

LA BICICLETA COMO ESTRATEGIA EMANCIPADORA Y CONSTRUCTORA DE
COMUNIDAD DENTRO DE LA CIUDAD DE CALI

ESTUDIO DE CASO: EN-BICIARTE Y CICLOAMIGOS

MAYRA ALEJANDRA PERALTA ARDILA

UNIVERSIDAD DEL VALLE

INSITUTO DE EDUCACION Y PEDAGOGÍA

PROGRAMA ACADÉMICO DE LICENCIATURA EN EDUCACIÓN POPULAR

CALI, 2017

LA BICICLETA COMO ESTRATEGIA EMANCIPADORA Y CONSTRUCTORA DE
COMUNIDAD DENTRO DE LA CIUDAD DE CALI

ESTUDIO DE CASO: EN-BICIARTE Y CICLO-AMIGOS

Trabajo de grado para optar al título de Licenciada en Educación Popular

Director: Germán Eduardo Perdomo Abello
Profesional en Psicología
Profesional en Estudios Políticos y Resolución de Conflictos
Universidad del Valle

UNIVERSIDAD DEL VALLE

INSITUTO DE EDUCACION Y PEDAGOGÍA

PROGRAMA ACADÉMICO DE LICENCIATURA EN EDUCACIÓN POPULAR

CALI, 2017

La bicicleta con alas

El ciclista

Va en silencio como en sueños
más despierto que los demás.

Va liviano, va sin techo,
ni puertas a los costados,
ni vidrios que levantar.

Huele, escucha, se ventila,
gira, esquivo, se menea,
atraviesa torrencial.

Mide y frena el horizonte,
se para airoso en el aire,
camina sobre el pedal.

Tiene motor en la espalda
y el corazón en las piernas,
bombea petróleo venal.

Va en silencio como muerto,
va más vivo que los demás.

Anónimo

Agradecimientos

No soy un ciclista sólo en el sentido de que viajo en bicicleta, lo soy en el mismo sentido en que algunas personas son socialistas, fundamentalistas cristianos o realistas éticos; es decir el ciclismo es mi ideología, un sistema de creencia sobre la base de la pureza y la economía de movimiento y generosidad para con el ambiente ... y quiero convertir a otros.

Robert Hanks

El agradecimiento más importante va dirigido a aquellos ciclistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte, a aquellos que ruedan de día o de noche en esta selva de cemento, en medio de autos y motos, convirtiéndose en una esperanza para la humanidad y el medio ambiente.

A Diego Ayala & Eduardo Cobo por inspirarme en liderar procesos en pro del uso de la bicicleta como medio transporte, gracias por ser mis “mentores de bici”.

A Enbiciarte y Ciclo-Amigos mi mayor gratitud y admiración.

A Edwin Arboleda por las largas discusiones y debates.

A Juan David Santamaría por recordarme lo maravilloso que es la gestión.

A John Freddy, por compartir juntos el sueño de la movilidad sostenible para Cali.

A la profesora Janeth Mosquera Becerra por su respaldo y su incentivo a la investigación-acción.

Finalmente a mi familia, amigos y compañeros que siempre me brindaron todo el apoyo no solo para realizar el trabajo sino también en la ejecución de mis ideas para fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte.

Tabla de contenido

Agradecimientos	6
Resumen.....	8
Introducción	9
Capítulo I: Planteamiento de la pregunta/problema de investigación	11
Capítulo II: Perspectiva teórica: La ciudad como derecho ciudadano, acciones colectivas y el activismo.....	13
Acciones colectivas y activismo práctico	18
Capítulo III: Estado del arte	20
Algunas propuestas latinoamericanas a favor de la movilidad urbana sostenible	23
Propósitos de la investigación	25
Específicos	29
Capítulo IV: Estrategia metodológica	30
Capítulo V: Resultados, experiencias colectivas, bicicleta & ciudad	32
Datos sobre la movilidad urbana a nivel nacional y municipal	32
Colectivos y experiencias significativas en la ciudad	40
Iniciativas empresariales y el biciturismo en Cali	40
Reivindicaciones políticas y expresiones culturales	41
Origen de los colectivos En- Biciarte” y “Ciclo-amigos de Cali	47
Líneas de trabajo y relaciones entre ambos colectivos	61
La bicicleta como una práctica emancipadora y libertaria	76
Aportes desde la Educación Popular	78
Consideraciones finales	83
Referencias bibliográficas.....	85
Glosario	88
Anexos	89

Resumen

La ciudad está cambiando y con ello se crean nuevas formas de resistencia, una de ellas es la movilidad urbana sostenible, el transportarse en bicicleta es un tema de auge en la actualidad. Si detallamos mejor nuestras calles notaremos el incremento de ciclistas urbanos y si agudizamos el ojo aún más podemos reconocer ciertos grupos de ciclistas que promueven iniciativas desde la legalidad hasta las reivindicaciones por defender el espacio del ciclista urbano. En este sentido, la propuesta de investigación se orienta a rastrear la experiencia organizativa y su capacidad de incidencia para el derecho a la ciudad a través de la bicicleta en dos colectivos de Cali "En-Biciarte" y "Ciclo-amigos".

Asimismo, pretende exponer las condiciones actuales de la movilidad en bicicleta en Colombia para luego aterrizarlo en la ciudad de Cali. A lo largo del trabajo se describe el origen de dos de los colectivos con más incidencia en la ciudad y se abordan a su vez dinámicas, líneas de trabajos, roles y relaciones que emergen entre éstos.

Gracias a diferentes ejercicios etnográficos y la experiencia propia se podrá constatar que la bicicleta es una herramienta que ha unido personas de diferentes clases sociales, culturas e ideologías con una sola intención: reclamar el espacio que le ha sido negado a los/as ciudadanos/as que usan este vehículo como medio de transporte. En este sentido, la Educación Popular toma protagonismo pues se identifican algunos aportes desde esta disciplina para fortalecer el trabajo de los dos colectivos, pues considera un trabajo político, recreativo o comunitario; este último es el enfoque plasmado en el documento.

Palabras claves: comunidad, organización, bicicleta y ciclismo urbano.

Introducción

El siguiente trabajo de investigación se enmarca en las líneas de investigación-acción, organizacional y comunitario, existentes en el programa profesional Licenciatura en Educación Popular de la Universidad del Valle.

El interés central de este ejercicio de investigación parte de experiencias personales en cuanto a la movilidad en bicicleta como un medio de transporte y el malestar por las incipientes condiciones infraestructurales y educativas para las personas que se movilizan cotidianamente en bicicleta.

La metodología escogida es de corte cualitativa y se sustenta en el trabajo de campo con algunos grupos de ciclistas urbanos de la ciudad, específicamente con En-biciarte y Cicloamigos; igualmente se respalda con diferentes entrevistas

En un primer momento, se abordan aspectos teóricos sobre la construcción y consolidación de estructuras urbanísticas a travesadas por relaciones sociales y en especial, por la incidencia de agrupaciones o movimientos en dichas estructuras. Seguido de esto, se muestra a grandes rasgos algunas propuestas de grupos latinoamericanos que formulan proyectos para la creación de infraestructuras y campañas educativas a favor de una movilidad urbana sostenible.

Posteriormente, se presenta los propósitos de la investigación y la estrategia metodológica del trabajo, evidenciando las fuentes secundarias, las reflexiones personales, las entrevistas de líderes o participantes de los grupos seleccionados, entre otras.

Después aparece los resultados, llamados " experiencias colectivas, bicicleta y ciudad", dividido en dos partes, la primera contextualiza el tema a nivel nacional y municipal, haciendo énfasis en los avances locales, y una segunda en las aproximaciones a los bici-usuarios de la ciudad donde se explica las condiciones de los ciclistas y se hace una caracterización de estos.

Para entrar en materia de los colectivos, se plasma el apartado "colectivos y experiencias significativas de la ciudad" que muestra un esbozo a nivel general de los grupos más

sobresalientes que trabajan en pro de la bicicleta y también se menciona a algunos de sus aliados.

A la medida que avanza la investigación se presenta un detenimiento en los colectivos seleccionados, mostrando su origen, sus líneas de trabajo, sus tensiones y por supuesto sus prácticas y demandas. Para concluir con ese apartado, se construye un texto sobre "la bicicleta como una práctica emancipadora" a partir de la experiencia personal, los aportes de algunos bici-usuarios y determinados libros que le han hecho un elogio a ese medio de transporte.

Para aproximarse a las conclusiones del ejercicio, se deja entrever los aportes de la Educación Popular, primero manteniendo la diferencia entre cada grupo y luego aportes generales para ambos. Finalmente, se hacen unas reflexiones donde se plantea la realidad de los colectivos confrontada con las diferentes teorías planteadas en el marco teórico y/o estado del arte

Capítulo I: Planteamiento de la pregunta/problema de investigación

Descripción del trabajo de investigación

Desde la aparición de las ciudades el tema de la movilidad urbana ha sido y continúa siendo un fenómeno de preocupación de científicos sociales, urbanistas, ingenieros, arquitectos y demás académicos que reflexionan sobre las proyecciones de la urbe en términos de optimización de sus condiciones.

Los procesos de modernización y desarrollo industrial de ciudades europeas desencadenaron una expansión urbana que dio paso a la creación de grandes autopistas para lo que se suponía sería el transporte de la era moderna: los carros. Con ello, se intervinieron los usos de suelo, los programas de transporte masivo y por supuesto, las visiones de ciudad.

Algunos países de Europa y Norteamérica en el siglo XX presentaron un desarrollo tan vertiginoso que muchos de sus habitantes empezaron a manifestar su malestar frente a temas colaterales de éste desarrollo. Entre estos temas puede destacarse: los impactos medio ambientales, las polémicas sobre las condiciones del espacio público e intereses de las petroleras, el desarrollo humano, el caos vehicular y su inevitable conversión -a la aparente interminable- congestión de vehículos motorizados.

Este compendio de malestares fue reflexionado por pequeños grupos sociales a finales del siglo XX, éstos decidieron movilizarse en el perímetro urbano y reclamar las calles para la bicicleta, medio de transporte que, según ellos, sería una alternativa de movilidad reductora de los impactos que estaba produciendo la intensificación de vehículos motorizados en la ciudad.

Estas problemáticas no son ajenas a la ciudad de Santiago de Cali, a nivel macro se identifica una infraestructura excluyente, una ciudad que desconoce otras formas de movilizarse fuera de las convencionales (transporte privado), una idea de desarrollo que favorece solo a la élite de la ciudad, dejando a un lado las laderas y el oriente caleño.

A nivel meso, la exclusión de la bicicleta como un medio de transporte también se debe por no cumplir las lógicas mercantilistas del consumo de gasolina, el pago de impuestos y la

estigmatización o desprestigio por no andar en algún sistema de transporte motorizado.

A nivel micro, se identifica una participación agresiva por parte de algunos ciclistas hacia los vehículos motorizados pues esto puede presentar y ha presentado peleas físicas, daños al carro, o la bicicleta como consecuencia de los disturbios que se generan entre ciclistas- vehículos motorizados y ciudadanía, ya que la euforia de las acciones a favor de la bicicleta (en ciertos casos) por su carácter masivo, puede ocasionar un cierre en las vías y un parálisis del flujo vehicular, lo que produce un juego de autoridad entre el poder estatal representado por la policía, el ciudadano que paga impuestos por su carro y el ciclista urbano activista.

Al gestarse estas iniciativas de transporte y aumentar el número de usuarios que se transporta en bicicleta incrementa el índice de siniestros viales y la mortalidad de ciclistas. Si bien es cierto que el ciclista no toma precauciones en la vía, cruza los semáforos en rojo, invade el espacio peatonal, no toma los puentes y atraviesa las avenidas; también es cierto que la administración local no ofrece las mínimas condiciones para la movilidad segura de los bici-usuarios.

En medio de las problemáticas presentadas se observa una línea positiva y es la aparición de colectivos "probici" para reivindicar el papel otorgado a los ciclistas y contrarrestar los malestares. A pesar de que cada uno trabaja desde un enfoque distinto todos pretenden obtener el mismo resultado : Derechos e inclusión para los ciclistas.

En este orden de ideas, en este ejercicio de investigación se destacan ciertas acciones y la movilización que han impulsado varios de esos colectivos de ciclistas urbanos para contribuir a la visibilización de la bicicleta como un medio de transporte tanto para la población caleña como para la administración pública. Así pues, la pregunta problema que guiaría el ejercicio investigativo es: ¿Qué experiencia organizativa y capacidad de incidencia tiene En-biciarte y Cicloamigos para exigir el derecho a la ciudad a través de la bicicleta?

Capítulo II: Perspectiva teórica: La ciudad como derecho ciudadano, acciones colectivas y el activismo

Desde hace algunas décadas han surgido diferentes investigaciones en torno a la configuración de la ciudad, el espacio público, la distribución territorial, los modelos y los procesos de urbanización. Una de ellas es la investigación de Jordi Borja & Zaida Muxí (2000) que entienden que:

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político (Borja & Muxi, 2000: 8)

La ciudad, para los autores, no se reduce solo a calles, edificios, o normatividades jurídicas, sino que es considerada un espacio público ciudadano de representación que permite tejer sociedad, donde sus habitantes se conjugan en la multiculturalidad. Además,

El espacio público ha tenido una reconfiguración desde el siglo XIX hasta el siglo XX ya que se han reconsiderado los campus separados y los palacios encerrados, siendo frecuente encontrar espacios multifuncionales tanto en espacios públicos como privados. Pero con el pasar del tiempo se han gestado otras dinámicas privatizadoras o polarizadoras que pueden ser “aún más potentes, la del urbanismo de productos, la sumisión al mercado, la obsesión por la competitividad, la fuerza económica de la iniciativa privada y la debilidad política de la iniciativa pública” (Borja & Zaida 2000:11).

Los autores dejan en claro que “el derecho al espacio público es en última instancia el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven y que quieren vivir en las ciudades” (Borja & Zaida 2000:11) por eso hay que tomarlo como un desafío que no recae solo a un debate de urbanistas, sino que trascienda lo cultural, lo social, lo civil y la gobernabilidad.

En este sentido, la propuesta de los autores puede basarse en la importancia de la dimensión espacial en los procesos sociales y la conciencia que podrían construir grupos e individualidades en la percepción y apropiación del mundo que lo rodea. Por ello, para los autores, la ciudad no es solamente un sistema de calles, edificios o en general, infraestructuras, sino que es un sistema transformado y moldeado por seres humanos, desde interacciones entre relaciones históricas, culturales, económicas y políticas que impregnan sentidos formas y funciones de la ciudad.

Sobre urbanismo y planificación urbana, resulta importante considerar el trabajo de David Harvey (1979). Para él, el espacio social resulta un complejo, discontinuo y heterogéneo sistema, conformado por la relación entre la conciencia espacial (entornos) y las creaciones sociales construidas por organizaciones humanas (fronteras, divisiones, significados). De ahí la importancia de reconocer la forma cómo se tejen y construyen espacios reconocidos por una colectividad y no simplemente, centrarse en aspectos infraestructurales que desconocerían en buena medida, los procesos sociales que componen una dimensión espacial en particular.

Para reconocer la forma espacial de la ciudad -asegura Harvey-, antes que nada, debe reconocerse las características simbólicas que lo componen, por ello, la necesidad de identificar señales, símbolos y procesos de recepción que construyen significados especiales y la conducta pública. En palabras de este autor, el espacio social “está compuesto por un conjunto de sentimientos, imágenes y reacciones respecto al simbolismo espacial que rodea al individuo” (1979: 27).

Por otro lado, al hablar de grupos y movimientos sociales que construyen “significados especiales” en torno al espacio público, Manuel Castells aborda los movimientos sociales urbanos (MSU). Estos son para él, las prácticas sociales que modifican el orden establecido por medio de una manifestación pública como consecuencia de la incapacidad de los mecanismos de regulación. A estas necesidades el autor las llama problemáticas urbanas que define como:

Una serie de actos y de situaciones de la vida cotidiana cuyo desarrollo y características dependen estrechamente de la organización social general” [...] los movimientos sociales urbanos, son: “sistemas de prácticas sociales contradictoras que convierten el orden establecido a partir de las contradicciones específicas de la problemática urbana” (Castells, 2004).

Catells, aclara que no todas las acciones pueden considerarse como obstáculos o como movimientos sociales urbanos puesto que sólo aquellas situaciones que trasciende lo colectivo logran permanecer o reproducir en el espacio público determinados quehaceres que pueden satisfacer las necesidades de los involucrados. Así los MSU se gestan a partir de una inconformidad entre la población y un poder o normatividad establecida.

Los planteamientos de Manuel Castells sobre la ciudad y los movimientos sociales, consideran la construcción de una nueva teoría del cambio urbano que reflexione como núcleo de ésta acción y vincule la estructura social con procesos de crisis y cambio. Éste autor, propone un estudio que comprenda las relaciones entre la gente y ciudades al mismo tiempo. Es decir, estudiar “cómo todos los días, en todos los contextos, los ciudadanos, obrando individual o colectivamente, producen o reproducen las reglas de su sociedad y las plasman en su expresión espacial y su gestión institucional” (Castells, 1983:21).

El reto metodológico propuesto por Castells, es estudiar el fenómeno de los movimientos sociales urbanos desde diferentes tradiciones académicas, creando así lo que él llama “marco provisional y teórico” que considera: a) la ciudad como un producto resultante de intereses y valores sociales en pugna, b) contraposiciones entre intereses socialmente dominantes e institucionalizados en relación a las exigencias de innovación de bases populares, c) confluencia de relaciones de intereses, procesos de resistencia, desafío y cambio y d) entender los conflictos urbanos en términos de cambio social urbano, la función autónoma del Estado, las relaciones entre sexos, movimientos étnicos, nacionales e incluso, lo que se identifican como urbanos (Castells, 1983:22-23).

A nivel general, Castells opta por la variación de significados urbanos a través de los distintos contextos históricos con el fin de establecer una relación entre ciudades y movimientos sociales, mientras Harvey, insiste en la identificación de actividades sociales que otorguen sentidos a las formas espaciales de la ciudad.

Estas dos ideas pueden verse condensadas en los planteamientos de Ruiz (2011) sobre las relaciones de poder que atraviesan la ciudad y las tensiones sociales entre el reconocimiento de diferentes símbolos, prácticas sociales y elementos de la urbe representativos, así como las

identificaciones colectivas que generan cohesión o desintegración social.

La construcción social del espacio tal como lo afirman muchos urbanistas sociales, enlazan un significado físico y social, donde dicho espacio adquiere características de quienes lo habitan (Harvey, 1979). En este sentido Saskia Sassen, se refiere a la *geografía de la marginalidad* presente en las ciudades y grandes metrópolis, la cual está atravesada por altos índices de desigualdad.

De acuerdo con la autora, ésta geografía es constitutiva de *ciudades duales*, donde conviven privilegiados y no privilegiados, que establece implícitamente códigos de convivencia para relacionarse entre sí; y en las que existe una concentración de recursos –de diferente índole- al igual que tensiones o conflictos sobre estos recursos.

Las *ciudades duales*, como generadoras de nuevas dinámicas sociales se encuentran inmersas en un vertiginoso crecimiento por el abrupto crecimiento de la población, el desarrollo tecnológico, industrial, etc. que las posicionan como territorios de concentración- y coaliciones- de poder, fragmentadas en potencial y legitimidad alrededor de la ciudad masificada.

Estas *ciudades duales* -advierte la autora-, se despliegan en medio de un ausente desarrollo equitativo que trae consigo grandes desigualdades, inversiones centralizadas -desde la especulación financiera y problemas medio ambientales insostenibles –efecto invernadero, contaminación atmosférica, de aguas y suelos, residuos industriales sanitarios y urbanos, etc.-

Bajo este ambiente crítico en la construcción de ciudades masificadas, advierte Sassen sobre la aparición de conflictos en la ciudad que pueden desencadenar una serie de movimientos sociales o pequeñas acciones políticas de grupos contra- hegemónicos que poseen una estructura de movilización en el sistema urbano. Estos grupos reevalúan o cuestionan valores culturales, institucionales, etc. y que a su vez abogan por la exploración de nuevos significados sobre la ciudad.

La emergencia de este tipo de grupos intenta incidir a nivel social y/o gubernamental en las diferentes relaciones espacio-sociedad y proyecciones a nivel urbano sobre la construcción de ciudad. Evidencia de ello, puede identificarse en grupos o movimientos sociales que promueven

alternativas a estilos de vida no contaminantes o en general, que cuestionan el desarrollo inequitativo por medio de demandas relacionadas con derechos políticos, económicos, etc.

En Latinoamérica los procesos de *ciudades duales*, también han originado una serie de movilizaciones alrededor de temas de interés público, tales como la movilidad urbana sostenible, el espacio público, el desarrollo vial, etc.

En este sentido, los conceptos desarrollados por estos tres autores anteriores serán referente conceptual para entender el espacio urbano, sus significaciones, desigualdades, pugnas y acciones colectivas alrededor de demandas ciudadanas.

En contraparte, al concepto de *movimientos sociales* se considerará el término *organizaciones sociales*. Este propone que la sociedad contemporánea está compuesta por distintas organizaciones que se han extendido a las diferentes actividades humanas. Richard Hall las define como:

Una colectividad con una frontera relativamente identificable, un orden normativo, niveles de autoridad, sistemas de comunicaciones y sistemas de membrecías; esta colectividad existe de manera continua en un ambiente y se involucra en actividades que se relacionan por lo general con un conjunto de metas; las actividades tienen resultados para los miembros de la organización, la organización misma y la sociedad (Hall, R., 1996: 33).

En este orden de ideas, el mayor reto que tienen las ciudades del siglo XXI es reevaluar el espacio al carro particular y entregarlo a peatones, ciclistas y al transporte público involucrando nuevas y limpias tecnologías, pero este proceso sólo se lleva acabo si los ciudadanos, las organizaciones o colectivos que trabajan por los cambios culturales trabajan de la mano con los gobiernos nacionales e internacionales.

Acciones colectivas y activismo práctico

Al considerar la ciudad como un espacio de disputa y transformación a partir de las prácticas sociales, es importante tener en cuenta los conceptos de acciones colectivas y activismo.

Por un lado, la *acción colectiva* se refiere al protagonismo de los ciudadanos al convertirse en agentes dinámicos de cambio. Estos agentes están inmersos en una estructura política y pueden ampliar o reducir su participación en la vida pública (Tarrow, 1997).

Desde esta perspectiva, se considera que existen prácticas y valores disputados en una estructura de poder, en el que los grupos participan en un sistema de oportunidades que está distribuida de forma desigual. Las acciones colectivas según Sidney Tarrow (1997) coordinan poblaciones dispersas en torno a objetivos comunes y sostenidos; con el referente de estos, las personas se movilizan en relación a supuestos culturales compartidos (Tarrow, 1997).

Por otro lado, el activismo se entiende como la participación política de las personas en la vida pública. En el caso del activismo Lusi Morhayim (2012) examina la demanda de ciclistas por el derecho a la ciudad a partir del análisis de la *Masa Crítica* en San Francisco, California (US). Morhayim considera que la falta de inversión pública en formas alternativas de transporte genera injusticia social y espacial. A partir de estas desigualdades, los ciclistas se organizan a nivel público en torno a valores y estilos de vida compartidos. Desde esta perspectiva, el activismo de ciclistas es un reto a la hegemonía cultural en la vida urbana moderna.

En este sentido, Isabel Deixel (2014) realiza unas aproximaciones al activismo de la bicicleta en la ciudad de Nueva York. En este activismo, el derecho a la ciudad juega un papel clave gracias a la “politización de la bicicleta” para alcanzar cambios significativos dentro de las políticas y autoridades públicas.

La dinámica del activismo desde esta perspectiva identifica que existen diversos mecanismos para politizar la bicicleta. El primero, se presenta cuando los ciclistas son el *tráfico* (masa crítica), es decir cuando se toman físicamente el espacio vial y lo moldean de acuerdo a su visión. El segundo son aquellas organizaciones formales que se enfocan en las acciones políticas más que las acciones directas o de hecho. Estas proveen un marco de trabajo conectado a las legislaciones de la ciudad y tienen un tipo de “activismo híbrido” al mezclar la comunidad y el

gobierno. El tercero, son los programas institucionales en el que la bicicleta es reconocida como medio de transporte legítimo dentro de la política pública.

Por último, se retoma el concepto de *activismo práctico* de Raúl Acosta (2015), en el cual se busca la aplicación de saberes hacia un bien común. Desde el activismo práctico existe una reapropiación del “conocimiento público” en defensa del medio ambiente, derechos humanos, justicia, desarrollo urbano, entre otras demandas que marcan tensión con las autoridades gubernamentales en los casos en que vayan en contravía de estas demandas.

En este sentido, a la manera de Foucault (2012) todo conocimiento representa una oportunidad de poder y por tanto, en el caso de los grupos de ciclistas, conocer y reflexionar sobre sus situaciones promueven un ejercicio de redefinición de lo *público*.

Según Acosta (2015) el activismo práctico se ha consolidado gracias a la convergencia de dos elementos. Por un lado, el desarrollo tecnológico que involucra las herramientas de comunicación e información (redes sociales, páginas webs, blogs, etc.) y por otro lado, los esfuerzos por participar en decisiones políticas, a través, por ejemplo, de acciones colectivas.

Capítulo III: Estado del arte

Durante la búsqueda sobre estudios relacionados con el tema, aparece Rolf Möller con su trabajo titulado “Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina el ejemplo de Santiago de Cali, Colombia” (2006), el autor analiza de manera crítica (mediante entrevistas, ejercicios etnográficos, diagnósticos y bases teóricas) la situación de movilidad que afrontan los ciclistas, los peatones y la comunidad de usuarios de transporte urbano en la ciudad de Cali. Su investigación se sitúa bajo criterios de desarrollo sostenible, impactos ambientales, socioeconómicos y culturales, esto con el fin de plantear unas alternativas que buscan una solución de movilidad incluyente donde convivan peatones, ciclistas, motociclistas, transporte público y carros particulares.

Para el caso de Santiago de Cali, Möller (2006) propone respecto a estrategias de movilidad urbana sostenible, una combinación de estrategias intermodales entre la bicicleta y el transporte público. Para él, es necesario devolver la calle a peatones y ciclistas ya que el diseño actual de la ciudad se ha planeado y estructurado en función de la circulación motorizada, especialmente la privada, que en últimos términos colapsa y contamina la ciudad.

Para este académico, es necesario interconectar los sistemas de movilidad que fomenten la equidad social, económica y la protección ambiental. Agrega, además, la importancia de condicionamientos y garantías para la circulación de bicicletas ya que “más de la mitad de la población caleña vive en la pobreza y cerca de 60 % de las personas con empleo trabajan en el sector informal; a lo que se suma que, muchas personas en los hogares caleños no tienen ni para pagar el bus” (Plan vial de la ciudad de Cali, 1995, citado por Möller, 2006:35).

La apuesta de Möller, concibe un proceso de integración infraestructural que permita a ciudadanos caminar por las calles o ir en bicicleta de manera segura y agradable; ya que el carril es también concebido como espacio público que puede ser distribuido de manera justa y equitativa para la circulación de todos/as los/as ciudadanos/as. Por ahí su insistencia en la necesidad de espacios reservados para la circulación de estos, al igual que su señalización y adecuada planeación y equipamiento.

Otra de las investigaciones que hace alusión a la movilidad urbana es “Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano” (2009) del escritor Herce Manuel, quien postula una reflexión sobre el uso equitativo del espacio público donde el peatón y el ciclista puedan movilizarse dignamente en su ciudad. Él, enfatiza en los problemas medio ambientales y las desigualdades sociales, en esta última resalta la situación que viven los habitantes de la periferia, quienes –en algunos casos- no cuentan con el derecho de accesibilidad del transporte colectivo; su propuesta tiene un tinte político entendiendo la movilidad como un derecho, por ello propone un nuevo modelo que recupere el espacio público donde se prioricen trasportes que no atenten contra el planeta como: la bicicleta o el desplazamiento a pie.

Otra de las investigaciones es de Luis Morales Carballo quien titula su investigación “La movilidad ciclista como factor de sostenibilidad: breve análisis de su emergencia en la ciudad de Sevilla (España)” (2011) la diferencia de los estudios anteriores y éste es que el autor impulsa aquí el uso de la bicicleta como medio de transporte, incentivando estrategias que motiven a la colectividad a forjar una “ciudad inteligente” o socio- ecológica. Su estrategia apunta a una ciudad a escala humana, postula una restricción al automóvil privado tejiendo así nuevas formas de relacionarse entre individuos compartiendo a su vez el espacio público equitativamente.

Otro trabajo, orientado en dirección similar al anterior (Morales, 2011) es “La bicicleta dentro de la movilidad urbana” (2003) de Roberto Torres, quien aterriza su investigación en Vitoria-Gasteiz (España), donde hace un análisis del uso de la bicicleta en esa ciudad y en otras ciudades europeas a partir de bases teóricas, estudio de mapas, gráficas etc. Su interés es visibilizar la bicicleta como medio de transporte urbano, la infraestructura concebida, el perfil del usuario y las limitaciones que cohiben la expansión de la bicicleta en esa ciudad.

También es preciso señalar la tesis “Acción y emoción ciclista: experiencia colectiva en la zona metropolitana de Guadalajara” (2012). Esta propuesta de trabajo es distinta a las anteriores pues se centra en la construcción de colectividad y el estudio de los movimientos sociales. La movilidad urbana es el punto de unión entre individuos que buscan tomar decisiones, cuestionar la infraestructura y la legislación para impulsar otras formas de movilización y relación con la ciudad.

De igual manera, sobresale la tesis de Patricia Aymerich y Javier Álamo titulada “20km/h reportaje sobre el movimiento ciclista en Caracas” su trabajo se hace por medio de entrevistas a líderes del movimiento, participantes, ciclistas independientes, expertos en el tema de cultura y planeación.; donde se muestran los grupos de ciclistas urbanos desde el 2009, su relación con la ciudad y el gobierno, destacando el trabajo de colectivos como “Bicimamis”, “Ciclogerillera” y “Sampablera” que luchan por recuperar el espacio público, promover la bicicleta como alternativa del caos vehicular y mitigar del impacto ambiental.

Al retomar de nuevo el contexto colombiano, se encuentra la tesis doctoral de Janet Mosquera Becerra profesora de la escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle, quien tituló su investigación “La ciudad en disputa: aproximaciones al uso de la bicicleta como medio de transporte en Cali” (2014). En su trabajo, ella visibiliza las características que tiene nuestra ciudad para convertirse en un ejemplo mundial del uso masificado del transporte en bicicleta. Sin embargo, la ciudad, de acuerdo a su estudio, no cuenta con los espacios adecuados para reconocerlo como vehículo siendo esto responsabilidad tanto de los entes gubernamentales como de los ciudadanos.

Entre los problemas que deja entrever la autora, aparecen la baja cobertura de infraestructura, la poca iluminación, escasa señalización y la visión ciudadana general que reduce a la bicicleta al ámbito recreativo. Entre los aspectos positivos que resalta, está el clima, el volumen de usuarios, sus atractivos turísticos y sus distancias que comparadas con otras ciudades son relativamente cortas.

Por último, se señala el libro de “La bici: Bogotá” (2014) que desde la Secretaria de Deporte, Cultura y Recreación lanzó su segunda edición el pasado 14 de noviembre del 2014. Este libro es el resultado de los colectivos de bici usuarios en Bogotá, que a través de diferentes actividades contribuyen a mejorar la movilidad generando cambios culturales y sociales; su apuesta se ha enfocado en visibilizar la bicicleta, fortalecer y empoderar los procesos ciudadanos que se han adelantado para la promoción del transporte en bicicleta como un estilo de vida. Desde la alcaldía de Bogotá, especialmente la que estuvo en cabeza de Gustavo Petro durante el 2013-2015 se apoyaron iniciativas en torno a la bicicleta por ejemplo la semana de la bicicleta,

concertada con los colectivos, agrupaciones, organizaciones y universidades buscando un camino siempre hacia la transformación y hacia una ciudad más humana.

Algunas propuestas latinoamericanas a favor de la movilidad urbana sostenible

Desde el mundo urbano, algunos grupos de ciclistas urbanos han promovido una serie de iniciativas para impulsar medios de desplazamientos alternativos o complementarios al transporte motorizado. Estos, proponen la bicicleta como un medio de movilidad urbana y una herramienta de trabajo que tiene implicaciones en las proyecciones y modelos de ciudad, de ahí que, apuesten por una transformación de ciudad en elementos tales como las ciclo-rutas (bici-sendas o ciclo-carriles), iluminación, señalizaciones y sobre todo, espacios de encuentro ciudadano que optimicen la circulación en bicicleta y el flujo peatonal.

Entre las iniciativas latinoamericanas puede destacarse el Plan de Transporte No Motorizado (TNM) desarrollado en la ciudad de Santiago de Chile, donde una serie de agrupaciones y actividades ciudadanas se han formado en torno a la bicicleta como herramienta de participación, planificación y difusión del espacio público de la movilidad de ciclistas en la ciudad.

Estos grupos fundamentan sus demandas en otros países, por lo general aquellos europeos que han integrado la bicicleta a sus procesos de urbanización, logrando una mayor diversidad y equilibrio en su participación de viajes urbanos que vinculen bicicleta, peatón y transporte público.

A nivel general, la propuesta en Santiago de Chile mostrada por Bianchi (2008), tiene como objetivo la planificación de infraestructura necesaria para el eficiente desplazamiento en bicicleta (intervenciones al diseño urbano) y el realce de los efectos medioambientales positivos que trae consigo el hacer uso de ésta. La propuesta de tales grupos pretende incentivar el uso de la bicicleta no solo como uso recreativo sino con fines prácticos, combinando el uso práctico e ideológico de la bicicleta.

El trabajo de Bianchi (2008), muestra la dependencia de automóviles y el impacto a nivel ambiental en la calidad de vida de la población urbana y la aparición de enfermedades por efectos de la contaminación (emisiones tóxicas, efecto invernadero, contaminación visual y acústica) y las implicaciones del consumo energético (problemas del consumo de recursos

asociados a petróleo).

Para el caso de Santiago de Chile, Bianchi (2008) a raíz de transformaciones demográficas y económicas se han formado agrupaciones ciudadanas que promueven o involucran en su agenda política el uso de la bicicleta como medio de transporte: " su objetivo es ser escuchados por las autoridades y a ciudadanía para facilitar, respetar e incentivar los viajes urbanos en bicicleta, considerando los beneficios y sustentabilidad económica, social y ambiental que presenta este medio"(pág. 70) así como también, indirectamente abogan por la inclusión de la bicicleta como posibilidad de movilidad y como posible eslabón del transporte masivo.

El impacto social de estas organizaciones, según Bianchi (2008) permitió el establecimiento de un diálogo entre instituciones gubernamentales y sociedad civil, respecto a los usos de la bicicleta, el reconcomiendo de su movilidad vial y necesidad de vías adecuadas; así como, el llamado a la redes sociales y sociedad en general, a la participación ciudadana en la planificación de la ciudad, particularmente en función de la bicicleta. La propuesta de transformación del entorno urbano de estas organizaciones comprende que:

Tanto la estructura de viajes cortos como la alta partición modal de medios no motorizados justifican una red interna ininterrumpida de vías para estos medios. Los paseos peatonales y ciclo-vías pueden ayudar a atraer con mayor eficiencia los usuarios desde zonas residenciales hacia las zonas mixtas e hitos metropolitanos (cementeros, hospitales, barrios comerciales, etc.) de manera segura, cómoda y gratuita, beneficiando así tanto a residentes como a los comerciantes locales (Bianchi, 2008:101).

Con esto, se entiende la bicicleta como complemento del transporte público y como factor des estimulador del uso de movilidad motorizada privada que genera congestiones y grandes problemas de contaminación medio ambiental.

Otro de los casos latinoamericanos es la Zona Metropolitana de Guadalajara - México, que frente a un similar panorama desolador de la movilidad urbana propone entre otros elementos: la incorporación de criterios de movilidad no motorizada desde proyectos públicos e iniciativas ciudadanas. Los grupos de ciclistas y redes sociales en general que apoyan este tipo de ideas, organizan conferencias, talleres sociales, sistematización de experiencias y evaluación de proyectos que sirvan de insumo para la construcción de una red de movilidad en bicicleta.

La apuesta de esta iniciativa prioriza las intervenciones en el espacio vial para la circulación en bicicleta que concibe el espacio público como aspecto fundamental replanteado en función de un desplazamiento no motorizado. De ahí que propongan el uso de la bicicleta como una política de movilidad que: a) Permitiría el uso equitativo del espacio público, b) Reduciría la congestión vehicular c) Reduciría accidentes y optimizaría el desplazamiento d) Permitiría el disfrute de la ciudad e) Mejoraría la salud física y mental f) Reduciría las emisiones tóxicas demás efectos contaminantes y f) Reduciría el gasto público en infraestructura para la circulación privada y se aumentaría para servicios de movilidad pública (Baranda, et al. , 2008: 17-19)

En México se encuentra también la organización " Bicitekas", encargada de impulsar este medio de transporte a partir de manifestaciones en bicicleta e incidencia en las políticas públicas de la capital azteca.

En Centro América, países como Guatemala, el Salvador y Costa Rica han tejidos sus primeros nichos en la construcción de grupos que hacen ciclo paseos reclamando el espacio para los ciclistas.

En el caso de Colombia, por supuesto, a lo largo y ancho del país pueden encontrarse iniciativas ciudadanas que le apuestan a la sustentabilidad del país por medio de la "bici". El Departamento de Cundinamarca es el que encabeza la lista contando con más de (40) cuarenta grupos, organizaciones y emprendimiento en pro de la bicicleta. Aunque el Departamento del Valle del Cauca, no cuente con alto índices de iniciativas, Cali, tiene uno de los grupos con más trayecto histórico a nivel nacional y es la asociación de ciclistas urbanos Cicloamigos que desde hace más de 20 años trabaja por el medio ambiente, la calidad del aire y la bicicleta. Así mismo, la capital vallecaucana cuenta con uno de los colectivos más activista del país, En-biciarte, es reconocido a nivel local y nacional por sus distintas actividades reivindicativas y luchas populares.

Propósitos de la investigación

Este ejercicio de investigación se orientó a indagar las experiencias colectivas y los significados que tiene para los sujetos montar en bicicleta y hacer parte de alguno de los colectivos que

promueven el ciclismo urbano dentro de la ciudad de Cali entre los que se encuentra “En-Biciarte” y “Ciclo-amigos” esto bajo la premisa de ciudad como derecho ciudadano.

La intención entonces fue centrar la investigación en la práctica de montar en bicicleta como una acción emancipadora y libertaria. Un rastreo que da cuenta de la consolidación del colectivo de “En-Biciarte” y la asociación de “Ciclo amigos” como contribuyentes de construir comunidad y cimentar una identidad como ciclistas urbanos amantes de la cultura y defensores de sus derechos. Se resalta también, el significado que tiene para los integrantes que pertenecen a cualquiera de los dos colectivos montar en bicicleta, el tipo de prácticas que promueven para que otras personas se inclinen por utilizar esté u otros medios de transporte no motorizados y sus intervenciones en la ciudad para reivindicar el espacio público.

La apuesta de este ejercicio de investigación fue rastrear el origen de ambas organizaciones, describir la dinámica de cada uno, incluyendo sus líneas de trabajo, los roles que emergen y las relaciones que se han tejido a través de la bicicleta para construir comunidad e identidad como ciclistas urbanos.

En relación con las disciplinas que han adelantado investigaciones en el campo de la movilidad urbana aparece la sociología, la ingeniería civil, los planificadores urbanos y arquitectos. En el campo educativo se han observado los movimientos sociales desde los ámbitos de participación, movilización, reivindicación etc. En el campo de la Educación Popular se han abordado temas como comunicación popular, diagnóstico comunitario y planificación estratégica; asignaturas como modelos de desarrollo y planificación local pueden contribuir al análisis mencionado inicialmente.

Enfatizando en la problemática social, dentro de la perspectiva de Educación Popular, puede señalarse la exclusión de la bicicleta como medio de transporte, dado que no cumple con las lógicas mercantilistas del consumo de gasolina, pago de impuestos o prestigio de andar en algún sistema de transporte motorizado.

La idea de desarrollo que emerge en la ciudad choca con las formas alternativas de moverse, que están surgiendo con mayor fervor; en tanto no se fomenta el uso de la bicicleta desde el gobierno local exceptuando el uso deportivo –en eventos importantes- y recreativo; lo que ha

generado que la misma ciudadanía no reconozca la bicicleta como un medio de transporte; la problemática se desarrolla cuando vehículos motorizados y no motorizados comparten la vía, ya que se pueden presentar eventos de tránsito, aumento en la tasa de mortalidad, o casos donde los ciclistas no tomen precauciones como cruzar los semáforos en rojo, invadir el espacio peatonal, no tomar los puentes y atravesar avenidas por el no reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte que contemple derechos y deberes.

En este orden de ideas, desde la Educación Popular se puede rastrear el significado de la colectividad e identidad, los alcances que se pueden obtener cuando hay un interés en común, las relaciones que se tejen entre los ciclistas, los ciclistas con la ciudad y la ciudadanía.

Un aspecto conceptual a profundizar, es la percepción que tienen los ciclistas señalados con la idea de ciudad y desarrollo según sus características sociales, económicas, culturales y políticas; puesto que un ciudadano que haga uso de la bicicleta uno o dos días tiene una visión distinta de un usuario que opte por movilizarse todos los días en ella.

Sí bien la pregunta problematizadora que guiará este trabajo es: ¿Qué experiencia organizativa y capacidad de incidencia tiene En-biciarte y Cicloamigos para exigir el derecho a la ciudad a través de la bicicleta ? no se habían señalado sus preguntas complementarias, las cuales son: ¿Cuál es el origen de los dos colectivos? ¿Cuáles son las líneas de trabajo e intervención de cada uno? ¿Cuáles son los aportes de la Educación Popular para fortalecer el trabajo de ambos colectivos?

En relación a estas preguntas, se propone que el hecho de montar en bicicleta puede convertirse en un acto emancipador en la medida que brinda libertad de transporte, no atan horarios, distancias o gastos económicos. La visión de la ciudad cambia ya que se interactúa con la naturaleza, se comparte con otros ciclistas, se fomenta el deporte, la recreación, se mitigan los daños ambientales y se promueve la movilidad urbana sostenible. Con el uso de la bicicleta, además, se construye comunidad en la medida que una maquina como la bicicleta une fuerzas, mueve masas y genera un sentido crítico frente a la reclamación y reivindicación de sus derechos como ciudadanos y como ciclistas.

De igual forma, se considera que los sujetos que pertenecen a estas agrupaciones de ciclistas deben promover el ciclismo en su trabajo, su lugar de estudio o dentro de su cotidianidad. Hay un motor que los une más allá de la bicicleta: el encontrarse y movilizarse sin importar las críticas, los golpes –en algunos casos- las lluvias, las caídas y todo lo sin sabores con los que se encuentran no importan, ya que se ha construido una familia y una masa que busca mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

También es preciso resaltar que el ciclismo urbano socialmente es un tema que está en auge, cada día se encuentran más ciclistas en las calles, de noche se encuentran masas reclamando su espacio paralizando el tráfico gritando consignas en contra del masivo y a favor de la bicicleta. Por tal motivo, desde la académica se debe reconocer estas colectivas y agrupaciones que han adelantado un trabajo social y legal. Social porque moviliza, gesta espacios de participación y reivindicación y legal porque también adelantan demandas, tutelas o reivindicaciones de tratos incumplidos con otras gobernaciones.

Es pertinente analizar el tema desde la perspectiva de Educación Popular porque se visibilizan las prácticas de resistencia, los procesos y acciones que se han llevado a cabo para cimentar una comunidad, las apuestas alternativas que surgen desde la ciudadanía, los aspectos culturales que se crean, las relaciones que se tejen etc. Lo que estas comunidades hacen es Educación Popular y aunque la mayoría no lo sabe, hay que reconocer y resaltar el trabajo que desde la comunidad de ciclistas urbanos se ha adelantado para mejorar las condiciones de movilidad y relación con el medio ambiente.

Objetivos

General

- Rastrear la experiencia organizativa y su capacidad de incidencia para el derecho a la ciudad a través de la bicicleta en dos colectivos de Cali "En- Biciarte" y "Ciclo-amigos".

Específicos

- Exponer las condiciones de la movilidad en bicicleta en la actualidad en Colombia y en Cali.
- Describir el origen de los dos colectivos "En- Biciarte" y "Ciclo-amigos de Cali
- Analizar la dinámica de cada uno de los colectivos (líneas de trabajo, los roles y relaciones) desde su origen a la fecha.
- Identificar los aportes que puede hacer la EP para fortalecer el trabajo de los dos colectivos.

Capítulo IV: Estrategia metodológica

Los alcances de la investigación se ubican en el paradigma *interpretativo-comprensivo*. No se intervino en las dinámicas de ninguno de los colectivos sino que se enfatiza en la ciudad como un espacio democrático, un ente socializador, y un sistema funcional que trabaja en todas las esferas sociales, políticas y económicas de un territorio. El derecho a la ciudad y al goce del espacio público como uno de los derechos más vulnerados en nuestra cotidianidad y que como consecuencia de esa vulnerabilidad se crean redes de personas que buscan recuperar lugares y referencias ciudadanas que los identifiquen.

En ese sentido, la investigación es de corte cualitativa, teniendo en cuenta que la principal característica de ésta “es su interés por captar la realidad social a través de los ojos de las gente que está siendo estudiada, es decir a partir de la percepción que tiene el sujeto de su propio contexto” (Bonilla & Rodríguez, 2005:84).

A nivel metodológico, en la investigación se utilizó el enfoque de “investigación etnográfica” ya que, es un método de descripción que permite comprender, explicar y describir los fenómenos sociales desde la mirada de los sujetos sociales, el investigador cumple un rol secundario y son los actores quienes informan, dan cuenta de lo que piensan y sienten.

La etnografía demanda una presencia prolongada del investigador sobre el terreno, y por eso esta flexibilidad es especialmente necesaria puesto que en la investigación estamos permanentemente enredados en roles y relaciones sociales que están muchas veces fuera de nuestro control, y dependemos en buena parte de la empatía con nuestros informantes y de su voluntad de colaboración (Ferrándiz, 2011:42-43).

En palabras de Guber “una buena descripción es aquella que no los malinterpreta, es decir que no incurre en interpretaciones etnocéntricas, sustituyendo su punto de vista, valores y razones del investigador” (2001: 6). El investigador entonces se convierte en un puente que une la visión académica y la mirada de los actores bajo la premisa descripción-interpretación.

Una de las características del método, es el trabajo de campo que permitió interactuar con los integrantes de ambos colectivos. Como ventaja personal se ha contado con el reconocimiento de

bici-activista y simpatizante de la causa, lo que generó que los actores no se predispusieran, cambiaran sus hábitos o comportamientos por el hecho de estar presente; esto ha sucedido en otros casos donde el investigador llega con tantas ganas de saber qué pasa en determinado grupo que la población cambia su comportamiento y sus dinámicas de grupo con la presencia de él o ella.

Para concretar lo anterior, a nivel metodológico hice uso de la experiencia personal como ciclista urbana. Una de las ventajas de ello, fue la participación en los distintos eventos impulsados tanto por “En-Biciarte” como por “Ciclo-amigos”. maniéndome al margen de inscribirme en cualquier de los dos. Esto no implicó mantener malas relaciones, por el contrario, cuando tengo la oportunidad participo, animo e incito a otras personas a movilizarse en bici, a cuidar el medio ambiente y ahorrar su dinero.

Entre las herramientas utilizadas del método etnográfico se utilizó técnicas como observación participante, análisis documental en portales virtuales de los grupos y entrevistas semi-estructuradas(*ver anexo 1*). Estas últimas se llevaron a cabo principalmente con los líderes de los grupos(*ver anexo 2*) durante un proceso donde los actores, expresaron su cotidianidad y los acontecimientos que consideran más importantes dentro de sus organizaciones.

Durante el proceso de investigación, una técnica clave para la recolección de información fue la observación participante hecha en reuniones, actividades, ciclo-paseos, salidas e intervenciones. Fue en ese ejercicio vivencial en el que se realizaron las entrevistas no-estructuradas, donde en el hacer de las dinámicas colectivas se logra acceder a la información de manera fluida y obtener el consentimiento de los entrevistados para usar dicha información en este trabajo.

En el transcurrir de la investigación se presencié la “deserción” de varios ciclistas considerados líderes en uno de los colectivos seleccionados, ese análisis de relatos e interpretación de experiencias enriqueció la investigación.

Por otra parte, se hizo una revisión documental, fotográfica y audiovisual de las acciones e iniciativas los colectivos. Un elemento clave fue la reconstrucción histórica contada por los líderes de los colectivos donde evidenciaron las transformaciones que han tenido como personas, como ciclistas, cambios internos y externos del grupo y todo este tipo de elementos que

permitieron identificar desde la educación popular herramientas que pueden llegar a potenciar sus quehaceres.

Capítulo V: Resultados, experiencias colectivas, bicicleta & ciudad

¡Ojalá que dure tiene uno ganas de exclamar! ¡ojalá pueda la bicicleta llegar a ser el instrumento discreto y eficaz de una reconquista de la relación y del intercambio de palabras y de sonrisas!

Marc Augé (2008)

Datos sobre la movilidad urbana a nivel nacional y municipal

De acuerdo al Registro Único Nacional de Tránsito (RUT) en el año 2016 Colombia contaba con un parque auto motor que superaba las 12'600.000 unidades de vehículos motorizados, de ese número 7'064.316 son motocicletas y 5'558.984 son normalizados como vehículos, maquinaria, remolques y semirremolques. Nombrando sólo algunas consecuencias de este hecho, aparece el detrimento de la calidad del aire, el incremento de espera en los tráficos y un aumento en las enfermedades cardiovasculares.

Estas y otras consecuencias, también afrontadas a nivel mundial han generado presiones ciudadanas y compromisos colectivos frente al desarrollo urbano sostenible (D.U.S) en Colombia, para contrarrestar estos hechos ha incorporado a nivel legislativo y urbanístico, leyes y políticas públicas para mitigar el vertiginoso crecimiento de efectos contaminantes. Entre las políticas a nivel nacional sobre D.U.S. se encuentra la ley 1083¹ de 2006, que establece en su artículo primero:

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

En este artículo, se establece que todas las ciudades del país deben formular y adoptar su propio plan de movilidad, identificando la articulación con el sistema de transporte público, los componentes para la circulación peatonal, la red de ciclo infraestructuras y los otros medios de transporte alternativos.

Dos de los objetivos de esta ley proponen identificar los componentes de movilidad urbana y la articulación de los sistemas de movilidad, de diseño de red peatonal y de ciclorutas.

Respecto a este tema en específico, han existido presiones ciudadanas a la administración municipal de Santiago de Cali que han incorporado temas sobre movilidad urbana sostenible y lo

¹Congreso de Colombia Ley 1083 DE 2006(julio 31) Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010. Recuperada en noviembre 18 de 2015 de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/>

relacionado con los planes maestros de ciclorutas. A continuación se presenta un documento construido como resultado de esas presiones ciudadanas a favor de la bicicleta

Plan maestro de ciclo-rutas, intervenciones en la red vial básica

Según el POT de Cali², una ciclo-ruta es una red de facilidades para la circulación de bicicletas entre un origen y un destino y puede estar compuesta de ciclovías, ciclo-bandas y/o ciclo-calles³, cuya materialización en la ciudad debe tener en cuenta las tendencias de movilización de la población, la ubicación y centros de producción, la atracción de viajes, comunicación, demarcación y señalización de puentes sobre ríos, canales y continuidad en la ciudad.

De igual forma el POT señala que la red de ciclorutas es parte integrante del sistema vial y de transporte articuladas al masivo integrado de occidente (MIO) y nuevos desarrollos urbanísticos viales; de ahí la importancia de conocer la producción y atracción de viajes y la comunicación de la ciudadanía con los espacios públicos. Sin embargo, una de las advertencias que hace el POT es no “utilizar las vías arterias principales para las ciclorutas por su capacidad vial en los períodos pico” por lo que en el posterior plan maestro de ciclorutas de la ciudad se plantee una jerarquización de una red básica vial para bicicletas.

La adopción de una red de ciclorutas para Cali según el PLAMACIR (Plan Maestro de Ciclorutas, 2005) se fundamenta en los sistemas de transporte no motorizado, relacionados principalmente con la actividad muscular por su impacto en el mejoramiento del medio ambiente y la calidad de vida de la ciudadanía.

De acuerdo con la jerarquización de ciclo-rutas estudiada en el PLAMACIR -siguiendo el modelo de Bogotá-, éstas se dividían en: **a. Red principal:** desarrollada sobre los ejes viales más importantes que unen el Centro Metropolitano con las áreas más densamente pobladas de la ciudad, **b. Red Secundaria:** cuya función es alimentar la *Red principal*, **c. Red complementaria:** cuya función es distribuir flujos en sectores específicos y **d. Red ambiental o recreativa:** asociada a los parques, espacios público peatonales y equipamientos deportivos.⁴

² Acuerdo 069 de 2000.

³ Pág. 223

⁴ Estudio plan maestro de ciclorutas (PLANMACIR) documento PMC-010, 2005.

Junto a esta clasificación las vías urbanas se clasifican en: vías arterias, vías colectoras, vías locales, vías marginales, vías paisajísticas, vías semi-peatonales, vías peatonales y ciclovías⁵.

Para éstas, el PLAMACIR proponía unificarlas en una red básica vial con alrededor de 343 kilómetros, de los cuales 23 eran ciclorutas paisajísticas alrededor de ríos como Meléndez, Lili y Cali, siendo hasta el momento el tipo de infraestructura vial para bicicletas que ha imperado en las últimas administraciones municipales junto con Metrocali⁶. Convirtiéndose esta situación en motivo de tensión entre la administración, grupos de ciclistas urbanos y ciudadanía en general, que demandan la *utilidad* de estas vías, más que el impacto visual y paisajístico de la misma.

A nivel general, el PLANMACIR propone articular las ciclorutas con lo existente, refiriéndose principalmente a los equipamientos de la ciudad, jerarquizadas de tal forma que se reduzcan las vías para vehículos motorizados, se mejoren las condiciones de seguridad, el diseño de las intersecciones, etc.

Entre otras de las propuestas de la administración municipal se encuentra el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) formulado en el 2009. Este plan está orientado a crear un sistema que integre la movilidad y provea la interrelación de factores económicos, sociales, políticos y culturales⁷. Esta política propende mejorar la calidad de vida de la ciudadanía por su impacto ambiental social económico, financiero, cultural y tecnológico que mitigue la contaminación innecesaria del aire, el aumento de las brechas sociales, los accidentes, etc.

El PIMU se propone en el marco de estándares internacionales de sostenibilidad ambiental y las demandas estratégicas de desarrollo a nivel municipal de la mano de instituciones públicas y privadas encargadas de temas urbanísticos.

⁵ Ibídem. Adicionalmente el documento PCM-009, 2005, define los criterios para ciclorutas señalando entre las opciones: ciclo vías unidireccionales, ciclo-vía bidireccional, ciclo-carril unidireccional, ciclo-carril bidireccional y bici-aceras con un ancho de 1,20 metros.

⁶ Entidad descentralizada del orden municipal que encarga de gestionar el diseño, construcción y puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).

⁷ Mediante Acuerdo N° 0326 del 2012 se determinó la implementación del 60% del PIMU, con 6 programas: Administración y Gestión de la Movilidad, Sistema Integrado de Transporte Masivo “Amigable y accesible”, Promoción nuevas alternativas de transporte, Corredor verde, Infraestructura para la movilidad y Seguridad vial.

En el mes de marzo del 2017 oficialmente la Alcaldía de Santiago de Cali presentó la versión preliminar del PIMU visión 2028, documento que orienta de manera transversal la movilidad y el transporte en la ciudad.

Por otro lado, se encuentra el Plan de Desarrollo Municipal (PDM) que contemplan las acciones, lineamientos y objetivos que cada municipio debe cumplir en su próximo quinquenio. El PDM de Cali (2016-2019) es bastante ambicioso, para el programa movilidad peatonal busca mejorar los andenes de la red peatonal y dar nuevas soluciones tanto urbanas como rurales; para la movilidad en bicicleta, pretende pasar de 36 kilómetros de ciclo infraestructura construidos a un total de 228 kilómetros, dejar al menos una zona con sistema de bicicletas públicas e implementar 35 ciclo parqueaderos.

Para concluir, es importante señalar la Ley más reciente a favor de la bicicleta aprobada en el Senado durante el año 2016, la Ley 1811 también conocida como "Ley Probici", la cual otorga incentivos para el uso de la bicicleta como medio de transporte, determina normas de convivencia en la vía, contempla bici estacionamientos en lugares públicos y cadenas comerciales, sentencia reglas para las autoridades territoriales; entre otras reglamentaciones que buscan estimular la sostenibilidad ambiente y una movilidad alternativa.

Un avance a nivel local: La asesoría de la movilidad en bicicleta de Cali

Desde al año 2016 Cali cuenta por primera vez con una asesoría para la movilidad en bicicleta, creada para liderar y gerenciar todos los proyectos de este medio de transporte como una herramienta para impulsar acciones dirigidas a la movilidad sostenible de la ciudad. "Movilidad en bicicleta" es el programa más ambicioso incluido en un Plan de Desarrollo Municipal, en este caso corresponde al periodo 2016-2019(*ver anexo3*) la asesoría es el ente dinamizador que debe crear sinergia entre todas las dependencias encargadas de la construcción de ciclo infraestructura además de incentivar el uso de la bicicleta, debe generar cimientos en caleños y bici-usuarios la cultura de la bicicleta y entrar en un constante dialogo con los colectivos, emprendimiento y otras actores de la ciudad.

Aproximaciones(a los) bici-usuarios de la ciudad

El índice de bici-usuarios en la ciudad de Cali se ha incrementado en estos últimos 10 años. De acuerdo con el estudio de la escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle en Cali el 12,6% de la población caleña utiliza la bicicleta como medio de transporte (Universidad del Valle & Fundación FES, 2013). Según el estudio, en su mayoría, quienes la utilizan son hombres afro descendientes, trabajadores informales de estrato 1,2 y 3.

En dicho estudio, se evidencia que estos bici-usuarios no optan por la bicicleta como una práctica ambiental o saludable sino económica, pues el transporte público o privado implica unos costos que no pueden cubrir.

Según el informe, la población que usa la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, lo hace en razón de que necesita ahorrar el dinero diario de transporte. Es decir, la bicicleta es la opción de cientos de personas para poder acceder a sus lugares de trabajo y/o estudio.

De igual forma el estudio registra cifras sobre las percepciones del ambiente y el trayecto para manejar bicicleta de la población de estudio, su disposición a manejar bicicleta, las características del destino y los tiempos reportados sobre el uso de la bicicleta como transporte en los últimos 7 días antes del estudio. Otra información del estudio se refiere a situaciones de corte cualitativo (fotografías, descripción física de las ciclorutas, etc.).

Uno de los aportes de este trabajo radica en su interés por el desplazamiento de las poblaciones menos favorecidas a los equipamientos urbanos de la ciudad, pues involucra entre la población de estudio sectores populares, que históricamente han sido los menos beneficiados de los procesos de urbanización e inversión pública por problemas de asentamientos irregulares, marginalidad territorial, violencia, entre otras situaciones que de nuevo visibilizan las relaciones entre trabajo-ingreso y movilidad, además del transporte urbano –incluyendo el informal-.

Los resultados del PLAMACIR y del grupo GESP muestran que más allá de caer en el estigma de la bicicleta como medio de transporte para “obreros” y “pobres” o como simple medio recreativo y/o deportivo de sectores medios, *podría ser una forma potencial de transporte urbano*. Sin embargo, es preciso señalar que, los dos estudios coinciden en la falta de garantías físicas y sociales que aún persisten sobre la ciudad y el transporte urbano sostenible.

La siguiente imagen muestra (ver figura 1) las condiciones que viven diariamente tanto ciclistas como peatones, en una constante lucha al hacer uso del espacio público y tener lugar en las vías de la ciudad. Se nota la comodidad con la que transitan los motorizados a diferencia de los ciclistas y peatones en una intersección que demanda la agilidad de ellos para lograr pasar a la otra cebra.



Figura 1: Foto tomada en la carrera 23 con calle 49 autopista sur oriental, Cali 2016.
Fuente: Observatorio del Ciclista y el peatón, Escuela de Salud Pública- Universidad del Valle

Eventos de tránsito & mortalidad de ciclistas

Desde el año 2011 en Colombia se reportan noventa accidentes de tránsito diarios dieciséis de ellos son mortales, las principales víctimas son los peatones, ciclistas y conductores de motos quienes son los más vulnerados en las vías.

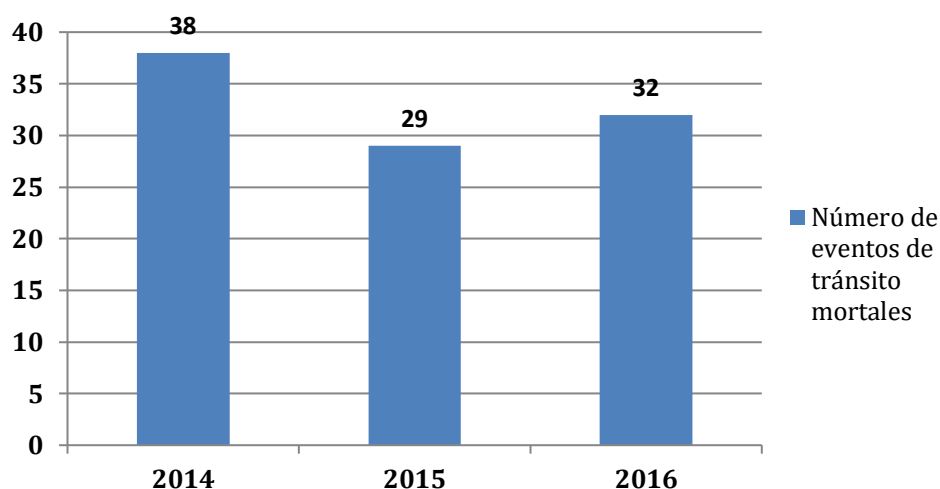
De acuerdo con cifras de Medicina Legal⁸ en Colombia en el año 2015 murieron 5,53% ciclistas que equivalen a 381 casos, el promedio para las lesiones de tránsito fue de 5,74% equivalente a 2,631 casos en todo el país. A la fecha no se conoce el total de muertes del año 2016 pero a través de informes y diferentes notas periódicas se observa que en ciudades como Bogotá el

⁸ Para más información visite :<http://www.medicinalegal.gov.co/forensis>

número ha incrementado; la capital colombiana a mitad de julio del año 2016 ya presentaba un 16% de aumento con 36 vidas perdidas por eventos de tránsito⁹.

El departamento del Valle del Cauca y específicamente Cali, es una de las zonas que más aporta siniestros mortales. En el año 2014 la Secretaría de Tránsito y el Observatorio del ciclista y el Peatón de Cali registraron 38 ciclistas muertos, la cifra parecía disminuir en el año 2015 con 29 casos, la sorpresa resultó en el año 2016, cuando, a pesar de las diferentes campañas, la creación de una asesoría exclusiva para este medio de transporte y las actividades realizadas por los colectivos de la ciudad, se registraron 32 ciclistas muertos(ver gráfica 1).

Gráfica 1: Número de mortalidad de ciclistas Cali, 2014-2016



Fuente: Observatorio del Ciclista y el peatón¹⁰, Escuela de Salud Pública- Universidad del Valle.
Adaptación propia.

Es importante mencionar algunos aspectos de estas cifras. Por un lado, evidencia que en la ciudad se sigue presentando un incremento de siniestros mortales de ciclistas a pesar de las diferentes campañas y programas realizados por los colectivos mencionados de la ciudad y por administración municipal. Por tanto, las condiciones infraestructurales resultan ser un

⁹ Para más información visite: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/2016-aumentaron-muertes-de-ciclistas-bogota-articulo-655612>

¹⁰ El Observatorio del Ciclista y el Peatón es un proyecto liderado por la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle que recoge, analiza y difunde información sobre mortalidad, eventos de tránsito y robos tanto a ciclistas como a peatones. Los datos obtenidos son a través de un convenio realizado entre la Universidad del Valle, Medicina Legal, la Secretaría de Tránsito y la Policía de Cali.

determinante significativo para la movilidad segura. Por otro lado, Cali respecto a Bogotá sigue siendo uno de las ciudades que más aporta siniestros mortales a pesar de contar una población muchísimo menor y una topografía ideal para el desplazamiento en bicicleta.

Colectivos y experiencias significativas en la ciudad

*Nuestra juventud ya no retornara y
!ay! es muy probable que nunca lleguemos
a ver ciudades en las que solo se circule en bicicleta.
Pero tal vez si podemos,
colectivamente, acercarnos a ese ideal Marc Augé (2008)*

Una parte de la población que se reconoce como bici-usuario son aquellos que hacen conforman un colectivo, organización o que de manera independiente utilizan la bicicleta como un medio de transporte.

En Cali, así como en otras ciudades del país, se han ido construyendo diferentes iniciativas que buscan visibilizar la bicicleta. Son más de quince organizaciones que desde diferentes enfoques trabajan de manera mancomunada o independiente para fortalecer el rol otorgado a los ciclistas en nuestra ciudad.

El carácter de estas asociaciones es variante, en el sentido en que cada una se moviliza de acuerdo a diversos intereses -el deporte, el emprendimiento, la recreación, las reivindicaciones políticas de movilidad y desarrollo sostenible, amistad y familiaridad o afinidad de ideologías. A continuación se presentan algunas iniciativas clasificadas de acuerdo a su línea de acción y su incidencia en la ciudad.

Iniciativas empresariales y el biciturismo en Cali

Bici- Estaciones

Es un sistema de estaciones sostenibles para bicicletas compartidas y particulares, que nace con la idea de fomentar el uso de la bicicleta de tal modo que se contribuya a la disminución del Co2 en la ciudad debido al incremento de los automotores, al igual que aportar a la solución de la problemática de movilidad. Las bici-estaciones se integran con establecimientos que prestan ciertos espacios de éste para incentivar el uso de la bicicleta, en la actualidad cuentan con varios puntos en la ciudad de Cali(zonas sur, oeste y norte).

De acuerdo con estudios del emprendimiento, un 80% de sus bici-usuarios no cuentan con bicicleta propia. Este sistema se sostiene gracias a la publicidad por parte de los anunciantes, que va especialmente dirigida hacia los jóvenes quienes son los más impactados, llamando su atención por medio de diferentes marcas, servicios y productos de una manera visual.

Travelcol S.A.S

Es una empresa social que apunta al desarrollo y la innovación, funciona como una plataforma compuesta por distintos proyectos empresariales. Entre los que se resalta, *Cali Bike Tours*: iniciativa que incorpora la experiencia del turismo con las dinámicas de la ciudad, al contextualizar los espacios y estableciendo rutas. La iniciativa crea además para los visitantes las condiciones para hacer turismo en bicicleta.

Bici-cali, es su proyecto de responsabilidad social que visibiliza el ciclista urbano e impulsa la cultura ciudadana. Su objetivo principal es fijar estrategias que incidan de manera positiva en la movilidad sostenible, específicamente en el uso de la bicicleta.

Hemorraidors y el ciclismo urbano extremo

Es un grupo de deporte extremo en la ciudad. Inició sus actividades principios del año 2013. Este grupo, acoge la tradición americana de los *bikemessengers* o *couriers*, quienes hacen entregas de paquetes en el menor tiempo posible jugando con el tráfico y sus reglas. Todo ello se desarrolla principalmente en el ambiente urbano y exige destreza y habilidades físicas para la competencia local o foránea en carreras ilegales¹¹ –conocidos como Alleycats-. La autonomía, la diversión, la autenticidad (creatividad, espontaneidad y peligros mortales), el riesgo, y la competencia son elementos que integran la identidad de estos aficionados del deporte extremo.

Reivindicaciones políticas y expresiones culturales

Sabbat, rueda la Fuerza

¹¹ Estas carreras cuando son entre diferentes grupos con la misma afinidad son conocidas como Alleycats.

Es un grupo de mujeres creado en el año 2014, el nombre hace alusión a las celebraciones o ‘Sabbat’-aquelarres-, que según la literatura, realizaban en algunas religiones paganas para celebrar las épocas de cosecha y que simbolizan la vida. Ellas son mujeres que defienden con amor, libertad y felicidad de moverse en bici por la ciudad y por la vida (*ver figura 2*).



Figura 2: Sabbat, rodada mixta en contra del acoso callejero. Cali, 2016.
Fuente: Sabbat Rueda la fuerza, fotografía por Carlos Arenas

Su característica más notoria es el enfoque de género, así el segundo sábado de cada mes hay pedaleadas exclusivas de mujeres y en otras hay Sabbat mixto.

A Univalle en bicicleta: ¡Estudiantes que le apuestan a la movilidad sostenible!

Es una organización horizontal, conformada por distintos estudiantes de la Universidad del Valle que nace a principios del año 2015 a raíz de inquietudes y sensaciones sobre si existían personas o grupos que trabajarán por la bicicleta dentro de las universidades.



Figura 3: Celebración segundo día del no carro y moto
Fuente: A Univalle en Bicicleta

Gracias al acercamiento que han tenido con la administración de la Universidad del Valle, ha logrado la implementación de nuevos bici- parqueaderos, repintado el bici-carril y logrado una notable disminución en el robo de las bicicletas en este centro de educación. Entre las acciones de este grupo se encuentran:

- Consecución firma de la resolución 3.140 del año 2015 que establece el 22 de septiembre como el día sin carro y moto dentro del campus universitario y modificación de la misma en el año 2017 que establece la misma normatividad en todas las sedes regionales.
- Ganadores del Premio Movilidad Sostenible Cali 2016, categoría colectivo
- Ganadores premio universidad más bici amigable del país, Expobike. 2016
- Participación en diferentes eventos nacionales e internacionales.
- Se han convertido en un referente local y nacional gracias a los más de 1.500 usuarios que utilizan la bicicleta para llegar al campus universitario Meléndez de la Universidad del Valle.

Espacios de sinergia: Academia y colectivos

Mesa de Transporte No Motorizado

Actualmente, es liderada por los colectivos Ciclo-amigos, Cultura bici, Mujeres Bici-bles y Bici-Cali; la organización La Ciudad verde; y la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle, quienes han adelantado acciones para garantizar la equidad espacial en Cali desde hace cuatro años.

Entre sus líneas de trabajo se resaltan el “Observatorio del Ciclista y el peatón”, “El Observatorio Dice”, “La Sala situacional Itinerante”, el reconocimiento a los ciclistas y la aplicación del instrumento “Examinando lugares donde han muerto ciclistas”. Además de esto, realiza un seguimiento al desarrollo de las acciones comprometidas en el Plan de Desarrollo Municipal, el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Integral de Movilidad Urbana en torno a la movilidad sostenible. La MTNM es:

- Un escenario académico y social integrado por la Universidad del Valle, organizaciones, colectivos y ciudadanos interesados en la movilidad sostenible.
- Gracias a la confluencia de los distintos procesos organizativos la MTNM es reconocida por la administración y los medios de comunicación locales.
- En Cali ha sido la organización que más ha perdurado (4 años) con el apoyo de más de tres colectivos
- Incidencia en los instrumentos de planificación municipal (Plan de Desarrollo Municipal y POT).
- Debido al apoyo que recibe por parte de Univalle logra vincular a estudiantes de diferentes disciplinas para participar o desarrollar proyectos de la MTNM o del observatorio de ciclista y el peatón.

Para organizar los grupos de ciclistas urbanos en la ciudad se optó por un “bici mapa” de Santiago de Cali (*ver figura 3*) que muestra los diferentes actores que apoyan e impulsan el ciclismo urbano de la ciudad.

En el gráfico, cada grupo u organización se ubica en una categoría según su rol y quehacer . En la categoría de "recreación" se involucra quienes utilizan la bicicleta como un herramienta lúdica y de esparcimiento, es decir, su objetivo principal es divertirse(Hemoraiders, Borondo Social Club, The Skidz, Adventure Awaits).

Por otro lado, tenemos los clubes deportivos, aunque Cali cuenta con más de 100 grupos ciclo-deportivos, en la imagen sólo se ubican quienes participan, hacen veeduría o acciones por mejorar la ciclo infraestructura o la seguridad de los ciclistas (Leones, Peñas blancas, Halcones, Búfalos, Norte sobre ruedas, New bikefriends)..

En la gráfica aparece también la categoría "activismo", en esta se sitúan quienes trabajan desde intervenciones pedagógicas, reivindicativas, simbólicas, culturales, con enfoque de género y políticas por la movilidad en bicicleta (Mujeres Bici-bles, En-biciarte, Bici-mia, Club Ring Playero, Yo apoyo pinta tu bici carril, Re-cicla, Cultura bici, Ciclo-amigos, Sabbat & Bici-Cali).

En el grupo de "empresas y otros", se ubican aquellos emprendimientos con enfoque de responsabilidad social hacia el ciclista, quienes motivan a que extranjeros y locales perciban la bicicleta como un medio de transporte o apoyan actividades de los grupos activistas (Asfalto, Cali bike- tours, Eco móvil, Ciclo pacifico, Bici-estación, RiverBike, Ciclom&Travelcol)..

La última categoría agrupa instituciones universitarias, a excepción de *La Ciudad Verde*-que es un movimiento de ciudadanos que promueven ciudades sostenibles-. Esta categoría está compuesta por iniciativas estudiantiles que trabajan por el uso de la bicicleta en su respectiva universidad (A Univalle en bicicleta, Bici-javeriana, A Icesi en bici, USB Bici, La ciudad verde).

Finalmente, por fuera de las categorías se encuentran *La Mesa de Transporte No Motorizado* y la *Bici-Red Valle del Cauca*. Estas no se categorizaron en ningún grupo dado que son espacios de encuentro de los distintos actores mencionados con anterioridad. Se incluyó la Subsecretaria de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial como ente de la administración municipal encargado de velar por movilidad sostenible y los diferentes medios de transporte no motorizados.

Hay que dejar claro que, en este trabajo, el acercamiento a los bici-usuarios se va a focalizar en dos de esos colectivos, Cicloamigos y En-biciarte. En un primer momento en sus líderes y en otro momento, en aquellas voces que no se reconocen como líderes pero sí juegan un rol importante dentro del grupo. Estos dos grupos de ciclistas urbanos serán abordados en el apartado siguiente.

BICIMAPA SANTIAGO DE CALI



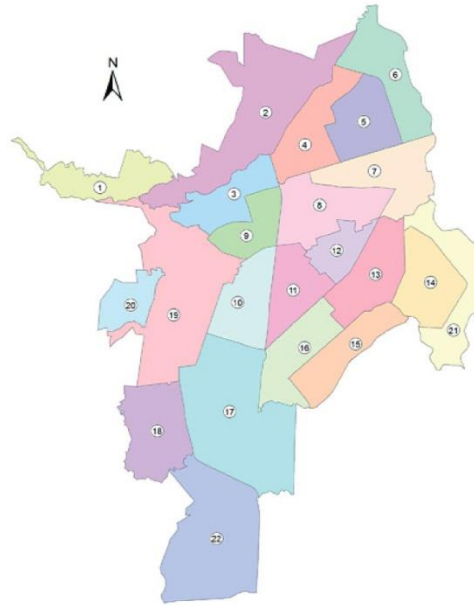
RECREACIÓN



CLUBES DEPORTIVOS



ACTIVISMO



EMPRESAS & OTROS



INSTITUCIONES



Mesa de Transporte
No Motorizado
Cali - Colombia



REALIZADO POR:
MAYRA ALEJANDRA PERALTA ARDILA. MONITORA MTNM 2017

Figura 4: Bici-mapa de Santiago de Cali, 2016

Origen de los colectivos En- Biciarte” y “Ciclo-amigos de Cali

Es menester señalar que toda la información consignada en este capítulo fue obtenida a partir de entrevistas realizadas a las personas que se presentan en el siguiente cuadro.

Entrevistados/as	Género	Edad	Estudios alcanzados	Ocupación	Estrato según lugar de residencia
En-biciarte					
Diego Ayala	Hombre	38 años	Educador físico (sin titular)	Profesor -físico-Químico-Clínico	3
Alejandro Arango	Hombre	29 años	Químico		3
Oscar Talero	Hombre	56 años	Diseñador gráfico	Profesor	4
Carolina Arenas	Mujer	25 años	Estudiante de diseño arquitectónico	Temas logísticos	3
Ciclo-amigos					
Eduardo Cobo	Hombre	65 años	Educador físico	Profesor	3
Ciclo-amigos	Hombre	44 años	Psicólogo (sin titular)	Emprendedor	3

En-biciarte¹² al Arte y a la Cultura

El grupo nace a partir de inquietudes y preguntas sobre si existían celebraciones en la ciudad acerca del día del no carro o el día de la bicicleta. Así, cuatro jóvenes caleños empezaron a buscar respuesta en los estamentos administrativos; ante la falta de respuesta de la

¹² La escritura del nombre varía: En Bici Arte, EnBICIarte, Enbiciarte, según las intervenciones en la calle, en su *fanpage*, etc.

administración municipal, estos jóvenes emprendieron un movimiento en redes sociales que consistió en documentar la historia de los ciclistas, especialmente la de aquellos que utilizaban la bicicleta como un medio de transporte.

Gracias a la acogida de esta iniciativa en redes sociales, se propuso una salida a manera de manifestación y paseo nocturno en bicicleta en el marco del día de las brujitas el 31 de octubre del año 2012, donde por ser el último miércoles del mes se unió con el grupo de ciclistas urbanos Ciclo-amigos (quienes acostumbran o acostumbraban a hacer sus recorridos en esos días). Tras el éxito de la convocatoria se definió mantener la actividad el último miércoles del mes en conjunto con ciclo-amigos.

Pasados unos meses, la vinculación de nuevos integrantes a En-biciarte, la participación de cientos de ciclistas y las diferencias generadas entre ambos grupos llevaron a realizar una separación que buscaba cimentar la identidad del grupo más joven y su que hacer en la ciudad, que sin duda no era el mismo camino porque él siempre había pedaleado Cicloamigos.

Así en febrero del año 2013 se tomó la decisión de que el segundo miércoles salía En-biciarte y el último miércoles del mes Cicloamigos; estrategia que duro un par de meses, ya que el primer grupo arraso con el apoyo de cientos de ciclistas que demandaban realizar las salidas cada ocho días .

Actualmente En-biciarte es el grupo de ciclistas urbanos más grande de la ciudad, su actividad bandera son los bicipaseos de los miércoles pero a través de los años han creado e incidido en otros espacios de la ciudad a partir de la bicicleta.

La población que compone al grupo es relativamente juvenil. Su fundador, Diego Ayala, de 37 años de edad realizó estudios de educación física sin culminar en la Universidad del Valle. En la actualidad se desempeña como docente psicomotriz de la Liga Vallecaucana de Fútbol. La bicicleta para él, es su forma de vida, una herramienta que atraviesa todos los ámbitos de su existencia tanto económicos, ambientales, deportivos, filosóficos, recreativos entre otros. Para Diego:

En-biciarte” se escribe con B de bicicleta, porque busca esa libertad que solo los que andamos en bicicleta conocemos eso es lo que nos mantiene juntos, una pasión y una

necesidad de que nuestro lugar de residencia, trabajo y ciudad sea amiga de la bicicleta.

La labor que adelanta desde el colectivo y su cotidianidad se relaciona con que la comunidad ciclista tenga unas condiciones dignas para transitar de forma segura y que por supuesto, la ciudad sea inclusiva con los medios de transporte alternativos.

Otro de los integrantes líder es **Alejandro Arango Cardona**, quienes químico farmacéutico, él tiene 28 años de edad y en la actualidad se desempeña como químico en el Centro Médico Imbanaco. Alejo, como es conocido, utiliza la bicicleta desde un aspecto recreativo, considera la bicicleta como una herramienta transformadora y poderosa, que no da un status, la usa como un medio de desplazamiento el cual le otorga satisfacción y no delimita a las personas por la bicicleta que tengan, pues al final "*todas te transportan a tu destino*", comenta él.

Óscar Augusto Talero, otro de los integrantes del grupo es profesor de diseño gráfico del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), tiene 55 años de edad y en la actualidad es uno de los activistas más visible que hay en el colectivo de En-Biciarte. Su relación con la bicicleta, nace a partir de un diagnóstico médico, pues por motivo de un accidente en su rodilla le recomiendan hacer ciclismo como forma terapéutica. Él empezó asistir a los Bici-paseos y a vincularse con la organización. Óscar trabajaba con temas relacionados con el reciclaje y al entrar en contacto con el colectivo le surgen muchas más ideas y crea lo que él denomina "Re-cicla" que es uno de los laboratorios del colectivo. Ahí se construyen alforjas, llaveros y en general productos hechos a base de partes de bicicleta o material reciclado.

En-biciarte es un grupo o *parche clandestino* -como suelen identificarse- de ciclistas urbanos que ruedan en carnaval. En éste se siente la euforia, la energía del grupo que grita esporádicamente algunas consignas a peatones y usuarios de vehículos motorizados –el MIO en particular-. Sus participantes son, en su mayoría, jóvenes que se toman las calles de la ciudad que han sido restringidas –o prohibidas- para la circulación de bicicletas. Estos jóvenes cada miércoles, realizan recorridos colectivos por diferentes rutas del casco urbano (Boulevard del Río, calles principales de la ciudad como la Avenida Quinta, etc.).

Hace cinco años En-biciarte rueda como colectivo. Según Diego, uno de los voceros del grupo, se formaron porque *la sociedad no comprendía muchas acciones*, siendo estigmatizados y señalados, sobre todo, por el consumo de marihuana a lo largo de las diferentes intervenciones y recorridos en la ciudad. Es así como empiezan a rodar como grupo independiente.

Ellos/as dicen *ser personas libres, despegados de paradigmas, que miran con otro punto de vista*. Por mucho tiempo rodaron con otros grupos y poco a poco empezaron a organizar sus propios recorridos, tiempos y formas de movilizarse por la ciudad. *La calle es de ustedes*, decía una de las frases del comunicado que anunciaba las distancias de Cicloamigos con los recorridos de En-biciarte. Distancias influenciadas principalmente por los juegos de autoridad entre antiguas y nuevas generaciones de ciclistas y el problema recurrente del consumo de marihuana.

Según el vocero, En-biciarte *no rueda para que les vean en el sentido de figurar ante alguna autoridad pública, ser protagonista o convertirse en organización manipulable*, sino para disfrutar la calle, *ser más parchados y relajados*.

Una de las primeras situaciones que propició el nacimiento del grupo se presentó el 31 de octubre de 2012 –Día Internacional del No Carro- el cual, en cabeza de la Alcaldía Municipal, no incorporó ese día internacional en las agendas públicas de la ciudad ni ejecutó los mecanismos para reivindicarlo. “*No había día para que los señores dueños de las calles –los carros- usaran formas alternativas de movilizarse*”, precisa Diego al expresar su inconformidad con la situación.

Otra de las situaciones que causó indignación entre los miembros de éste y otros grupos de ciclistas, se debió a la inauguración oficial del Boulevard del Río, quien contó con logística y convocatoria institucional, pero que súbitamente a lo largo del recorrido, miembros oficiales tales como reguladores de tránsito y policía dispersaron la masa de ciclistas que participaba en la actividad. *A las nueve de la noche abrieron las vías, porque había mucho tráfico, pero a la gente no se deja tirada*, recuerda Diego sobre lo sucedido aquella vez.

La bicicleta según la visión de este grupo, *invita a crear una forma de gobierno propia, en que la felicidad no sea el dinero ni mucho menos el consumismo. Al principio todo empezó a organizarse por la Fanpage de Facebook, vinieron los ciclopaseos, la música y el entusiasmo*,

comenta Diego; algunos artículos de bicicleta, venta de ropa alternativa y clases para escalar fueron mecanismos para convocar a los/as interesados/as en la bicicleta.

Se estableció pues, el grupo base coherente a la bici. *El objetivo era “enBiciar¹³ a la gente, jugar a montar bici, amar los animales, ser más naturales, libres y volver a ser niños; porque la ciudad te cambia”*, comenta Diego sobre los objetivos del grupo. Para él, *con la bicicleta puedes mejorar tu calidad de vida, te diviertes, no contaminas y no estás matando a otros*.

Sin embargo, la situación del ciclista urbano según Diego es muy difícil, *pues también implica cambiar la cultura, establecer un diálogo de los “no atendidos”*. Además, aclara él, *no hay ciclorutas, ni puentes para ciclistas; en general, no hay garantías para rodar por la ciudad, por lo que él éste es más vulnerable que otros usuarios de las vías como las motos, carros y buses de transporte público*.

Las garantías -explica Diego-no consisten en quitarle espacio a la naturaleza, en hacer vías talando árboles o quitando más zonas verdes; es también preocuparse por otros temas del medio ambiente, del agua. El hecho de que haya ciclo rutas no garantiza todo, en éstas te roban y son inseguras.

Diego, al referirse a algunos grupos de ciclistas en la ciudad comenta:

Hay otros grupos que quieren figurar ante la sociedad, cuidar su imagen para preservar la credibilidad de lo que hacen por lo que se cuidan de *los tatuados, de los peludos...*
Hay otros grupos que hacen *activismo de vacaciones*, sólo del momento. Lo que hay que hacer es acercarse a las personas que ruedan en las calles día a día.

Con respecto a la Alcaldía -precisa Diego:

Ha privilegiado, los juguetes para adultos, las motos, los buses. Ésta no se puede darse el lujo de quitarle espacio a quien produce dinero en la industria automovilística. En Cali, hay mucho ciclista urbano, se necesitan bicicarriles no ciclorutas, por lo que la Alcaldía debería darle espacio a algo que da vida. No puede seguir abanderando ciclopaseos para regalar luces y después dispersar a los ciclistas con sonadas y atropellos de policías en el que reine el caos, como aquella vez en la inauguración del Hundimiento. Si a éste le quitaron la bici, En-biciarte se toma el Hundimiento.

¹³ Juego de palabras, enviciar con la bicicleta.

Si bien, hay algunos avances de las autoridades públicas municipales en materia de movilidad sostenible, para Diego *“no hay voluntad política ni apoyo del Gobierno Nacional. Por lo que no queda más que salir a protestar, pues arriba no tenemos a nadie, aunque sea remar contra la corriente pues es luchar contra la mafia del parque automotor”*, explica él.

Uno de los elementos centrales en las convocatorias de En-biciarte es la representación de familia y amistad, que garantiza la asistencia y participación en las actividades propuestas, las acciones son pensadas desde la emoción y la fraternidad más que el deber y las obligaciones.

Ellos/as quieren *marcar la diferencia, ser libres*, qué nadie les diga *qué hacer* para así *no vivir en la ciudad que nos toca, sino en la que queremos*, precisa Diego sobre el sentido de las iniciativas.

A continuación se presenta un gráfico resumen (*ver figura 4*) de las líneas de trabajo que utiliza el grupo para conseguir su objetivo primario que es la bicicleta como medio de transporte visibilizada a través del poder ciudadano, el arte y la cultura. En el lateral izquierdo se muestra los enfoques con los cuales el colectivo busca incidir en la ciudad para obtener su propósito principal.

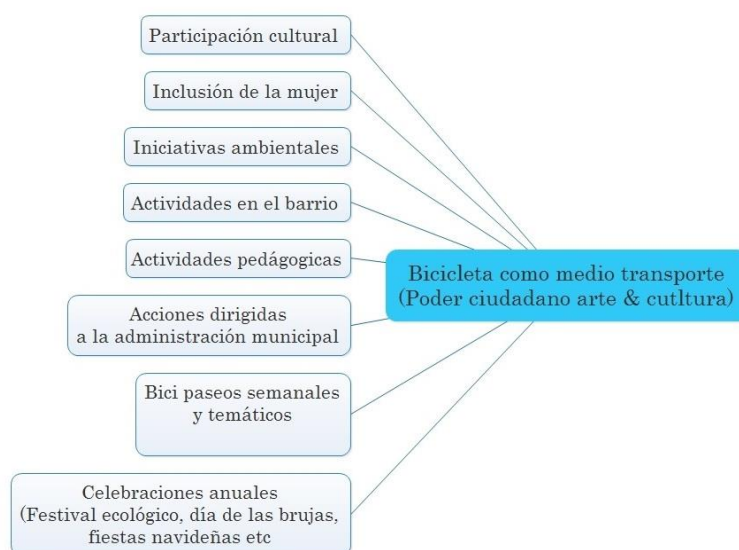


Figura 5: En-biciarte demandas y acciones reivindicativas, 2016.Elaboración propia

Cicloamigos, por la defensa del medio ambiente y la participación ciudadana

Es el grupo de ciclistas urbanos más antiguo de Cali. Sus acciones iniciales datan del año 1996, a partir de la campaña “*Es mejor en bicicleta*” promovida por el Centro Legal Ambiental (CELA). Este centro impulsó una fuerte movilización –con alrededor de 15.000 ciclistas, según el presidente de Cicloamigos, Eduardo Cobo- para conformar un grupo desde la *ciudadanía* que mirase las problemáticas de los ciclistas desde un punto legal y activista. La iniciativa de CELA promovió el *periódico de la bicicleta* que alcanzó algunas ediciones con ayuda de la Oficina Verde de la Universidad del Valle, en el sector de proyectos sobre el medio ambiente.

Junto con proyectos sobre residuos sólidos, la calidad del aire, agua y la preservación de la biodiversidad, Cicloamigos convocó distintas personas, entre estas un abogado del CELA que sería su asesor de temas jurídicos y legales. Según Eduardo¹⁴, Cicloamigos nació con base a tres objetivos:

1. Cuidar a los ciclistas (de muertes y accidentes)
2. Generar espacios de movilidad alternativa y
3. Reducir niveles de contaminación, sobre todo los relacionados con la calidad del aire.

La estrecha relación de estos activistas con temas ecológicos permitió el desarrollo de la iniciativa, según Cobo relacionaron la bicicleta con el tema del aire porque:

[En] el grupo vimos que la bicicleta era como una parte práctica de luchar por la calidad del aire, porque (...) la bicicleta no contamina, es un medio de transporte (...) y es alternativo a los medios motorizados (...) sobretodo (...) en distancias cortas. Entonces a partir de allí formamos un grupo.

En 1991 gracias a la Constitución de ese mismo año, Cicloamigos interpone un derecho de petición con el fin de pedir explicaciones de los planes de ordenamiento de la ciudad y posteriormente, hace uso de la figura *Veeduría Ciudadana* para velar por los intereses colectivos de ciclistas en la ciudad respecto a las acciones gubernamentales.

¹⁴ Educador físico, 64 años, trabaja en proyectos ambientales de la universidad del Valle e inició sus estudios de postgrado en la maestría en Educación Popular de la misma universidad.

Según Eduardo, el grupo ha tenido asociaciones coyunturales por situaciones específicas lo que ha generado un ir y venir de miembros y participantes. Entre las fechas importantes que recuerda Eduardo están la acción popular interpuesta en el 2003 para la construcción de ciclo-rutas, *la cual inició una batalla jurídica y de acción para velar por la construcción de Ciclo-rutas* pues, el grupo había estudiado los términos de referencia de la planeación y ejecución del sistema de transporte masivo MIO y éste no incorporaba ni proyectaba la bicicleta en tanto medio de transporte.

Entre las propuestas que han logrado consolidar como grupo, se destaca la red de ciclo-rutas incluida en el POT del año 2000, gracias al proyecto “Red de Ciclo-rutas para Cali”. Esta, por medio de *una acción popular permitió la formulación del Plan Maestro de ciclorutas* en el año 2005 que proyecta para la ciudad la construcción de ciclo-rutas y ciclo -carriles para la movilidad segura. En uno de sus comunicados el grupo manifestó:

Desde una parte del sector ambiental hemos querido romper las prácticas ciudadanas que se resignan de forma pasiva a esperar las convocatorias o acciones de instituciones estatales para que en respuesta a estas se genere organización ciudadana, la cual no siempre logra proponer o desarrollar debates independientes de la agenda puesta por los gobernantes. Queremos desarrollar una posición activa que proponga modelos de participación autónomos, que entable una relación con el estado no supeditada a él. Con agendas ciudadanas construidas de manera colectiva y permanente.¹⁵

En el 2005, Cicloamigos presionó las autoridades competentes para que construyesen un Plan Maestro de Ciclorutas. Con sus acciones, el grupo logró el PLANMACIR (Estudio plan maestro de ciclorutas), que no fue legitimado sino hasta la Política Nacional 1083 de 2006 –Ley-.

Un año antes de la aparición de esa Ley, Cicloamigos -como estrategia educativa ciudadana- intensificó sus paseos por la ciudad –antes cada mes- para hacerlos cada ocho días. Esto con el fin *de concientizar al ciclista que tenía derechos y que los privilegios del rey carro no eran naturales* (Eduardo Cobo, miembro de Cicloamigos, 64 años).

¹⁵INTRODUCCIÓN, 16-05-2009. Recuperado en abril 27 de 2015 de:
<http://cicloamigos.blogspot.com>

Dos años después de la aparición de la Ley 1083/06 aparece el PIMU (Plan Integral de Movilidad Urbana) que propone un plan de ciclo-rutas y movilidad en Cali *y deja planteado el tema en términos técnicos*.

De acuerdo con Eduardo, Cicloamigos sigue demandando por la ejecución del PLAMACIR el cual proponía 343 Km pero hasta la fecha no ha construido *“más de 35 kilómetros por fracciones, en tramos, independientes e intersecciones no señalizadas que son ciclo-rutas de periferia, paisajísticas, que no ofrecen transporte ni obedecen a las necesidades”*. Pues según las cifras de la encuesta ALCAZAR del PLANMACIR (2005) que menciona Eduardo, en Cali hay 200.000 mil viajes –ida y vuelta- por día.

Durante los años 2007 y 2008, Cicloamigos, reevalúa una de sus principales reivindicaciones pues considera *que promover el uso de la bicicleta sería irresponsable* teniendo en cuenta las precarias condiciones de infraestructura en la ciudad, por ello, decide, centrar sus esfuerzos para que se construyan vías para la bicicleta por medio de manifestaciones que visibilicen al ciclista.

Para ello Cicloamigos promovió salidas en bicicletas, solidarias con el *Día Mundial del No Carro* y el *Día Mundial del Medio Ambiente*, aprovechando a su vez, el Decreto del Consejo Municipal de la Semana de la Bicicleta para impactar en la ciudadanía.

El grupo intervino e interviene las calles, las paredes, las señales de tránsito, sus bicicletas, su ropa y también espacios de participación ciudadana. Cicloamigos -cuenta el presidente de esta asociación de ciclistas- *hace veeduría ciudadana¹⁶ al sistema de movilidad nacional, pues según él, la bicicleta ha sido víctima de la exclusión del sistema vial y obras públicas, dejando más de 200.000 ciclistas expuestos¹⁷*.

¹⁶ El grupo se ha consolidado como asociación de ciclistas y en el 2008, al respecto, ellos comentan que se convirtieron en “Veeduría Ciudadana siéndonos otorgado el Registro No. 285, por parte de la Personería Municipal, de esta manera participamos activamente ante las diferentes instancias gubernamentales exigiendo el cumplimiento de la Ley 1083 de 2006, así como la implementación del Plan Maestro de Ciclorutas. En: *Así nacimos como organización, así ha sido nuestro pedaleo*. Julio, 2013. Recuperado en abril 15 de 2015de: <http://cicloamigos.blogspot.com>

¹⁷ Según un estudio del Grupo de Epidemiología y Salud Poblacional de la universidad del Valle (2013) frente al enunciado “Manejó bicicleta como medio de transporte en los últimos 7 días”, entre 2011-2012, el 12% del n=729 contestaron que sí. En el caso de la muestra del 2013 el 23% contesto sí respecto al n=185. Es decir, existe un alto porcentaje de usuarios de la bicicleta que circulan en las calles pese a la insuficiente o inexistente infraestructura

Una de las iniciativas del grupo, han sido los ciclopaseos ahí se han realizado *performances* con el objetivo de ser visibles. Estos *varían según su propósito*, cuenta Eduardo. Hay un *performance* de ciclistas accidentados¹⁸, que consiste en acostarse y acostar las bicicletas en puntos determinados del recorrido con la señal de un letrero que dice “al suelo”(ver figura 5).

Hay también ciclopaseos al barrio que en un inicio tenía como punto de llegada y de partida una bicicletería de un barrio popular (El Guabal). Algunos otros recorren la ciudad de acuerdo a una temática en especial –día de la mujer, conmemoraciones a artistas, deportistas colombianos o días medio ambientales y reclamos a las autoridades públicas-; todos estos, aunque diferentes representan una *forma de resistencia pacífica, de reconocimiento territorial*.



Figura 6: Ciclo-paseo, performance ciclistas accidentados. Cali, 2013. Fuente: Cicloamigos

Inicialmente, los ciclopaseos de Cicloamigos se organizaban cada fin de mes, la gente llegaba al parque de las banderas o a la Universidad de Valle pues muchos de los participantes estudiaban allí. Sin embargo, siempre han contado con diversidad de participantes, amas de casa, estudiantes de secundaria, pensionados, profesionales, trabajadores públicos, deportistas, profesores, niños/as, en fin, toda una variedad ciudadana.

vial. Para más información ver: Grupo de Epidemiología y Salud Poblacional (2013) “Evaluación del impacto de la red de ciclo-rutas en la actividad física utilitaria en la población adulta de Cali”. Universidad del Valle y Fundación FES, Social División Salud de la Fundación FES. Recuperado en abril 23 de 2015 de: <http://saludpublica.univalle.edu.co/>

¹⁸ El primero según Eduardo con entre 7 y 15 personas.

Es importante señalar, que no todas las personas que asisten a las actividades de Cicloamigos son miembros del grupo coordinador; algunos/as, se encuentran sólo en los ciclopaseos. Incluso, existen casos donde no son usuarios/as cotidianos de la bicicleta y aún así se unen a sus distintas causas.

Por otro lado, algunos integrantes de Cicloamigos se han acercado a la academia para argumentar sus demandas, *pues no todo es sólo protesta, queríamos documentarnos, formarnos* (miembro de Cicloamigos). Con ayuda de la cátedra un profesor de Alemania quien desarrollaba sus estudios doctorales en el país, algunos integrantes estudiaron el primer documento sobre movilidad, la gestión ambiental y los impactos económicos en la salud con el uso de la bicicleta.

Cicloamigos se acercó así a los primeros datos estadísticos y al DAGMA (Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente) con el cual asistió el plan de monitoreo de esta entidad sobre la calidad de aire y las enfermedades respiratorias, comparando a su vez, el comportamiento del parque automotor en la ciudad.

Otra demanda de Cicloamigos es la bicicleta como una forma de movilidad en la ciudad no sólo tiene barreras territoriales o estructurales de su uso, sino también inequidades sociales. Pues como muchos de sus activistas comentan: el distrito de Agua blanca, una de las zonas más desfavorecidas de la ciudad, no tiene los equipamientos necesarios para facilitar la movilidad de cientos de personas que viajan diariamente a su trabajo, estudio y en general, a sus lugares de destino en bicicleta

De igual forma, Cicloamigos se articula e identifica políticamente con colectivos y organizaciones locales e internacionales de derechos humanos para promover el estilo de vida ecológico y saludable. Incluso algunos proyectos los desarrolla a través de otros colectivos para informar de sus acciones a la opinión pública.

Para Cicloamigos, las políticas estatales deben incorporar en sus planes de ordenamiento territorial, la movilidad en bicicleta y los usuarios de esta ya que son actores no contaminantes,

livianos, saludables, amigables y solidarios¹⁹. Deben visibilizar al ciclista y sensibilizar a los demás usuarios de la vía.²⁰

Respecto al tema del transporte en bicicleta Eduardo precisa, Cali sería una ciudad óptima para su movilidad ya que *las condiciones topográficas y climáticas de ciudad se ajustan a las distancias en que se mueve la bicicleta*, e influyen en la salud y la reducción del sedentarismo.

Cobo, refiriéndose al tema institucional de reconocimiento de la movilidad no motorizada, menciona:

[Las autoridades públicas] no toman en serio ese medio de movilidad [la bicicleta] para hacer inversiones públicas de todo lo que pagamos los ciudadanos para circulación de espacios exclusivos, de circulación exclusiva que sean incluyentes a este sector por que más de 200.000 ciclistas es una población mayor que el número de carros (...) por que la ciudad (...) históricamente, la han diseñado para ese 10 %, para esa minoría, porque el resto se mueve en bus, más o menos millón y medio y todo el presupuesto del transporte se va para hacer puentes y para ampliar vías y para los carros (...) o sea que esto es un tema muy inequitativo, dándole pues prevalencia a los que tienen aparentemente el poder, el poder económico, dándoles sus vías, olvidando al resto(...).

Para el vocero de Cicloamigos, la política pública en la ciudad sobre temas concernientes a la bicicleta ha sido un proceso desacelerado y un tema de voluntad política, por ello *la ciudad debe cambiar el paradigma del carro hacia la movilidad sostenible, a pie y en bicicleta*.

El acceso a los bienes y servicios de la ciudad, el Derecho a la Movilidad son demandadas por medio de las diferentes acciones (*Ver figura 6*) de Cicloamigos como una necesidad primordial de las urbes contemporáneas equitativas y sostenibles.

¹⁹ Así nacimos como organización, así ha sido nuestro pedaleo. Julio, 2013. Recuperado en abril 15 de 2015 de: <http://cicloamigos.blogspot.com/>

²⁰ *Ibíd.*

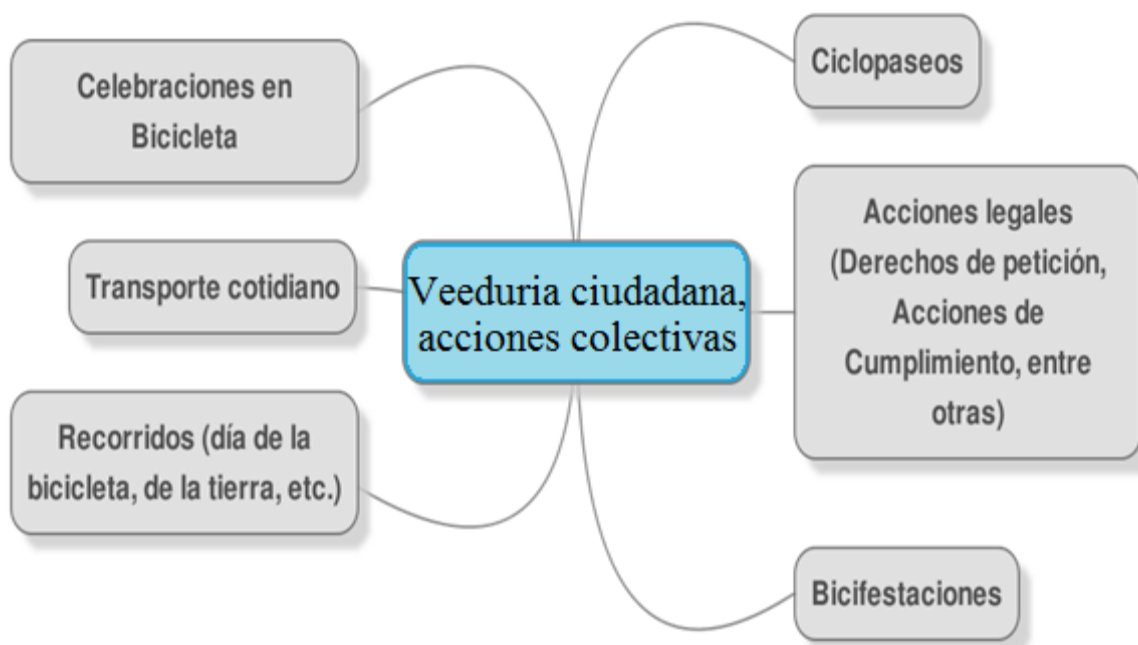


Figura 7: Cicloamigos, demandas de inclusión social, política de movilidad urbana y materialización de leyes, 2016. Elaboración propia.

En el caso de Cicloamigos el grupo se compone por personas que oscilan entre los 40 y 65 años de edad, la mayoría egresados de la Universidad del Valle. Su composición en general es masculina, aunque ha habido participación de mujeres y en la actualidad, hay un par de integrantes. A nivel generacional, la mayoría de integrantes de la asociación son personas mayores a los 40 años de edad.

Eduardo Cobo Plata, es uno de los activistas más visible en el tema del ciclismo urbano, no sólo de la asociación sino también a nivel nacional e internacional. Él tiene 64 años, es egresado de la Universidad del Valle y es uno de los fundadores de Cicloamigos. Desde hace aproximadamente diez (10) años es el presidente de la asociación. Su pedaleo pretende incidir en la construcción de políticas públicas y en sensibilizar la ciudad en temas ambientales y de convivencia en la vía.

Edwin Arboleda Rodríguez, tiene 43 años de edad, su formación académica fue psicología sin culminar y ha realizado distintos estudios en programas de formación administrativa. En la

actualidad, se desempeña como director ejecutivo de "Travelcol SAS", una empresa dedicada entre otras cosas, a impulsar el turismo en bicicleta dentro de la ciudad de Cali.

Él, usa la bicicleta porque es autónoma, tiene autonomía de viaje y además es saludable. Con el paso del tiempo considera que ha desarrollado *un animal en la vía*, se siente como un rey, cree que los que se sienten mal son los otros vehículos. Para él, *un ciclista urbano es una persona que vive la ciudad en bicicleta, que va a su trabajo, a su estudio y a cualquier lugar en bici*. Su incidencia se enfoca en varios ámbitos; empresarial, académico (Hace parte de la Mesa No Motorizada de Univalle), y reivindicativo con el trabajo adelantado con "Ciclo-Amigos".

Aunque se realizó otra entrevista a una mujer de la asociación en el desarrollo de la investigación, ella falleció y por asuntos personales y emocionales se decidió no involucrar dicha información.

Líneas de trabajo y relaciones entre ambos colectivos

*La bicicleta llega, a ser, así el símbolo de un futuro ecológico
para la ciudad del mañana y de una utopía urbana
que terminaría reconciliando a la sociedad consigo misma.*

Marc Augé (2008)

A partir de la inmersión personal dentro del activismo y los constantes ejercicios tanto etnográficos como participativos se han rastreado las siguientes acciones colectivas e individuales. Así como las relaciones que se han tejido entre ambas organizaciones.

En-Biciarte

Desde el quehacer del colectivo de 'En-biciarte' tienen un cronograma de actividades bastante agitadas. Los lunes cada quince días son de reunión, cada lunes el equipo principal se reúne a programar las actividades establecidas, la creación de otras ideas, la repartición de tareas y hacen el recordatorio para que asistan a cada actividad liderada por cualquiera de ellos. También se informa sobre otros eventos, académicos, institucionales, estatales, privados que otros grupos lideran, y que tenga como principal eje la bicicleta o la planeación de las distintas formas de movilizarse en la ciudad.

Los martes son de cine, hace cerca de dos años se creó la iniciativa, en ese momento se proyectaban las películas en el Centro Cultural de Cali. El cine era diverso aunque resaltaba las temáticas colombianas y la bicicleta, con el cambio de la administración municipal, se hizo imposible el préstamo del lugar. Al cabo de unos meses, con la obtención de la "Casa Cultural de la Bici"²¹ se logró reiniciar con los ciclos de cine.

Los miércoles son de bici-paseo(ver figura 7), en el que cientos de ciclistas se reúnen en el parque de las banderas a recorrer las calles de nuestra ciudad con pitos, máscaras y alegría adornan el paseo para emprender un recorrido artístico y cultural representando el poder ciudadano, haciendo tráfico en las calles para exigir el respeto a la vida, a la vía y el derecho a la movilidad de quienes se transportan en bicicleta.

²¹ Es un espacio social y vinculante de desarrollo cultural en torno a la bicicleta y al ciclismo urbano de Cali.

Esta es la actividad más "demandada" por el colectivo, requiere de la participación de todo el equipo base y de otras personas. Quien está al frente lidera la ruta, algunos de ellos hacen los pares en semáforos y al final de la multitud se forma una fila con unas varias banderas. En el bici-paseo se aprovecha el bici-comercio, se vende agua panela u otros productos comestibles, dichos fondos se utilizan para la sostenibilidad de la Casa Cultural de la Bici.



Figura 8: Bici-paseo activista, toma del hundimiento del Bulevar Del Rio, Cali 2016. Fuente: En-biciarte

El último jueves de cada mes, sale ‘Bici-mia’. Las mujeres que pertenecen a ‘Enbi-ciarte’ pero que tienen una propuesta de movilidad pensada para las mujeres. En este espacio se crean salidas tanto mixtas, pero hay algunas exclusivas para mujeres.

Este sub-grupo -en alianza con Sabbat- ha realizado diferentes actividades como taller de mecánica para mujeres, el primer encuentro de mujeres, salidas dentro y fuera de la ciudad, encuentro con alianzas estatales, entre otras. Su objetivo es incentivar a que otras mujeres usen la bicicleta como su medio de transporte no sólo de manera informal o deportiva.

Para el caso de los viernes, una de las actividades es la asistencia y la participación en ‘la Masa Crítica’, los últimos viernes de cada mes. En este espacio se congregan ciclistas que no sólo son activistas sino también deportistas, trabajadores o estudiantes. Un blog de ciclistas urbanos de

España define 'la Masa Crítica' como, "Un fenómeno ciclista que tiene lugar todos los meses en numerosas ciudades del mundo". La composición de la misma la señalan como:

La Masa Crítica no es una asociación, no tiene miembros ni estatutos, no defiende ni se opone a ninguna ideología política, filosófica o religiosa. La Masa Crítica se define como el fenómeno voluntario, individual y derivado del tránsito normal de un grupo de vehículos que reúnen las condiciones necesarias para disfrutar de su derecho de desplazamiento por la vía pública, así como de sus derechos específicos sobre la preferencia de paso²²

Durante la masa crítica el colectivo no usa ninguna camiseta o alguna bandera; muchos de sus integrantes apoyan tanto en la logística como en la construcción de las rutas o intervenciones en las vías, como por ejemplo: bloquear el tránsito de carros en los semáforos de las avenidas, adornar su bicicleta con determinados símbolos que ocupan el espacio de un automóvil entre otros.

Otra de las actividades de ese día son los viernes de siembra, aunque durante el 2016 no se ejecutó, en ocasiones pasadas se destinó algún viernes para ir a sembrar árboles, semillas o simplemente hacer una limpieza por los ríos de la ciudad.

Algunos sábados, de manera aleatoria el grupo sale a dar un *borondo*²³ como ellos le llaman, por la ciudad, sus alrededores e incluso visitan algunos de los municipios aledaños.

Los domingos, toma protagonismo la actividad llamada "Al Bulevar en bici", esta actividad nace en el año 2015 a raíz de la prohibición del tránsito de bicicletas²⁴ en el Bulevar del río y en el hundimiento, como una forma de lucha, los integrantes utilizan herramientas pedagógicas y culturales creadas a partir de la bicicleta para tomarse el espacio público y demostrar a la comunidad caleña que ciclistas y peatones si pueden convivir en la vía.

²² Recuperado el 23 de junio 2016 de : <http://masacriticadebadajoz.jimdo.com/qu%C3%A9-es-masa-cr%C3%ADtica/>

²³ Quiere decir: salir a pie o en carro con los amigos y dar vueltas por darlas.

²⁴ Para más información lea <http://www.elpais.com.co/california/autoridades-reiteran-prohibicion-de-bicicletas-en-tunel-de-la-avenida-colombia.html>

Aunque en el año 2016 , en bandera del alcalde Maurice Armitage y su asesor para movilidad en bicicleta Duvalier Sánchez se dio apertura al tránsito de bicicletas²⁵el grupo sigue realizando el evento hasta conseguir un decreto o resolución que quede instaurado así haya un cambio de Alcalde.

A continuación se muestra un gráfico de los diferentes proyectos que no necesariamente se muestran de manera periódica pero si hacen parte de sus líneas de acción:

Tabla 1: Actividades e iniciativas, En-biciarte Cultural Colombia

	ACTIVIDADES E INICIATIVAS DESTACADAS
2012	Salidas mensuales en bicicletas, creación del colectivo y consolidación de los enfoques a trabajar
2013	Salidas en bicicleta semanales, jornadas de siembra y limpieza de ríos. Toma del hundimiento del Bulevar del rio,
2014	Semana de la bicicleta, bici-paseo al barrio y construcción de una plataforma que funcionó como "laboratorio", de ahí se desprendieron los siguientes sub-grupos que hoy por hoy funcionan de forma independiente: - Creación del colectivo Bici-mía -Creación del proyecto Re-Cicla - Creación del grupo Club Ring Playero. -Salidas por fuera de la ciudad (domingo de cuajados) -Creación del proyecto Chiqui-Bicis -En- biciarte al Cine
2015	Semana de la Cicla, Participación en festival ecológico , Celebración del Día Mundial de la Bicicleta , construcción de la Bici-Licuada, materialización de la Casa Cultura de la Bici , participación en el Solar Decatlón, creación de la actividad llamada al Bulevar en bici.
2016	Semana de la cicla, Celebración del Día Mundial de la Bicicleta, organización en conjunto con alfombra mágica para hacer actividades en el Distrito de Agua Blanca.
2017	Participación en el día del aire, Bici-paseo semanal y temático.

Fuente: Adaptación propia en relación a charlas, entrevistas y seguimiento del material producido por el grupo

²⁵Para más información leer: <https://noticias.caracoltv.com/cal/cal-le-da-la-bienvenida-al-transito-de-bicicletas-por-el-bulevar-del-rio>

Ciclo-amigos

A lo que concierne a Cicloamigos, como veeduría ciudadana se destaca su intervención con un ciclo-paseo el segundo jueves de cada mes, su punto de encuentro es el parque de las banderas, aunque la asistencia de ciclistas no es masiva es muy significativa su acción ciudadana. Al final de cada recorrido suele pintarse un corazón amarillo o azul, en la parte de abajo se pone una frase célebre entre todos los colectivos de la ciudad: "Más bici, Más vida" (ver figura 8). Esta pintura se hace en honor a los ciclistas caídos ya que Cicloamigos hace seguimiento a los/as ciclistas víctimas de eventos de tránsito.



Figura 9: Acto simbólico en la Calle 25 con 13B por la muerte de un ciclista en un evento de tránsito. Cali, 2016

Fuente: Ciclo amigos

Otra de las intervenciones que se resalta es el Día Mundial del Medio Ambiente, el 5 de junio fue designado por las Naciones Unidas, el día para la protección y el mejoramiento del medio ambiente. La asociación se manifiesta a través de un ciclo paseo por la calidad del aire usando tapabocas, entregando información o gritando consignas, esto con el fin de hacer un llamado a las autoridades y a la comunidad caleña sobre la importancia del cuidado del medio ambiente, el agua y el uso de medios alternativos de transporte.

Por otro lado, sobresale su participación en la Mesa de Transporte No Motorizada, en este espacio convergen distintos grupos y colectivos, siendo un escenario académico/social que a través de la incidencia política trabaja por una movilidad limpia y sostenible. El encuentro se lleva a cabo los martes cada quince días en la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle. Por medio de este escenario, se han realizado encuentros y debates con Planeación Urbana, Metro-Cali, la Alcaldía de Cali, académicos nacionales e internacionales y se creó el primer observatorio del ciclista y el peatón en la ciudad.

De forma general, la asociación participa en eventos académicos nacionales e incluso han sido invitados a eventos internacionales como el Foro Mundial de la Bicicleta, y la Semana de la Bicicleta realizada en Bogotá. Algunos de sus integrantes han participado de debates, encuentros, foros etc. Sin duda son reconocidos también por la administración pública en temas sobre la bicicleta y son invitados a participar de reuniones gubernamentales.

Tabla 2: Actividades e iniciativas, asociación de ciclistas urbanos Cicloamigos

Año	ACTIVIDADES E INICIATIVAS DESTACADAS
1996	Primera reunión convocada por iniciativa del Centro Legal Ambiental CELA en cabeza del Dr. José María Borrero en Octubre de 1996, con los objetivos de integrar la bicicleta a las políticas públicas y reducir la contaminación atmosférica por emisiones del sistema motorizado.
1996	Primera acción pública en defensa de la construcción de la cicloruta en el tramo de la Calle 13 entre el Río Meléndez y la Universidad del Valle.
1998	Se realiza el primer ciclopaseo y de allí en adelante ininterrumpidamente cada mes, o cada 15 días y por muchos años semana tras semana. Sumados en el tiempo miles de caleños han disfrutado esta experiencia de gozar la ciudad, conocer el territorio, visibilizando la bicicleta entre los actores del viario, creando una masa crítica en favor de este medio de transporte.
1998	Desde este año se participa en el desfile del Cali Viejo en el marco de la Feria de Cali. Y en el marco de la Conmemoración del Día Mundial del Medio Ambiente cada 5 de Junio. Así como en el Día del No Carro.
1998	Realización de la primera semana de la bicicleta, con actividades culturales, conferencias, presentaciones artísticas en el centro Cultural de Cali. Por concurso se adopta Logo.
2000	Se presenta proyecto “ Enfocado a una red de Ciclorutas” para el Plan de Ordenamiento Territorial, realizándose cabildeo ante el Concejo Municipal.
2003	Acción Popular ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo por no aplicar el POT contra la Administración Municipal siendo negada en primera instancia. Apelación ante Consejo de Estado. Esta instancia Conmina al Municipio a realizar los Estudios. Producto de esta sentencia se realizan los estudios y se presenta el Plan Maestro de Ciclorutas para Santiago de Cali en el años 2005.
2008	Constitución como Veeduría Ciudadana otorgada por la Personería Municipal de Cali. Registro No. 285 del 2008
2005-2009	Semana de la Bicicleta EnBiciArte, exposiciones, exhibición de bicicletas, poesía, conferencias, cine, ciclopaseo
2011-2013	Veeduría a la construcción de ciclorutas por parte de la Administración Municipal Ciclopaseo Worl Games
2013	Seguimiento a la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial y solicitud de inclusión en las nuevas obras viales que se ejecutan en la ciudad.
2012-2015	Veeduría al Plan de Desarrollo presentado por el actual Alcalde, periodo señalado. Propósito de construir 50 Kilómetros de Ciclorutas y aumentar en un 11% la movilidad en bicicleta.

Fuente: <http://cicloamigos.blogspot.com>

Relaciones tensas versus unión bici-ble

En los cimientos de En-biciarte, Cicloamigos apoyó la iniciación del nuevo grupo. La fecha de las salidas en bicicleta de este último grupo siempre fue el último miércoles de cada mes, salidas que no contaban con la presencia de más de cien personas y que por lo general recorrían la ciudad de manera pacífica; con la presencia del grupo juvenil y alternativo los ciclo-paseos

empezaron a atraer nuevas personalidades y el éxito conjugado de ambos grupos llevo a la decisión de salir a rodar todos los miércoles, es decir cada ocho días.

Meses más tarde, los ciclo-paseos empezaron a tener una asistencia masiva esta vez existían dos protagonista: la bicicleta y la marihuana. Las familias y los niños que caracterizaban las salidas de cicloamigos dejaron de participar, las salidas se convirtieron multitudinarias con la participación de más de trescientas personas donde las peleas verbales y físicas, las intervenciones de la policía y el humo de la marihuana eran constantes en medio del reclamo por el espacio para el ciclista.

En-biciarte, con el tiempo tomo postura e inicio un proceso identitario, así los antes llamados ciclo-paseos para ellos empezaron a llamarse bici-paseos, el punto de encuentro siguió siendo el mismo: el parque de las banderas, el tema de la hora se flexibilizo saliendo entre las 7:30pm-8:00pm del lugar. La dinámica continuaba, el grupo seguía siendo "boom" en redes sociales y en las calles de la *sucursal del cielo*. De acuerdo con algunas entrevistas, comentarios de participantes e incluso de algunos líderes, hasta hace menos de dos años la marihuana persistió en el grupo hasta el punto de que muchos caleños relacionaban bicicleta con marihuana. Como comenta, Diego gracias a la "Limpieza que tuvo el grupo" se logró dispersar aquellas influencias que se infiltraban en los bici-paseos a vender marihuana y otras cosas.

Las tensiones entre ambos grupos no duraron más de unos cuantos meses, como resultado reflexivo fueron conscientes de la necesidad de unirse en pro de la bicicleta, la verdadera lucha era en contra la administración municipal y así ha permanecido. A la fecha ambos grupos, mantienen buenas relaciones participan, se apoyan mutuamente y crean iniciativas juntos. Entre estas se destacan:

1. Organización semana de la Cicla en Cali(mes de septiembre)
2. Día mundial de la bicicleta en Cali (19 de abril)
3. Pinta de ciclo amigos en memoria de los ciclistas caídos
4. Día mundial del Medio ambiente(5 de junio)
5. Aniversario de algunos de los grupos

Otro de los puntos para resaltar en esa *unión-bicible*, es reconocer el conflicto como una oportunidad de cambio y un proceso de metamorfosis no solo como un asunto colectivo sino también individual. A lo lejos se podría pensar que cada que deserta un miembro de los grupos, el colectivo se desestabiliza pero si afinamos un poco nuestro ojo podemos constatar que las colectividades emanan un proceso de formación integral, en tanto sus integrantes se deben auto reconocer como viajeros y aprendices en potencia y su ausencia ya sea temporal o total no deben entorpecer el desarrollo del colectivo.

Individualmente cada persona mantiene su propio ritmo, su propio desempeño o elementos técnicos que garantizan el dominio y desarrollo específico del tema de su interés, sin sentirse en la obligatoriedad de hacer parte de un colectivo; algunos colectivos consiente e inconscientemente se convierten en laboratorios o espacios de formación. Enbiciarte y Cicloamigos, por ejemplo son estos formadores de nuevas iniciativas.

Aunque este trabajo no ahonda en el proceso de las personas que hicieron parte de los grupos seleccionados y hoy día lideran su propia iniciativa. Por cercanía personal a los acciones "probici" en la ciudad, se citará una frase que dijo una de los ex integrantes de Enbiciarte al preguntarle ¿cómo había sido su proceso de separación con el grupo? a lo que respondió con una sencilla frase : "Si amas a tu amigos déjalo libre... si regresa acógelo; sino siempre agradecerá su renuncia a los apegos". Él, es un claro ejemplo de que los procesos no desaparecen cuando un líder se retira, ni mucho el individuo pierde el interés de seguir trabajando en los temas que le apasionan.

Para concluir, es menester señalar otro aspecto que ha posibilitado el *conflicto* y es el crecimiento de diferentes organizaciones que trabajan por la bicicleta desde diversos frentes : la mujer, lo político, lo reivindicativo, lo ambiental, lo deportivo, lo económico entre otros. Esto ha generado una mayor visibilización e incidencia en la ciudad y lo más importante es que aunque cada grupo, organización o colectivo trabaje anualmente en sus proyectos también hay espacios de encuentro donde se conjugan los saberes; si bien cada uno respeta y reconoce la línea de trabajo del otro, también hay momentos donde mutuamente se llaman y trabajan por un objetivo en común o por defender la bicicleta.

Prácticas y demandas de los grupos de ciclistas

En Cali desde la década de los 90, algunas iniciativas ciudadanas han germinado y promueven la movilidad urbana sostenible desde la bicicleta. Sin embargo, sus preocupaciones desbordan el simple uso de ésta como medio de movilidad. Para ellos la bicicleta, es una posibilidad política de desplazamiento que se preocupa también por temas medio ambientales y la profundización de inequidades sociales.

Esta última reivindicación, parte de la premisa de que es la mano de obra y la población desfavorecida quienes hacen uso de la bici por sus bajos ingresos. Estas personas se ven perjudicadas y corren riesgos cada que utilizan este medio transporte y no tiene las condiciones necesarios para hacerlo. En palabras de uno de los activistas entrevistados esta situación puede verse reflejada en:

[El] Problema de ciclorutas paisajísticas (...) por la troncal de Aguablanca las hacen por los andenes(...) Sacan la bicicleta de la calle y las hacen por los andenes y entonces son ciclorutas que no dan cuenta de las necesidades de los usuarios de las ciclorutas su origen y destino(...) Sino que hacen ciclorutas al lado de los ríos y así fue, unos pedacitos de dos tres cuadras y la troncal de Aguablanca que es uno de los lugares donde más circulan ciclistas en la ciudad(...) Ponen una cicloruta de un metro por el andén de 6 kilómetros(...) Esto es un despropósito total, es una burla, para la ciudadanía(...) Para Aguablanca tienen que hacerse ciclorutas de un carril para mover 1.500 ciclistas al día ¡es todo el carril! (...) (Eduardo Cobo, miembro y coordinador de Cicloamigos).

Según estas demandas, la ciudad ha sido construida a escala motorizada, privilegiando con ello, a unos cuantos que cuentan con un transporte privado, obviando la problemática de los niveles de accidentalidad, mortalidad de ciclistas urbanos y la construcción de modelos de urbe en beneficio de un tipo de movilidad en particular (la motorizada).

De acuerdo con algunos ciclistas urbanos entrevistados, Cali ha sido pensada para la movilidad motorizada, llegando incluso a ser una ciudad que intenta homologar modelos de grandes metrópolis, sin aún tener un fundamento material para desarrollar tales tipos de infraestructuras. Para un activista entrevistado, el modelo de ciudad en Cali no ha tenido en cuenta que:

Los actores que utilizan la bicicleta, no es solamente con un uso deportivo sino también un medio de transporte para ir a sus trabajos, estudios y demás labores diarias...(Joven activista de 24 años).

De esta manera ha habido cierta reticencia hacia iniciativas que tomen en cuenta esta situación, a pesar de que existen sustentos legales, encuentran obstáculos debido a voluntades políticas desde la administración. La mera construcción de ciclo infraestructura está sujeta a un entramado social de poder que tensiona intereses de distintas índole.

El tema de las ciclorutas o ciclocarriles aún es un tema de debate público, por este tema muchos ciclistas urbanos se movilizan y realizan acciones jurídicas, académicas, lúdicas, populares, etc. para impactar social y urbanísticamente la ciudad. Una de las preocupaciones de un activista entrevistado remite a que:

Los ciclistas no le dan dinero al Estado(...)el ciclista no paga gasolina, la gasolina es la que construye entre otras cosas, las carreteras en Cali, los ciclistas no pagan peaje, los ciclistas no pagan impuestos por tener una bicicleta(...)Entonces, al Estado, a la Alcaldía, no le entra dinero realmente porque no tienen placa, no tienen que pagar revisiones, ni nada de eso, entonces no es una prioridad(...)la prioridad son los carros, los camiones, los buses y todo eso (Joven activista, 21 años)

En relación a la idea de desestimular el uso del carro y formar una *ciudad a escala humana*, los grupos de ciclistas urbanos se preocupan por la concepción de espacio público de la ciudad, ya que aseguran que éste espacio ha sido diseñado para una minoría que privatiza la circulación pública. En palabras de un activista:

Esos planes de ordenamiento territorial tienen que tener en cuenta el interés común por encima del interés particular (...) Se le entrega a la gente el espacio público, un espacio que está privatizado en los usuarios de los carros... por una minoría de la ciudad...Son obras para los carros, para las calles y están privilegiando a los carros, entonces no es equitativo(...)Nosotros somos actores de la vía y tenemos derecho estar allí(...)No es que uno se mete y que los carros le pitan y yo estoy aquí de metido pues y por un pedacito ¡no!, tenemos derecho, eso es muy importante (Eduardo Cobo, miembro y coordinador de Cicloamigos, 64 años).

Para estos grupos, la masa de ciclistas funciona como una forma de politización de movilidad

que permite la visibilización de formas alternativas de movilidad a un transporte masivo colapsado. Además permite el reconocimiento de su compromiso con la sostenibilidad ambiental (calidad del aire, como prioridad) y su impacto en la disminución de enfermedades a nivel personal (respiratorias, epidérmicas, etc.).

Todo esto con el objetivo de que se creen condiciones seguras de movilidad peatonal y de ciclistas sin riesgos para la salud, la vida y por supuesto, sin atropellos de quienes se mueven en medios de transportes motorizados.

Este compendio de malestares en el caso de grupos y asociaciones de ciclistas de Cali, surge como una forma de presión –incluso indirecta- al gobierno y sociedad caleña a aceptar el uso diario de la bicicleta como transporte y actor de la vía.

Es así como esta situación, desde una perspectiva antropológica sobre la bicicleta (Vivanco, 2013) resinifica un paradigma de movilidad relacionado con ciertas prácticas de vida y no simplemente como un tiempo vacío e improductivo. Es necesario entonces, considerar la bicicleta, sus usuarios y la movilización de estos/as, como un fenómeno que va más allá del vehículo como tal y que implica transformaciones sociales e individuales.

La bicicleta une personas con intereses afines –esparcimiento, profesional, político, deportivo, comercial- resultando un símbolo político que permite hacer intervenciones grupales las cuales difícilmente, se harían de manera individual.

A nivel general, las agrupaciones de ciclistas urbanos de Cali, decidieron movilizarse en el perímetro urbano y reclamar las calles para la bicicleta, medio de transporte que según ellos, sería una alternativa de movilidad, reductora de impactos que está produciendo la intensificación de vehículos motorizados en la ciudad.

El caso de Cali y los grupos de ciclistas urbanos, no podrían pensarse en el marco de un movimiento de ciclista, pues estos se han constituido como asociaciones informales, con registro estatal – de la Cámara de Comercio o de participación ciudadana- , ONG'S o registrados en licencias virtuales de derechos de autor. Es así como generalmente dichas agrupaciones,

transforman programas políticos que mueven ideologías correlativas a normas de conducta buscando soportes sociales para organizar y defender su pensamiento (Larraín, 2008).

Entre las expresiones de los activistas, estos mencionan *queremos desarrollar una posición activa que proponga modelos de participación autónomos, que entable una relación con el Estado no supeditada a él. Con agendas ciudadanas construidas de manera colectiva y permanente*”.²⁶

Es así como las reivindicaciones de muchos grupos y sus jornadas de sensibilización entran en diálogo con discursos de la “ciudad”, destacando con ello su sentido positivo respecto a la inclusión de demandas por la calidad medio ambiental, el cuidado animal, ciudades sostenibles, etc. Incluso, dichas reivindicaciones se dan en diálogo con grupos nacionales e internacionales sobre proyectos similares a sus intereses a través de medios virtuales o encuentros anuales.

Si bien, algunos grupos de ciclistas identifican y se involucran con el referente institucional o representativo de otras entidades públicas o privadas; otros, prefieren mantenerse al margen, pues se presenta una total apatía, desconfianza e indiferencia frente a cualquier iniciativa administrativa. Sobre este aspecto un activista comenta que:

No hay voluntad política ni apoyo del Gobierno Nacional por lo que no queda más que salir a protestar, aunque sea remar contra la corriente pues es luchar contra la mafia del parque automotor. (Joven activista de En-biciarte 37 años).

Es claro entonces que, existe una organización en las formas de intervención ciudadana, la bicicleta como forma de transporte urbano en la ciudad es un hecho latente del cual la mayoría de grupos alimenta sus reivindicaciones por una movilidad segura y sostenible.

Por un lado, unos quieren *jugar a montar bici, amar los animales, ser más naturales, libres y volver a ser niños; y además la usan porque mejora la calidad de vida, te diviertes, no contaminas y no estás matando a otros* (Joven activista de En-biciarte 37 años). Para otros, la bicicleta *ofrece plenitud y un estado mental sano y debe ser protagonista de la vía* [ya que] *reduce los niveles de contaminación, posibilita la recreación y mejor calidad de vida y*

²⁶INTRODUCCIÓN, 16-05-2009. Recuperado en abril 27 de 2014 de:
<http://cicloamigos.blogspot.com>

representa un gasto energético menor, lo que confirma su eficacia. Por ello, para algunos grupos las intervenciones en la ciudad como estrategia educativa ciudadana se hace con el fin de *concientizar al ciclista que tiene derechos y que los privilegios del rey carro no son naturales.*

Sin embargo, para ellos la administración tiene una visión distorsionada de la ciudad, refiriéndose con esto a la invisibilización de los/as usuarios/as de la bicicletas como actores dignos de la vía, privilegiando con ello, al carro como protagonista de ésta. En consecuencia, los grupos entrevistados consideran que los privilegios del carro no son *naturales*.

Por otra parte, el lado negativo de esta ciudad –dual, considerando el planteamiento de Sassen- estaría vinculado con el crecimiento del parque automotor, su posición privilegiada como usuario de la vía, su impacto medio ambiental y la salud ciudadana.

De ahí, que muchos de estos grupos conciban la bicicleta como una unión natural y libre que ha sido desarraigada de esta condición por los procesos implícitos de la ciudad de Cali como “metrópoli” -por ejemplo, la conectividad del transporte masivo o las desigualdad de estos equipamientos espaciales en la ciudad-.

La mayoría de estos grupos, ven la bicicleta no sólo como un instrumento de recreación o juguete sino como medio de transporte; por ello, sus acciones están dirigidas a ser visibles. De acuerdo a la opinión de un activista, en Cali:

No hay una cultura de respeto hacia el otro, al no haber constituido una educación de respeto al otro y muchos conductores todavía creen que el ciclista no tiene derecho de estar allí y que más bien se constituye en un estorbo para la circulación(Miembro de Cicloamigos, 64 años).

Por este motivo -precisa él-*la ciudad debe cambiar el paradigma del carro hacia la movilidad sostenible, a pie y en bicicleta.* De ahí que para ellos, sus acciones representen, una *forma de resistencia pacífica, de reconocimiento territorial*(miembro de Cicloamigos, 64 años).

Sin embargo, no todos estos grupos entienden la visibilidad de la misma forma, para unos, es imprescindible la disposición de usar elementos de “protección” en la vía, tales como, el casco, las luces o reflectores. Para otros, las demandas de los/as ciclistas no pueden quedarse en un

“asunto que no nos dan” porque también es un *“asunto de actitud, los ciclistas deben visibilizarse, hacerse ver, que empiece desde ellos la confrontación y el auto cuidado.*

Mientras que para algunos, la visibilidad está en las marcas y símbolos en la vía –sean pintadas, señaladas o espaciadas físicamente-, otros conciben la visibilidad como salir en masa e incluso de manera individual para que la Alcaldía tenga en cuenta el número de usuarios/as de bicicleta y con ello se incida en la planeación urbana. Una activista comenta sobre esto que:

La gente tiene que salir en bici para que la vean montar, salir, ocupar espacio para que ellos [la administración] vean que resulta que sí existimos y a su vez [se cambie] esa situación triste y deprimente de las ciclorutas paisajísticas, como de recreación, sin señalización, con avisos al revés, inconclusos e incompletos (miembro de Cicloamigos, 64 años).

En este sentido, otro activista expresa:

Vamos rodando buscando mejorar nuestra calidad de vida y el respeto por la misma, vamos creciendo enriqueciendo nuestra comunidad como masa crítica y como individuos y por supuesto vamos en nuestros bicipaseos nocturnos por nuestros derechos como usuarios dignos de las vías en una sociedad que se niega a reconocernos como tal(Joven activista de En-biciarte, 21 años).²⁷

Otra de las diferencias en la cosmovisión de los grupos, se encuentra en el perfil de sus asociados, las clases a las que pertenecen, las trayectorias de vida – sobre todo sus viajes, trabajos y profesiones- y el carácter del grupo (político, lúdico/turístico, competitivo, empresarial, etc.).

Todos estos elementos inciden en los tipos de acciones, movilización en el que participan y gestan desde su devenir identitario.

²⁷ Archivo virtual²⁷EnBiciArte, abril, 24 de 2015. Recuperado en julio 23 de 2014 [Fanpage]

La bicicleta como una práctica emancipadora y libertaria

Todo lo anterior, nos lleva a pensar en la bicicleta como un instrumento de cohesión social, como lo señala el libro de la bici, "la bicicleta es sin duda el instrumento más revolucionario de la historia: disminuye la brecha entre ricos y pobres, forja ciudadanos solidarios que comparten el mismo espacio público y promueve la equidad social" (Libro de la bici 2014:1). Estamos en un tiempo histórico y transformador donde las ciudades le están quitando espacio público a los carros para otorgárselos a las bicicletas, peatones y al transporte público.

Ambas organizaciones son una muestra de estos avances, el hecho de que haya personas trabajando por una iniciativa que en este caso es la bicicleta, visibiliza como una comunidad empoderada con un pensamiento crítico frente a los sistemas de transportes dominantes pueden llegar a cambiar su entorno y el de otros. Su capacidad de discernir se ha fortalecido a través del trabajo colectivo lo que les ha permitido rechazar unas reglas de dominación y fortalecer el poder ciudadano

"Arriba las bicicletas para cambiar la vida", "el ciclismo es humanismo", con estas dos frases termina Marc Augé su libro *El Elogio de la Bicicleta*. Estas palabras llevan a la reflexión sobre la importancia que cumplen los grupos de ciclismo urbano y deportivo en las ciudades, grupos y personas que alimentan la utopía de conocer e interactuar con el espacio (la ciudad).

En palabras de Augé "el ciclista pasa a ser responsable de sí mismo e inmediatamente toma conciencia de ello, cobra conciencia del lugar que le corresponde, el cual puede recorrer en todos los sentidos" (2008: 104) de representarlo según sus necesidades e intereses. Entre más ciclistas haya más demanda de bici infraestructura o transporte intermodal habrá, lo que cambia inmediatamente la composición y la mirada de la ciudad donde el *auto es el rey*, cambian los paradigmas de desarrollo y las lógicas de consumo irresponsable, reemplazándolo entonces por un nuevo modelo sostenible y amigable con el medio ambiente.

No es un secreto que en muchos países europeos como : Holanda, España, Francia , Suecia, Estocolmo etc; diferentes gobiernos han optado por usar medios de transporte no motorizados incorporando nuevas tecnologías limpias que permiten mejorar el panorama de la movilidad y a su vez contribuir a mitigar los cambios climáticos. Hoy por hoy nuestra ciudad es una de la

ciudades de Colombia con mayor índice de bici-usuarios y a pesar de ello no han habido avances en términos de inclusión ,distribución de las vías o equidad en el espacio público.

De cierta manera, hay que resaltar el arduo trabajo que adelantan los colectivos en Cali ya que no es un practica individual sino que trasciende a lo colectivo (*ver figura 9*) ; muchos políticos, académicos y personas influyentes trabajan día a día por mejorar la congestión vial de las grandes metrópolis buscando la solución en algún artefacto del futuro y no se dan cuenta que el transporte del futuro fue creado hace más de un siglo, tiene dos ruedas y avanza a través de dos pedales que se mueven por medio de la propulsión humana ¿Saben cuál es su nombre?



Figura 10: Encuentro lideres pro- bici de Cali, Junio 3 del 2017. Fuente Bici-Cali

La fotografía muestra la reunión de trece líderes que trabajan por la bicicleta en la ciudad, nueve de ellos en representación de un colectivo. La figura es una muestra de que a partir de la construcción y el trabajo que ha liderado tanto En-biciarte como Ciclo-amigos se ha incidido y se ha motivado a otras personas a "luchar" por la movilidad sostenible de Cali. Ambos grupos han realizado un ejercicio crítico y constante construyendo así un tejido social y una red de personas conscientes que trabajan por un objetivo que apunta al cambio social. Esto, es un claro ejemplo de formación desde la alternatividad, de educación por fuera de las instituciones y espacios que la civilización occidental a destinado para esta función social. En sí, los colectivos vienen

construyendo ejercicios de participación a través de prácticas dinámicas y transformadoras en bandera de la bicicleta.

Aportes desde la Educación Popular

El dialogo no impone, no manipula, no domestica, no esloganiza esta frase de Freire es pertinente para abrir el siguiente apartado que busca contribuir tanto de manera reflexiva como crítica a las reivindicaciones de los grupos de ciclistas urbanos con relación al derecho a la ciudad. De manera separada, se harán aportes a cada grupo de ciclistas urbanos teniendo en cuenta lo dicho por Marchioni (2007: 3)

El proceso tiene su centro en una comunidad concreta. No hay dos comunidad desiguales así como no hay dos personas iguales, cada comunidad tendrá que realizar su propio e inimitable proceso particular. Por ello no sirven en esta tarea “modelos” rígidos y únicos, sino experiencias de otras situaciones que pueden ser útiles.

Aunque los objetivos de estos grupos son similares, sus participantes, sus dinámicas, sus líneas de trabajo y su quehacer son distintos. Luego de hacer esto, se plasmará las contribuciones de oportunas para ambos colectivos.

En-Biciarte: Entre cadenas piñones & ruedas

A pesar de ser un colectivo que ha tenido una acertada participación tanto en el grupo base como en su grupo general, a lo largo de los años ha tenido una alta deserción de varios de sus líderes. De igual manera, ha tenido diferentes "enfrentamientos" con civiles, la policía, agentes de tránsito y otros, unas de las razones de estas situaciones recae en la "comunicación", en la insuficiencia de *saber comunicar* y en reconocer el diálogo simplemente como un acto de transmitir ideas.

La comunicación es un punto vital para la construcción de tejido entre las organizaciones y el contexto, se trata de conectar, conocer y entender las experiencias individuales y volverlas colectivas. Al respecto Kaplún menciona:

La verdadera comunicación no está dada por un emisor que habla y un receptor que escucha, sino por dos o más seres o comunidades humanas que intercambian y comparten experiencias, conocimientos, sentimientos, aunque sea a distancia a través

de medios artificiales. A través de ese proceso de intercambio los seres humanos establecen relaciones entre sí y pasan de la existencia individual aislada a la existencia social comunitaria (2002:58)

En ese sentido, uno de los retos del colectivo, es aprender a comunicar-se " el dialogo es una relación horizontal de A con B, nace de un matriz critica y genera criticidad"(Freire, 1969)si los actores del grupo comprenden que el diálogo comunica eso mismo van a irradiar en sus intervenciones y se aplica la *pedagogía del ejemplo*, los demás participantes al reconocerlos como un referente van aprender a comunicar su mensaje a cualquier destinatario.

Por otro lado, es importante señalar la importancia que en todo proceso organizativo exista el rol del liderazgo. Sin duda el colectivo a pesar de que se auto reconoce como un grupo que permite la participación de todos y se autoproclama como un grupo sin jerarquías o dueños; durante el desarrollo de la investigación se encontró todo lo contrario, el protagonismo que tiene uno de sus líderes es tan fuerte que tiene la capacidad de impulsar a otros a realizar acciones coherentes con su ideología y forma de ser. A propósito de esta situación, la siguiente cita:

Son los líderes los que definen el contenido de la misión, son ellos mismos los que ponen las bases para el desarrollo y difusión de los valores y actitudes singulares de la propia cultura. Los líderes, además, refuerzan las orientaciones de acción cuando ellos mismos se ajustan a esas metas y actitudes (CEO, S.F:45).

Un líder puede alimentar o desgastar el proceso, de hecho en conversaciones con ex integrantes del colectivo, varios afirman que uno de sus motivos de retiro es la falta de consenso. En relación a esto, Marco Marchioni, (2007) señala la participación como una característica fundamental de todo proceso comunitario: si no hay participación no existe dicho proceso, pues según él no “habría cabida a cambios reales, pues estos quedarían sujetos a la visión y decisión de unos pocos y los/as demás quedarían a la espera de las consecuencias de las decisiones de otros” (p.16).

Ante esta situación el aporte de la EP, es la participación definida como ese proceso que significa: compartir, opinar, intervenir o construir entre todos/as. En este sentido, Hopenhayn conceptualiza la "participación como un proceso social que se da en múltiples escalas y espacios: a escala familiar, comunitaria, local, regional, nacional y global" (1988:4), independientemente

de que el grupo cuente con pocos integrantes debe constituirse escenarios de participación donde todos/as puedan ir tejiendo y reconstruyendo. De lo contrario, se va reproducir la popular o mal llamada "participación" donde sólo se le informa a otros participantes lo que va ocurrir.

Al respecto Molina & Morera(2012) dicen: "las organizaciones de hoy requieren descentralizarse o desconcentrar las estructuras y la toma de decisiones para construir una cultura participativa en los actores internos y externos a la organización"(p73).

Otro de los elementos que la EP puede aportar al colectivo es la sistematización de experiencias. A lo largo de los años, En-biciarte ha liderado diversos proyectos en la ciudad y han aportado un sinfín de saberes a la ciudadanía y a sus integrantes, en ese sentido es importante recopilar sus memorias y sus experiencias esto puede servir como ejemplo a otras iniciativas a nivel nacional o internacional .

Ciclo-amigos

Es un referente a nivel nacional e incluso a nivel internacional, se ha convertido en un hito histórico en la lucha por la movilidad en bicicleta y sus diferentes líneas de trabajo relacionadas con la calidad del aire. Sin embargo como organización y grupo de trabajo es necesario revisar los siguientes aspectos:

- Desaprender, destruir las viejas prácticas y construir nuevas formas de actuar e intervenir, los contextos están en un constante cambio, el grupo debe aprender a leer las nuevas realidades para poder transformar.
- Fortalecer sus escenarios de participación e incluso crear espacios donde los ciclistas que no están organizados y que posiblemente se ubican en los sectores más vulnerados de la ciudad, empiecen un proceso de concientización frente a la situación de la bicicleta en la ciudad. Esta acción permite reunir fuerzas, crear tejido y sobre todo crear el camino para la conciencia política y la organización popular.

En-biciarte& Ciclo-amigos: Productores sociales y culturales

La Educación Popular y la bicicleta mantienen una estrecha relación: ambas son dinámicas, son herramientas políticas, educativas, pedagógicas y multiculturales. En dicha relación se encuentran diferentes rutas de experiencias, saberes y sentires. Estos recorridos no necesariamente culminan en la desaparición de un grupo o en la obtención de un objetivo sino que dan a pie a nuevas y diversas formas de ser y hacer.

Los ciclistas que componen ambos grupos, sin duda matizan el significado de la Educación Popular, son apasionados, con capacidad de aprendizaje en el hacer, en la praxis y sobre todo en la búsqueda de grietas hacia ese poder gubernamental que ordena las ciudades.

Si bien los procesos de Educación Popular, son autónomos y flexibles, tienen sus propias formas de organización e intervención, pues como *proceso* siempre hay aspectos en los cuales se puede potenciar su acción. Por ejemplo: *la gestión, la autogestión y sostenibilidad*. De acuerdo a Nieves (2011), “La gestión es una acción social, por lo tanto es entendida como el canal por medio del cual se desarrolla en las personas y en la comunidad un espíritu emprendedor para generar un cambio social”.

Por otro lado, sería pertinente indagar sobre la auto-reflexión y auto-evaluación individual o colectiva, haciendo hincapié en que las acciones o movilizaciones no son un proceso "solo mío" sino que es la suma de saberes que pretenden formar o ilustrar a la ciudadanía frente a los medios de transporte no motorizado. Así se podría evaluar determinadas acciones o intervenciones con el ánimo de buscar oportunidades de mejora, como dicen un refrán de los ciclistas caleños necesitamos personas que "*piense rodando y ruede pensando*".

Otro de los puntos a señalar es el tema de la participación, Hopenhayn indica que "la participación responde a la voluntad de incorporarse a dinámicas sociales, o dicho retóricamente de ir al compás del movimiento de la historia" (Hopenhayn, 1988: 3). Según el autor, la participación implica también "una mayor integración a los procesos". En este orden de ideas, los grupos deben buscar la incorporación o una mayor presencia en las decisiones políticas, buscando ser más sujetos y abriendo camino para que existan mayores posibilidades de "participar" en diferentes escenarios sociales.

Sí bien los colectivos de ciclismo urbano de Cali, reconocen la bicicleta como un medio de transporte , la Educación Popular vista como un disciplina propositiva en el hacer, puede llegar a visualizarla como un instrumento pedagógico, una herramienta que permite enseñar diversas practicas de hacer o ser ciudadanía. La "bici" se vuelve una excusa para construir la ciudad imaginada y posible, haciendo uso del conocimiento de todas las culturas urbanas que de manera transversal ven en la bicicleta una oportunidad de cambio.

La bicicleta y las acciones en bicicleta pueden ir más allá de la denuncia contra los atropellos que otros ciudadanos o autoridades cometen, más allá de la reivindicación del espacio para los medios de transporte no motorizados o su inclusión. Este tipo de acciones se cristalizan como instrumentos de la Educación Popular, para educar desde y en la diferencia, como señalaba Paulo Freire (1970) : "Nadie educa a nadie —nadie se educa a sí mismo—, los hombres se educan entre sí con la mediación; si los ciclo activistas toman conciencia de manera crítica y reflexiva del rol que tienen en nuestra sociedad, seguramente no nos acercaremos a esa ciudad utópica ciudad que describía Marc Augé en su libro "El elogio de la bicicleta" , pero quizá lleguemos a tener una existencia humana emancipada como la que siempre nos señalaba Freire.

Finalmente, considero que el aporte más significativo en estos espacios, son las relaciones horizontales y la interacción entre pares que permite una mejor comunicación y un trabajo más ameno, que fusionado con la participación abarca propuestas de diferentes sentires y pensares.

El empoderamiento como expresión de los colectivos debe direccionarse a la autorrealización del individuo y el grupo de participantes de esta manera van a lograr un mayor impacto en la sociedad del objetivo que los reúne ,en este caso la situación de transporte no motorizado en Cali.

Consideraciones finales

Los fenómenos urbanos que posibilitan y desencadenan la emergencia de grupos y acciones colectivas, dan cuenta de las complejas relaciones que construyen la urbe; además de las tensiones y relaciones de poder originadas alrededor de sí y los imaginarios simbólicos que crean identidades sociales anclados a un espacio.

Tal como se evidencian en las disputas presentadas por el reconocimiento de un carril para la circulación vial, los grupos de ciclista urbanos aquí presentados no sólo buscan la garantía de condicionamientos físicos, sino un espacio que reconozca formas de movilidad vial, amables con el medio ambiente y con las futuras generaciones; así como una movilidad social a escala humana, que se fundamente en la premisa de la equidad ciudadana y no bajo el monopolio de la calle concentrado en el transporte motorizado.

La contraposición de intereses matiza formas de resistencia, cambio y movilización (incluso institucional) que impregnan las proyecciones de modelo de ciudad. De ahí que, bajo presiones, proyectos o pequeñas iniciativas, se intervengan espacios urbanos que inevitablemente están permeados de intereses bien sea económicos, sociales, medioambientales, etc. que dinamizan las relaciones de poder y legitimidad que hay sobre ellas. De lo que se trata entonces, es considerar las vías, calles, avenidas y demás, como un espacio de reconocimiento social y visiones de mundo.

El caso de Cali y los grupos de ciclistas urbanos no se pueden considerar como un movimiento de ciclistas sino más bien como grupos y/o asociaciones que comparten características como : 1. realizan acciones colectivas- según coyunturas o temáticas a destacar- 2. La movilización -no necesariamente periódica en la ciudad, 3. Algunos grupos tienen una secuencia u organización en las formas de intervención mientras otros no consideran las salidas grupales como reivindicación política.

La bicicleta como forma de transporte urbano en la ciudad es un hecho latente del cual la mayoría de grupos alimenta sus reivindicaciones por y para una movilidad segura y sostenible. No obstante, para estos la administración tiene una visión *distorsionada* de la ciudad, refiriéndose con ello, a la invisibilización de los/as usuarios/as de la bicicletas como actores dignos de la vía. Privilegiando por el contrario, al carro como protagonista de la ciudad.

En consecuencia, los grupos consideran que los privilegios del carro no son naturales – sea desde la posición de salir en bicicleta para competir, a pasear, reivindicarla políticamente, etc.- Las reivindicaciones de muchos grupos y sus jornadas de sensibilización entran en diálogo con discursos de la *ciudad globalizada*, destacando con ello su sentido positivo respecto a la inclusión de demandas por la calidad medio ambiental, el cuidado animal, ciudades sostenibles, libres, etc. e incluso la interlocución con grupos nacionales e internacionales sobre proyectos similares a sus interés, principalmente por medios virtuales.

Por otra parte, el lado negativo de esta ciudad –dual- estaría vinculado con el crecimiento del parque automotor, su posición privilegiada como usuario de la vía, su impacto medio ambiental y la salud ciudadana. De ahí, que muchos de estos grupos, conciban la bicicleta como una *unión natural y libre* que ha sido desarraigada de esta condición por los procesos implícitos de la ciudad.

La mayoría de estos grupos, ven la bicicleta no sólo como un instrumento de recreación o juguete sino como medio de transporte, por ello, sus acciones están dirigidas a *ser visibles*. Sin embargo, no todos entienden la visibilidad de la misma forma, para unos, es imprescindible la disposición de usar elementos de “protección” en la vía, tales como, el casco, las luces o reflectores. Para otros, la visibilidad está en las marcas y símbolos en la vía –sean pintadas, señaladas o espaciadas físicamente-. Mientras otros conciben la visibilidad como salir en masa – e incluso de manera individual- para que la alcaldía tenga en cuenta el número de usuarios/as de bicicleta y con ello se incida en la planeación urbana.

Otra de las diferencias en la cosmovisión de los grupos se encuentra en el perfil de sus asociados, las clases a las que pertenecen, las trayectorias de vida – sobre todo sus viajes, trabajos y profesiones- y el carácter del grupo (político, lúdico/turístico, competitivo, empresarial, etc.). Todos estos elementos inciden en los tipos de acciones, movilización en el que participan y el patrocinio o apoyo que pidan y reciban, sea de un activismo temporal/coyuntural o participativo institucional u empresarialmente. A pesar de estas diferencias los debates entre estos grupos se han centrado en discordias individuales entre los líderes de los grupos, en los cuales el protagonismo e identidad colectiva sobre “quiénes y cómo son los/as ciclistas urbanos/as” ha marcado fronteras que parcializan o separan procesos colectivos entre estos.

Referencias bibliográficas

- Acosta, Raúl. (2015). Activismo práctico como reapropiación del conocimiento público. 89-110. Recuperado en septiembre 27 de 2017 de la W.W.W: https://www.researchgate.net/publication/284515697_Activismo_practico_como_reapropiacion_del_conocimiento_publico
- Baranda, Bernardo, et al. (2008) Propuestas de red de movilidad en bicicleta para la zona metropolitana de Guadalajara. Coord. ColectivoEcologista Jalisco A.C., Institute for Transportation & Development Policy y The William and Flora Hewlett Foundation. Guadalajara, Jalisco, México.
- Baumannn, Claire; Bojacá, Mariana; Bambeau, Marc; Wanner, Z'leste (2013). Biciudades: un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe. American University School of International Services.
- Bianchi, Hernán (2008) *Uso de la movilidad de la bicicleta en la ciudad. Plan de incentivo al transporte No Motorizado (TMN) en recoleta*. Tesis proyectual presentada a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- Bonilla, Elsy & Rodríguez, Penélope (2005) Más allá del dilema de los métodos: la investigación en las ciencias sociales. Bogotá: grupo editorial: norma.
- Borja, Jordi & Muxí, Zaida (2000) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona. Recuperado en septiembre 27 de 2017 de la W.W.W: http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf
- Carballo, Luis (2011) La movilidad ciclista como factor de sostenibilidad: breve análisis de su emergencia en la ciudad de Sevilla. Sevilla, España. Hábitat y sociedad
- Castells, Manuel (1983) Introducción y la significación de los movimientos urbanos contemporáneos. En: *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, Alianza Editorial.
- CEO (S.F) Sociología de las Organizaciones. Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Sociales Humanas: Centro de Estudios de Opinión.
- CEPAL (2012). Institucionalidad y servicios de transporte sostenible. Boletín FAL. N° 316, número 12 de 2012

- Deixel, Isabel (2014) *Shifting Gears: Approaches to Bicycle Activism in New York City*. Senior Capstone Projects. Paper 377. Recuperado en septiembre 27 de 2017 de la W.W.W: http://digitalwindow.vassar.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1375&context=senior_capstone
- Ferrándiz, Francisco. (2011) “etnografías contemporáneas: anclajes, métodos y claves para el futuro. Barcelona: Antrophos.
- Foucault, Michael (2012) *El poder, una bestia magnífica. Sobre el poder, la prisión y la vida*. Ed: Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Freire, Paulo (1970) *Pedagogía del oprimido*. México: Siglo XXI.
- _____ (1970) *La educación como práctica de la libertad*. Colombia: Ediciones Pepe
- García, Nuria (2012) *Acción y Emoción Ciclista. Experiencia Colectiva en la Zona Metropolitana de Guadalajara*. ITESO.
- Kaplún, Mario (2002). *Una pedagogía de la comunicación (el educador popular)*. Editorial Caminos. La Habana, Cuba.
- GESP (2014). *Evaluación del impacto de la red de cilco-rutas en la actividad física utilitaria en la población adulta en Cali* [Informe técnico final]. Cali: Fundación FES-Grupo de Epidemiología y Salud Poblacional.
- Guber, Rosana. 2001. "Introducción" y "Capítulo 1". En *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Grupo Editorial Norma, Bogotá. Pp.11-40
- Harvey, David (1979) *Procesos sociales y la forma espacial: Los problemas conceptuales de la planificación Urbana*. En: *Urbanismo y desigualdad Social*, Siglo XXI Editores: Madrid
- Herce, Manuel. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. España: Reverte.
- Hopenhayn, Martin (1988) *La participación y sus motivos*. Santiago de Chile.
- Larraín, Jorge (2008) *Ideología y Hegemonía: Gramsci. El contexto específico de Europa occidental. El concepto de ideología. El marxismo posterior a Marx: Gramsci y Althusser* [Texto impreso] Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2008. Volumen II, 208. pp. 103-120.
- Möller, Rolf (2002) *¿Cómo crear condiciones para la movilidad segura de peatones y ciclistas en Santiago de Cali?* [En línea] *Revista Ingeniería y competitividad*. Volumen 4 No. 1 Agosto 2002. Universidad del Valle. [Fecha de consulta: Mayo 19 2013]. Disponible en:

- <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/xmlui/bitstream/handle/10893/1535/Rev.Ing.%20y%20Competitividad%20Vol%204%2c%20No%201%20-46%2c2002.pdf?sequence=2>- (2006) Transporte urbano y desarrollo sostenible en América latina el ejemplo de Santiago de Cali, Colombia. Universidad del valle Cali, Colombia.
- Marchioni, Marco Comunidad, participación y desarrollo - Teoría y metodología de la intervención comunitaria. España. p.16. Recuperado de:<http://contactoradio.com.co/wp-content/uploads/2014/02/Comunidad+participaci%C3%B3n+y+desarrollo+-+Marco+Marchion-yami.pdf>
- Mosquera-Becerra, Janeth (2014) La ciudad en disputa: aproximaciones al uso de la bicicleta como medio de transporte en Cali. Universidad del valle, sede San Fernando.
- Morhayim, Lusi (2012). From counterpublics to counterspaces: Bicyclists' efforts to reshape cities. justice spatiale - spatial justice, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, UMR LAVUE 7218, Laboratoire Mosaïques, Utopia and Spatial Justice, 5. Recuperado en septiembre 27 de 2017 de la W.W.W: <http://www.jssj.org>
- PLANMACIR (2005) Departamento administrativo de planeación, estudio Plan Maestro Ciclorutas. Cali. Recuperado en noviembre 3 de 2015 de: [<http://cicloamigos.blogspot.com/p/asi-nacimos-como-organizacion-asi-ha.html>].
- Ruíz, Esteban (2001) Ciudad Bahía, entre la entelequia y la pragmática. Revista para el análisis de la cultura y el territorio [En línea] Revista periférica de análisis y cultura de territorio. Disponible en: <http://revistas.uca.es/index.php/periferica/article/viewFile/1163/999>
- Secretaria de Deporte, Cultura y Recreación (2014) *El libro de la bici*. Segunda edición: Bogotá Humana.
- Tarrow, Sidney (1997) Los poderes del movimiento. En: *El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. España: Alianza Editorial. p.p. 147-235.
- Torres, Roberto (2003) La bicicleta dentro de la movilidad urbana” el caso de vitoria-Gasteiz. España, instituto Geográfico Vasco "Andrés de Urdaneta" (INGEBA).
- Vivanco, Luis (2013) *Reconsideringthebicycle: AnAnthropologicalperspectiveon a new (old) thing*. Routledge. New York.

Glosario

1. **Activista** :Se define como la dedicación intensa a una dada línea de acción en la vida pública, ya sea en el campo social, político, ecológico, religioso u otro.
2. **Alleycats**: Nombre que recibe una carrera informal de bicicleta, generalmente se desarrollan en el área urbana de las ciudades, se basan en un énfasis competitivo y de velocidad.
3. **Bici-usuario**: Son aquellas personas que hacen uso de la bicicleta de forma constante
4. **Ciclismo urbano**: Consiste en utilizar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad o en sus alrededores para realizar desplazamiento cortos y medianos.
5. **Rodar**: La palabra hace alusión a montar en bicicleta

Anexos

Anexo 1: Guía de entrevista semi-estructurada

Perfil:

Nombre:

Edad:

Estrato socio-económico:

Residencia:

Nivel escolar:

Tipo de uso de la bicicleta:

Colectivo al que pertenece:

¿Cómo llego al grupo?

1. ¿Qué tiene en cuenta para desplazarse por la ciudad en bicicleta?
2. ¿Cómo se siente con los otros vehículos con quien comparte la calle?
3. ¿Cuál es tu principal motivación para andar en bicicleta?

Relación individuo- colectivo/ grupo

- I. ¿Cómo se conforma el gremio al que perteneces, cómo llegas a él?
- II. ¿Cuál ha sido la experiencia más significativa que han tenido como grupo?
- III. 3 ¿Cómo crees que la ciudad o la comunidad los percibe en tanto gremio o grupo?
- IV. 4 ¿Qué significado le otorgas pertenecer a un colectivo como “Ciclo-amigos” o “En-biciarte”?
- V. 5 ¿Cuál es el símbolo más visible que los identifica como grupo?
- VI. 6 ¿Cuál es la motivación o el propósito principal que los mantiene trabajando juntos?
- VII. 7. ¿Qué tipo de estrategias o actividades utilizan para potenciar el rol del grupo?
- VIII. 8. ¿Cómo se sostiene al grupo en términos económicos –si es que hay necesidad del sostenimiento económico

Anexo 2: Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 “Cali progresa contigo”.

Programa Movilidad en bicicleta

Número	Indicador de Producto	Unidad de medida	Línea Base 2015	Meta 2016/2019	Responsable
4.	Puntos de ciclo-parqueaderos instalados en bienes inmuebles del municipio con servicios de atención al ciudadano	Número	4	39	Secretaría de Desarrollo Territorial y Bienestar Social, Metro Cali S.A, Dirección de Desarrollo Administrativo, Secretaría de Deporte y Recreación.
5.	Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable	Porcentaje	0	100	DAGMA, Secretaría de Deporte y Recreación, Metro Cali S.A.
6.	Política Pública de movilidad en bicicleta formulada	Número	0	1	Departamento Administrativo de Planeación
7.	Estudiantes beneficiados mediante transporte escolar en bicicleta	Número	0	1.000	Secretaría de Educación

Número	Indicador de Producto	Unidad de medida	Línea Base 2015	Meta 2016/2019	Responsable
1.	Red de ciclo-infraestructura (ciclo-ruta, bici-carril, bici-bus) construidas	km	36	228	Secretaría de Infraestructura y Valorización, Secretaría de Tránsito y Transporte, Metro Cali S.A.
2.	Corredor de ciclo-infraestructura mejorado	km	0,7	11	Secretaría de Infraestructura y Valorización, Secretaría de Tránsito y Transporte
3.	Sistema de bicicletas públicas en al menos una zona implementado (incluye unidades adaptadas para personas con discapacidad).	Número	0	1	Metro Cali S.A., Secretaría de Tránsito y Transporte