

LOS COLECTIVOS DE BICICLETA EN LA CIUDAD DE BOGOTA: UNA EXPRESIÓN SOCIAL DE LUGARES EN LOS “NO LUGARES”

La bicicleta como tecnología para la construcción de nuevos contratos sociales

Gina Paola Velásquez Castañeda¹

Juan Camilo Agudelo Moscoso²

Resumen:

Comprender mediante un estudio de caso, cómo la ciudadanía posiciona a la bicicleta en el espacio público, legitimando su uso como medio de transporte y como expresión colectiva que promueve cultura de espacios posibles compartidos para los diferentes sectores de la sociedad. La apuesta por compartir el espacio entre autos y bicicletas otorga mejoras al escenario urbano, trascendiendo la conectividad y comunión social. Los colectivos sociales de bicicleta en la Ciudad de Bogotá, D.C. configuran el territorio en un escenario atractivo de conocer a partir de las dinámicas sociales, políticas y económicas que se co-crean en el encuentro en bicicleta y la manera de recorrer la ciudad.

Las relaciones entre la movilidad y el transporte están condicionadas, entre otros aspectos, por la gestión de: la distancia, la velocidad, la infraestructura, el tráfico, la contaminación, lo urbano y sus funciones. La movilidad y transporte son el resultado de las formas y las relaciones sociales, de cómo se ocupa el espacio, de los patrones de movimiento y el consumo de energía relacionados a cada momento y lugar. En ese contexto, el presente artículo se refiere justamente a los retos de su idealización asociados a la movilidad, reconfigurando lo espacial y el espaciar, la oportunidad de construir y/o co-crear territorios, las conexiones, lo político y público del espacio, la gestión de las redes de movilidad urbana, la necesidad de transformaciones éticas que evidencien el conflicto existente entre la movilidad - transporte - velocidad, y con los actores principales, y más vulnerables: el ser humano y su relación con la sociedad.

Palabras Clave: Espacio Público, Contrato Social, Derecho a la Ciudad, Movilidad, Colectivos de Bicicletas, No lugares.

¹ Universidad de Jaén España. gpv0001@red.ujaen.es Autorizada para envío de correspondencia.

² Universidad Nacional de Colombia. jcagudelom@unal.edu.co

THE BICYCLE COLLECTIVES IN THE CITY OF BOGOTA: A SOCIAL EXPRESSION OF PLACES IN "NON-PLACES

The bicycle as a technology for the construction of new social contracts.

Abstract:

To understand through a case study, how citizenship positions the bicycle in public space, legitimizing its use as a means of transportation and as a collective expression that promotes a culture of possible shared spaces for different sectors of society. The bet for sharing space between cars and bicycles provides improvements to the urban scenario, transcending connectivity and social communion. The social bicycle collectives in the city of Bogotá, D.C. configure the territory into an attractive scenario to know from the social, political and economic dynamics that are co-created in the bicycle encounter and the way of traveling through the city.

The relationships between mobility and transport are conditioned, among other aspects, by the management of: distance, speed, infrastructure, traffic, pollution, the urban and its functions. Mobility and transportation are the result of social forms and relations, of how space is occupied, of the movement patterns and energy consumption related to each time and place. In this context, this article refers precisely to the challenges of its idealization associated with mobility, reconfiguring the spatial and spatial, the opportunity to build and / or co-create territories, connections, the political and public space, the management of urban mobility networks, the need for ethical transformations that highlight the existing conflict between mobility - transport - speed, and with the main actors, and most vulnerable: the human being and his relationship with society.

Keywords: Public Space, Social Contract, Right to the City, Mobility, Bicycle Collectives, Non-places.

1. INTRODUCCIÓN

El modelo fordista marcó el modelo de construcción y crecimiento de muchas ciudades. Este modelo, que aparentemente tuvo sus fines entre los años 70 y 80, transfirió los costos de la producción del espacio y el sostenimiento de ellos a quienes aparentemente no tenían acceso al capital. Las luchas por resolver las tensiones en el espacio, y asegurar el respeto de los derechos que tienen las personas a la ciudad y a la libre movilidad, son las nuevas formas de muchas organizaciones para disminuir las brechas sociales y espaciales y que se han construido por planificar con modelos centrados en la producción e influenciados por el acaparamiento y la bancarización de la tierra (Harvey, 2013).

Para atender las necesidades de desplazamiento de las ciudades que crecen centradas en la producción, la ingeniería propone sistemas viales y de transporte que aseguren las capacidades y los niveles de servicio de las vías, en donde el automóvil particular es el centro del diseño,

transfiriendo los costes espaciales y energéticos a la sociedad en general. Sin embargo, con la aparición de nuevos conceptos de diseño urbano, movilidad y transporte, la creación de nuevas soluciones se contemplan desde otra dimensión con condicionantes como la gestión de la velocidad y su relación con la distancia, la infraestructura, el flujo vehicular y sus externalidades, así como las tensiones de lo público de los espacios.

Es por tanto, el interés en describir las tensiones existentes entre la movilidad y el transporte a partir de la revisión de sus conceptos, los derechos y los principios básicos de diseño urbano, en contraste con el entendimiento y estudio de la bicicleta y los colectivos de bicicleta en la Ciudad de Bogotá, a fin de proponer un concepto de movilidad que incluya la construcción de nuevos contratos sociales y que dé respuestas a los retos y las utopías que denota un nuevo orden mundial e inquietar al lector sobre ¿Cómo el ejercicio ciudadano que propende por asegurar el derecho a la movilidad sostenible construye interacciones de apropiación de espacios en la ciudad y transforma las dinámicas de los no lugares en expresiones sociales que redundan en el espacio?.

2. DESARROLLO

La forma en que se habita la ciudad, su crecimiento y por ende la ciudadanía están determinadas en gran medida por la planeación ordenada, el uso del espacio público, las dinámicas del territorio y el valor del suelo. Hoy por hoy, la densidad urbana de Bogotá es de 190.9 personas por hectárea. El crecimiento de la ciudad ha sido vertiginoso, pues hace 50 años el 75% de la población residía en el campo, hoy tan sólo un 1% lo hace. A pesar de que jurídicamente exista el Decreto 190 de 2004 como instrumento de planeación y gestión del territorio bogotano, el desarrollo urbano se ha dado de forma desordenada. Bogotá cuenta con espacio público efectivo urbano por habitante de 4.62 m², un espacio público verde urbano de 11.49 m² por habitante, un árbol para cada 6.4 habitantes y un promedio de 32,5 árboles por hectárea. De acuerdo con los datos recopilados en la vigencia 2019 la ciudad cuenta con 171.346.258 millones de m²: el 18% se encuentra destinado a parques, y un 1,2% a zonas verdes. Los elementos que más peso tienen son los del sistema vial encontrando que las vías abarcan un 27,4% del total del espacio público y un 16,4% los andenes. En cuanto a los elementos que hacen parte de la estructura ecológica principal, estos corresponden a un 28,6% del total.

Aproximadamente son 550 kilómetros construidos en ciclorutas para Bogotá, esto la hace ser la red más grande de Latinoamérica. Se realizan actualmente más de 650.000 viajes al día en bicicleta; sin embargo, se tienen identificados algunas afectaciones a los ciudadanos que hacen que impida el crecimiento de número de usuarios. Ellos son: 1. La accidentalidad vial; 2. La falta de seguridad personal y de cultura vial en la ciudad y 3. La poca conectividad de la infraestructura. La bicicleta, actualmente, hace parte de la solución al mejoramiento de la situación de movilidad de Bogotá, permitiendo entre otras cosas que las condiciones de accesibilidad aumenten y mejoren, y además la propia historia de la bicicleta la toma como un objeto de su propia evolución, como un artefacto social y político, más que como una máquina que sirve para transportarse.

1.1. El derecho a la ciudad

La ciudad, las ciudades, son al mismo tiempo compartidas y excluyentes. A quienes las viven y las aman les toca transformar su realidad para acercarlas al modelo que aspiran para el futuro próximo. (La ciudad compartida. María Ángeles Durán). Los procesos de industrialización han implicado cambios profundos en las estructuras sociales existentes y, por tanto, en la ciudad, a tal punto que ya no es posible ni deseable volver al status quo anterior y negar así el proceso de industrialización–urbanización.

Las ciudades han nacido de procesos de industrialización y urbanización caracterizados entre otros por su carácter violento, las desigualdades sociales, la segregación espacial, la lucha por la supervivencia, los autoritarismos de los poderes públicos y el establecimiento de excluyentes órdenes de género, todas ellas circunstancias que han impedido el goce diferencial de los derechos para sus habitantes. Es por tanto, que en la década del setenta Henry Lefebvre (1976) propuso comprender la ciudad como el lugar de deseo, hasta convertir este deseo en necesidad de una vida urbana renovada. Fue el primero en nombrar el derecho como “Derecho a la Ciudad”, y sostuvo que la causa de las problemáticas de la ciudad y limitación de nuestros deseos es el proceso de urbanización, motor de las transformaciones en la sociedad y núcleo de la vida social, política y cultural en las ciudades.

Jordi Borja (2004) es el segundo de los autores que se refiere al derecho a la ciudad como posibilidad de ciudad. Desde sus planteamientos, este derecho se estructura en tres facetas: (a) la física, que referencia el derecho al lugar, a permanecer, a la movilidad, es el derecho a la centralidad accesible, al entorno bello y al espacio público significativo, es el derecho a la seguridad y a la convivencia pacífica; (b) la faceta individual, hace referencia al derecho de definir el proyecto de vida libremente, el derecho a no vivir alejado, en espacios invisibles y sin cualidad; y finalmente, (c) la faceta colectiva, que se refiere al derecho a la participación en los ámbitos reales de la decisión y la gestión.

¿Cómo entender entonces a la ciudad?: como un elemento para la garantía de los derechos humanos, es ahí donde Jordi Borda no se refiere técnicamente a derechos humanos concretos, sino a los efectos que su presencia logra en la ciudad, a lo que debe ser una ciudad lugar de los derechos humanos en los contextos urbanos y lo que tal presencia les posibilita a sus ciudadanos.

Por su parte, Colin (2006), iguala el contenido general del derecho a la ciudad con la función social que le otorga a ésta: buscar la sostenibilidad y la justicia social garantizando el usufructo equitativo de las ciudades, interpretado como la posibilidad de gozar los derechos humanos en los contextos urbanos.

Las reflexiones en torno a la pertinencia de las discusiones sobre el derecho a la ciudad se justifican en todos los niveles y lugares atendiendo a las distintas proporciones que revelan los diferentes estados del desarrollo humano, una situación deseable en donde la carrera por alcanzarla no representa una situación homogénea.

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo en construcción propuesto en el año 2005 en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad. Es resultado de diversos procesos reivindicatorios de los

derechos sociales, económicos y culturales, y de los derechos colectivos, liderados por movimientos sociales a nivel mundial, que reunidos en los diversos encuentros del Foro Social han logrado aproximarse a su definición, que continúa en construcción e incluye el usufructo, equitativo de las ciudades, los bienes, los servicios y las oportunidades que estas ofrecen para todos sus habitantes en el marco de los principios de sustentabilidad, sostenibilidad, democracia, equidad y justicia social.

1.2. Ciudad y movilidad

Todas las sociedades se relacionan entre sí a través de sus espacios, definidas por los vínculos internos y externos con dichos espacios. Los espacios son la representación de estos grupos sociales y la forma como ellos los ocupan. En ese sentido, también lo son el transporte y la movilidad. Representaciones de las formas que tenemos de movernos para llegar a validar y vivir los espacios urbanos y sociales.

Siendo las ciudades expresiones de cómo ocupamos los espacios sociales, urbanos y de infraestructura durante el transcurrir de los tiempos, es esa ocupación precisamente la que nos lleva a analizar cómo nos cruzamos para estar conectados, cómo a través de los sistemas de movilidad le damos un sentido territorial a las urbes, cómo nos organizamos y cómo espacialmente nos establecemos.

En esa línea, la acción de desplazarse de un lugar a otro ya sea por motivos de recreación, socialización, trabajo o cuidado, lo que llamamos movilidad, es una de las necesidades vitales de las personas, no solo porque las condiciona al territorio, sino porque es una expresión de la libre locomoción, fundamento de una sociedad civilizada, y es un reconocimiento político y de derechos que supone una asistencia estatal a los mismos. Lo propio hace la constitución de 1991 en Colombia (Art. 24) que establece el derecho a circular libremente por el territorio nacional como un derecho fundamental en concordancia con la Declaración Internacional de Derechos Humanos y Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

Es así, que inicia lo imperativo y relevante de la materia, son las formas estructurales de los movimientos de las personas y de sus interconexiones modales en los espacios urbanos, las que nos llevan a determinar el uso del transporte, el uso del suelo, de cómo centralizamos o no algunas actividades, y cómo estos movimientos a través de la distancia, y a pesar de ser en algún sentido relativas y cambiantes, definen las formas de las ciudades. De la facilidad de acceso a la comunicación de sus habitantes, de su conectividad y de su infraestructura urbana y vial.

Como lo mencionan Miralles-Guash (2002), Naredo y Rueda (1997), las ciudades contemporáneas se han visto influenciadas por patrones de expansión urbana, que han centrado el problema de los desplazamientos (mayormente hacia lo productivo) como centro de atención en la visión de ciudad y sus transformaciones. Esto rompe el vínculo entre la planificación urbana y la realidad, las necesidades de las personas, lo que es realmente práctico para los ciudadanos. Según Certeau (1996) y Delgado (2007) este conflicto se manifiesta en dos ciudades opuestas, la ciudad viva, frente a la ciudad “proyectada o esperada” que es una ciudad concebida desde el “poder”.

Dicho en otras palabras y llevado al plano de los sistemas de movilidad, esta ciudad antagónica,

la “planeada” o “proyectada”, le entrega el poder al vehículo automotor de uso particular, afectando dicha planificación, no solo en el aspecto de lo urbano, sino también en el aspecto político, social, económico, privado y público.

En ese sentido, cuando vinculamos en la planeación de las ciudades formas alternativas de desplazamiento como la caminata y la bicicleta, es cuando realmente dimensionamos la relevancia que le hemos delegado a los automotores individuales, y es allí cuando se refleja el conflicto que esto ha generado en lo urbano, en la infraestructura circundante, en las políticas y las normas que regulan dichos desplazamientos, en la omisión de impulsar medios alternativos de transporte, y es allí cuando la ecuación de las ciudades ideales, se fractura.

Comprender que, la movilidad en las ciudades es diversa, que los desplazamientos que predominan se dan mayormente en esos medios de transporte que llamamos “alternativos” y/o “públicos”, que estos desplazamientos reflejan las formas cómo las personas se relacionan entre sí y con las infraestructuras urbanas circundantes a sus movimientos, que la movilidad es un todo; nos permitirá iniciar una transformación hacia modelos de planificación más dinámicos que contemplen integralmente al sujeto, la circulación, el transporte, el territorio y la movilidad.

Por ello, es fundamental analizar y reflexionar sobre cómo se construyen y se habitan los territorios desde el desplazamiento alternativo, desde la movilidad divergente, pues es desde esa experiencia, que se pueden desarrollar las ciudades ideales, y poner en práctica los discursos incluyentes y cohesivos que pretender desdoblarse las hoy ciudades duras, para convertirlas en ciudades más humanas.

1.3. El cambio en la propuesta energética, la Bicicleta

“Pasada esta barrera crítica de velocidad en un vehículo nadie puede ganar tiempo sin que, obligadamente, lo haga perder a otro”.

Sanz (2016), en su artículo “La velocidad injusta. Energía y equidad: el pensamiento radical sobre el transporte de Ivan Illich” expresa “... *la discusión sobre el modo en que es empleada la energía para mover a las personas requiere de una distinción formal entre transporte y tránsito como los dos componentes del tráfico. Con el término tráfico me refiero a cualquier movimiento de personas de un lugar a otro cuando están fuera de sus hogares, sin importar el medio de transporte; mediante el término tránsito hago referencia exclusivamente a aquellos movimientos que ponen en uso la energía física del ser humano, mientras que uso el término transporte para hablar de aquellos desplazamientos que utilizan otras fuentes de energía, que en su mayoría son los motores de combustión...*” Refiriéndose entre otras cosas a las contraproductividades del transporte y los límites de las construcciones sociales.

Permanentemente existe la dualidad entre la velocidad y el tiempo, retos de la industrialización y el progreso. La velocidad reduce el tiempo. Sólo cuando se supera el *X quantum* de energía permitida en términos de velocidad se desprotege un tráfico óptimo; por lo tanto, su protección depende de evitar el poder monopolístico del motor; generando posibilidades de desplazamiento innatas desde las capacidades del ser humano, otorgándole así la posibilidad en combinar sus límites sociales con las tecnologías apropiadas. De acuerdo con Illich (1985) el logro en una

sociedad de mayor equidad, libertad y acceso mutuo está determinado por una velocidad no mayor a 25 km/h

Por otro lado, si bien en la actualidad los términos tránsito, transporte y movilidad no se corresponden conceptualmente como lo planteó Illich (1985) en su momento, los elementos comunes siguen de manifiesto hoy, y es representativo visibilizar la necesidad de priorizar los desplazamientos llamados “alternativos” (caminata y bicicleta) sobre los desplazamientos en vehículos automotores. Es decir, “...proteger la movilidad personal autónoma y sin clases contra el monopolio radical de la industria... Esta protección, a su vez, exige reconocer aquellos cuanta de energía que la sociedad industrial ha desatendido y sobre los cuales basa su propio desarrollo...”

Quiere decir, que salvaguardar la “movilidad autónoma” implica frenar la expansión del transporte en sus condiciones actuales, (que van en contravía a lo innato del ser) y que en cierta medida está condicionada por la velocidad y la energía que imprime a los desplazamientos. Regresar a la capacidad que tienen las personas para movilizarse individualmente sin depender de un vehículo motorizado.

La bicicleta es un medio de transporte eficiente y equitativo. No requiere grandes usos de espacio vial, por lo que no afecta duramente la infraestructura urbana. No produce emisiones, no afecta al medioambiente. No requiere grandes inversiones de dinero para adquirirla o para su mantenimiento, lo que la hace accesible a la mayoría de las personas. Le permite aprovechar la energía metabólica disponible y acelerar la locomoción a su límite teórico. Con la bicicleta, el hombre rebasa el rendimiento posible de cualquier máquina y de cualquier animal evolucionado. A los ojos de Harvey la bicicleta sería la tecnología propicia para continuar la lucha en el espacio por la equidad territorial y la reafirmación de lo público.

El punto crucial surge en cómo usamos la bicicleta para revertir la industrialización del transporte y sus externalidades. Un ejemplo de ello es la ciudad de Bogotá D.C., que, como estrategia para el mejoramiento de la situación caótica de su movilidad, ha impulsado este medio para mejorar los desplazamientos de sus ciudadanos. Ha hecho significativas inversiones políticas y económicas a través del tiempo, para incorporar a su oferta de transporte, los modos sostenibles. En la década de los 70’s crea la ciclovía; formula en el año 2006, el Plan Maestro de Movilidad que hace énfasis en la estimulación del medios de transporte sostenible como la caminata, la bicicleta y el transporte público colectivo y masivo; desarrolla el Plan Maestro de Ciclorutas³ y el Sistema Público de Bicicletas.

Los resultados de estas inversiones se reflejan en mejoras y aumento de las condiciones de accesibilidad y los tiempos de viajes urbanos de las personas que han optado por moverse en este vehículo. Así mismo, ha servido no solo como un medio de transporte, también ha sido un canal para manifestar las necesidades sociales y políticas del territorio y sus apropiaciones. Sin embargo,

³ Construcción de más de 350 kilómetros de cicloruta y una inversión de más de 24 mil millones de pesos, bajo el indicador que aproximadamente 84.436 personas utilizan diariamente esta red, lo cual indica que mensualmente la utilizan aproximadamente 2.503.080 personas – IDU, 14 de febrero de 2008 citado por Acero, J. 2011

estas inversiones en política sostenible a través de la bicicleta no ha sido de voluntad exclusiva de las administraciones de turno, han sido motivadas principalmente desde la ciudadanía, especialmente en el período 2008-2016, donde se constituyeron y fortalecieron colectivos ciudadanos ciclistas, que, interesados en construir una cultura urbana lejos de la contaminación y el caos, consolidaron una comunidad que prioriza la movilidad urbana sostenible y la recuperación de los espacios comunes, y que a través de sus manifestaciones, reclamaron el derecho a la ciudad y al bienestar colectivo, rechazando toda inequidad social en los desplazamientos.

2. METODOLOGÍA

Esta investigación acoge el Estudio de Caso de la Bicicleta y los Colectivos de Bicicleta en Bogotá, D.C. con los fundamentos del enfoque cualitativo, haciendo énfasis en la experiencia particular a partir de los postulados que privilegian las construcciones de sentido desde la interacción cotidiana, la subjetividad y la intersubjetividad; a fin de hacer hincapié en las reflexiones, en un diálogo horizontal con quienes participan de la cotidianidad de la bicicleta en la ciudad para luego ponerlo en contraste con lo visible como logro social. Se realizó el análisis en sitio, recolectando información a través de la participación en los ciclo paseos nocturnos durante todos los jueves del año 2013 – 2014 y participaciones esporádicas en el año 2015; año centrado básicamente en el análisis documental y teórico; adicionalmente con la participación en actividades programadas por el colectivo Teusacatubici y/o los diferentes colectivos presentes en la ciudad y participación en eventos distritales y nacionales. Este estudio en particular pretende construir un saber del derecho a la ciudad en torno a la misma experiencia, al tiempo que permite reconocer en la singularidad una perspectiva privilegiada para el conocimiento social.

Hubo observación participante, lectura y análisis de documentos.

3.1. El uso de la bicicleta que promueve el colectivo de bicicleta Teusacatubici en la Ciudad de Bogotá 2012-2015

Figura 1. Logo Teusacatubici



Fuente: Extraído de su página Fanpage <https://es-la.facebook.com/Teusacatubici/>

El colectivo nace de una iniciativa ciudadana de mujeres y hombres que creen que, desde sus escenarios cotidianos, pueden contribuir a la construcción de una sociedad más incluyente, equitativa, respetuosa, solidaria y en paz. Fomentar la transformación cultural, la participación ciudadana y el buen uso del tiempo libre mediante la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, elemento lúdico, recreativo y deportivo. Rueda para *Propiciar espacios para disfrutar y utilizar la bicicleta. * Generar conciencia ciudadana y sentimientos de apropiación y pertenencia por la ciudad y sus espacios. * Construir procesos y actividades que promuevan la pacificación de las ciudades y el respeto entre sus habitantes. * Contribuir a la construcción de tejido social teniendo como eje articulador del uso de la bicicleta. * Participar en escenarios de construcción de políticas públicas para la movilidad sostenible. * Promover la articulación de procesos, colectivos e iniciativas ciudadanas. Todos los jueves del año en la ciudad de Bogotá, localidad de Teusaquillo, Barrio La Soledad, Monumento José Prudencio Padilla, Parkway, hora de salida 7:00 pm y de llegada aproximadamente 10:30 pm. Logra reconocimiento de la ciudad, apropiación de los espacios, buen empleo del tiempo libre, actividad física, promover cambios culturales y comportamentales de los actores de la movilidad, visibilizar y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte. La asistencia es libre y completamente gratuita. Invita a los asistentes a actuar bajo total responsabilidad y con autocuidado, se promueve la solidaridad y la ayuda mutua.

A lo largo de tres años, el colectivo ha participado y desarrollado una serie de eventos que pretenden potencializar el cambio cultural, la responsabilidad social y el compromiso con la sociedad y el cuidado del medio ambiente. Algunas de nuestras iniciativas y participaciones aparecen en la tabla 1.

Estudiantes de Psicología Comunitaria de la Universidad Nacional de Colombia – Sede Bogotá, en el año 2014 realizaron “análisis descriptivo y valorativo sobre los asistentes a las rodadas del colectivo Teusacatubici” arrojando los siguientes resultados:

El 54% de la población reside en la localidad de Teusaquillo, el 12% en Chapinero y otro 12% en Barrios Unidos; el 22% restante se divide entre las localidades que colindan con las 3 principales, y son mayoritariamente de Usaquén y Suba, seguidos de Mártires y Puente Aranda, y en pequeña medida de Engativá, Fontibón y Kennedy. El 54% de las personas llegan o conocen el colectivo y se hacen partícipes por la recomendación de un amigo que los acompaña durante la primera rodada o por lo menos sugiere que asistan. Se podría inferir publicitariamente que para el Colectivo el medio más eficiente de promoción ha sido el voz a voz. Otro importante 25% está representado en los medios de comunicación virtuales y redes sociales como Facebook y Twitter que también han sido una fuente importante de promoción. También existe, aunque con menor frecuencia, el avistamiento de las rodadas por los habitantes del sector que explican un 10% y la publicidad generada en torno a otros colectivos similares que explican el otro 11%.

Tabla 1. Consolidado de iniciativas y participaciones de Teusacatubici

ACTIVIDAD	LUGAR	FECHA
Programación de Rodadas Por La Paz. Ciclopaseos	Bogotá D.C	04 de abril 2013
Intervención Ciudadana: Bici al Parkway, en el Marco de 100en1día Bogotá 2013	Bogotá D.C	27 de abril de 2013
Participación en Biciforo Ira Versión, programado por el colectivo ciudadano La Gran Rodada	Bogotá D.C	14 de agosto de 2013
Participación en Semana de la Movilidad, Programada por la Secretaria de Movilidad del Área Metropolitana	Medellín	6-12 de octubre de 2013
Participación en la 6ta Semana de la Bicicleta	Bogotá D.C	10-17 de noviembre de 2013
Participación en el primer festival nacional de la bicicleta	Ceja del tambo, Antioquia	13 al 15 de Noviembre de 2013
Participación en el Foro Mundial Urbano, WUF#7. UN-HABITAT	Medellín	5-11 de Abril 2014
Programación y ejecución del ciclo de rodas por la Mujer. Promover el respeto de los derechos de la mujer mediante rodadas guiadas y exposiciones específicas.	Bogotá D.C.	Marzo de 2013 y 2014
Participación en el lanzamiento del 4 Foro Mundial de la Bicicleta a desarrollarse en la ciudad de Medellín en febrero de 2015	Medellín	10 de Abril de 2014
Participación en las mesas de trabajo programadas por el concejo de la ciudad para la construcción de la política local para la promoción del uso de la bicicleta	Bogotá D.C.	Primer semestre de 2014
Participación en la programación de la 7 semana de la bicicleta en Bogotá	Bogotá D.C.	Segundo semestre 2014
Programación y ejecución del Ciclopaseos de la Independencia. Ciclopaseos guiados en el marco de las festividades patrias con el fin de realizar un recorrido por los lugares emblemáticos del centro histórico de la ciudad y hacer una breve reseña de los próceres y actores de la independencia.	Bogotá D.C.	Agosto de 2014
Participación en la programación y ejecución del Ciclopaseos Rosa, cuyo fin era promover la prevención y atención del cáncer de seno. Fundación Phillips y BOOM // Bicycle Movement	Bogotá D.C.	16 de octubre de 2014
Organización y participación en el Ciclopaseos de la luz. Iniciativa del IDRD y colectivos ciudadanos	Bogotá D.C.	23 de Octubre de 2014
Participación en la mesa de la bicicleta de Bogotá	Bogotá D.C	2014

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de caso

Cerca del 70% de los miembros del colectivo asisten entre 1 y 3 veces al mes. Pocos son quienes van solo 1 vez al mes y pocos también quienes van a todas las rodadas del mes. Estos resultados se relacionan con las razones por las cuales cada persona asiste en mayor o menor medida, y por ende, interpretables con que cerca del 80% de las razones por las cuales las personas no asisten un mayor número de veces se agrupan en 3 factores principales que tienen una similar distribución, (1) el hecho de tener que utilizar ese tiempo para trabajar,(2) el hecho de preferir ocupar ese tiempo en otras ocupaciones y (3) el mal clima como factor que incide en la decisión de no salir a rodar. Por otro lado, el 20% restante se explica por diferentes factores que puntúan muy poco como los son el horario en que se hacen las rodadas, las largas distancias recorridas, y las rodadas de mucha duración. La gran mayoría que reportaron estos tres factores menores son las personas que no viven en Teusaquillo, Chapinero o Barrios Unidos, lo que resulta ciertamente coherente porque estos individuos necesitan realizar un esfuerzo extra en tiempo y energía para poder llegar al Parkway y para devolverse a sus hogares posteriormente. Poco más de la mitad de los asistentes a las rodadas son usuarios muy frecuentes de la bicicleta y usarla prácticamente a diario para su trabajo o estudio, y sumando el 23% de los que dijeron usarla de manera frecuente, es decir, usarla como principal medio de transporte con algunos otros medios complementarios;

tenemos un total de casi un 80% de asistentes a las rodadas de Teusacatubici que utilizan la bicicleta como principal medio de transporte.

Lo mejor de Teusacatubici para sus miembros es:

Figura 2. Relación gráfica del significado de Teusacatubici e imagen de una rodada con parada en el parque Mundo Aventura en la Ciudad de Bogotá.



Fuente: Elaboración propia e imagen obtenida de la página de Facebook Fanpage <https://es-la.facebook.com/Teusacatubici/>

¡Más que un logro!: Bicicarril Parkway. Una de las primeras iniciativas de este colectivo fue pintar un bicicarril en la zona del Parkway. El 27 de abril de 2013. Como parte de la actividad ciudadana100 en un día. En este momento se tuvo toda la restricción de las autoridades ciudadanas, sin embargo, se logró pintar. Hoy día es un bicicarril reglamentado por la Secretaría de Movilidad de Bogotá. Consejo Local de la Bicicleta de la localidad de Teusaquillo. La Junta Administradora Local de Teusaquillo reglamenta y decreta el Consejo Local de la Bicicleta de la localidad de Teusaquillo. El pasado 21 de junio de 2015.

3. RESULTADOS

3.1. Nuevos contratos - Imaginarios Cleteros

La ciudad no está completa sin aquellos que la habitan. La ciudad constituye el hábitat del hombre civilizado, donde él ha desarrollado la filosofía y la ciencia que lo han convertido en un ser racional y sofisticado. (Paulsen, 2011). La ciudadanía surge como consecuencia de procesos históricos y de negociación, interpretación y rectificación (Fariñas, 2004 citado por Restrepo, 2006) y se constituye como una de las categorías más significativas para la acción. A través de ella se construye el sujeto social contemporáneo, en todo caso consciente de sí y del mundo en que vive.

Estos sujetos y actores sociales dinamizan los procesos que llevan a unas tomas de conciencia colectiva, orientadas hacia la emancipación política, económica, social y cultural. La ciudadanía,

socialmente es un instrumento de apoyo al papel del sujeto que se enfrenta al poder de los aparatos; pero también es una técnica al servicio de las luchas de los pueblos por el reconocimiento del valor del ser humano en cuanto tal y de la capacidad de estos para transformar relaciones sociales, conquistar y realizar efectivamente los derechos. (Restrepo, 2006). La ciudadanía, por lo tanto:

1. Constituye un mecanismo de enlace político – social entre la disposición de lucha del sujeto y las acciones del poder, reflejadas en las políticas públicas.

2. Su práctica contribuye a hacer visible y comprensible, a la mayoría de la gente, lo que ocurre en las relaciones democráticamente pactadas entre el Estado y la sociedad, así como los términos según los cuales se produce la distribución de bienes y recursos para la satisfacción de necesidades.

3. Contiene como común denominador en todas las sociedades, la capacidad de reivindicación de derechos y libertades, a la par con la incorporación de prestaciones y garantías efectivas para su materialización.

4. Propugna la existencia de instituciones democráticas institucionalmente sólidas y responsables de sus funciones de salvaguarda de lo público y de la convivencia pacífica.

5. Las demandas que plantea se agrupan en los conceptos y prácticas de libertad, igualdad y justicia social, y sus diversidades y pluralidades, así como de la emergencia de nuevos actores sociales.

La ciudadanía es un asunto complejo, que se materializa con el ejercicio de las libertades y la realización de los derechos. Incluye las posibilidades reales de acceso a los recursos necesarios para satisfacer necesidades y para afirmar la dignidad, para que un individuo se identifique y actúe conforme a su cultura, a su sexualidad y a su identidad, conforme a las razones que cada uno mismo se da en uso de su autonomía, pero guardando responsabilidad por sus acciones. Esto significa ejercer esa autonomía en el ámbito de lo público y en pos del bien común, (Clarke, B. 1999 citado por Restrepo, 2006), que es el que configura la dimensión universal de la acción política, a condición de que lo político sea un bien en sí mismo y la ciudadanía sea el mecanismo más general para expresarla. No sólo porque la acción de la ciudadanía es un bien común en sí mismo, sino porque en ella se define la condición de hombres y mujeres con visiones y proyectos políticos concretos.

La ciudadanía se corresponde con las necesidades de cada época concreta y se actualiza con la incorporación de los derechos que van surgiendo de las reivindicaciones de los sujetos que los crean. Las técnicas de ciudadanía articulan posibilidades de emancipación en nuevos contextos y realidades en los que entran en relación y convivencia los derechos humanos; tiene capacidad para ofrecer respuestas a los problemas presentados en los ámbitos filosófico y social de los derechos y para contribuir en la construcción de una concepción y práctica dinámicas de la democracia.

Para que esto ocurra es necesaria una ciudadanía plena, extensa y completa, que trascienda la pertenencia, elimine la prescripción de los contenidos de la existencia política y traspase el campo de reconocimiento solamente de un único bien común, que no anteponga el bien al derecho, ni el derecho al bien en el ámbito del Estado democrático, al cual corresponde proteger los espacios de la nueva política. Una ciudadanía al servicio de los ideales de una humanización, basada en los

derechos humanos y favorable a la convivencia constituye la base de la sociedad heterogénea, solidaria, plural, marginal. Que responda de manera efectiva ante los fenómenos estructurales de esta época concreta y que permita entender que lo nuevo no está en el futuro de esa ciudadanía, sino en el ahora, que es lo actual, lo que hace cada uno en presente y que no es cosa distinta a la producción autónoma de la identidad y del interés por sí mismos, pero también por los demás y por el mundo.

Cuando se supera el límite de velocidad a través del motor se menguan las posibilidades de movilidad, se limita la velocidad del tráfico y se supedita el espacio físico a la construcción de vías para el transporte principal de los motorizados, se encuentra entonces un espacio físico obstaculizado por la concepción de circuitos cerrados que estancan los lugares al no permitir que sean territorializados porque excluye otro tipo de conectividad que no sea la mediada por el motor y, finalmente al estar supeditado a su velocidad, genera que los individuos sean presos de un concepto impuesto de velocidad, enajenados al tiempo y del espacio; queda entonces, un ser humano testigo de un paisaje, “...divisado desde una ventanilla amarrado a su butaca...”.

Es por ello que, la movilidad humana propicia la vida cotidiana, la cual depende de velocidades óptimas y no de velocidades máximas; sólo con una velocidad óptima se da lugar a la experiencia, al desarrollo de la autonomía del hombre que desea proteger la geografía humana y que una vez construida podrá saber: demarcar el ámbito de sus dominios con la huella de sus pasos, encontrarse con los vecinos caminando en la plaza, encontrarse con el otro sin chocar, llegar sin que el motor lo arrastre, encontrar caminos abiertos, comprender su realidad y la que co-crea con el otro; porque ejercer el poder innato de moverse le hará saber vivir en comunidad, detenerse a hablar con el hombre que se encuentra en la esquina, pasear y sentarse en un banco de la acera y dialogar.

Citando a Yory (2005) un espacio de lo público, un lugar en sí mismo dotado de las condiciones necesarias para alentar el encuentro y la significación que proporcione sentido gracias a su pretendido papel como gestor y, a la vez, transmisor de emoción; donde se haga posible la construcción conjunta comprometida para la generación de un proyecto de ciudadanía basado en el respeto, la solidaridad y la corresponsabilidad; que necesariamente derive en un nuevo proyecto político de carácter pedagógico que enseñe a ser ciudadano en el acto mismo de intervenir sobre la ciudad; rescatando su participación para legitimar, auto-afirmar y auto-regular la ideología política de turno. De ahí que colectivos ciudadanos como Teusacatubici fundamentan su accionar, “Teusacatubici, un colectivo que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte y apropiación de los espacios públicos“...”La bicicleta es un objeto, no tiene movimiento per se. Necesita de la voluntad política de lo humano para convertirse en tecnología de cambio”...”Moverse en bicicleta es un acto político”.⁴

Citando las palabras del sociólogo Michel de Certeau cuando se refiere al acto de caminar por el espacio urbano: “El arte de caminar [en este caso, de moverse en bicicleta] es al sistema urbano lo que la enunciación es al lenguaje... es el proceso de apropiación del sistema topográfico de parte del pedestre [en este caso, del ciclista] tal y como el interlocutor se apropia y toma el lenguaje”.

⁴ Apartes de conversaciones con integrantes del colectivo.

La posibilidad real de transformar la ciudad tal y como no lo invita David Harvey. La percepción de la práctica de usar la bicicleta como una forma de reclamar el espacio, el uso de la bicicleta como objeto contestatario no es algo nuevo y tiene muchos precedentes históricos, algunos de los cuales fueron históricamente significativos por su radicalismo e impacto social.

Hacer uso de la bicicleta en la ciudad no sólo envuelve la interacción humana sino también la interacción espacial, constituye una forma nueva de relacionarse con el espacio urbano y con el ambiente que contrasta drásticamente con la experiencia del auto. Es otra forma de usar la ciudad, vivirla, olerla... un sin fin de percepciones que se siente al viajar en bicicleta y que se pierden en el auto. La bicicleta constituye la pieza clave de identidad que a diferencia del carro, es más visible, más pública; valores o códigos tales como "compañerismo" "solidaridad", y "protección mutua" forman parte de la cultura bici; contraponen los valores de compañerismo y solidaridad de la bicicleta al individualismo del auto: mientras en el carro se está totalmente encerrado, cada uno coge por su lado y cada uno tiene que resolver dónde estacionar... con la bicicleta se genera un compañerismo ciudadano.

Cualquiera que sea la percepción sobre la bicicleta, ya sea como medio contestatario, o simplemente como medio de socialización o de identidad social, lo cierto es que la práctica de los colectivos de bicicleta le ha dado una dimensión social y política a la bicicleta. A través de sus prácticas cotidianas los colectivos de bicicleta transforman la bicicleta (un artefacto tecnológicamente individual) en un objeto marcadamente social y político.

Cabe entonces retomar la teoría sobre la construcción social de la tecnología, el científico (Wiebe Bijker, 1995) señalaba que el significado de artefactos tecnológicos como la bicicleta no reside en la tecnología de por sí. Las tecnologías se forman y adquieren sus significados en la heterogeneidad de las relaciones sociales a través de los usos y percepciones sociales. En la historia de la bicicleta podemos encontrar infinidad de ejemplos sobre la relación entre la bicicleta y la sociedad abordada por Bijker. Por ejemplo, algunos académicos (incluyendo Bijker) han estudiado cómo la bicicleta (específicamente el "safety bicycle") se convirtió en un instrumento clave en la emancipación y empoderamiento de la mujer a finales del siglo 19 al posibilitar la liberación de la mujer tanto en términos espaciales como en términos corporales. Otros investigadores han subrayado el vínculo histórico entre el socialismo democrático y la bicicleta. Como ejemplos podemos mencionar la formación de clubes ciclistas socialistas (en Inglaterra y Alemania) a finales del siglo 19 con el fin de distribuir propaganda política y el uso simbólico de la bicicleta por el discurso del ecosocialismo en los últimos años (su célebre frase "el socialismo sólo puede llegar en bicicleta"). Igualmente, algunos académicos han resaltado la función de la bicicleta como herramienta de trabajo y su asociación con la clase trabajadora. Así lo vemos reflejado en la reconocida película italiana de 1948 *El ladrón de bicicletas*, en la cual el robo de la bicicleta se convierte en símbolo de la pérdida del acceso al trabajo y de la dignidad humana⁵.

⁵ (Moreno, M. rescatado de <http://revistacruce.com/politica-y-sociedad/item/1626-la-bicicleta-como-fenomeno-social-el-caso-del-bicijanguero>)

4. CONCLUSIONES

La construcción de las ciudades, de los sistemas, de las sociedades, han estado determinadas por los medios y el objetivo de producir y atender las necesidades, y han estado condicionadas en su mayoría, por la organización alrededor del tiempo y su aparente linealidad. Nos hemos dispuesto a asumir la idea de que el tiempo transcurre en fragmentos iguales, y conserva una idea “mecánica” de accionar. En medio de esta obnubilación se organizan los espacios, las ciudades, los territorios, y así mismo condicionan la manera en la que se mueven sus habitantes. Los conceptos de cerca y lejos dependen del tiempo disponible y los recursos que se tengan para sortear esas distancias. Es allí en donde aparece el concepto de velocidad fusionada con el precepto de necesidad.

El concepto de movilidad puede reescribirse en función de las necesidades presentes en el territorio y sus habitantes, todas y cada una de las medidas empleadas para reducir los impactos de las dinámicas de movilidad deben estar ligadas a lo planeado para el desarrollo y los objetivos de los planes de ordenamiento del territorio.

Las políticas urbanas de gestión de la velocidad y la demanda requieren que se contemplen los costos reales de la circulación de los vehículos automotores. hasta tanto no se cuantifiquen todas estas externalidades, y se asignen los costos por los mismos, la velocidad, el uso desmesurado del espacio, la violencia vial y las afectaciones ambientales, seguirán siendo asumidos por grupos poblacionales no responsables, aumentando así, los márgenes de inequidad y desigualdad. La lucha que se planteaba sobre los medios de producción se traslada hoy al espacio público, por incrementar la efectividad social y calidad del mismo. No es suficiente que una ciudad cuente con un indicador de espacio público efectivo positivo, se requiere que a nivel de barrio, comuna y localidad se realicen este tipo de análisis. Es evidente que son los sectores más deprimidos quienes carecen de espacios públicos y espacios públicos de calidad.

Del ejercicio ciudadano realizado por los grupos ciclistas se puede apreciar la asociación con la visión de transformar los preceptos de ciudad y espacio. Con la velocidad a la que circulan por las calles se da la posibilidad de territorializarlos, se cumple aún con lo que diferentes autores mencionan sobre el ejercicio de la caminata y las acciones ciudadanas alrededor del espacio público, la velocidad de los automotores no permite ese proceso de materializar dichos imaginarios. Más allá de una propuesta romántica alrededor del ejercicio político del uso de la bicicleta como medio de transporte, lo fáctico es que la velocidad de la bicicleta permite la apropiación de los espacios desde otra perspectiva y a una escala diferente. El mapeo e inclusión en el imaginario del territorio resulta más eficiente al ritmo de la bicicleta.

BIBLIOGRAFÍA

Acero, J. (2011). Los sistemas de bicicleta pública vistos desde la relación servicio – producto. Estudio de caso: el programa de bicicletas BICIRRUN de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. Trabajo para optar al título Magister en Medio Ambiente y Desarrollo. Universidad Nacional de Colombia. Instituto de Estudios Ambientales. Facultad de Ciencias Económicas. Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo.

Journal of Tourism and Heritage Research (2022), vol. 5, nº 2, pp. 289-305, Velásquez, G. P. & Agudelo, J. A. “The bicycle collectives in the city of Bogota: a social expression of places in “non-places” The bicycle as a technology for the construction of new social contracts”

- Augé, M. (1992). Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la modernidad. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.
- Bijker., W. (1995). Of bicycles, bakelites and bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change. Cambridge, MA; London MIT Press
- Borja, J. (2004). Los derechos en la globalización y el derecho a la ciudad. Madrid, España: Fundación Alternativas. Laboratorio de Alternativas.
- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. (2005). Foro Social de las Américas – Quito, Julio 2004. Foro Mundial Urbano – Barcelona, Octubre 2004.
- Certeau de, M. (1996). La invención de lo cotidiano 1: Artes de hacer (2ª ed.). México: Universidad Iberoamericana. Departamento de historia de estudios superiores de occidente.
- Colin, Brigitte (2006), “Introduction”, en UNESCO, International Public Debates. Urban Policies and the Right to the City, París, UNESCO, pp. 10-13.
- Constitución Política de Colombia 1991.
- De Rus, G. Campos, J. y Nombela, G. (2003). Economía del transporte. Antoni Bosch (ed.). Barcelona.
- Delgado, M. (2007). Sociedades Movedizas: Pasos hacia una antropología de las calles. Ed. Anagrama. Barcelona.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Infinito. ISBN 978-987-9393-80-2.
- Harvey. D. (2013). Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid – España: Ediciones Alcal.
- Illich, I. (1985). Energía y equidad. En Ciudades para un Futuro más Sostenible. Documentos > La Construcción de la Ciudad Sostenible > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aiill.html>.
- Inrix (2019). Global Traffic Scoreboard. En <https://www.ccb.org.co/observatorio/Entorno-para-los-negocios/Entorno-para-los-negocios/Infraestructura-para-la-movilidad/Ranking-de-las-ciudades-con-mas-congestion-vehicular>.
- Jacobs, J. (1973, publicado originalmente en 1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid. Ediciones Península.
- Jirón, P. (2004). Prácticas de movilidad cotidiana urbana, un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En: SCL Espacios, prácticas y cultura urbana. Universidad de Chile. Recuperado de <http://.researchgate.net/publication/46574121>
- Lefebvre, H. (1976). El Derecho a la Ciudad, Península, Barcelona, 1969; La production de l'espace, Anthropos, París, 1974; Espacio y Política. Barcelona: Península.

- Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia 08193 Bellaterra (Barcelona). España. Doc. Anàl. Geogr. 41, 2002 107-120.
- Naciones Unidas (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago.
- Naredo, J y Rueda, S. (1997). La "ciudad sostenible": Resumen y Conclusiones. En Ciudades para un Futuro más Sostenible. Documentos > La Construcción de la Ciudad Sostenible > <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>.
- Paulsen, R. (2011). Derecho a la ciudad y participación ciudadano en procesos de transformación del territorio urbano. Estudio de casos comparativos en la región metropolitana de Santiago: Villa Olímpica y Villa México. Memoria para optar al Título Profesional de Geógrafo. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Escuela de Geografía.
- Restrepo, M. (2006). Derechos humanos, capitalismo global y políticas públicas. Tunja-Boyacá-Colombia: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Sanz, A. (2015). La velocidad injusta. Energía y equidad el pensamiento radical sobre el transporte de Ivan Illich. Ecología política, ISSN 1130-6378, Nº 50, 2015, págs. 106-110.
- Serrano, R. (2018), Movilidad Urbana y Espacio Público, reflexiones, métodos y contextos. Universidad Piloto de Colombia
- Suzuki, H. Cervero, R. y Luchi, K. (2014). Transformando las ciudades con el transporte público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible. Traducción de Erika Tanács. Universidad de los Andes, Facultad de Ingeniería Ediciones Uniandes. ISBN: 978-958-695-967-4 ISBN electrónico: 978-958-695-973-5. Impreso en Colombia.
- Yory, C. (2005). “Ciudad, ciudadanía y espacio público”, en Revista Palimpsesto Nº 5. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 240-249.