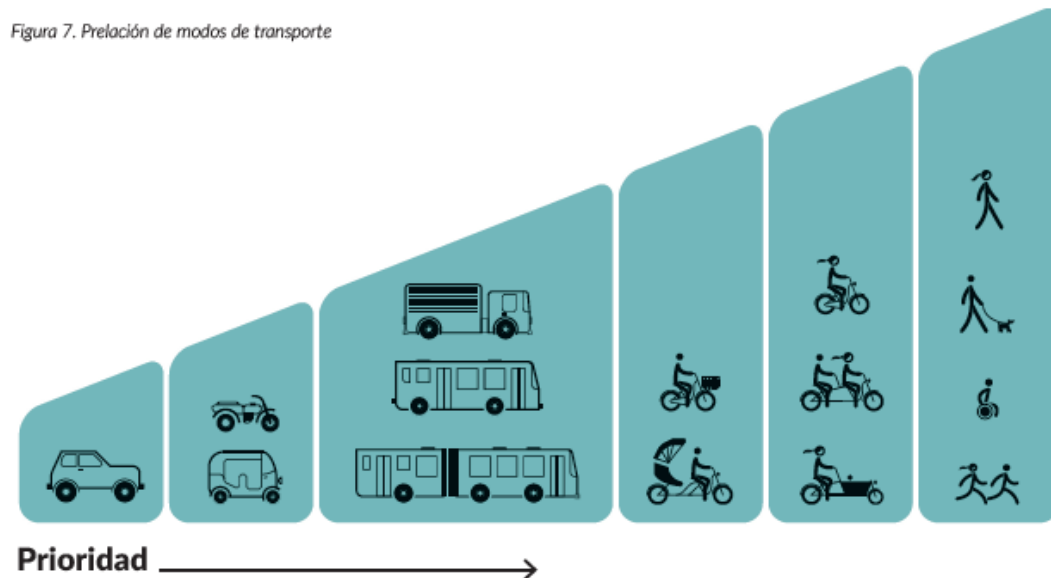
Para el caso de la infraestructura, la continuidad e interconexión son elementos importantes debido a que su existencia o inexistencia incide en la elección de las rutas a tomar. Por otra parte, el estado en que se encuentran los carriles destinados para la bicicleta son un elemento primordial. Sin embargo, a la infraestructura se anexa otro elemento esencial que es la seguridad. En este punto, sectores de la infraestructura recorrida con los biciusuarios son seleccionados en la categoría de seguridad por tres razones puntuales: vulnerabilidad al hurto o atraco, cantidad de luz existente la cual esta mediada por las horas pico (6:00 am a 9:00am o 5:00 pm a 7:00) o valle (10:00 am a 4:00 pm) o cantidad de actores viales existentes en la zona (peatones o vehículos a motor).

En cuanto a la cultura en bici, categoría que es transversal a la cotidianidad de los biciusuarios, se manifiesta cuando se perciben más biciusuarios en un mismo espacio o se modifica la lógica de la movilidad para eventos de mayor envergadura como la ciclovía dominical y festiva o los ciclopaseos nocturnos. Sin embargo, uno de los biciusuarios (Arias, 2017) asegura que la cultura de la bici debe estar amarrada a la cultura ciudadana, debido a que no se es ajeno a convivir con otros actores en el mismo espacio. Por esta razón, hablar de cultura en bici es asumir una postura consciente sobre el seguimiento de la normatividad vigente para el tránsito de la ciudad de Bogotá.

La convivencia con otros actores es un elemento básico para comprender las modificaciones del imaginario, desde la ubicuidad debido a que las experiencias de los biciusuarios en otros escenarios sugieren los comportamientos asociados a algunas zonas en las cuales el transito puede ser lento o rápido; sin embargo, varios elementos que se asocian a la convivencia es la falta de infraestructura para bicicletas en algunas zonas las cuales se comparten de manera obligada con vehículos a motor las cuales evidencian tensiones entre actores.

De acuerdo con datos suministrados por el Ministerio de Transporte de Colombia (2016), la convivencia entre actores viales esta discriminada de forma tal que permita el flujo adecuado en los espacios públicos como se muestra en la gráfica 1, sin embargo esta en sí misma no considera las desventajas estructurales para la convivencia de todos los actores; deficiencia en el espacio público, andenes amplios para peatones, ciclorutas o bicicarriles que tengan continuidad e infraestructura adecuada son elementos que inciden en los problemas convivenciales debido a que cada actor es resistente a ceder el espacio del otro con un máximo de respeto, lo cual se evidencia en el índice de accidentalidad que según la secretaría de movilidad aumentó (2016) a un 16% del 2012 al 2016.

Gráfica 5 Prelación de modos de transporte.

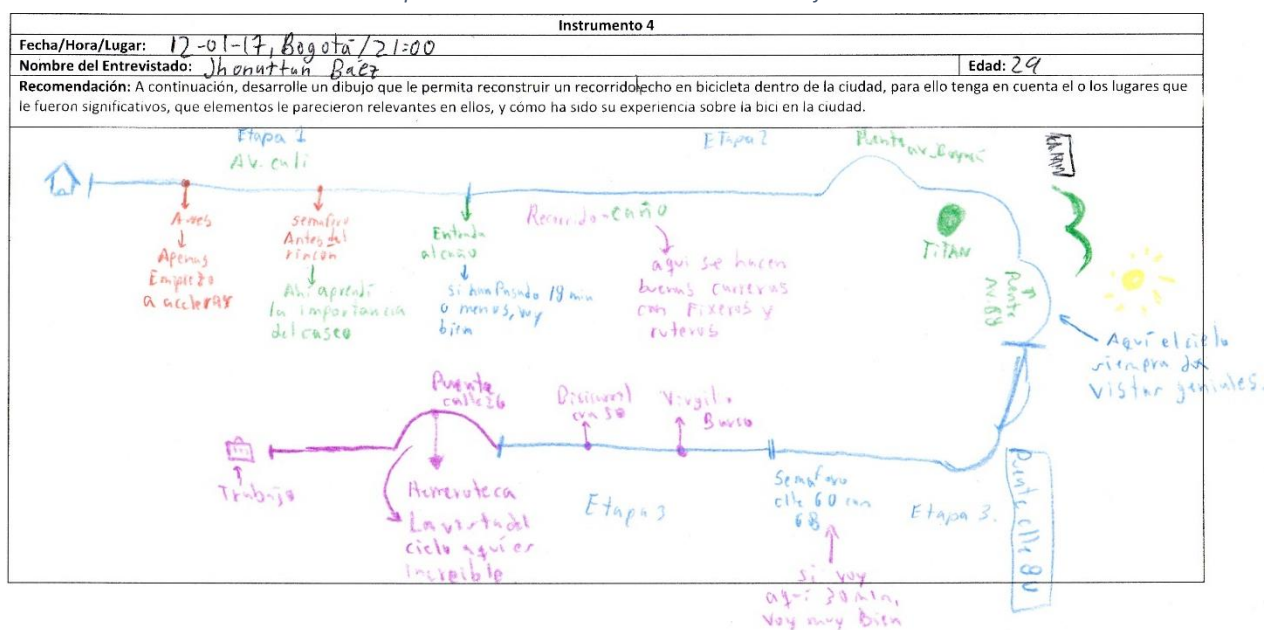


Fuente: Guía de ciclo-infraestructura para las ciudades colombianas pág 36

De otro lado, y más allá de la bici y la infraestructura de la ciudad en la cual se enmarca diversas prácticas sociales, hay que centrar la mirada en cómo estas consolidan o reestructuran algunos imaginarios de la ciudad en la medida que reescriben la identidad colectiva (Silva, 2000), desde la forma y sentido que otorgan nuevos significados a las convenciones sociales, las experiencias sensibles y psíquicas y en el conocimiento mismo. En ese sentido, las prácticas sociales entendidas como dinámicas de apropiación del espacio cambian las formas en cómo se percibe la ciudad. Por esta razón, los biciusuarios encuentran en el uso de la bicicleta, prácticas que han resignificado el espacio desde su percepción y vivencia.

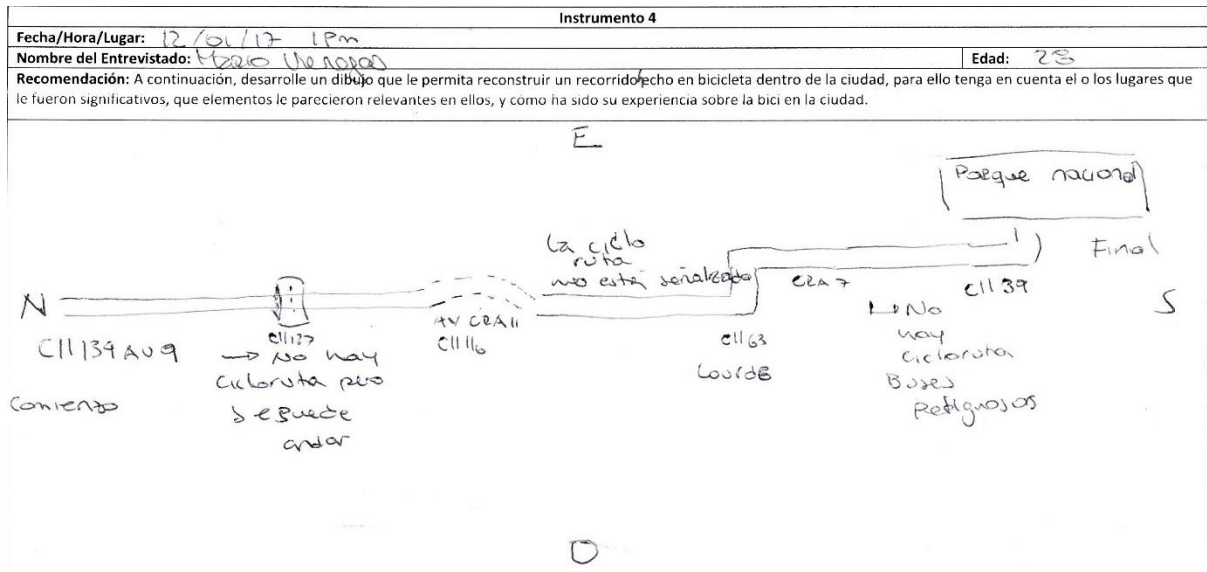
¿Cómo se imaginan esos biciusuarios sus rutas en bici? con respecto a los datos recolectados en entrevistas, recorridos y fotografías se han relacionado prácticas alrededor de la bicicleta en función de lo que se ve y se piensa de algunos sectores de la ciudad. Sin embargo, para ir un poco más allá en ese proceso de relación se propuso a los biciusuarios realizar un mapa mental acerca de unos recorridos significativos para ellos dentro de la ciudad. Esto, con la intención de reconstruir imágenes mentales que son constituyentes de sus imaginarios urbanos. Es entonces, que a partir de trazos los biciusuarios construyen mapas mentales en los cuales diseñan una ruta en la que pudiesen señalar caminos, límites, nodos, lugares e hitos, esto con la intención de analizar como la traspolación de imágenes de los lugares recorridos se han de relacionar con sistemas de percepción operativos, de respuesta o deducción para la consolidación de imaginarios urbanos enmarcados en el uso de la bicicleta. De ello, se obtuvo lo siguiente:

Mapa mental 1: Un recorrido de casa al trabajo.



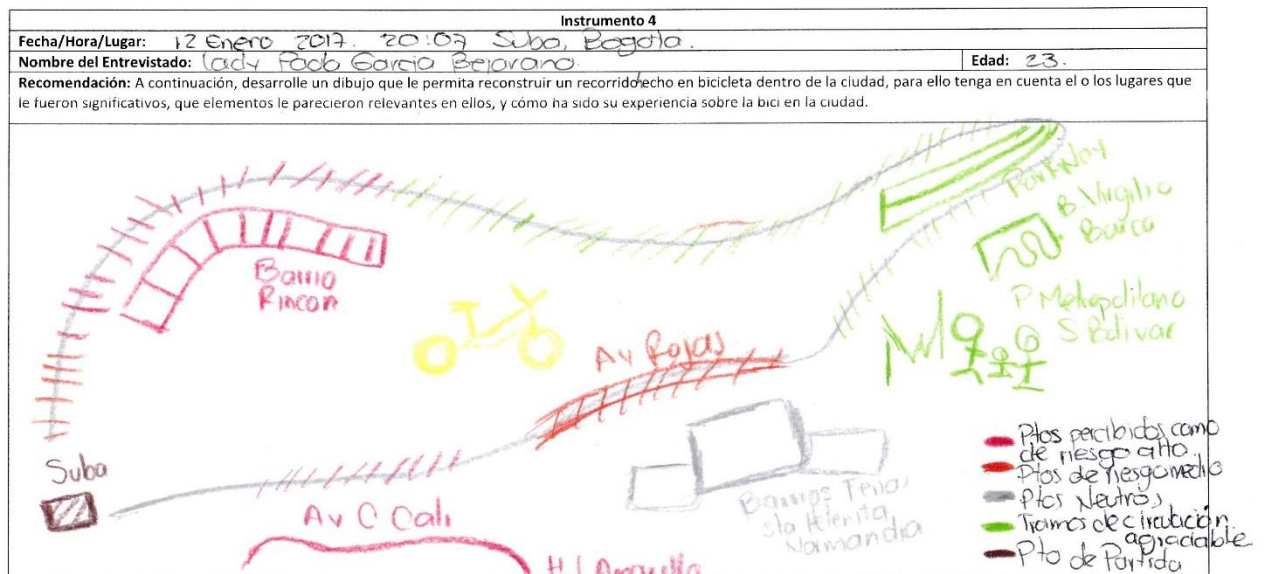
Fuente: Jhonattan Báez (Biciusuario)

Mapa mental 2: Un día para rodar al Parque Nacional



Fuente :Mario Venegas (Biciusuario)

Mapa mental 3: Rodando al Park Way



Recorrido Suba -Parkway- Suba.

Fuente: Lady García (Biciusuaría)

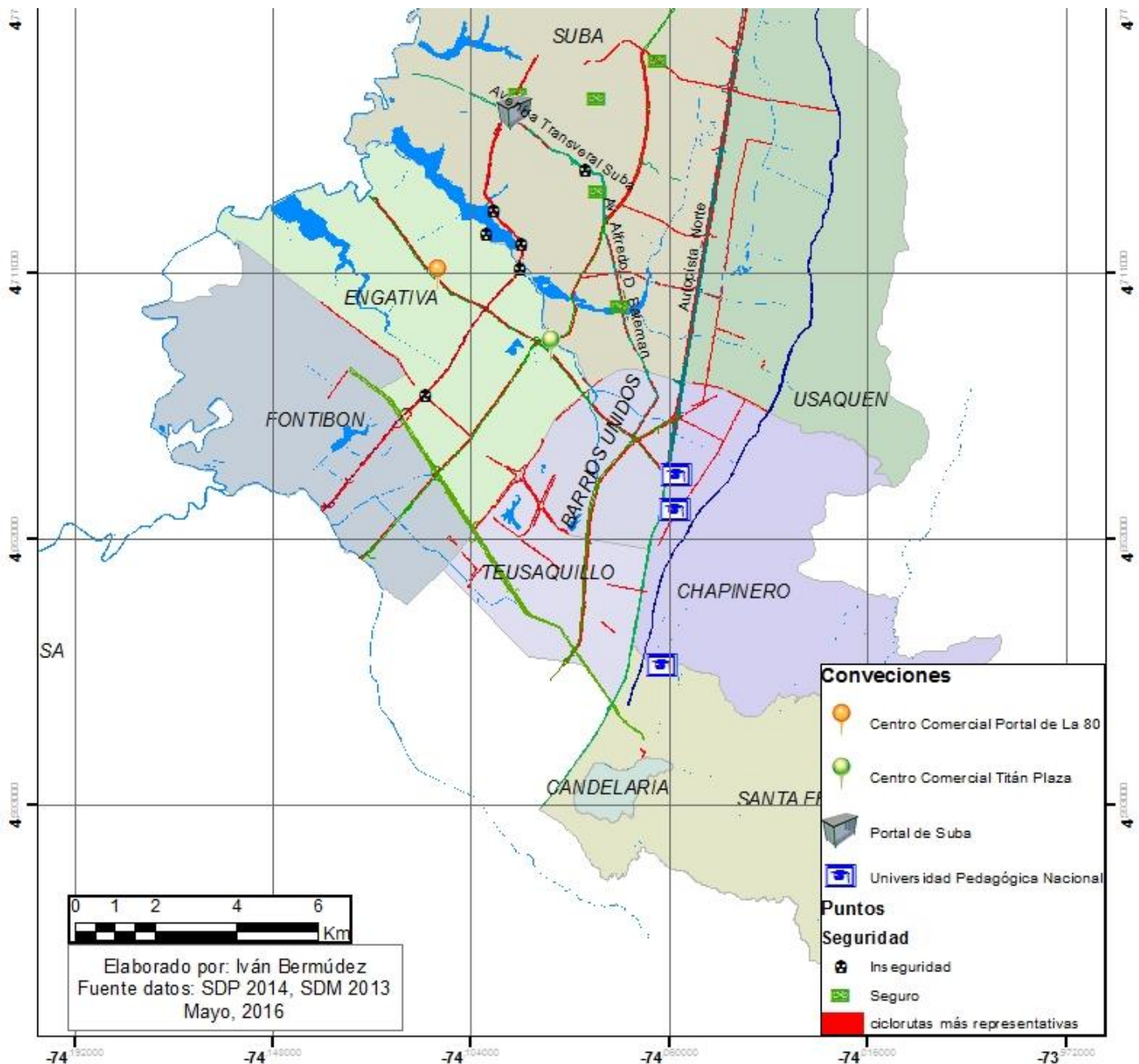
Con respecto a los trazos hechos por estos biciusuarios se evidencia claros signos de percepción operativa y por deducción, debido que, para un caso (Mapa mental 1) existen escenarios que son de uso repetitivo y por tanto los trazos lineales sugieren un conocimiento amplio de la ruta y que es de mayor preferencia debido a que en corto tiempo plasma caminos, hitos y lugares de forma esquemática con una aproximación a un plano real. En suma, estos trazos aun cuando son lineales se complementan con comentarios sobre puntos específicos en la ruta que permiten ver parte de sus

experiencias en términos de accidentalidad, agrado sobre unos lugares específicos y prácticas competitivas con otros biciusuarios.

De acuerdo a la Mapa mental 2, la lectura que este biciusuario propone está enmarcada en una percepción de respuesta debido a que sus comentarios en el mapa solo señalan elementos operativos definidos por la señalización de la infraestructura o su distribución espacial. Sin embargo, no señala elementos experienciales excepto uno al evidenciar peligro al compartir la vía con otros vehículos. Caso distinto con la Mapa mental 3, pone de manifiesto varios elementos, no solo de composición sino también de lectura polisémica debido a que el recorrido que plantea, lo segmenta en niveles de sensación de seguridad. No obstante, al igual que en la gráfica 6 esta biciusuaría plantea varios hitos que más allá de determinar distancias sugieren también ciertos niveles de apropiación de esos lugares que se resumen en velocidades de locomoción, alerta ante posibilidades y amenazas y sensaciones de agrado o desagrado respectivamente.

Ahora bien, tomando como referente los datos recolectados con los instrumentos y organizándolos en términos de experiencias, comentarios y pedalazos, se realiza una cartografía que evidencia el problema más relevante en cuanto imaginario urbano en el cual la inseguridad es el problema más relevante. En el mapa 2 se relacionan sitios seguros e inseguros con respecto a las experiencias de los biciusuarios.

Mapa 3 Zonas calientes y tranquilas para rodar.



Fuente: Elaboración del autor

De lo anterior, se establece que las transformaciones de los imaginarios urbanos que son resultado de las prácticas sociales enmarcadas en el uso de la bicicleta, están mediados por las formas de apropiación del espacio público, en la medida que la ciudad en el imaginario ya no es del tamaño que se percibe desde otros medios de transporte, que sus ritmos y tiempos cambian de manera drástica, debido a que el sistema de transporte presenta un colapso por insuficiencia, poca organización y oferta para la locomoción de ciudadanos a distintos puntos de la ciudad.

Por otro lado, las prácticas sociales desde lo colectivo y lo individual también fomentan reestructuraciones en el imaginario, debido a que los colectivos o iniciativas ciudadanas posibilitan el fomento del uso de la bicicleta en el contexto urbano ayudando, a un buen número de biciusuarios a comprender algunas lógicas para “rodar” por la ciudad y apropiarse de espacios que desde su imaginario son inaccesibles o inexistentes.

Entre tanto, el biciusuario que no se vincula a un colectivo, hace de la bicicleta un vínculo de pertenencia que le posibilita percibir a la ciudad como un campo de juegos, de lugares inexplorados, de distintas entradas para generar análisis sobre las dinámicas que suceden en ella.

3. VALENCIA VISTA SOBRE LOS PEDALES DE LA BICI.

La investigación que se realiza por medio de experiencias de biciusuarios sobre la bicicleta, metodológicamente involucra la observación participante y la entrevista, construyendo en sí mismo un universo de diversos matices que ofrecen unas lecturas de la ciudad de Bogotá, las formas como se vive y se interactúa en ella. Es así que, en términos de imaginarios urbanos y prácticas sociales enmarcadas en el uso de la bicicleta, es posible inferir algunos rasgos culturales y sociales de los biciusuarios que diariamente transitan en las calles de la ciudad.

La investigación como ejercicio de formación da la posibilidad de dialogar con otros escenarios que refresquen las claves de análisis con otras experiencias, culturas e infraestructuras que permitan mirar más de cerca, aun cuando se está lejos.

Frente a esa premisa, “A puro pedal” como investigación, posibilita la inmersión en un contexto en el que la cultura ciclera y los proyectos urbanos alrededor del uso de la bici amplían un poco más su perspectiva, teniendo en cuenta ciudades en las cuales la apuesta por una movilidad sostenible ya no es un reto, sino una realidad que está en constante mejoramiento no solo en términos de infraestructura y mobiliario, sino también en una cultura de la movilidad, traducida en una pacificación del tráfico en la que los distintos actores viales son componentes importantes para construir imaginarios de ciudad.

Dicha inmersión, tiene lugar en el proceso de pasantía realizado en la Universidad de Valencia (UV) en la Facultat de Magisteri, (España) en 2016 con el propósito de reflexionar sobre algunas prácticas urbanas que giran en torno al uso de la bicicleta, producto de iniciativas ciudadanas individuales y colectivas, las cuales fomentan el uso

de medios de transporte sostenibles. Por otro lado, observar la incidencia del velocípedo en las reflexiones políticas y estilos de vida para recorrer la ciudad y vivir en ella.

La pasantía posibilita la comparación de algunos elementos de las prácticas urbanas que existen en el uso cotidiano de la bicicleta entre la ciudad de Valencia y Bogotá. Para ello, se establece un conjunto de actividades que permiten la recolección de información y la interacción con distintos actores que, de manera directa o indirecta, influye en la implementación de la bicicleta más allá marco institucional, pasando por el contexto cultural, sobre su uso como constructor de tejido social e impulsor de prácticas urbanas sostenibles.

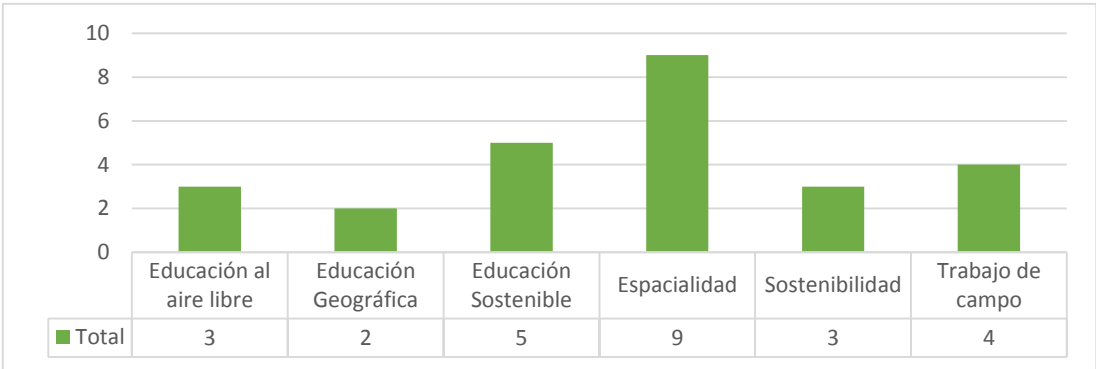
La recolección de información, la interacción entre actores y el reconocimiento de un contexto cultura alrededor del uso de la bicicleta, es posible gracias a tres actividades propias del método etnográfico utilizado para realizar aportes al proceso investigativo. La primera actividad, se centra en consultar de fuentes bibliográficas, trabajos de grado y bases de datos de la Universidad de Valencia, que permitan ampliar los referentes conceptuales sobre prácticas urbanas y uso de la bicicleta, espacio público y movilidad sostenible. La segunda actividad corresponde a la realización de entrevistas a actores institucionales y no institucionales que han intervenido en la consolidación de prácticas sociales enmarcadas en el uso de la bicicleta. Finalmente, la tercera actividad, y posiblemente las más divertida y excitante de las tres, es la realización de recorridos urbanos en la ciudad de Valencia, con el fin de observar las prácticas urbanas que existen alrededor del uso de la bicicleta. En otras palabras, ver una ciudad, pero con ojos de ciclista.

3.1. *Entre la espacialidad y la sostenibilidad: una revisión documental.*

En este proceso de pasantía, una de las primeras actividades realizadas, es la consulta de dos revistas especializadas a través del catálogo Trobes de la Universidad, asesorada por el director de pasantía Profesor Xosé Manuel Souto González, que como profesor titular de la Universitat de València de la Facultat de Magisteri en el programa de didáctica de las ciencias sociales y un profundo interesado en el ordenamiento del urbanismo, el territorio y la didáctica de la geografía propuso la revisión de los ejemplares de las revistas Teaching Geography y Primary Geography, cuya intencionalidad es observar reflexiones pedagógicas en línea anglosajona, que se vincularan con los procesos de movilidad y uso de la bicicleta. Sin embargo, la revisión de sus publicaciones desde el año 2006 hasta 2016, arrojan resultados inesperados, pero muy pertinentes para vincular al proceso investigativo, debido a que no trataban de manera puntual temas como la movilidad y el uso de la bicicleta, pero si elementos

asociados a la espacialidad, educación sostenible y trabajo de campo pertinentes para vincularlos como elementos esenciales en el análisis de las prácticas urbanas asociadas al uso de la bici.

Respecto a lo anterior, las prácticas urbanas en bici en el marco de las reflexiones pedagógicas, pueden articular categorías como espacialidad y la educación sostenible (gráfico 1), para posibilitar estrategias que fortalezcan el reconocimiento y comprensión del espacio urbano.



Gráfica 6: Categorías vinculantes a las prácticas urbanas asociadas al uso de la bici
Fuente: Elaboración del autor

En primer lugar, la espacialidad desde la perspectiva anglosajona, permite construir reflexiones desde una perspectiva holística, que de acuerdo con Kelly (2006), ayuda al sujeto a comprender el mundo real desde una interdependencia no solo de conceptos sino también, con la posibilidad de explicarlo y transformarlo desde su propia comprensión respondiendo preguntas como: ¿por qué?, ¿qué?, ¿cómo? y ¿dónde?.

Ahora bien, la comprensión holística de los espacios permite vincular los apegos a los lugares dentro de procesos de aprendizaje, que aun cuando no están inmersos en la escuela también son pertinentes para asumir ciertas apuestas o actitudes para experimentar, ser y hacer en la ciudad, debido a que puede convertirse en un mecanismo que contribuye a la construcción de la identidad, estabilidad y seguridad en cada sujeto que vive en la ciudad. Por esta razón, “se debe hacer énfasis en construir una memoria sobre los buenos tiempos vividos en esos lugares, asociarlos con elementos significativos y emocionales; sumando a ello, la belleza y tranquilidad que estos pueden evocar” (Tanner, 2009, p. 7).

El uso de la bicicleta en el contexto urbano propicia también a los sujetos la construcción de mapas emocionales en los que se puede evidenciar cuáles son las apropiaciones espaciales que tienen los sujetos en un lugar definido. En ese sentido y de acuerdo con Potter & Scoffham S. (2006), cartografiar desde la emocionalidad posibilita el análisis de la espacialidad en términos de la concepción y experiencia.

Desde ese lugar -la concepción y la experiencia-, las percepciones de los lugares pueden pasar por alto, en muchas ocasiones, actitudes reflexivas sobre las diferentes tensiones que pueden existir en la ciudad en términos de movilidad e infraestructura. Por esta razón, el permanente cuestionamiento sobre las percepciones de distintos lugares (familiares o no), favorece a la construcción de reflexiones más profundas sobre aquellas representaciones existentes y los estereotipos que se insertan no solo en los ciudadanos que son transeúntes sino biciusuarios que comparten el mismo escenario con los demás actores viales. Para que esto sea posible, se deben construir estrategias que permitan contrastar lo percibido del espacio con lo que está concebido en él.

Si bien es cierto, que lo mencionado hasta ahora es vinculante con el sujeto y la ciudad en la medida que la espacialidad le permite la apropiación y reconocimiento de esos lugares que comprende y habita, no se deben dejar de lado dos aspectos claves en la investigación. El primero es el ser maestro del autor y el otro el papel fundamental de la escuela en la medida que forma sujetos y ciudadanos que contribuyen al desarrollo de las ciudades o al deterioro de las mismas. En ese sentido, las siguientes líneas se piensan desde el contexto escolar, pues es allí donde se fomenta y se constituyen otras formas de aprender y vivir el espacio urbano.

De acuerdo con Jones & Fitzgerald (2010), el trabajo de campo al aire libre permite reacomodar conceptos a través de las experiencias vividas. Debido a que la experiencia en el lugar permite realizar lecturas sobre objetos formas, olores y texturas que dentro del aula muy difícilmente pueden darse. Por otro lado, las representaciones pueden estar cargadas de emocionalidad y nuevas formas de comprensión del espacio local y sus diferentes tensiones. Es así que las prácticas urbanas enmarcadas en el uso de la bicicleta, se pueden convertir en alternativa que traducen la experiencia a aprendizajes reales, sobre problemas reales, que vive la ciudad por lo menos cuando se refiere a movilidad y sostenibilidad.

Es por ello, que los cambios urbanos en áreas locales, son los escenarios propicios para analizar algunos aspectos de los estilos de vida de los ciudadanos y como estos influyen en las formas como se percibe y se apropia la ciudad. De esta forma, según Rawding, (2012), es de vital importancia formar a los estudiantes para que puedan reconocer dichos cambios y la influencia que estos puedan tener en el desarrollo de la población local a corto, mediano y largo plazo. En otras palabras, enseñar sobre los cambios urbanos permite desarrollar habilidades de pensamiento que respondan a las problemáticas que estos puedan suscitar.

En ese sentido, la enseñanza de la geografía vista desde las prácticas urbanas debe apuntar a la pertinencia para explicar los problemas sociales que componen gran parte de la realidad, no solo quedarse con el primer espacio (que es estructural) o segundo espacio (de carácter conceptual), sino también reconstruir a partir del diálogo con la experiencia (el tercer espacio), como una forma de conocimiento más precisa que se ajuste con la realidad y las tensiones que esta posee, para así poder comprender el mundo y luego actuar en él.

Por lo anterior, el escenario escolar es un espacio necesario para la comprensión de las acciones de los sujetos dentro de un contexto urbano, por lo tanto, se deben adelantar ejercicios que permitan explorarlo a través de la construcción de mapas que, según Roger (2005), expresen las vivencias, los sentimientos y las emociones para desarrollar ideas globales sobre las interconexiones entre problemáticas que se generan en diversos contextos, para construir respuestas que generen cambios en las formas de percibir y vivir no solo el mundo, sino los lugares más próximos en los cuales la ciudad es el escenario de tensión.

En segundo lugar y siguiendo la reflexión como maestro, el concepto de educación sostenible asociado a los hallazgos de Primary Geography y la investigación que se realiza se convierte en un conector que permite comprender de manera más profunda y sencilla los problemas globales. Es entonces, que las prácticas urbanas asociadas al uso de la bicicleta incentivan la construcción de economías sostenibles al igual que modos de vida que puedan hacer frente a los retos futuros, como los de movilidad y apropiación de los espacios urbanos. Por esta razón, en el proceso de aprendizaje se debe hacer hincapié en el conocimiento, el sentir sobre los problemas ambientales y energéticos, la capacidad de toma de decisiones y finalmente la actuación para la resolución de problemas locales y posiblemente globales.

En ese sentido, relacionar medios de transporte alternativos como la bicicleta y las acciones ecológicas que permitan hacer frente a cambio climático, permiten la construcción estrategias que incentiven a los estudiantes conocimientos pertinentes que les permita construir nuevas lecturas sobre los problemas de orden sostenible. De acuerdo con Kempster & Witt (2009), esto se puede realizar siguiendo parámetros como, aproximarlos a un conocimiento que combata las ideas erróneas sobre los cambios climáticos y su incidencia en los estilos de vida de las ciudades, los problemas ambientales globales y locales; generar evaluaciones que permitan no solo profundizar en los conocimientos adquiridos sino también en la emocionalidad resultante y por último una participación en la escuela y la comunidad en la cual puedan poner en práctica las

ideas construidas durante el proceso de aprendizaje que se manifieste en acciones performativas, simbólicas pertinentes y duraderas que muestren a la comunidad local diversas formas de hacer frente a los problemas asociados con el ambiente.

Por otro lado, la educación sostenible o para la sostenibilidad permite que los estudiantes y la comunidad se adapten a los cambios futuros con respecto a formas de energías limpias y medios de transporte alternativos que no necesariamente haga uso de combustibles fósiles. Así, y de acuerdo con Hicks, (2013) es vital que se formen sujetos con base en cuatro ideas básicas: saber a cerca del problema, sentir y pensar sobre el problema, tener la capacidad de escoger y finalmente actuar en relación al problema. Es por todas estas razones, que pensar en el medio ambiente y el futuro, es un asunto que debe ser impulsado en gran medida por la escuela. En ese sentido, es desde allí que se deben realizar exploraciones sobre las percepciones de la naturaleza y el medio ambiente circundante, cuyo propósito sea contribuir a cada uno de los estudiantes en la preparación de acciones para hacer del futuro un lugar mejor. Para que esto sea posible, se hace necesario formar en acciones humanas sostenibles y desarrollar habilidades que les permitan navegar de la mejor forma en los conflictos que esto suscita.

Finalmente, esta revisión documental aporta elementos para desarrollar actividades pedagógicas que estimulen la construcción de un discurso sostenible con el medio ambiente, que articulados al uso de la bicicleta pueden arrojar resultados no solo desde un plano académico dentro del aula sino fuera de ella, permitiendo así nuevas lecturas de la ciudad frente a sus problemáticas ambientales y de desarrollo sostenible. En este último punto, la bicicleta puede generar un papel fundamental debido a que se puede convertir en un instrumento que articule categorías como espacialidad, educación sostenible y al aire libre más allá de una estructura curricular y escolarizada que pueda vivirse en la vida cotidiana.

3.2. *Descubriendo otras perspectivas de la bici y la movilidad.*

La segunda actividad se centra en la realización de una serie de entrevistas a actores institucionales y no institucionales que fomentan el uso de la bicicleta en la ciudad de Valencia. Esta fue asesorada por el profesor Juan Carlos Colomer, profesor ayudante doctor en el Departamento de Didáctica de las Ciencias Experimentales y Sociales de la Facultat de Magisteri de la Universitat de València, quien establece contacto con algunos de ellos. Dichas entrevistas tienen como objetivo, construir un panorama suficiente para comprender cómo es la inserción del velocípedo en la ciudad.

Desde una mirada institucional, un funcionario del ayuntamiento que promueve a partir de políticas públicas el uso de la bici como Vicent Torres, menciona como ha sido visible e invisible en distintos momentos de la historia en España. Al igual que en Colombia, la bicicleta en los años 40 era un elemento distintivo sobre las élites o clases altas de la sociedad, que paulatinamente va cambiando, invisibilizado por la incursión y la adopción del vehículo de combustión interna como elemento principal de transporte. Es decir, que de las élites pasó a ser un vehículo de las clases populares que aún en tiempos de la dictadura franquista era utilizado como medio de protesta y movilización a sitios de trabajo como fábricas, plantaciones y demás lugares donde la clase obrera tenía lugar.

Con respecto a la infraestructura, Torres (2016) argumenta que la ciudad de Valencia ha tenido cambios estructurales paulatinos mediados por decisiones políticas que anteponen la movilidad y principal jerarquía a los automóviles; expresado en la construcción de grandes vías y proyecto urbanos en los que el vehículo tiene prioridad. Un ejemplo, de ello es el proyecto del Jardín del río Turía de Valencia, el cual no sería un corredor ambiental y de esparcimiento para toda la comunidad valenciana sino una autopista que con conectaba esta ciudad con vías principales hacia Madrid, Barcelona y Sevilla respectivamente.

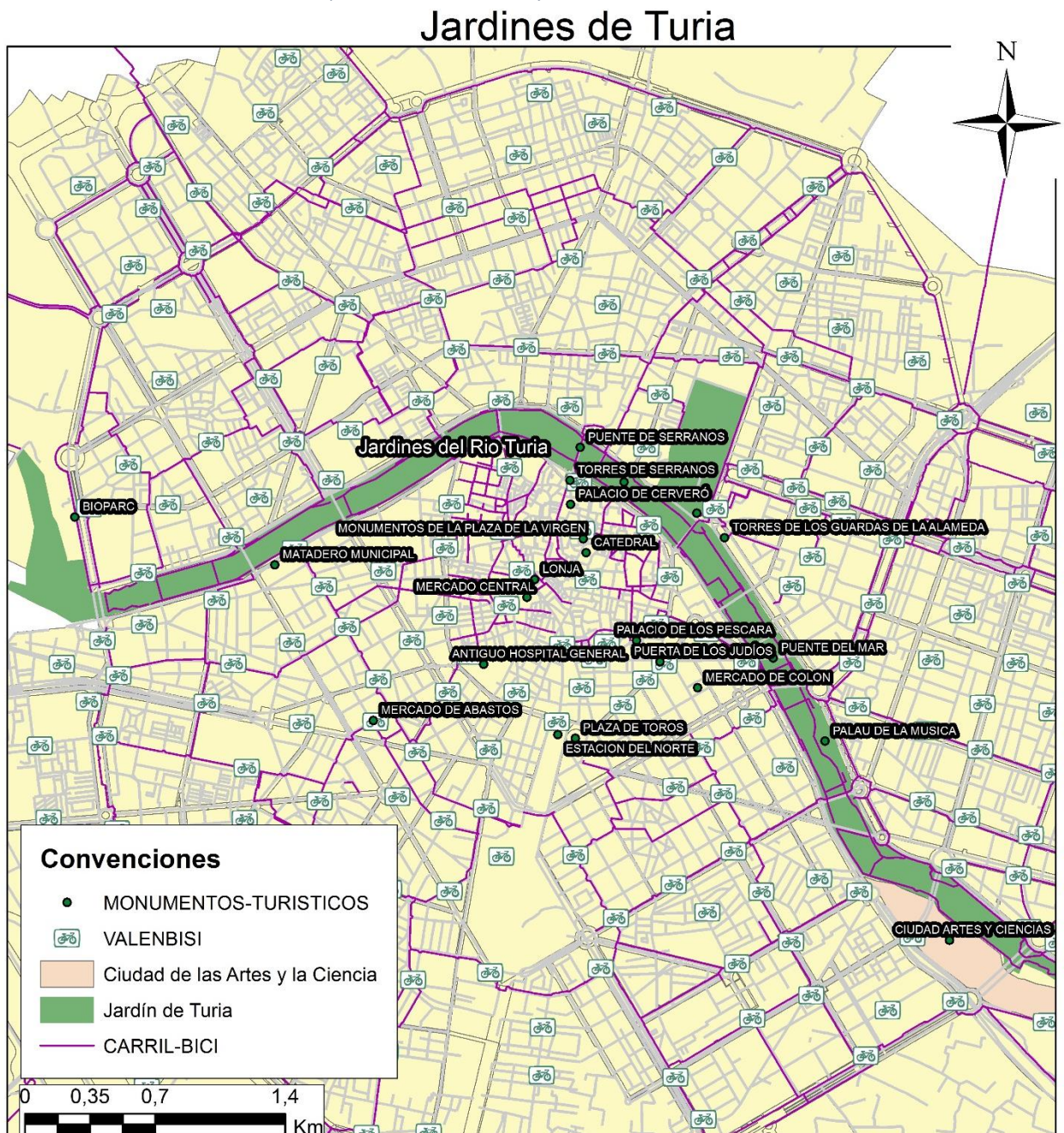
De acuerdo a lo dicho por Torres, este proyecto revitalizó el desarrollo urbano de la ciudad en la medida que posibilita de manera incipiente los carriles bici, ciclocarriles y una cultura de recorrer la ciudad en un medio alternativo paralelo al tranvía y el metro. Sin embargo, dichas transformaciones urbanas no eran suficiente para la población que utilizaba la nueva infraestructura. Es entonces, que los movimientos juveniles empiezan a utilizar con más frecuencia la bicicleta, lo cual se traduce según palabras de Torres en “nosotros los universitarios empezamos usar más la bicicleta, la red existente de alguna manera animaba a más gente a ir, e hicimos la bicicleta pública la cual se denominó Valenbisi, la cual ha tenido un boom, debido a que la gente usaba este sistema de bicicleta pública a causa de la inseguridad, porque existía poco mobiliario para aparcar bicicletas; es entonces que el robo de bicicletas y el retiro de ellas por parte de la fuerza pública, permitió el incremento de este sistema público de bicicletas”. Ligado a ello también se consolidaron movimientos juveniles e iniciativas ciudadanas que fomentan el uso de ella.

Ahora bien, “aun cuando hay una red incompleta ya permite cierta movilidad y ya hay un equipo en el gobierno que apuesta totalmente por la bicicleta, Valencia está en un momento de cambio que va muy rápido y pensamos que un momento va hacer explosión”, asegura Torres. Finalmente, desde la perspectiva institucional la relación

que existe en la actualidad entre el automóvil y el ciclista tiende a mejorar debido a que la bicicleta es un medio de transporte más visible llegando así a un punto de equilibrio donde ya cada uno se reconoce. Sin embargo, hay que resaltar que se debe mejorar la seguridad con respecto a los otros actores viales, en términos de compartir la vía y la infraestructura dispuesta a la movilidad, ante ello una clave es la velocidad a un máximo de 30km/h la cual puede asegurar la coexistencia.

Fuente: Elaboración propia

Mapa 4: Jardín de Turia. Proyecto de renovación urbana.



Otro aporte más allá del institucional es el de Francesc Archavala ya en representación de Ingeniería y Dirección de Obras y Montaje (IDOM), comenta como la empresa

participó en la planeación y ejecución de obras públicas alrededor del mobiliario urbano, carriles bici y estrategias para la vinculación de la bicicleta en la ciudad de Valencia.

Para él, uno de los elementos más importantes en el desarrollo de la cultura de la bici, es el proyecto de bicicletas públicas Valenbici y el Plan Zapatero o Plan E del 2008, debido a que estos dos, significaron inversiones importantes para la mejora de la infraestructura y la visibilización de este medio de transporte. Sin embargo, estos dos elementos no son suficientes en la medida que se debe trabajar en “sistemas de calmado de tráfico, reducir carriles, aumentar las aceras, dar unos espacios públicos más amables para la gente de tal modo que la bicicleta no necesite infraestructura y pueda ir por los viales normales y realmente implantar infraestructuras ciclistas solo en aquellas vías importantes de la ciudad donde el tráfico es importante”



*Foto 1: Mobiliario del sistema de bicicletas públicas Valenbici
Fuente: Eva Cornejo (2016)*

Ahora bien, las prácticas sociales asociadas al uso de la bicicleta en la ciudad se convierten en elementos esenciales en una ciudad según Arechavala, debido a que las entidades sociales o colectivas son las que visibilizan en gran medida los defectos y las virtudes que posee la infraestructura y el mobiliario, estando así unos pasos más adelante de la administración institucional. Un ejemplo de ello es Valencia en Bici-Acción Ecologista, porque lleva muchos años trabajando por la bici y ha sido en su acción colectiva lo que ha marcado un poco la reivindicación de la bicicleta en la ciudad.

Entre otras cosas, el futuro de las ciudades y como lo sugiere el caso de Valencia, está en asumir un modelo en el que la bicicleta tiene un papel importante debido a que está tendiendo a un tráfico más lento, con más espacio para el peatón, y es en esta lectura de ciudad que se encuentra el desarrollo sostenible y es al que se debe apostar en el contexto de hoy, de acuerdo con lo mencionado por Arechavala.

Por último, la voz del activismo fue de vital importancia para construir un panorama más amplio sobre la bici en relación a las ciudades, por esta razón el punto de vista de Fernando Mafé (Foto 2), uno de los líderes de Valencia en Bici-Acción Ecologista, agrega a los aportes de los entrevistados, una perspectiva sobre el fomento de la bicicleta en la organización de pequeños grupos sociales, para reapropiar el uso de la calle y convertir a los biciusuarios en actores visibles en cuanto a movilidad se trata.



*Foto 2: Fernando Mafé (derecha) líder de Valencia en Bici-Acción Ecologista, en La Casa Verde, lugar de reunión del colectivo ciclero.
Fuente: Elaboración del autor*

En ese sentido, Mafé hace hincapié en que los grupos ciclistas han conseguido poner voz a las personas que no tienen los conocimientos o los despliegues técnicos para ser escuchados en los organismos institucionales; Es entonces, que como grupos utilizan diferentes mecanismos para visibilizar problemas infraestructurales, la cultura de la bici u otros fenómenos asociados a ella, como conciencia ambiental, pedagogía de la bici, encuentros ciudadanos que generan aportes a los usos de esta en el marco urbano entre otros.

La internet y las redes sociales en la actualidad, han permitido un desarrollo más amplio y visible a las iniciativas ciudadanas o prácticas sociales enmarcadas en el uso de la

bicicleta con respecto a décadas como en los 90's, que los únicos elementos que eran posible utilizar era papelitos, tonadillas, periódicos, autoimpresos, digamos la divulgación voz a voz. Sin embargo, en términos comunicativos la relación con los medios de comunicación como la prensa local y nacional, programas de televisión y radio dan mayor visibilidad a la bici en la ciudad y a los usos de ella en un contexto urbano.

Por otra parte, el trabajo de visibilización y movilización no se realiza de manera aislada, sino que para el caso español y europeo se constituyen frentes de trabajo coordinados con otros grupos; dos ejemplos claros de ello son "ConBici (coordinadora en defensa de la bici)" y "ECF (European cyclists' federation)". De esta forma, se legitima un trabajo de forma más generalizada recogiendo las voces de cientos de ciclistas que de distintas formas reivindican el uso de la bici bien sea como medio de transporte recreativo, estilo de vida o posicionamiento político para apropiarse de la ciudad.

Ahora bien, frente al trabajo local que se realizan sobre la calle y de acuerdo con las palabras de Mafé: "hemos hecho movilizaciones, bicicletadas, manifestaciones, acciones, no solamente masivas de 500 o 1000 ciclistas, sino a veces hemos sido una acción... como instalar un carril bici simulado en un sitio donde pensamos que hace falta, vestirnos de obreros, de trabajadores, con nuestros cascos, nuestra pintura y llegar y pintar allí el espacio, (...) entonces, haber convocado a los medios prensa pues al estilo Greenpeace crea un efecto y aunque seamos 10 personas tiene un efecto multiplicador. Esta la gente que lo aplaude, la que lo critica, pero al siguiente día estas en todos los papeles, en la prensa, en la televisión, y eso claro, eso al político lo pone contra las cuerdas. Así con esa acción y otras, hemos conseguido muchos viales ciclistas que están en proyecto o que hay hechos también".

Sumado a ese trabajo de las coordinadoras, federaciones y trabajos locales, también se debe reconocer que al menos en el caso de Valencia, existen varios grupos adheridos al trabajo que se empezó en la década de los 90's y que en la actualidad pueden tener mayores márgenes de acción debido al trabajo que realizan. De acuerdo con Mafé existen cinco o seis colectivos que trabajan diversos temas que van desde la formación para las personas que no saben andar en bici, educación vial, restauración de bicicletas para donación, temas ambientales asociados a la sostenibilidad y la reivindicación de esta no solo desde el marco recreativo sino también desde el ámbito de participación política.

De acuerdo con Mafé, el uso de la bicicleta en la ciudad de Valencia tiene bastante futuro no solo desde el activismo sino también como constructor de tejido social, debido

a que hace frente al problema de contaminación causado por vehículos de combustión interna, acerca a los ciudadanos a la infraestructura de la ciudad, la hace más amable y atractiva. Entre otras cosas, también posibilita una forma de turismo urbano, lo cual era inimaginado hace 20 años, que hace más eficiente y práctico conocer barrios, monumentos, playas y demás lugares distintivos de la ciudad.

Es entonces, que desde esos los espacios de la institucionalidad, el diseño de proyectos de infraestructura y el activismo en bici, se establecieron puntos de encuentro con respecto a las dinámicas bogotanas, en cuanto a la implementación de la bici como una práctica urbana que en ambos contextos contribuye al avance de la ciudad en términos de inclusión de los diferentes actores viales no solo desde un tema infraestructural, sino también desde una mirada en la cual la sostenibilidad, eficiencia y cultura se manifiestan desde los pedales de una bicicleta.

3.3. *Una ciudad por recorrer. Valencia vista desde la bici.*

La tercera actividad de carácter permanente, corresponde a la realización de recorridos urbanos en bici por varias zonas de la ciudad. Esto, con el fin de observar algunas prácticas urbanas que existen alrededor del uso de la “bici”, la infraestructura que hay dispuesta para ello, la relación existente entre los actores viales (peatones, ciclistas, automóviles públicos y privados) y las diferencias de ser un biciusuario bogotano rodando en otra ciudad.

Estos recorridos urbanos en el desarrollo de la pasantía se convierten en un elemento esencial para la investigación, debido a que cobran vida a partir del relato, que como instrumento de investigación pone en juego la experiencia de circular en la ciudad de Valencia y los demás elementos que aportan las entrevistas y revisiones documentales realizadas hasta ahora.

En ese sentido, hablar desde la espacialidad vivida es retomar en efecto la vivencia, como esa posibilidad de comprender ese micro-espacio distinto a la ciudad de Bogotá, la cual funciona en otras lógicas de movilidad, cultura e identidad cuando se refiere a su apropiación por parte del ciudadano y el reconocimiento del otro.

Se hace hincapié en que estos recorridos son posibles, en la medida que la ciudadanía y la Universidad de Valencia, están dispuestos a aportar de distintas formas. El préstamo imprevisto de una bicicleta en el proceso de la pasantía y una beca de estancia académica, no solo facilitan el proceso de recolección de información, sino también la inmersión en esos espacios de representación en el cual la experiencia sobre dos ruedas permite leer calles, carreras, plazas y alamedas desde una perspectiva más robusta, debido a que la ciudad se muestra por medio de símbolos característicos, no

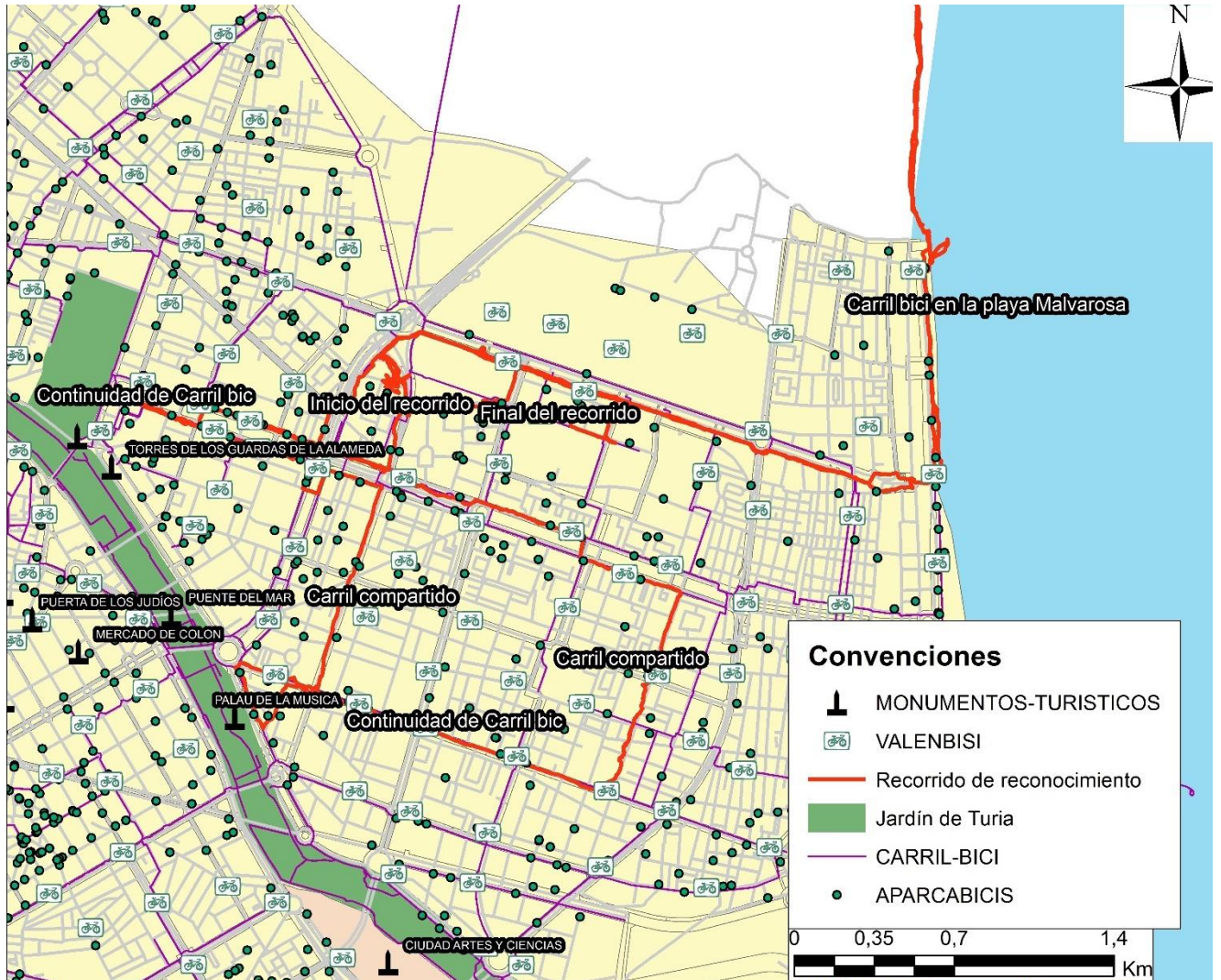
solo desde su arquitectura, sino también en la articulación con la vida cotidiana, manifestada en una eficiencia en los desplazamientos por diversos tramos de la ciudad, resistencias que construyen a la ciudadanía por medio de la memoria individual y colectiva, desde cambios culturales para la locomoción dentro de la ciudad en diferentes medios de transporte y la posibilidad de construir un tejido social en el que la cultura de la bici, manifestada como práctica social, contribuye a la transformación de los imaginarios urbanos que son producto de la representación de los espacios.

Bajo esa línea de posicionamiento como investigador frente al reconocimiento del contexto y las posibilidades ofrecidas por éste, la categoría de profundidad planteada por Hiernaux (2007), permite construir una lectura más allá de la estructura física incentivando la comprensión de discursos instalados en las prácticas sociales asociadas al uso de la bici, la movilidad y la infraestructura.

Los recorridos se plantean entonces a partir de puntos de salida y llegada a lugares específicos con la intención de reconocer algunos de los elementos descritos líneas atrás. Sin embargo, la idea frenética de estar sobre la bici llenando de atributos esas imágenes de ciudad hace que los recorridos cambien de ruta e incluso hasta puntos de llegada. Es decir, que todos los recorridos que se describen están reorientados a explorar lo desconocido, poniendo a prueba las lógicas de locomoción de un biciusuario de la ciudad de Bogotá, en términos de civismo, entendido como uso y respeto por las normas establecidas, percepciones sobre seguridad con respecto a hurtos o atracos, el uso de la vía compartida con vehículos y eficiencia de la infraestructura como carriles bici sobre la acera y calles, que para el caso bogotano, se reconocen como ciclorutas (en la acera) y bicicarriles (sobre las calzada) respectivamente.

El mapa 1 y los demás que acompañan este relato especifican las rutas que se toman y las zonas de la ciudad visitadas. El primer recorrido es realizado a partir de la intuición y el desconocimiento. Cambiar de escenario para rodar en las calles implica enfrentar miedos e incertidumbres, debido a que es poco común seguir los pasos de David Byrne autor de *Diarios de Bicicleta*, en cuyo libro describe cada una de las ciudades que recorría en bici cuando estaba de gira con su banda los Talking Heads. Aun cuando existen miedos a lo no conocido, el espíritu de aventura florece sobre todo por la necesidad de explorar nuevas percepciones de ciudad y comparar hábitos del pedal bogotano y valenciano.

Mapa 5: Primer recorrido. Reconocimiento y orientación.



Fuente: Elaboración propia

Valencia de entrada es una ciudad acogedora, en la medida que su densidad poblacional (2.478 hab./km²). es menor a la de Bogotá (4.321 hab./km²), sus calles son más limpias posiblemente producto de los sistemas de reciclaje que están presentes en muchas de sus calles. Adicional a ello, el sistema de transporte tiende a ser organizado, limpio y eficiente. Aunque escuchando algunos valencianos se tarda y es costoso, sin embargo, comparando su tranvía, metro y autobuses su realidad es distante con respecto a Bogotá en la que el sistema de transporte público de Transmilenio, SITP y buses que están en transición para articulación con el sistema.

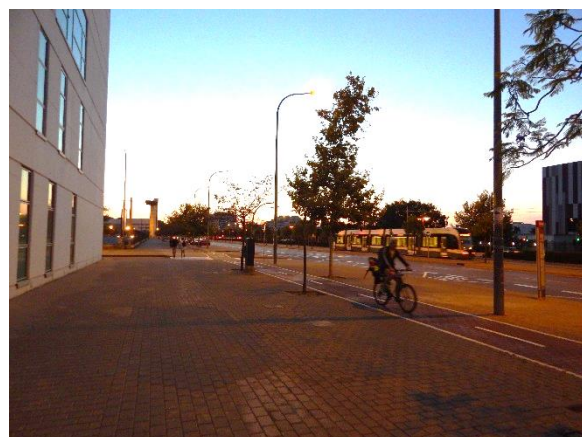
La vida urbana en Valencia transcurre en la calle no en centros comerciales, con ritmos que cambian según la hora del día y evidentemente según la estación. En la mañana, muchos establecimientos inician sus labores desde la 8:00 a.m. hacen un alto al medio día para reanudar pasadas las 3:00 p.m.

Mientras se completaban algunos kilómetros del primer recorrido, la vida urbana en términos de actores viales muestra unas diferencias notorias. El automóvil, recordando algunas palabras de Mafé, aún es imperante en la ciudad, debido a que están por todos lados circulando y aparcados a un costado de las aceras o en bahías dispuestas para ello. Sin embargo, los embotellamientos no son notorios al menos en este recorrido. Los espacios para los peatones son adecuados; alamedas amplias cuya sombra proporcionada por acacias, olivos, arces, higueras y pinos reconfortan las altas temperaturas del verano otorgando un valor estético y psicológico, que hace de Valencia un escenario propicio para roda y rodar.

Partiendo de la zona universitaria, muy cerca de la UV, se abren paso dos avenidas muy concurridas Los Naranjos y Blasco Ibañez y un poco más distante la Avenida El Puerto. Durante el recorrido, se denotan dos diferencias claras en términos de planificación urbana definidas por la existencia de carriles bici, espacios para peatones e interconexiones de corredores ambientales, caracterizados ser alamedas alineadas con espacios verdes y cercados por frondosos árboles. Para el caso de la primera (Los Naranjos) se resaltan varios elementos: el primero el Mirador del Mediterráneo que, aunque es inútil en la actualidad porque está cerrado al público, es un hito geográfico debido a que es la intersección de la Av. Cataluña como una autopista principal de entrada y salida de Valencia por el costado norte, el segundo el tranvía (foto 3), que en su carril exclusivo convive en el mismo escenario con vehículos privados en sentido oriente-occidente y viceversa; y el tercero un carrilbici (foto 4), que hacia el sentido oriental permite recorrer la facultad de economía de UV, terrenos baldíos y un sector residencial muy próximo a la Playa de la Malvarosa, que para el caso de un bogotano es una vista poco común y digna de contemplar por mucho tiempo.



*Foto 3: Tranvía rumbo a la Malvaros.
Fuente: Archivo del autor*



*Foto 4: Carril Bici – Universidad de Valencia.
Fuente: Archivo del autor*

La zona de la Malvarosa es emblemática porque es la playa de la ciudad, que se estructura con caminos peatonales, carril bici, calzadas vehiculares que se conectan directamente con el puerto si se toma dirección al sur por la carrera de Pavia, con el mar mediterráneo como compañía. Al terminar el recorrido, la percepción sobre la infraestructura fue de suficiencia guardando ciertas similitudes a las ciclorutas bogotanas. Sin embargo, es distinta la cultura del uso de la bici en relación con los biciusuarios, peatones y conductores de vehículos, porque el tráfico es pacificado en comparación a las calles bogotanas debido a que existe un respeto por cada uno de los actores viales, razón por la cual moverse en bici no es un acto de riesgo y violencia en sí mismo. De otro lado, la velocidad no es un tema de preocupación mayor, al igual que el uso del casco porque la implementación de las normas se cumple en la mayoría de los casos reduciendo el riesgo de accidentalidad, sin embargo, no es razón para no estar atento.

Un encuentro accidental con el centro histórico.

Recorrer la ciudad en bicicleta, más allá de la representación a un estilo de vida permite, llenar esos espacios vacíos que Bauman (2009), alude cuando se refiere a la modernidad líquida. Esos espacios que por desconocimiento no se apropian, no se conocen y en síntesis no existen desde el marco de la experiencia. En ese sentido, tomar la bici y recorrer nuevamente Valencia permite darle valor a esa postura epistémica debido a que existen varias formas de reconocer los espacios, una desde la institucionalidad, otra desde las experiencias planificadas y otra, como lo diría Lewis Carroll autor de Alicia en el País de las Maravillas, “cuando no se sabe a dónde ir, cualquier camino lleva a ninguna parte” en otras palabras salir a descubrir desde la nada, solo con la necesidad de recorrer y dejarse llevar, tal vez por la infraestructura o solo por la intuición.

Tomando como punto de partida la intención de llenar los espacios vacíos, de una parte de la ciudad valenciana, se aprovecha una de esas largas tardes para perderse entre calles y carreras, cuya única compañía era una gran botella de agua, algo de música en el reproductor que hacía recordar a Bogotá en muchas de sus formas y una bici que llegó de la nada, como ese vehículo que vincula de manera más profunda a la ciudad y a la camaradería de la gente.

Este recorrido comienza en un hito que se mencionó antes, el Mirador del Mediterráneo. La intención en esta ocasión no era ir a la playa de nuevo y tampoco tomar rutas hechas anteriormente, por tanto, se rueda camino hacia el oriente, hacia una ciudad por conocer. La calle Vicente de Zaragoza permite hacer conciencia que la distribución

radial y de damero se conjugan y que hacen el trabajo de la localización un poco más complejo y de más atención. ¿Quién creería que recordar nombres en vez de números sería tan complejo? al menos los primeros días.

Alternar entre carriles bici y calzadas vehiculares, hacen recordar algunos tramos de vías bogotanas, como la Carrera 11 o la 50 con sus palmeras que acompañan el camino hasta el Estadio El Campín. Sin embargo, allí lo más atractivo como ciclista, es que se coexiste, de maneras más pacíficas y cívicas que en se evidencian en los peatones en los vehículos públicos y urbanos e incluso con el tranvía.

Señalizaciones claras y visibles, aportan a la experiencia otros modos de leer la ciudad, a decir verdad este recorrido permite concluir en una primera revisión, que correr es interesante, pero pacificarse y moverse como lo sugiere el proyecto Velocidad Treinta en incluso a velocidades menores, se vuelve una dinámica para releer la ciudad más allá de la transgresión y pensar un poco más en la coexistencia de actores viales.

Entre tantas calles y carreras es fácil desorientarse, sin embargo, Valencia al igual que Bogotá posee un centro histórico que permite reorientar los pasos. En Bogotá están los Cerros Orientales, los grandes edificios como las Torres del Parque, el Colpatria, o el Bacatá y vías principales como la Calle 26 que traza una línea de oriente a occidente, y la Séptima o Caracas que conectan la ciudad de norte a sur. Para el caso valenciano, está el Jardín de Túrria el cual recorre la ciudad de oriente a occidente. Pero esto no es lo que pueda resaltarse, aunque desde la perspectiva de planeación urbana realmente es una obra de arte, teniendo en cuenta que el peatón es el más beneficiado. Lo que más se puede exaltar es como un espacio urbano altamente densificado, arquitectónicamente coexiste con estructuras tan antiguas como la Torre Serranos (Foto 5) del siglo XIV con el Palacio de las Artes (Foto 4) del siglo XXI.

Mapa 6: Un encuentro accidental con el centro histórico

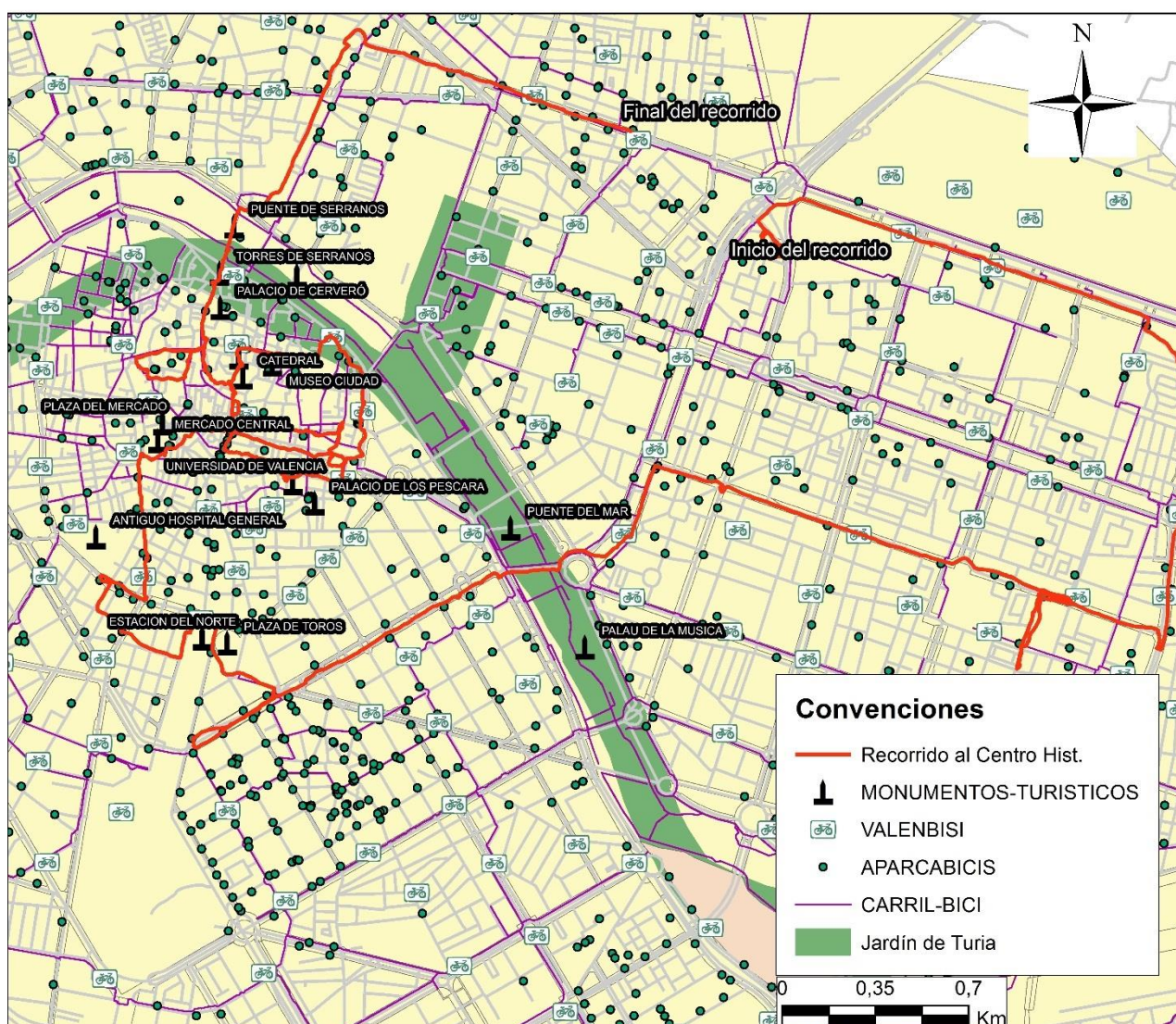


Foto 6:Palacio de las Artes.
Fuente: Archivo del autor



Foto 5: Torre Serranos
Fuente: Archivo del Autor

Uno muy antiguo que evoca escenarios de películas como Los Fantasma de Goya, o muy modernos que evocan un futuro como Tomorrowland. Pensar y recorrer la ciudad en bicicleta permite articular todos esos símbolos y atributos que pueda captar el ojo

humano, que en términos de palimpsesto cuentan una historia, que va más allá de sus riadas, invasiones y cambios de gobierno, sino que se articula como un modelo que se transforma para dar espacio a nuevas formas de asumir la movilidad y la interacción de los seres humanos en los escenarios donde se circula la vida cotidiana.

Entre otras cosas, no solo la arquitectura es un elemento de la ciudad que sorprende, sino también es la infraestructura que está dispuesta para el uso de la bicicleta, que aún para los habitantes de Valencia resulta insuficiente, pero para un bogotano es un escenario que se recorre de manera placentera; carriles bici en la acera y en las calzadas vehiculares o incluso al costado de ellas permite una circulación fluida que tiende a armonizar con la pacificación de tráfico.



*Foto 7: Carril bici- Carrera Almassora
Fuente: Archivo del Autor*



*Foto 8: Carril bici- Carrera Almassora
Fuente: Archivo del Autor*

Con respecto a la conectividad de los carriles bici es claro que existen segmentos que deben ser ajustados o planificados de mejor forma. Sin embargo, en este recorrido se evidenciaron casi 19 km de infraestructura para la bicicleta distribuida entre calles y carreras que se difuminan poco a poco cuando se llega al centro histórico.

Allí no existen carriles bici, aunque es notorio el uso de la bici para recorrer esta zona, no solo por habitantes que viven allí, sino también por extranjeros y empresas de cicloturismo que aprovechando la amplia oferta de servicios hacen de las plazas, calles y alamedas una experiencia de reconocimiento histórico y de apropiación espacial.

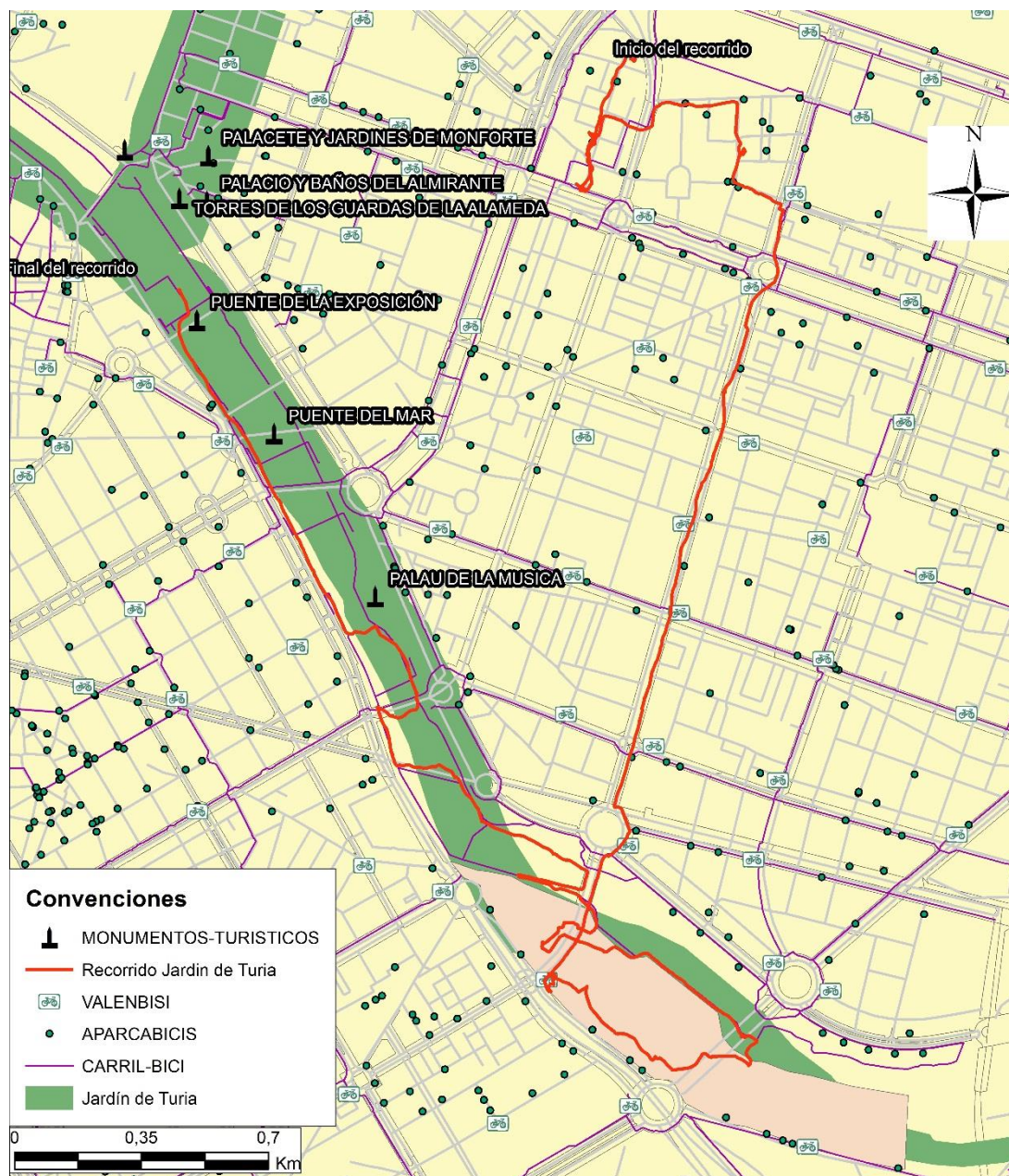
Rodando por El Jardín del Turia y en una Masa Crítica.

¡Espacios para la gente! Es una expresión que quedó plasmada en la memoria en una discusión académica con un maestro experto en geografía urbana, la cual tuvo más sentido cuando se hizo el recorrido de lo que hacia la década de los 50's aún era río, El Jardín del Turia. Lugar desconocido pero que llama la atención porque atraviesa la ciudad como una arteria que llena de verde y oxígeno a la ciudad. Por esta razón, se

convierte en un espacio estratégico de interconexión para carriles bici y espacios para el ocio y la recreación.

De acuerdo con el ayuntamiento de Valencia y lo mencionado por Vicent Torres (2016), es un escenario de revitalización urbana que después de la Gran Riada de 1957 se desarrolló en función de dos posturas urbanísticas. La primera, convertir este corredor en una autopista que descongestionara las demás zonas de la ciudad y la segunda convertirlo en un escenario de ocio, deporte y “verde” para todos los ciudadanos no solo de allí, sino para los visitantes del mundo.

Mapa 7: Antes un río, ahora un jardín. El Jardín de Turia



Fuente: Elaboración propia

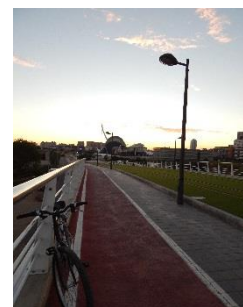
Monumentalidad, espacios verdes, infraestructura y personas que viven la calle son las primeras percepciones que se obtienen de este lugar. La Ciudad de las Artes y la Ciencia, aunque polémico desde su construcción hasta su uso, es uno de los emblemas de la ciudad cuando se habla de la arquitectura del siglo XXI. Allí existe un carril bici que lo bordea y a su vez conecta con la demás infraestructura que compone el Jardín. Espacios para correr, para moverse en bici, cachas deportivas y para el ocio, hacen de esta zona una de las más concurridas.



Foto 9: Carril bici- Jardín de Turia
Fuente: Archivo del Autor



Foto 10: Carril bici- Jardín de Turia
Fuente: Archivo del Autor



*Foto 11: Carril bici
próximo a la Ciudad de las
Artes y la Ciencia.*
Fuente: Archivo del Autor

Con cada pedalazo se descubre lo que una decisión política puede generar en la población de una ciudad. Recorrer el lugar y detenerse en algún punto es propicio para respirar y descansar, sin ningún síntoma causado por la desconfianza o la inseguridad. Un picnic, una siesta, una carrera o work out en lugares específicos, hacen de este lugar uno de los mayores logros para la gente. Cambiar el modelo insostenible de una ciudad llena de vehículos por escenarios como este, abre la posibilidad que la vida cotidiana se viva en la calle, mediada por ofertas culturales gratuitas y pagas, escenarios deportivos que invitan a llevar vidas saludables y espacios públicos que son disfrutados por personas de todas las edades.

Este recorrido tuvo dos intenciones preliminares. La primera, conocer el Jardín de Túrria y la segunda escuchar que dicen los bicusuarios desde el activismo cuando a ciudad y bici se refiere. Para ello se asiste a un conversatorio a propósito del uso de bici, denominado Cicloturisme pel Danubi el cual centró su atención en proponer ideas alrededor de la implantación de prácticas ciudadanas y políticas que permitirían mejorar los esquemas de movilidad en la ciudad de acuerdo con experiencias vividas en ciudades visitadas de Alemania y Austria. Frente a ello, se puede asegurar que las distintas posturas que se escucharon en el conversatorio son producto del aprendizaje sobre fracasos y aciertos de distintos modelos de movilidad diseminados por Europa. En síntesis, una las razones por la cuales Valencia ha avanzado en esquemas de movilidad en bicicleta, es que los colectivos abren escenarios de discusión sobre las

carencias y mejoras del modelo infraestructural de la ciudad, la intermodalidad en los medios de transporte y la bicicleta pública, además de ello, existen canales de comunicación entre los ciudadanos y el ayuntamiento lo cual se traduce en transformaciones a la infraestructura de manera mucho más eficiente si se le compara con las lógicas del trazado y ejecución de obras públicas en Bogotá.

Finalmente, una de las últimas actividades que se realiza sobre la bici, es participar en la Masa Crítica de Valencia, que no solo se realiza en esa ciudad sino que es una de muchas que lo realiza. Esta participación posibilita establecer similitudes y diferencias con respecto a la que se realizan en Bogotá.

Este evento se realiza el primer día de cada mes, en este caso la participación tuvo lugar el primero de julio de 2016 y todo comienza a las 7:00 pm. Aún con los rayos de sol apuntando sobre el horizonte, La Plaza de la Virgen poco a poco se va llenando de biciusuarios y como telón de fondo una gran fuente que atenúa el ruido causado por los transeúntes, que caminan buscando un destino o un sentido o los toman un trago o un café en una de las terrazas que le rodean.



Foto 12: Plaza de la Virgen en una tarde de Masa Crítica
Fuente: Archivo del Autor

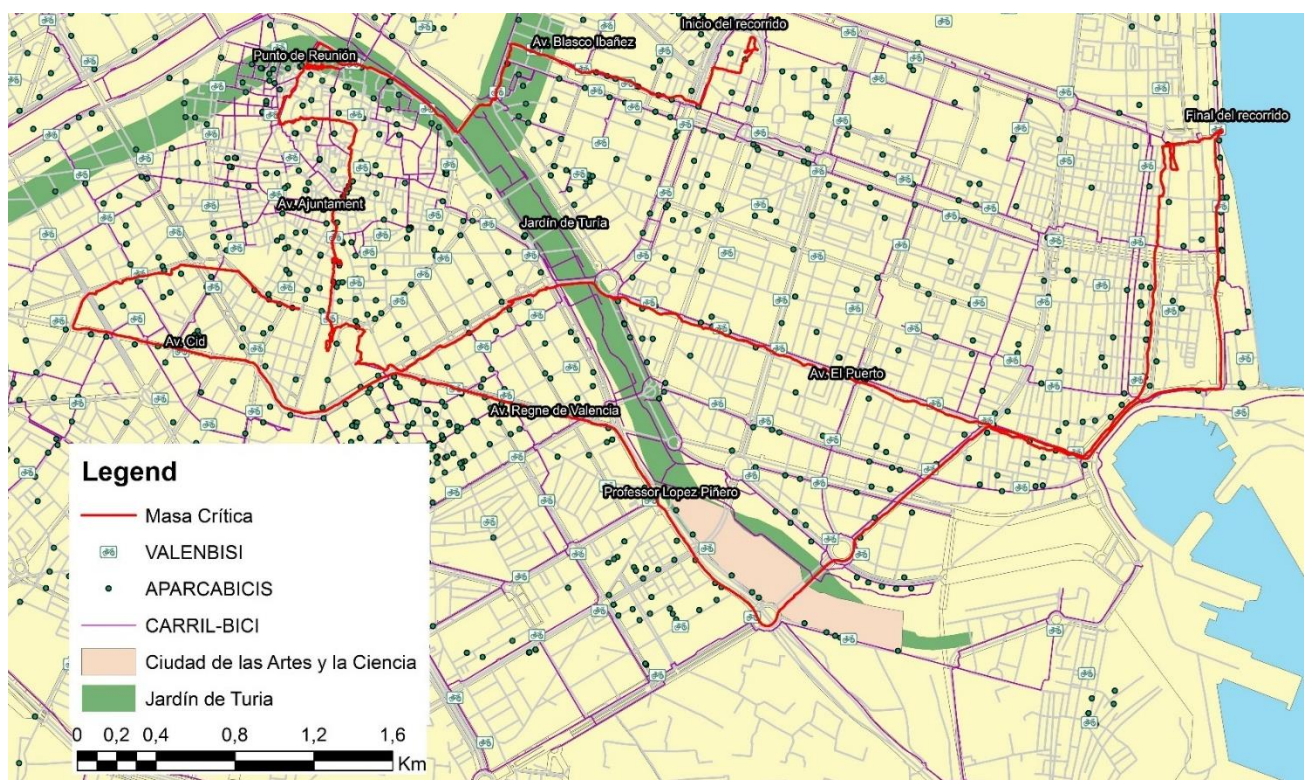


Foto 13: Plaza de la Virgen en una tarde de Masa Crítica
Fuente: Archivo del Autor

Paulatinamente se van congregando ciclistas de Valencia con un objetivo claro, tomarse las calles de la ciudad en bicis de todas las formas y estilos. Grupillos o asistentes solitarios van dando forma a la gran Masa. ¿Ruta? No se sabe, esta puede cambiar de acuerdo a los gustos del colectivo, pero sin dejar de lado ese concepto de colectivo. Esta Masa Crítica, tiene más de 16 años y según algunos participantes es una de las más antiguas de España después de la de Barcelona.

En términos organizativos no hay evidencias claras de líderes u organizadores, debido a que esta se constituye con una premisa “todos nos reunimos con un solo propósito, rodar” y es de esta forma que se da inicio a este inmaculado evento ciclista. Aun cuando no son muchos los asistentes en comparación a otros meses, esta da inicio (Mapa con un recorrido corto por el centro histórico, que nos cobija con sobra en un día soleado hasta salir a la Avenida El Cid y en adelante cruzar calles y lugares importantes como la Plaza de Toros de Valencia, Avenida el Reino de Valencia, la Ciudad de las Artes y la Ciencia, el Puerto y finalmente la Playa de Malvarrosa.

Mapa 8: La Masa Crítica Valenciana



Fuente: Elaboración propia

Tener la posibilidad de rodar en un evento de esta magnitud, permite comprender de una forma más clara las lógicas de movilidad de la ciudad, los mecanismos de visibilización y la cultura de la bici, debido a que se evidenció una gran aceptación por parte de los peatones, los conductores de vehículos públicos o privados y sobre todo por el acompañamiento de la policía. Entre tantas cosas a resaltar, el sonido de silbatos, de las manzanas de la rueda trasera, las arengas y los saludos de los transeúntes hacen de la Masa un foco de atención, de visibilidad ciclista y sobre todo de posicionamiento con respecto a otras formas de moverse en la ciudad.



*Foto 14: Recorriendo las calles con la Masa Crítica.
Fuente: Archivo del Autor*



*Foto 15: : Recorriendo las calles con la Masa Crítica.
Fuente: Archivo del Autor*

4. REFLEXIONES AL FINAL DE LA ETAPA.

Las prácticas sociales que están envueltas en el uso de la bici para el caso bogotano, se manifiestan como el resultado de ideas de cambio que vienen de mucho tiempo atrás si se hace una referencia histórica con respecto a sus beneficios e intencionalidades. Aun cuando la bicicleta fue un objeto enmarcado por la exclusividad de las clases altas, irónicamente el vehículo a motor, fue uno de los elementos que permitió la expansión hacia otros sectores de la población lo que posibilita la emergencia de nuevas prácticas y apropiaciones de la ciudad, claro que la referencia no es contemporánea sino de principios y mitad del siglo XX. Sin embargo, la Ciclovía que a la fecha de hoy tiene un poco más de cuarenta años, los ciclopaseos que han sido el anclaje para incentivar y promocionar el uso no solo recreativo de la bici y el aumento acelerado de biciusuarios, resultado de un sistema de transporte público deficiente y poco digno, son los elementos más visibles para reconocer que la bicicleta en la ciudad es una de las respuestas a los cambios de las dinámicas sociales, económicas y de ejercicios políticos que tienen como propósito democratizar el uso del espacio público para leerlo más allá del miedo, la desinformación y el desconocimiento.

Frente a este panorama, las prácticas urbanas cotidianas en bicicleta cobran importancia en la medida que configuran los imaginarios de la ciudad o de los sectores

que se recorren con mayor frecuencia, debido a que sus percepciones se reestructuran al igual que los resultados de sus experiencias. Esta afirmación, aunque simple pero cierta, se basa en los resultados obtenidos durante todo el proceso investigativo que tiene como hilo conductor la bicicleta y sus usos en el marco urbano de Bogotá más allá de la recreación.

En un primer, momento las prácticas sociales se presentan en los biciusuarios como un conjunto de observaciones, percepciones y acciones que definen el uso del mobiliario urbano, las rutas y las velocidades de los recorridos, la confrontación de imaginarios, los problemas asociados a la movilidad y la bici como un objeto de simbiosis que tiende a dar mayores libertades no solo de locomoción sino también de apropiación.

En cuanto al mobiliario urbano, es notoria la unanimidad cuando se habla de los esfuerzos de las instituciones para hacer de Bogotá una ciudad amable con el ciclista, sin embargo, la planeación en términos de diseño que no tiene en cuenta totalmente otras relaciones con los demás actores de la movilidad, la hacen en algunos casos deficiente debido que aún existe prelación para los vehículos a motor. Si bien es cierto, que Bogotá es la única en Latinoamérica que posee casi 500 km de mobiliario para la bicicleta aún se debe pensar que mucha infraestructura está en mal estado o se planifica quitándole espacio vital al peatón, lo que genera el primer desencuentro en el camino a la pacificación del tráfico. Aun así, bicicarriles y ciclorutas marcan un hito importante para asumir de manera cotidiana el uso de la bicicleta, debido a que es por ese mobiliario que una gran parte de la población de la ciudad, el 5% para ser exacto que es la misma que utiliza el taxi como opción locomoción, se subió a la bici.

Entre otras cosas es notoria la reestructuración de los conceptos que se tienen de la ciudad y lo que tiene ella para ofrecer en términos de posibilidad y deficiencias. Es en este punto, que los imaginarios empiezan a cobrar sentido debido a que las imágenes que se tienen de algunos sectores están mediadas por la discursividad y las percepciones de un otro, con experiencias, hábitos y prácticas distintas con respecto a pensar la ciudad y vivir en ella. Es entonces, que recorrer la ciudad en bicicleta permite la confrontación de múltiples experiencias para asumir como ciudadano el espacio público. El encuentro de esos espacios vacíos o inexistentes, barrios inéditos, multiplicidad de rutas o atajos, hacen de la ciudad un sistema que no es estrictamente lineal en el que la senda es de difícil fractura, sino que por el contrario se convierte en un escenario que invita a la exploración y el reconocimiento.

Ahora bien, la relación de las prácticas, imaginarios urbanos y la “bici” es visible cuando se indagan por tres elementos esenciales: la bici como estilo de vida, las resistencias

que terminan siendo apuestas políticas de apropiación de la ciudad y las necesidades de combatir la deficiencia del transporte público. Por otra parte, se suman otras características en el uso de la bici asociados a una economía en crisis, a incentivar el ahorro, a la posibilidad de realizar actividad física o a alejarse de forma contundente de otras dinámicas que pueden generar problemas relevantes manifestados en hechos violentos o de altos niveles de estrés, que no contribuyen a la pacificación del tráfico sino ni de las relaciones entre ciudadanos.

En el uso de la “bici” como estilo de vida, los biciusuarios que participan en esta investigación ponen de manifiesto que asumir su uso de forma cotidiana implica cambiar paulatinamente de hábitos marcados socialmente como la informalidad, exclusiva recreación, uso por medio de escenarios de peligro y distribución del tiempo y espacio para recorrer la ciudad. En otras palabras, el uso de la bici en las acciones de la vida cotidiana se traduce en hacer frente a la idea que con la bici se hace ejercicio físico exclusivamente y no se puede ingresar a otros escenarios de la vida cotidiana como el trabajo, por ejemplo. De otro lado, la ciudad deja de ser peligrosa en su conjunto para así y de manera acertada focalizar los escenarios reales de peligro y que por lo tanto se deben evitar. Además de ello, existe la tendencia a pensar que la ciudad deja de ser tan grande, es decir que el tamaño de esta se asocia con los tiempos de uso del vehículo a motor el cual puede tardar horas en recorrer tramos muy pequeños.

En cuanto a las resistencias se pueden identificar varios elementos importantes, el primero es evitar el uso de trasportes masivos, grandes congestiones o embotellamientos, el segundo pone de manifiesto la necesidad de reconocer una multiplicidad de espacios de la ciudad porque observar y analizar su distribución, planificación, segregación y dinámicas, permite una reapropiación del espacio para convivir con él y con los demás actores que integran la ciudad. Esta se convierte en una de las razones por las cuales los ciudadanos se suben a la bici, también puede ser una de las razones por las cuales muchos colectivos están dando la apuesta por ella, debido a que con su uso realmente se puede democratizar la ciudad.

A la democratización de los usos del espacio público se adhiere el tercer elemento, la necesidad; frente a esta categoría se evidencian varios tipos, una enmarcada en encontrar una alternativa distinta al servicio público de transporte como SITP, Transmilenio, taxi o vehículos privados en algunos casos. Esta decisión es mediada por la creciente deficiencia del sistema, bien sea por el gran volumen de pasajeros que moviliza, la ausencia de civismo en horas pico y valle y fundamentalmente la inexistencia de rutas que sean viables con respecto a los desplazamientos de los ciudadanos. En

suma a lo anterior, el mal estado de la malla vial y los embotellamientos, que pueden durar varias horas y el avance es mínimo, son los otros problemas que refieren al pensar el uso de la bici para combatir la necesidad de un transporte digno y eficiente.

La otra necesidad es económica, ya que el uso de la bicicleta toma un papel importante debido a que los gastos monetarios con respecto al uso de otro sistema son mínimos, lo cual se traduce en ahorro y una mejor calidad de vida, por la regularidad en la actividad física y un reparto de gastos que solventan otras necesidades. Recordando palabras de un biciusuario las cuales pueden ilustrar de mejor forma este punto cuando dice “pago bus o pago el arriendo”.

Por último, en este punto emerge un nuevo tipo necesidad la cual se refiere a la pacificación del tráfico y la vida misma. Esta corresponde a que los biciusuarios encuentran que no solo los estilos de vida asociados a la bici están enmarcados en la movilidad, sino también en las formas como se piensa acerca de la vida y de la ciudad; puesto que la bicicleta, en el campo de lo cotidiano de sus vidas contribuye a bajar el nivel de estrés causado por agentes externos que no es posible controlar cuando se está dentro de un sistema de transporte. La contribución a disminuir la huella ambiental es otro elemento que se asocia, al igual que la posibilidad de tejer redes de biciusuarios que contribuyan a hacer la ciudad más sostenible y agradable para cada uno de ellos y demás ciudadanos.

Ahora bien, las imágenes de la ciudad que se constituyen por medio del uso de la bicicleta inciden en la reestructuración de los modelos existentes de sus imaginarios urbanos, debido a que las percepciones resultantes son una conjunción entre la operación, la respuesta y la deducción de los lugares que se recorren. Es entonces, que la pérdida de ciudad se hace visible en la medida que los usos del espacio público, se han destinado a otros fines y cierres en vías de la ciudad que solo benefician a unos pocos, son elementos constantes de interacción. Los discursos de la modernidad se hacen presentes en la medida que permean las acciones para interactuar con la ciudad y con un otro que en términos de derechos y deberes es igual que un biciusuario, peatón o conductor de vehículo motorizado.

Los estilos de vida que emergen, se estructuran progresivamente con respecto a las necesidades que la ciudad constituye el día de hoy, porque se encuentra que en la bicicleta más que ejercicio hay eficiencia en el desplazamiento, un cambio en las percepciones culturales sobre como se vive y se ve la ciudad, un tejido social que visibiliza un medio alternativo de transporte y a su vez posibilita denunciar otros elementos invisibles aún en la opinión o en la política pública. El miedo y la inseguridad

son decisivos para la constitución de esos imaginarios de ciudad, debido a que el discurso que gira en torno a estos dos elementos politiza y segmenta las acciones de los ciudadanos, ya que por miedo no se sale de la zona de confort, por miedo no se reconocen rutas distintas y por miedo no se apropian espacios de la ciudad que son de todos los ciudadanos.

Es a partir de allí, que el discurso de la seguridad segrega a las personas en lugar de cohesionarlas como un bloque o una fuerza que permita tomar otros rumbos sobre las decisiones que se toman, no solo desde las políticas públicas, sino también desde la vida cotidiana que pueden traducirse en mayores niveles de apropiación, pertenencia y protección de la infraestructura pública, que finalmente es la que permea la vida de los ciudadanos que viven en Bogotá.

4.1 ¿A puro pedal logro su cometido?

La intención de evidenciar cómo los usos de la bicicleta mediante prácticas urbanas cambian los imaginarios de la ciudad es todo un reto de investigación. Aun así, este trabajo se realiza en interlocución con y desde los biciusuarios, con los actores fundamentales de este mundo del pedal, compartiendo experiencias, puntos de vista y kilómetros de recorridos que se traducen en charlas sobre situaciones y lugares en los que la bici es un elemento transversal.

Con respecto a las prácticas sociales y los imaginarios urbanos que están enmarcados en los biciusuarios, se identifica que las prácticas que se asocian a condiciones de bienestar y representación social, están basadas en la idea de que en “bici es mejor” y que la ciudad es más sostenible en la medida que más ciudadanos se unan a la práctica de andar en bicicleta. Sin embargo, esta idea tiende a invisibilizar algunas prácticas lesivas con los otros actores viales, debido a que se evidencia en recorridos con colectivos una tendencia a apropiar el espacio de la vía sin tener en cuenta el aumento del tráfico en las intersecciones en las que hay semaforización, lo que se traduce momentáneamente en mayores tiempos de embotellamiento, un uso inadecuado de las normas de tránsito y una radicalización sobre el uso del espacio público, generando confrontaciones con los demás actores de la vía.

Aun cuando el ciudadano que se sube a la bici contribuye a unos cambios en la movilidad de la ciudad, no siempre el que se sube a ella hace una contribución real, debido a que existe una tendencia a saltar normas, que aun cuando son de tránsito, se traducen en problemas de convivencia; el renuente uso del casco, pasar las luces rojas, zigzaguear entre los carros, utilizar los puentes peatonales sobre la bici, atropello a

peatones y carreras como los Alleycat, que cada vez son más populares y menos clandestinas, son los elementos que se reflexionan; sin embargo, en la práctica aún no existe una coherencia que cambie lógicas de movilidad de algunos biciusuarios que realmente contribuyan a la pacificación del tráfico.

De allí, el imaginario constituyente de lo que podría denominarse como una supremacía moral sobre que es mejor para la ciudad y que la bici es la solución definitiva, da menos importancia a otras prácticas que también puede contribuir a una Bogotá sostenible. Si bien la ciudad que se constituye en los imaginarios de los biciusuarios, esta mediada por lo mencionado, se hace necesario en futuras investigaciones contrastar, después de unos años, cuál es el resultado para la ciudad en términos de pacificación, convivencia y movilidad en las que los biciusuarios pueden ser otros actores con mucha fuerza que deciden también sobre el destino del ordenamiento urbano en Bogotá.

En conclusión, las prácticas urbanas asociadas a la bicicleta si cambian los imaginarios de la ciudad, lo cual posibilita otras formas de relación con el espacio público y la emergencia de ciudadanías que participan de otras lógicas en la construcción de un tejido social más incluyente, humano y reflexivo. Sin embargo, no se debe dejar de lado que los fines mejor intencionados con respecto a comprender y vivir la ciudad de formas pacíficas, sostenibles y amigables, no pueden ser opacados por prácticas lesivas que tiendan a restarles legitimidad. Por ello, se hace necesario que todos los biciusuarios fomenten dentro sus prácticas sociales mediadas por la bici, reflexiones reales y que se manifiesten en diversas formas en que se apropia el espacio público de la ciudad, en la convivencia con los demás actores viales y la participación democrática de la ciudad, es decir que desde la práctica misma se haga explícito el mensaje que hay ciudad para todos porque es de todos.

4.2 Al final de esta larga ruta ¿qué queda?

“A puro pedal” como proceso investigativo, es el resultado de la sinergia entre las diversas reflexiones epistemológicas, metodológicas y culturales que giran en torno al sujeto, las cuales son transversales en el curso de la maestría de Estudios Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional; es por ello, que un aporte de esta investigación a la maestría es la articulación de una reflexión sobre el sujeto en el marco de una ciudad que es polisémica y que en términos metodológicos se esmera por construir un panorama sobre como se constituyen las interacciones de los ciudadanos a partir de sus prácticas cotidianas con el uso de la bicicleta. En otras palabras, es una aproximación de la investigación social a prácticas cotidianas de ciudadanos, que ven

en la bicicleta una posibilidad de transformación social y una vinculación a problemas socialmente relevantes como los que se encuentran inmersos en los discursos de seguridad, movilidad, sostenibilidad ambiental y medios de alternativos de transporte.

Para la línea de construcción social del espacio, esta investigación es un aporte importante debido a que caracteriza y analiza prácticas e imaginarios urbanos desde un abordaje cotidiano y que en términos de espacialidad aborda las concepciones del espacio no solo desde la perspectiva de biciusuarios bogotanos, sino también articula una experiencia en otro contexto como Valenciano. Es decir, que esta investigación es una mirada desde la cultura de la bici, que articula la voz de biciusuarios que han encontrado en ella un medio de movilización social, que no tiende solamente a generar impactos locales, sino que pretende articular prácticas urbanas, quizá con un sueño utópico, de conectar puntos de vista de otras comunidades para comprender los problemas socialmente relevantes desde otro lugar de enunciación.

Finalmente, para este autor los aportes de “A puro pedal” se enmarcan en la formación en el campo de la investigación social, como docente y como biciusuario. Frente a la investigación social, como la posibilidad de encontrar otras formas de abordar problemas socialmente relevantes desde una perspectiva más amplia y crítica, en la medida que se entra en contacto con otras comunidades académicas, perspectivas investigativas, puntos de vista y metodologías de investigación lo que contribuye a una reestructuración en los esquemas de pensamiento para abordar, conceptos y teorías que explican lógicas y percepciones sociales. No obstante, como investigador social se desarrolla habilidades para correlacionar información de teorías con respecto a la vida cotidiana y las diferentes prácticas sociales que le constituyen en este caso, la bicicleta como elemento transversal.

Como docente, esta investigación permite ampliar las formas en que pueden abordarse temas propios de la escuela, además de ello las experiencias en el desarrollo de esquemas metodológicos, búsqueda de información, discusiones académicas y la aproximación a otras formas de entender la ciudad, hacen que como docente los procesos de enseñanza y aprendizaje tengan herramientas que posibiliten una lectura, en el marco de las ciencias sociales, más crítico, estructurado y posiblemente más pertinente.

Ahora bien, como biciusuario “A puro pedal” permite reflexionar más allá del discurso y hacer de esa práctica urbana para interactuar con la ciudad, una posibilidad de ser coherente con el discurso y la práctica. Además de ello, acercarse a otros puntos de vista sobre los usos de la bici, con la posibilidad de comprender al otro desde sus

experiencias y reflexiones acerca del impacto de la bici en la vida cotidiana. En ese sentido, aun cuando existen situaciones que como biciusuarios se deben mejorar es importante resaltar que asumir la bicicleta dentro de la vida cotidiana hace de la ciudad un lugar distinto al igual de las formas en como se piensa y se vive en ella.

Referencias Bibliográficas

- Ameigeiras, A. (2006). El abordaje etnográfico en la investigación social. En I. (. Vasilachis de Gialdino, *Estrategias de investigación cualitativa* (págs. 107-151). Barcelona: Gedisa Editorial, S.A.
- Anandón, M. (2008). La investigación llamada "cualitativa": de las dinámicas de su evolución a los innegables logros y los cuestionamientos presentes. *Investigación y educación en enfermería*, 198-211.
- André, C. (2009). *A prática da pesquisa e mapeamento informacionla bibliográfico apoiados por recursos tecnológicos: impactos na formação de professores*. Sao Paulo: Faculdade de Educação Universidad de Sao Paulo.
- Arango, C. M. (2011). Nuevas recepciones, viejos consumos Las recientes ofertas de contenidos como agentes de transformación de lo imaginario. *Revista anagramas-rumbos y sentidos de la comunicación*, 10(19). Recuperado el 9 de Abril de 2015, de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1692-25222011000200002&lang=es
- Arfuch, L. (2007). *El espacio biográfico-Dilemas de la subjetividad contemporánea*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Aycart, C. (2004). Vías verdes: la experiencia española. El proyecto Rever . *Ingeniería y territorio*(69). Recuperado el 20 de Abril de 2015, de http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/img_portada/issue_223/pdf/IT-69.pdf
- Bauman, Z. (2009). *Modernidad Líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bergua, E. (2004). Por una estrategia estatal para la bicicleta. *Ingeniería y Territorio*(69). Recuperado el 20 de Abril de 2015, de http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/img_portada/issue_223/pdf/IT-69.pdf
- Bogotá como vamos. (2015). *Informe de calidad de vida de Bogotá*. Bogotá.
- Bonilla, E. R. (1997). *La investigación en Ciencias Sociales. Más allá de los dilemas de los métodos*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Bravo, P. (2015). *Biciosos*. Bogotá: Debate.
- Camara de Comercio de Bogotá. (2009). *Informe de movilidad en bicicleta en Bogota*. Bogotá.
- Cavallín, C. (2008). Imbricaciones entre el imaginario urbano y el sujeto de la ciudad. . *Letras*(77). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2752285>
- Cendales, L. (2001). Los apas mentales. Una estrategia para realizar investigación cualitativa. *Revista Aportes*(56).
- Colombia., M. d. (2016). *Guía de ciclo-infraestructua para las ciudades colombianas*. Bogot: C.pardo & A. Sanz editores.

- De Certeau, M. (2000). *Andares de la ciudad. En La Invención de Lo Cotidiano. 1 Artes de Hacer*. Mexico: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, Territorio y Población*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Fu Tuan, Y. (2007). *Topofilía. Un estudio sobre la percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. Barcelona: Melusina.
- García, N. (2005). Imaginarios Urbanos. En N. García, *Imaginarios Urbanos* (pág. 147). Buenos Aires: Editorial Universitaria.
- Guber, R. (2001). *La etnografía: Método, campo y reflexibilidad*. Bogotá: Grupo editorial Norma.
- Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *Revista eure*, 17-30.
- Jans, M. (2009). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *Revista AUS*, 6-11. Recuperado el 2015 de Mayo de 2015, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281723479002>
- Lindón, A. (Agosto de 2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *EURE*, 33(99), 7-16.
- Lindon, A. H. (2012). *Geografías de lo imaginario*. Madrid: Anthropos.
- López, M. M. (2014). Sistemas de bicicleta pública: vehículos inteligentes para ciudades sostenibles. *Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*(194). Recuperado el 20 de Abril de 2015, de <http://dialnet.unirioja.es/ser>
- Lucci, M. (2012). La producción y reproducción de imaginarios urbanos por parte de las autoridades municipales. *Revista Pilquen*. Recuperado el 9 de Abril de 2015, de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-31232012000200010&lang=es
- Márquez, F. (2007). Imaginarios urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis. *Revista EURE*, 33(99). Recuperado el 9 de Abril de 2015, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000200007&lang=pt
- Melo, E. (2012). El mobiliario urbano destinado al uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá. *Universidad de Palermo*. Recuperado el 19 de Mayo de 2015, de http://www.palermo.edu/dyc/maestria_diseno/pdf/tesis.completas/102-Melo-eliana.pdf
- Morales, L. (2011). La movilidad ciclista como factor de sostenibilidad: breve análisis de su emergencia en la ciudad de Sevilla. *Habitat y sociedad*. Recuperado el 2015 de Abril de 2015, de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?>
- Morfin, C. (2011). Jóvenes en acciones colectivas y movimientos sociales para redefinir espacios públicos y las prácticas ciudadanas. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 9(1).

- Moriño, J. (2010). Bicicleta urbana y movilidad. La bicicleta como herramienta para mejorar la sostenibilidad urbana. *Anales de mecánica y electricidad*, 87. Recuperado el 20 de Abril de 2015, de http://www.revista-anales.es/web/n_3/seccion_4
- Ortega, D. (2013). *De piñones y pedales: Las nuevas velocidades de la ciudad*. Valencia.
- Páramo, P. (2007). *El Significado de los lugares públicos para la gente de Bogotá*. Bogotá: Fondo Editorial Universidad Pedagógica Nacional.
- Pérez, G. (2013). Conflictividad y empoderamiento en agrupaciones ciclistas de Guadalajara. *Ra Ximhai: revista científica de sociedad, cultura y desarrollo sostenible*, 9(2). Recuperado el 20 de Abril de 2015, de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4731784>
- Rinaldi, F. (2014). Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito. *Revista Transporte y Territorio*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333032406008>
- Silva, A. (2004). *Imaginarios Urbanos*.
- Soja, E. (2008). *Posmetropolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficante de Sueños.
- Tironi, M. (2011). Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París. . *Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 41-62. .
- Torres, R. (2003). La bicicleta dentro de la movilidad urbana: el caso de Vitoria-Gasteiz. *Lurralde: Investigación y espacio*(26). Recuperado el 20 de Abril de 2015, de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1029617>
- Vasilachis de Gialdino, I. (. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa Editorial, S.A.
- Velasco, A. (2011). Posibilidades de desarrollo urbano a partir de un sistema de transporte público en bicicleta. . *Universidad San Francisco de Quito*. Recuperado el 19 de Mayo de 2015, de <http://movere.ec/documentos/desarrollourbnoyBP.pdf>
- Yory, C. (2009). Pensamiento Urbano-Una aproximación en clave de lugar a la construcción social de habitar desde el concepto de topofilia. *Revista memorias de arquitectura*, 2.