

**MOVILIZACIÓN SOCIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CULTURA
CIUDADANA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO HABITUAL
DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.**

LUDY CAROLINA ESCOBAR PAEZ

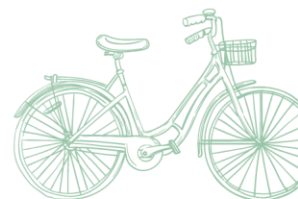
ANGÉLICA JOHANNA NÚÑEZ PAREDES

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

**LICENCIATURA EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ENFASIS EN CIENCIAS
SOCIALES**

SANTIAGO DE CALI, 2018



**MOVILIZACIÓN SOCIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CULTURA
CIUDADANA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO HABITUAL
DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.**

**Trabajo de grado para optar al título de Licenciadas en Educación Básica
con Énfasis en Ciencias Sociales**

Director: Jorge Rojas Valencia

Magister en Comunicación y Diseño Cultural

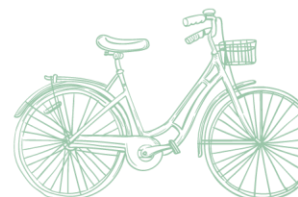
Universidad del Valle

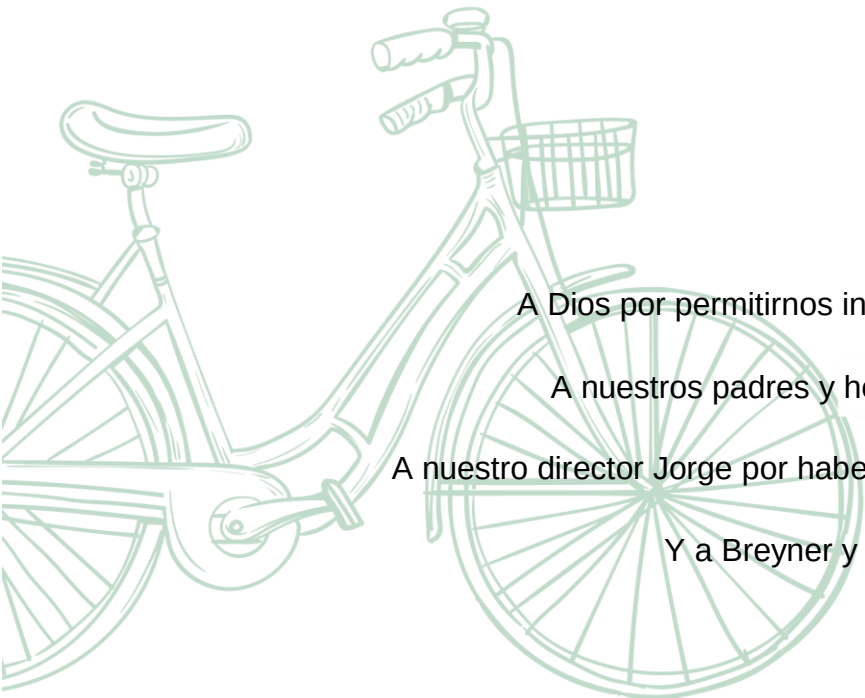
UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

**LICENCIATURA EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ENFASIS EN CIENCIAS
SOCIALES**

SANTIAGO DE CALI, 2018





AGRADECIMIENTOS

A Dios por permitirnos iniciar y terminar esta etapa académica.

A nuestros padres y hermanas por su confianza y paciencia.

A nuestro director Jorge por habernos guiado, por su ayuda y consejos.

Y a Breyner y Sebastián por sus ánimos constantes.

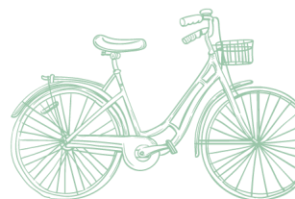
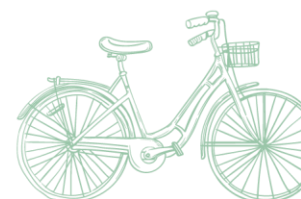
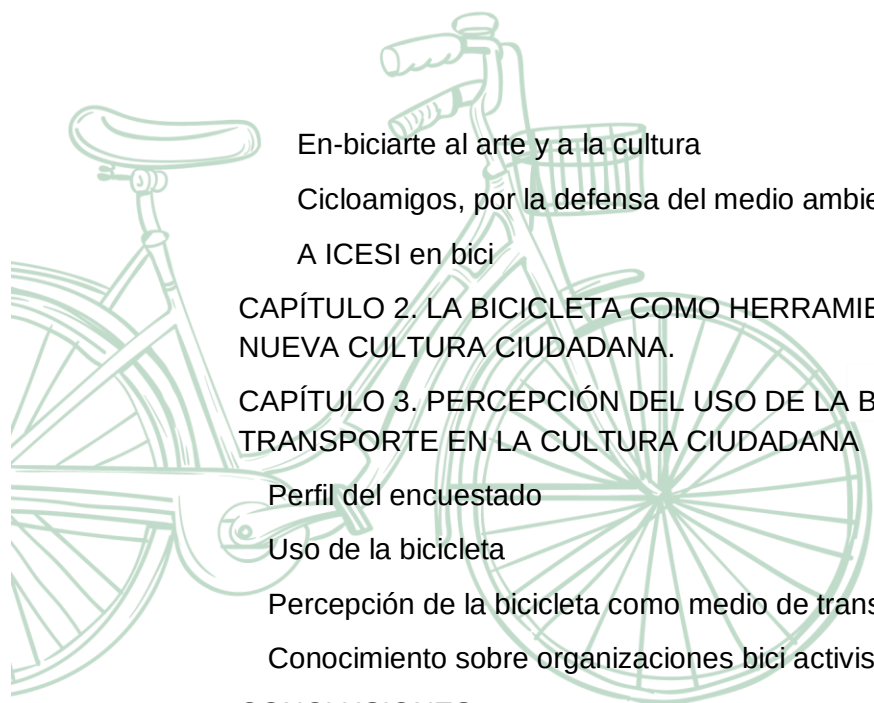




TABLA DE CONTENIDO

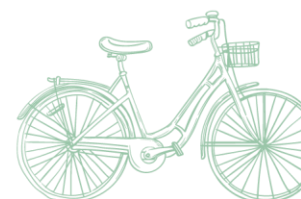
RESUMEN	7
INTRODUCCIÓN	8
JUSTIFICACIÓN	11
OBJETIVOS	13
OBJETIVO GENERAL	13
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13
METODOLOGÍA	14
MARCO TEÓRICO	16
CAPÍTULO 1. GRUPOS BICIACTIVISTAS VINCULADOS AL PROYECTO BICIREC COLOMBIA EN LAS CIUDADES DE BOGOTÁ, MEDELLÍN Y CALI.	26
Normatividad que rige a los colectivos biciactivistas	27
Colectivos ciclistas en la ciudad de Bogotá	29
Mujeres en bici	- 31
Ciudadano Bogotá Basura Cero	32
Bikennedy Bogotá	33
Chiks Bikes	34
Concienbiciate	35
Colectivos de ciclistas en la ciudad de Medellín.	36
Colectivo SiClas	37
Pedaleando Alma	38
Colectivo Señoritas al Pedal	38
Colectivo Bici-Rolling	39
Mujeres Bici-Bles	39
Ciudad Verde	40
Colectivos ciclistas en la ciudad de Cali	40
Hemorraidiers y el ciclismo urbano extremo	41
A Univalle en bicicleta: ¡Estudiantes que le apuestan a la movilidad sostenible!	41
Sabbat, rueda la fuerza	42





En-biciarte al arte y a la cultura	42
Cicloamigos, por la defensa del medio ambiente y la participación ciudadana	43
A ICESI en bici	44
CAPÍTULO 2. LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA CONSTRUCTORA DE UNA NUEVA CULTURA CIUDADANA.	46
CAPÍTULO 3. PERCEPCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CULTURA CIUDADANA	54
Perfil del encuestado	54
Uso de la bicicleta	56
Percepción de la bicicleta como medio de transporte	57
Conocimiento sobre organizaciones bici activistas	61
CONCLUSIONES	65
RECOMENDACIONES	67
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	69
ANEXO 1	74

-





LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Actividades y acciones destacadas de los colectivos ciclistas en Bogotá47

Tabla 2: Actividades y acciones destacadas de los colectivos ciclistas en Medellin48

Tabla 3: Actividades y acciones destacadas de los colectivos ciclistas en Cali49

LISTA DE GRAFICOS

Gráfica 1: Usuarios según su edad55

Gráfica 2: Usuarios según su género55

Gráfica 3: Usuarios según su Estrato Socio - Económico56

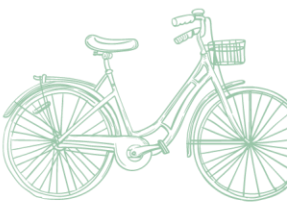
Gráfica 4: Principal modo de transporte57

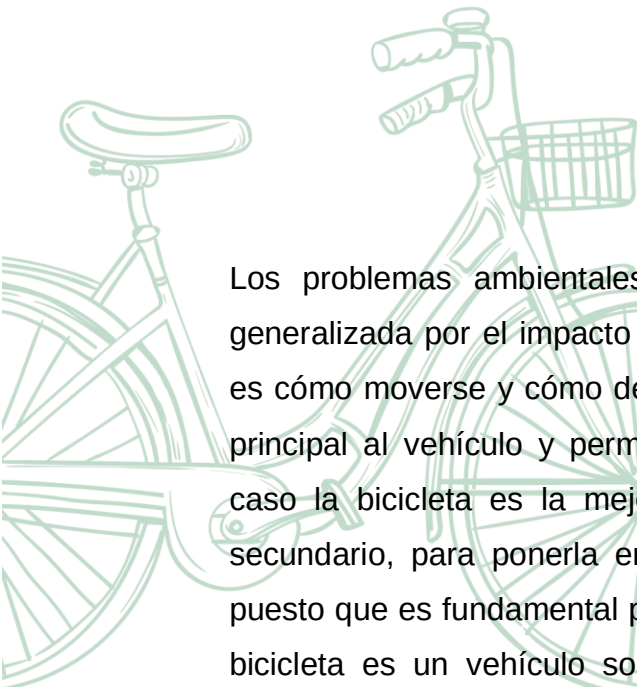
Gráfica 5: Ventajas de andar en bicicleta.....59

Gráfica 6: Aspectos por los cuales no usan la bicicleta60

Gráfica 7: Aspectos a solucionar para aumentar el uso de la bicicleta61

Gráfica 8: Usuarios que pertenecen a un grupo biciactivista.....62





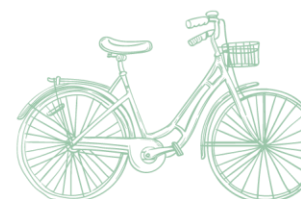
RESUMEN

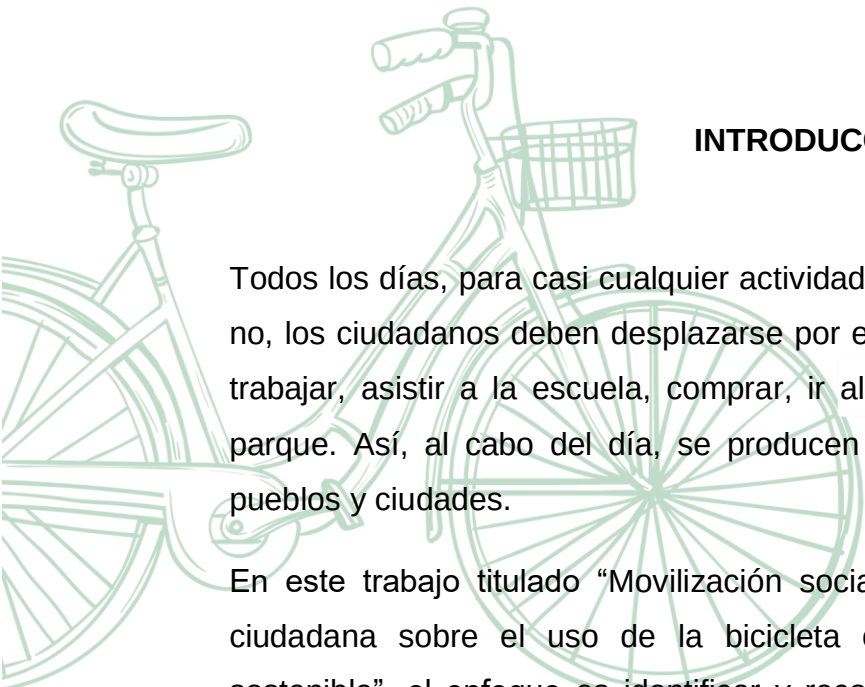
Los problemas ambientales que la sociedad padece son una preocupación generalizada por el impacto de su modelo de consumo. Uno de estos problemas es cómo moverse y cómo desplazarse a diario. Ya es hora de despojar del papel principal al vehículo y permitir la incorporación de otros protagonistas. En este caso la bicicleta es la mejor candidata para esta labor, liberándola del papel secundario, para ponerla en el mismo nivel de importancia que los vehículos, puesto que es fundamental para lograr esa movilidad sostenible que referimos. La bicicleta es un vehículo sostenible y amigable con el medio ambiente, ofrece variados beneficios en diferentes campos, como lo son la salud, la recreación y la movilidad urbana.

En el caso de Colombia, se cuenta con la BiciRed Colombia, ente construido por la participación ciudadana que conjuga los esfuerzos de los colectivos pro-bici de transporte urbano, iniciativas ciudadanas, academia, empresa privada, administraciones locales y activistas del país, que se concentran en analizar la bicicleta como un medio de transporte sostenible habitual, como herramienta que aporta a la construcción de una conciencia, de una nueva racionalidad, en términos que la movilidad no es un asunto de competir por el espacio sino de compartirlo.

Además se tiene en cuenta la mirada de la ciudadanía con relación a la bicicleta: su uso, sus ventajas y desventajas, las motivaciones para usarla como medio de transporte preferente y su relación con la BiciRed Colombia.

Palabras claves: bicicleta, cultura ciudadana, transporte, movilidad urbana, organizaciones, bici activistas.





INTRODUCCIÓN

Todos los días, para casi cualquier actividad que se decida desarrollar, deseada o no, los ciudadanos deben desplazarse por el entorno urbano o acceder a él: para trabajar, asistir a la escuela, comprar, ir al cine, e incluso, para pasear por un parque. Así, al cabo del día, se producen millones de desplazamientos en los pueblos y ciudades.

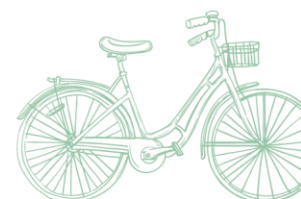
En este trabajo titulado “Movilización social en la construcción de una cultura ciudadana sobre el uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible”, el enfoque es identificar y reconocer la construcción de una cultura ciudadana que se está gestando a través del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en tres ciudades de Colombia (Bogotá, Medellín y Cali), exponiéndolo en cuatro momentos:

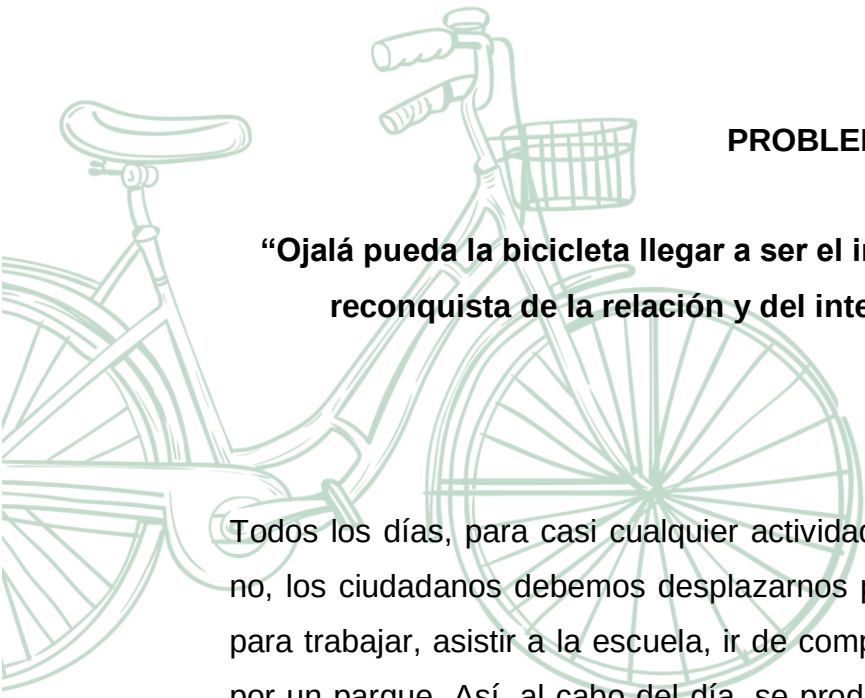
En el primero se dan a conocer las organizaciones de biciactivistas vinculados al proyecto BiciRed Colombia de las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín, en relación con la educación acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.

Seguido de esto se identifican en las organizaciones vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia, su intervención alrededor de la construcción de cultura ciudadana a través de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.

En un tercer momento se hace un análisis de la mirada de los ciudadanos en cuanto al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.

Finalmente se contrasta la intervención de las organizaciones vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia vs la mirada de los ciudadanos en cuanto al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.





PROBLEMA

“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

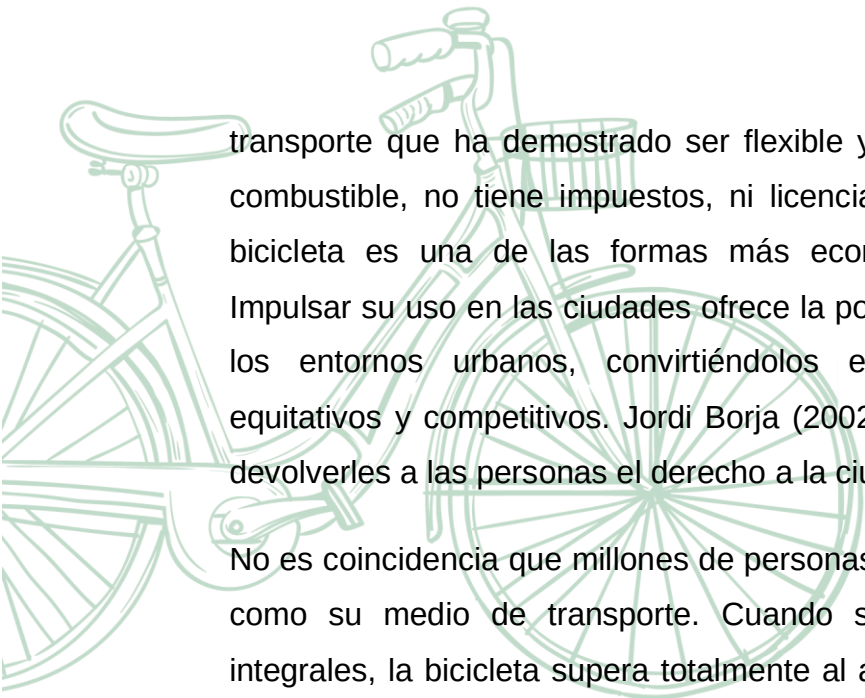
Todos los días, para casi cualquier actividad que se deba desarrollar, deseada o no, los ciudadanos debemos desplazarnos por el entorno urbano o acceder a él: para trabajar, asistir a la escuela, ir de compras, ir al cine, e incluso, para pasear por un parque. Así, al cabo del día, se producen millones de desplazamientos en nuestros pueblos y ciudades.

La cultura del uso de la bicicleta como medio de transporte ha triunfado en muchos lugares, en parte por la potencia del movimiento social que implica. Pero también por las ventajas que representa para las ciudades que lo adoptan y lo toman seriamente como una solución a los crecientes problemas que enfrentan y que involucran a la movilidad y al transporte como factor o detonante.

Promover modos de movilidad por tracción humana como medios de transporte puede favorecer en la atenuación de muchos de los problemas que enfrentan las ciudades como la obesidad, la inseguridad, la contaminación, la disminución de áreas verdes, la congestión vehicular, los accidentes de tránsito, la infraestructura vial ineficiente, la inequidad social y la disminución en la calidad de vida. La bicicleta reúne todas las condiciones para convertirse en una alternativa real a la movilidad urbana.

Marc Augé en su “Elogio de la bicicleta” enuncia “hay que dar a la bicicleta el crédito de reinserción del ciclista en su individualización propia, pero también la reinvencción de vínculos sociales amables, livianos, eventualmente efímeros, pero siempre portadores de cierta felicidad de vivir.” La bicicleta es un modo de

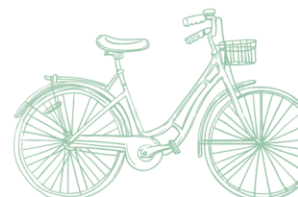


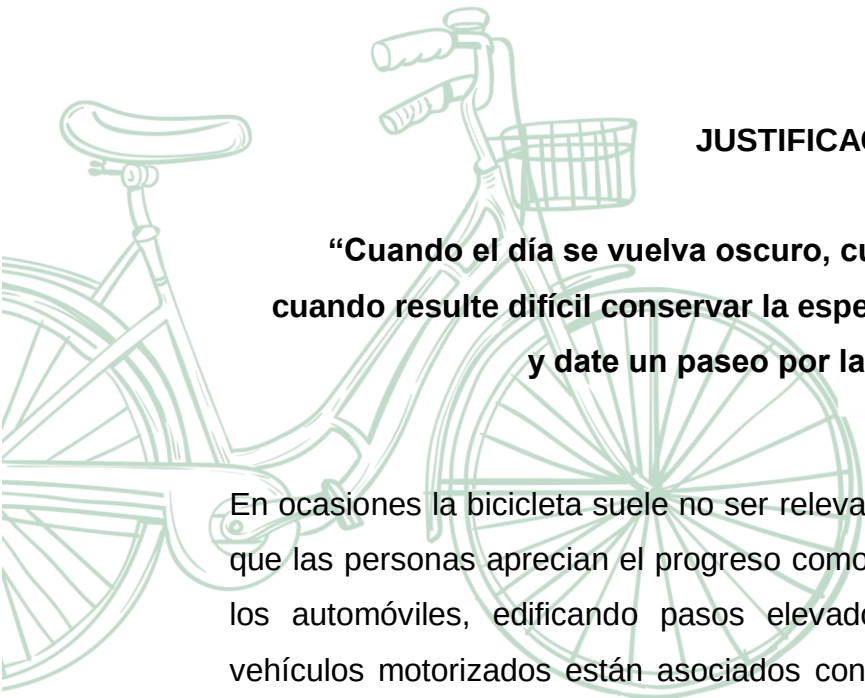


transporte que ha demostrado ser flexible y eficiente en la ciudad; no demanda combustible, no tiene impuestos, ni licencia ni registro de propiedad. Andar en bicicleta es una de las formas más económicas y accesibles de movilidad. Impulsar su uso en las ciudades ofrece la posibilidad de transformar al país desde los entornos urbanos, convirtiéndolos en lugares saludables, sostenibles, equitativos y competitivos. Jordi Borja (2002) la define como el instrumento para devolverles a las personas el derecho a la ciudad.

No es coincidencia que millones de personas en todo el mundo elijan una bicicleta como su medio de transporte. Cuando se toman en cuenta sus beneficios integrales, la bicicleta supera totalmente al automóvil para recorridos cortos entre cinco y diez kilómetros. Como expresa Marc Augé de una manera muy acertada: “La bici se vuelve, por tanto, un componente de la vida social...”.

Por tanto, teniendo en cuenta esto la pregunta que orienta el desarrollo de la investigación es: ¿De qué manera la bicicleta, como medio de transporte sostenible habitual sirve de herramienta para impulsar una nueva cultura ciudadana?.





JUSTIFICACIÓN

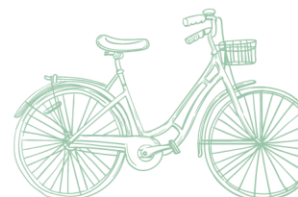
“Cuando el día se vuelva oscuro, cuando el trabajo parezca monótono, cuando resulte difícil conservar la esperanza, siempre sube a una bicicleta y date un paseo por la carretera, sin pensar en nada más”

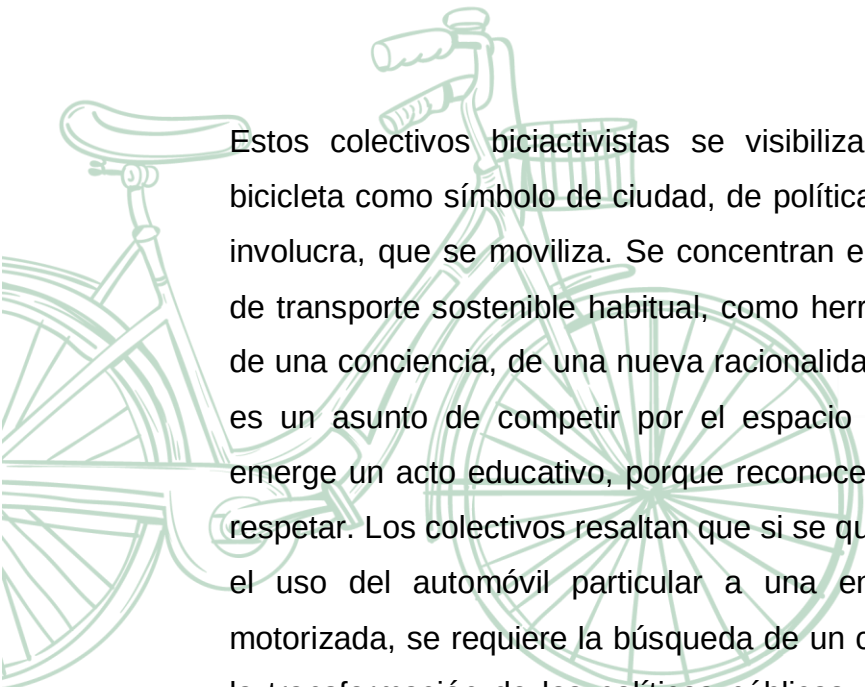
ARTHUR CONAN

En ocasiones la bicicleta suele no ser relevante en la planeación urbana, debido a que las personas aprecian el progreso como la construcción de más espacio para los automóviles, edificando pasos elevados, estacionamientos y carriles; los vehículos motorizados están asociados con bienestar y estatus, mientras que la bicicleta es observada como un vehículo para niveles socioeconómicos bajos y como una herramienta deportiva. ¿Y cómo se evidencia esto? A través de los medios de comunicación y multimedios que son herramientas cada vez más utilizadas en la sociedad, sea por niños, adolescentes, jóvenes o adultos.

Por todo esto, es importante desarrollar campañas de sensibilización y construcción de una conciencia urbana-ambiental que contribuyan a la construcción de actitudes, valores y prácticas sostenibles. Siendo ahí donde los planes educativos tienen un papel muy importante en el conocimiento, aplicación y diálogo reflexivo sobre el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible habitual. Dado que tanto para la ciudadanía como para la ciudad se hace necesaria una cultura enfocada en la sostenibilidad, ayudando esto a mejorar tanto el estilo de vida como el desarrollo y economía de la ciudad.

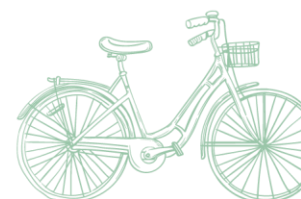
En el caso de Colombia, se cuenta con la BiciRed Colombia, ente construido por la participación ciudadana que conjuga los esfuerzos de los colectivos pro-bici de transporte urbano, iniciativas ciudadanas, academia, empresa privada, administraciones locales y activistas del país, cuyo objetivo esencial es la promoción del uso de la bicicleta, no sólo como medio de transporte, sino también recreativo, deportivo y como estilo de vida.

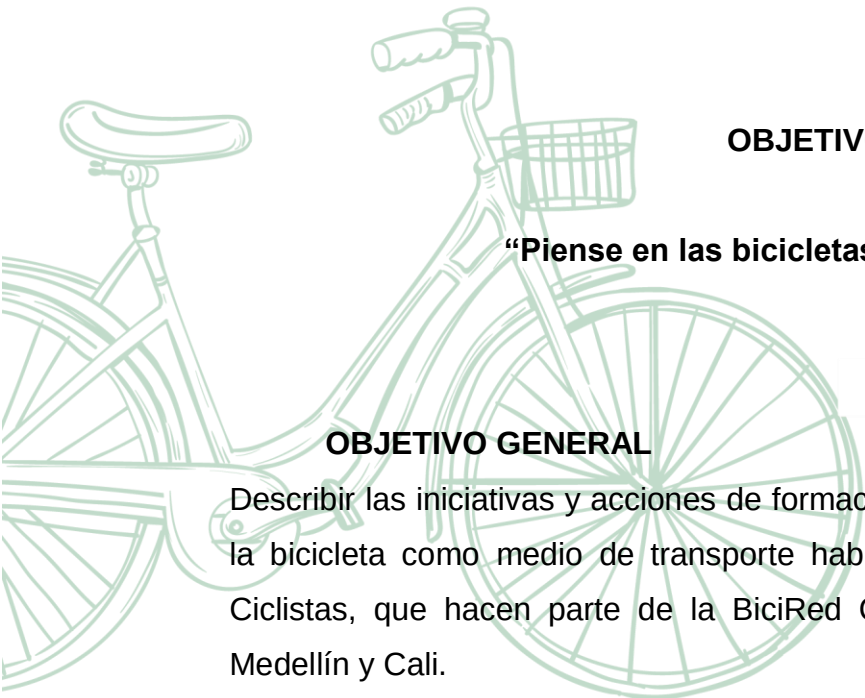




Estos colectivos biciactivistas se visibilizan con propuestas que muestran la bicicleta como símbolo de ciudad, de política, del ciudadano que participa, que se involucra, que se moviliza. Se concentran en analizar la bicicleta como un medio de transporte sostenible habitual, como herramienta que aporta a la construcción de una conciencia, de una nueva racionalidad, en términos en que la movilidad no es un asunto de competir por el espacio sino de compartirlo y es ahí donde emerge un acto educativo, porque reconoce al otro y no simplemente llamando a respetar. Los colectivos resaltan que si se quiere convertir a una ciudad basada en el uso del automóvil particular a una entidad centrada en la movilidad no motorizada, se requiere la búsqueda de un cambio cultural invirtiendo recursos en la transformación de las políticas públicas, la infraestructura y en transformar el imaginario colectivo.

-





OBJETIVOS

“Piense en las bicicletas como un arte montable que puede salvar el mundo.”

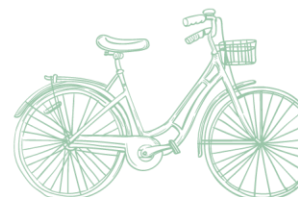
GRANT PETERSEN

OBJETIVO GENERAL

Describir las iniciativas y acciones de formación de cultura ciudadana en el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual, por parte de los Colectivos de Ciclistas, que hacen parte de la BiciRed Colombia, de tres ciudades: Bogotá, Medellín y Cali.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Reconocer las organizaciones que están vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia, en relación con el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en tres ciudades: Bogotá, Medellín y Cali.
- Identificar en las organizaciones vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia, su participación alrededor de la construcción de cultura ciudadana a través de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.
- Analizar la mirada de los ciudadanos en cuanto al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.
- Contrastar la participación de las organizaciones vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia vs la mirada de los ciudadanos con relación al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.





METODOLOGÍA

“La bicicleta es un vehículo curioso. El pasajero es su motor”.

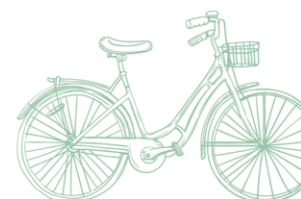
JOHN HOWARD.

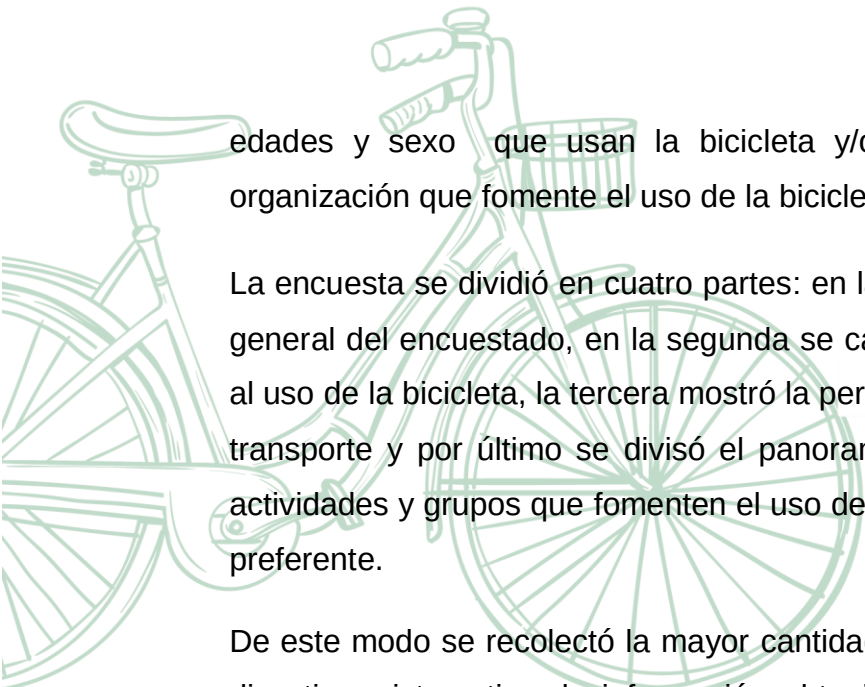
Según Sampieri, Fernandez y Baptista (1998), los estudios descriptivos permiten detallar situaciones y evento, es decir como es y cómo se manifiesta determinado fenómeno y busca especificar propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Miden y evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar.¹

Teniendo en cuenta lo anterior, este método facilita el análisis de la información, en torno a la cultura ciudadana que se está gestando con relación al uso de la bicicleta como transporte habitual a nivel nacional, ya que se toma como base tres ciudades principales de Colombia, las cuales cuentan con colectivos urbanos que hacen parte de la BiciRed Colombia, quienes incentivan activamente el uso de la bicicleta y a su vez se obtiene información de la ciudadanía por medio de una encuesta llevada a cabo en la ciudad de Cali, esto permite cumplir con los objetivos del trabajo de grado.

Las técnicas de recopilación de información permiten formar una idea sólida del estudio que se está planteando, de allí la necesidad de utilizar las técnicas de: Revisión bibliográfica, análisis de documentos, trabajos de grado, análisis de archivos, involucrando a su vez el ámbito legal y normativo que tiene la movilidad urbana; con lo cual se obtuvo la información importante de cada grupo bici activista de las 3 ciudades de estudio, y se resaltaron las actividades y acciones propuestas para el fomento del uso de bicicleta. Luego se recurrió a técnicas directas como: encuestas, las cuales se realizaron a 150 caleños de diferentes

¹ HERNANDEZ Sampieri, Roberto ;Fernández Collado, Carlos; Baptista Lucio, Pilar Metodología de la Investigación. Mc Graw Hill, México 1997. Pág. 13

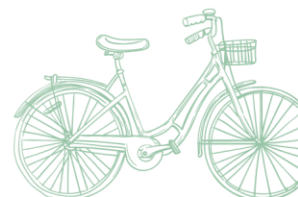




edades y sexo que usan la bicicleta y/o hacen parte de algún colectivo u organización que fomente el uso de la bicicleta como medio de transporte.

La encuesta se dividió en cuatro partes: en la primera se realizó la caracterización general del encuestado, en la segunda se caracterizó al encuestado con respecto al uso de la bicicleta, la tercera mostró la percepción de la bicicleta como medio de transporte y por último se divisó el panorama con relación a la participación en actividades y grupos que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte preferente.

De este modo se recolectó la mayor cantidad de información que permite evaluar, discutir y sistematizar la información obtenida en las encuestas, diagnósticos e información recolectada. Lo anterior con el objetivo de revisar y conocer los discursos que se producen desde las distintas posiciones sociales entorno a la bicicleta, lo que permite realizar el contraste entre las iniciativas y propuestas de los colectivos ciclistas y las perspectivas de la comunidad caleña. Así finalmente, se concluye esta monografía dejando algunas recomendaciones en torno a la movilidad en bicicleta.





MARCO TEÓRICO

“Cada vez que veo a un adulto en una bicicleta recupero la esperanza por el futuro de la raza humana”.

H.G. WELLS

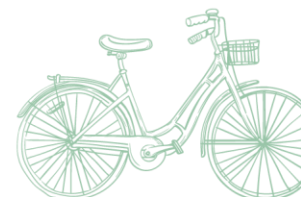
Los antecedentes de investigación están constituidos por la experiencia y conocimiento en los temas objeto de análisis, de valiosa importancia para definir y delimitar la investigación que se presenta.

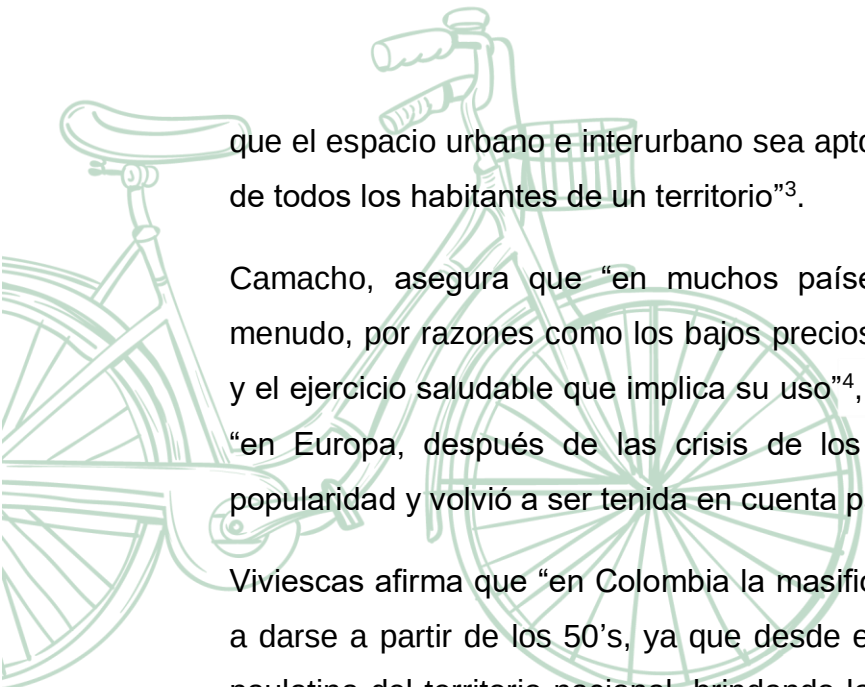
En la actualidad se vive en una sociedad inmersa en un profundo proceso de cambio y transformación; una de las transformaciones que se está produciendo es la forma en la que se realizan los desplazamientos en el tiempo de ocio y trabajo. Las ciudades se están adaptando, diseñando espacios, e instaurando normas que fomenten el uso de la bicicleta (carril bici, servicio público de préstamo de bicicletas, normativas de tráfico en beneficio del uso de la misma, etc.) con el fin de crear ciudades más limpias que respeten en mayor medida la salud de sus ciudadanos y que protejan el medio ambiente que los rodea.

En el Artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos se establece uno de los pilares que especifican el derecho a la movilidad: “Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado”². Por extensión, todas las personas, sin excepción, tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano sea apto y equitativo para la movilidad.

El Informe de Valladolid especifica que “[...] todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para

² DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS (1948). Artículo 13. En Sitio Web: <http://www.derechoshumanos.net/normativa/normas/1948-DeclaracionUniversal.htm?gclid=Ci22waWf-8oCFVBbhgodl0EPwg>





que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio”³.

Camacho, asegura que “en muchos países de Europa se usa la bicicleta a menudo, por razones como los bajos precios, su velocidad relativa, la no polución y el ejercicio saludable que implica su uso”⁴, además, y tal como lo dice Peñalosa, “en Europa, después de las crisis de los años 70’s, la bicicleta recuperó su popularidad y volvió a ser tomada en cuenta para el transporte”⁵.

Viviescas afirma que “en Colombia la masificación del uso de la bicicleta empieza a darse a partir de los 50’s, ya que desde este momento arranca la urbanización paulatina del territorio nacional, brindando la infraestructura necesaria para poder rodar (vuelta a Colombia)”⁶. Camacho, manifiesta “en Colombia la bicicleta ha sido un medio de transporte muy usado pero desprotegido y olvidado por el gobierno... el descenso en su uso radica en la falta de seguridad”, además indica que “un vehículo sencillo, fácil de maniobrar y de costo bajo como es la bicicleta,- podría solucionar el problema de la movilidad en las ciudades.”⁷

Por otro lado, Fajardo y Vivas afirman que “el transporte en bicicleta es una alternativa utilizada por una parte de la población... este modo de transporte además de ser ecológicamente sostenible, representa una alternativa económica para la población de menores ingresos que no ha sido tenido muy en cuenta en los estudios de movilidad”⁸, estos autores hicieron un estudio de movilidad en la ciudad de Popayán, y encontraron que la bicicleta es muy poco usada por la población a pesar de las ventajas que esta ofrece, ocupando el 5º lugar de

³ INFORME DE VALLADOLID. “El derecho a la movilidad”. Equipo de investigación sobre los derechos humanos y la ciudad de la Universidad de Valladolid y Arquitectos Sin Fronteras de Castilla y León. 2005. Pág. 09.

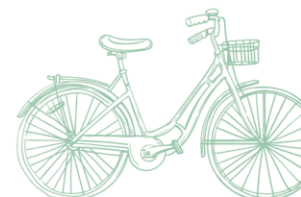
⁴ CAMACHO, J. Estudio para la implantación del transporte en bicicleta. Corporación financiera de transporte. Colombia. 1975.

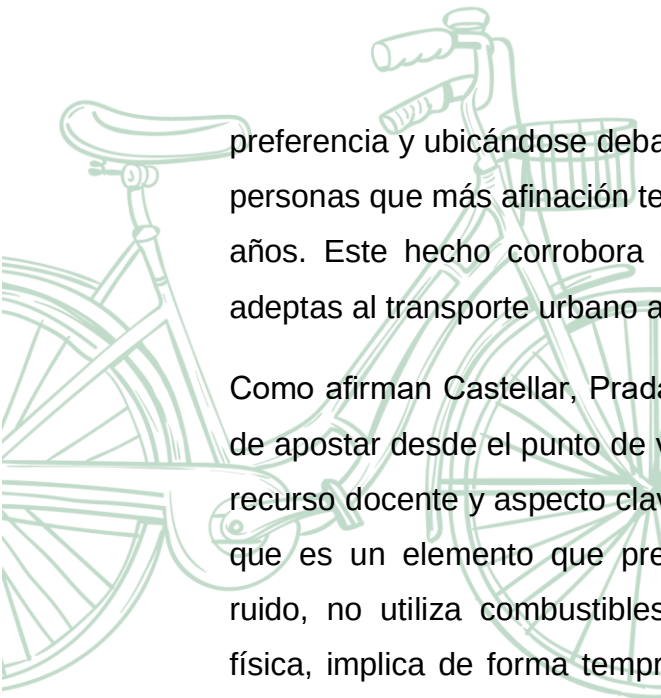
⁵ PEÑALOSA, G. Caminar y usar bicicleta para vivir. Arquitectura y urbanismo. Volumen 31. Número 1. 2010. Pag. 77

⁶ VIVIESCAS, F. . El proceso de urbanización y un modelo de recreación dirigida: la vuelta a Colombia en bicicleta. Universidad Nacional de Colombia. Sede de Medellín. Número 12. 1982. Pág. 13-14

⁷ CAMACHO, J. 1975.

⁸ FAJARDO, C & Vivas, H. . La demanda de transporte en la ciudad de Popayán agosto de 2010. En: Tesis. Univalle. Facultad de Ciencias Sociales y Económicas. Maestría en Economía Aplicada. 2010





preferencia y ubicándose debajo del transporte público (taxis y buses), además las personas que más afinación tenían hacia el biciclo rondaban en edades de 21 a 30 años. Este hecho corrobora que la mayoría de las personas jóvenes aún son adeptas al transporte urbano activo y prefieren recibir las ventajas que este ofrece.

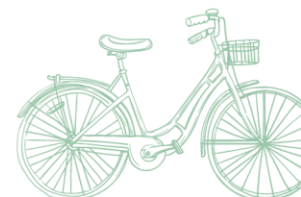
Como afirman Castellar, Pradas, Rapún, Coll y Pérez, debe existir “La posibilidad de apostar desde el punto de vista educativo, por el contenido de la bicicleta como recurso docente y aspecto clave para incorporar en la vida adulta su utilización, ya que es un elemento que presenta múltiples ventajas: no contamina, no emite ruido, no utiliza combustibles fósiles, ayuda a mantener una adecuada forma física, implica de forma temprana al alumno en el conocimiento de la educación vial, ocupa espacios muy reducidos, es barata y de fácil mantenimiento”⁹.

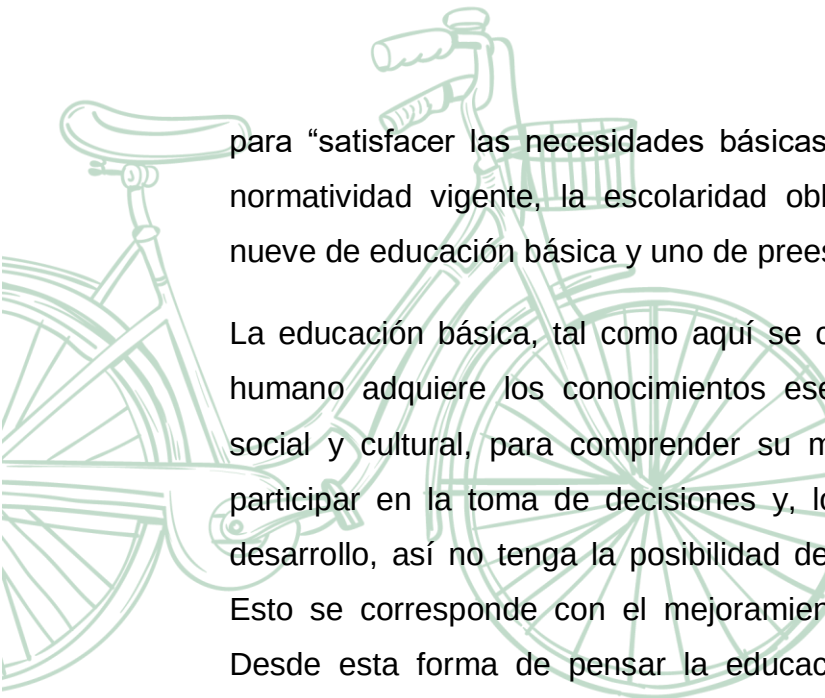
Ahora bien, es necesario enseñar e implementar en el uso de la bicicleta como transporte habitual desde el nivel básico de la educación, teniendo en cuenta que, el concepto de educación básica, según lo planteado por el MEN, se pretende desarrollar en los educandos los conocimientos, habilidades, actitudes y valores, para que puedan fundamentar su desarrollo, a través de procesos de educación permanente, así no tengan posibilidad de continuar la educación formal.

La reforma educativa, instaurada en Colombia con la Constitución Política de 1991, cuya especificación se da con la aparición de la Ley General de Educación (Ley 115 de 1994), permitió la reorganización del sistema educativo de acuerdo con parámetros internacionales, legitimándose una nueva estructura educativa que comprende los niveles de educación preescolar, educación básica y educación media.

Con esta reforma se amplió el período considerado como escolaridad obligatoria. Anteriormente éste correspondía con la educación primaria; en la actualidad abarca el preescolar y la educación básica, período que se supone es el requerido

⁹ CASTELLAR, C., Pradas, F., Rapún, M., Coll, I. & Pérez, S. Aula en bici: un proyecto longitudinal de intervención docente en Ed. Primaria. Retos. Nuevas tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación, N° 23. 2013. Pag. 5.





para “satisfacer las necesidades básicas de aprendizaje”¹⁰ . De acuerdo con la normatividad vigente, la escolaridad obligatoria comprende mínimo diez años: nueve de educación básica y uno de preescolar¹¹ .

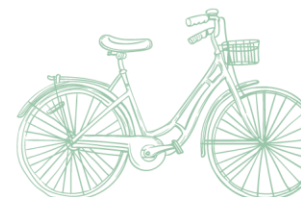
La educación básica, tal como aquí se concibe, es aquella desde la cual el ser humano adquiere los conocimientos esenciales para reconocerse como sujeto social y cultural, para comprender su mundo, desenvolverse con autonomía y participar en la toma de decisiones y, lo que es más importante, promover su desarrollo, así no tenga la posibilidad de continuar recibiendo educación formal. Esto se corresponde con el mejoramiento de la calidad de vida del individuo. Desde esta forma de pensar la educación básica, ésta se entiende como un proceso en el cual se adquieren competencias vitales, admitiendo que lo básico se entiende en el horizonte de cada sociedad, según su cultura y su grado de desarrollo.

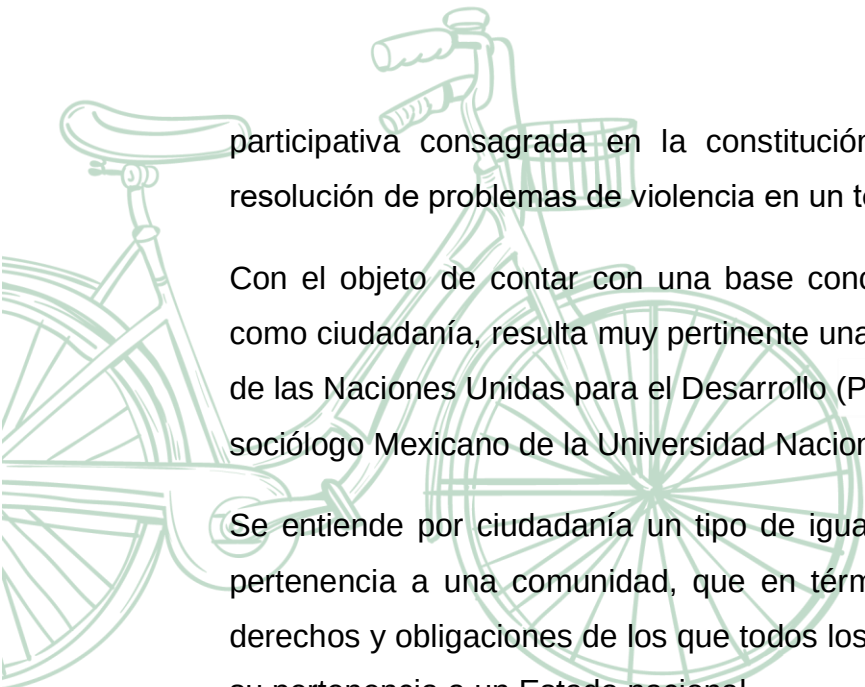
Con relación al concepto de “cultura ciudadana” en Colombia, Antanas Mockus popularizó este concepto durante su campaña a la alcaldía de Bogotá en 1993-1994. Definió a la cultura ciudadana como “la combinación de costumbres, acciones y reglas mínimamente compartidas que generan un sentimiento de pertenencia, facilitan la coexistencia urbana, generan respeto hacia patrimonios comunes e inculcan el reconocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos”¹². Por medio de la educación, el estado buscaba producir “la formación de un nuevo tipo de ciudadano que actúe dentro de la democracia

¹⁰ Esto se infiere de la definición de educación básica dada por la Comisión Interinstitucional de la WCEFA (PNUD, UNESCO, UNICEF, Banco Mundial): “Es la educación destinada a satisfacer las necesidades básicas de aprendizaje. Incluye la instrucción a nivel primario o básico, sobre la cual puede basarse el aprendizaje posterior; abarca la educación preescolar y primaria (o elemental) de los niños, así como la alfabetización, conocimientos generales y capacidades para la vida de los jóvenes y los adultos; en algunos países puede extenderse a la educación secundaria.” Citado por Vladimir Zapata, La educación básica, educación para todos en el año 2000, en *Nuevos enfoques educativos para programas de educación de adultos y alfabetización*, Memorias, Septiembre 1992, Medellín, Colombia.

¹¹ Los artículos 17 y 18 de la Ley General de Educación de 1994, establecen la obligatoriedad de la educación preescolar, definiendo como mínimo un año de escolaridad y su ampliación a tres años.

¹² STANCEY L. Hunt. “Cultura ciudadana. Una nueva mirada al límite entre el estado y la sociedad”. Íconos. Revista de Ciencias Sociales. N°. 52, Quito. Pag, 123.





participativa consagrada en la constitución de 1991, lo que contribuiría a la resolución de problemas de violencia en un tejido social débil”¹³

Con el objeto de contar con una base conceptual de lo que se puede entender como ciudadanía, resulta muy pertinente una descripción ofrecida por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), expuesta por Rafael Caballero, sociólogo Mexicano de la Universidad Nacional Autónoma de México¹⁴:

Se entiende por ciudadanía un tipo de igualdad básica asociada al concepto de pertenencia a una comunidad, que en términos modernos es equivalente a los derechos y obligaciones de los que todos los individuos están dotados en virtud de su pertenencia a un Estado nacional.

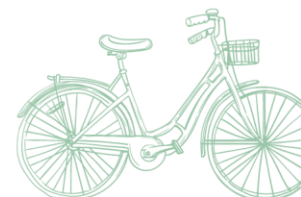
Tomando como base esta misma aproximación conceptual, el PNUD¹⁵ señala algunos atributos con los cuales debería contar una ciudadanía así definida, a saber:

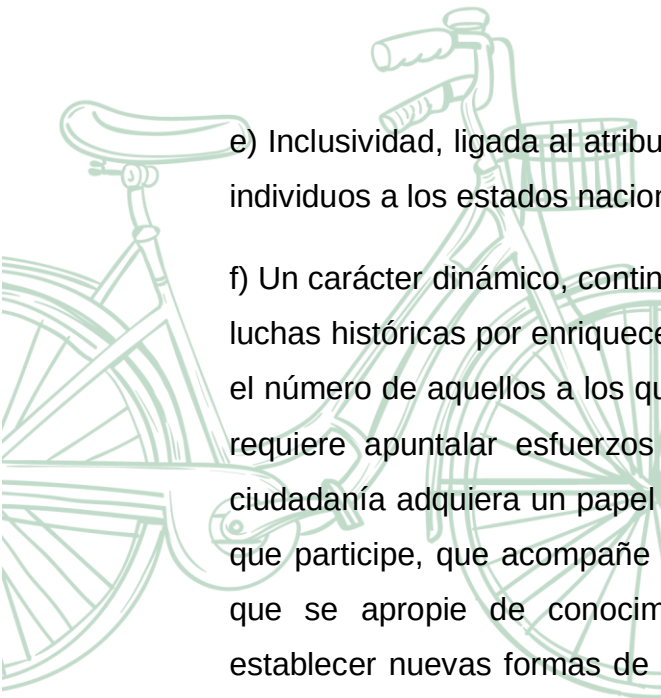
- a) Un carácter expansivo, basado en la concepción, moral y legalmente respaldada, del ser humano como responsable, razonable y autónomo;
- b) Una condición legal, de estatus que se reconoce al individuo como portador de derechos legalmente sancionados y respaldados;
- c) Un sentido social o intersubjetivo que suele resultar de la pertenencia a un espacio social común;
- d) Un carácter igualitario, sustentado en el reconocimiento universal de los derechos y deberes de todos los miembros de una sociedad democráticamente organizada;

¹³ Ibid. Pag. 125.

¹⁴ CABALLERO, R. “La educación cívica en el México del siglo XXI: Perspectivas y expectativas”. Revista Derecho Electoral, N°22. México. 2016. Pag. 164.

¹⁵ PNUD, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2004). La democracia en América Latina. Hacia una democracia de ciudadanas y ciudadanos. Buenos Aires: PNUD. Recuperado de: <http://www2.ohchr.org/spanish/issues/democracy/costarica/docs/PNUDseminario.pdf>





e) Inclusividad, ligada al atributo de nacionalidad que implica la pertenencia de los individuos a los estados nacionales;

f) Un carácter dinámico, contingente y abierto, en tanto producto y condición de las luchas históricas por enriquecer, o menguar, su contenido y aumentar, o disminuir, el número de aquellos a los que se reconoce¹⁶ para consolidar una democracia se requiere apuntalar esfuerzos en su aspecto sustantivo, lo que implica que la ciudadanía adquiera un papel más protagónico en la vida pública, que se informe, que participe, que acompañe y escrute el ejercicio del poder, y no sólo eso, sino que se apropie de conocimientos y desarrolle habilidades que le permitan establecer nuevas formas de interacción. Las nuevas ciudadanía representan el progreso de la sociedad civil y se definen como la capacidad de un individuo para reconocer valores éticos fundamentales, así como para tomar decisiones y actuar con la conciencia de pertenecer a un cuerpo social organizado; conciencia que va de lo próximo (el barrio, la comunidad) a lo global (el patrimonio mundial) (UNESCO 1995).

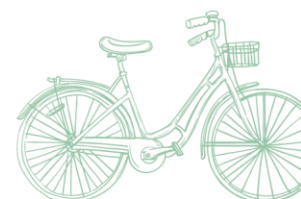
La ciudadanía también implica identidad. Los ciudadanos pertenecen a una comunidad política y nacional con una historia compartida y prospectiva de futuro con memorias, valores y proyectos compartidos. El individuo no solo gana derechos como ciudadano; ella o él también se prepara a hacer sacrificios para la comunidad a la que pertenece¹⁷.

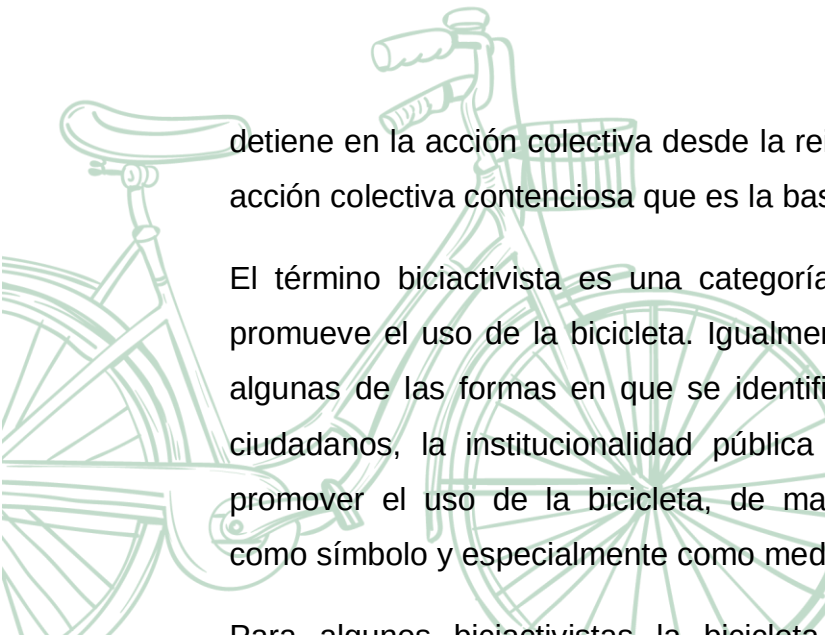
Ahora bien, el concepto de acción colectiva, de acuerdo con Villaveces¹⁸, está en resolver problemas de asignación de bienes públicos y generar beneficios sociales, para entender y ver de qué manera actúan y funcionan las decisiones en la racionalidad individual y en la racionalidad social colectiva. La reflexión no se

¹⁶ Ibid. Pag 60-61.

¹⁷ CALHOUN (2007), citado por MAGENDZO A. y PAVEZ J. “Derechos humanos en los lineamientos curriculares referidos a la formación ciudadana”. Revista Praxis Educativa. Vol.20 N°1. 2016. Recuperado en: <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/praxis/article/view/1179/1237>.

¹⁸ VILLAVECES, J. “Acción colectiva y el proceso de la política pública”. En: Revista Opera. 2009. pp 7-8





detiene en la acción colectiva desde la reivindicación social, ni en el alcance de la acción colectiva contenciosa que es la base de los movimientos sociales¹⁹.

El término biciactivista es una categoría para identificar al ciclista urbano que promueve el uso de la bicicleta. Igualmente biciamigos, biciusuarios, probici, son algunas de las formas en que se identifica a este actor social. Tanto colectivos ciudadanos, la institucionalidad pública y acciones individuales, apuestan por promover el uso de la bicicleta, de manera recreativa, deportiva, pedagógica, como símbolo y especialmente como medio de transporte²⁰.

Para algunos biciactivistas la bicicleta es el medio para ejercer su propia ciudadanía con una mirada integral de la vida desde autonomía, la economía, medio ambiente, cohesión humana. La bicicleta permite tener conciencia del cuerpo propio y del entorno, estar alerta, activo y vivo.

La movilidad, definida por Hanson y Giuliano, se entiende como la “habilidad de moverse entre los diferentes sitios de la actividad”²¹. La movilidad se refiere al movimiento físico, incluyendo el viaje realizado a pie, en bicicleta, transporte público, taxi, automóvil particular o cualquier otro modo motorizado ²². Ahora bien, según la Guía Educativa del Gobierno de España “Por una movilidad Escolar, sostenible y segura”²³, hablar de “movilidad sostenible” es referirse a todo un conjunto de acciones orientadas a conseguir como objetivo final un uso racional de los medios de transporte por parte de los ciudadanos. Su intención es lograr espacios más habitables y saludables para nuestro territorio, el avanzar hacia un modelo social en el que la comunidad, las personas y su entorno dominen sobre la movilidad cotidiana y sus consecuencias, hacia espacios urbanos e interurbanos

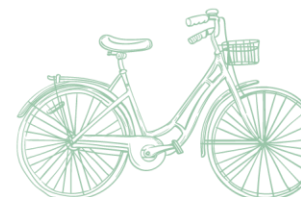
¹⁹ TARROW, S. “El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política”.2012. Pag. 34.

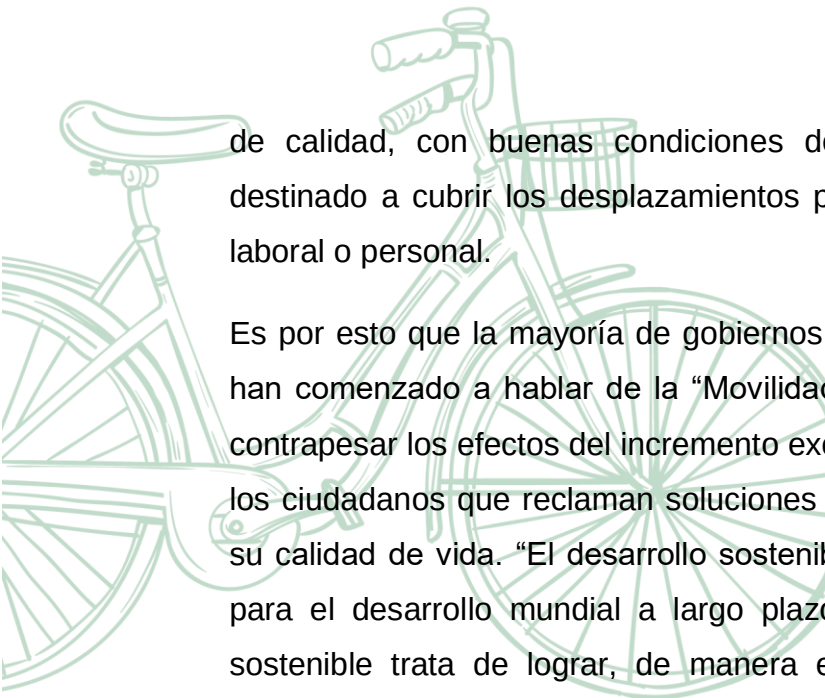
²⁰ LÓPEZ P. Gloria E. y SALINAS A. Diana P. “Biciactivismo en Medellín. De la acción Colectiva, a la agenda política”. Pag. 11.

²¹ HANSON, S., & Giuliano, G.. The Geography of Urban Transportation. New York: The Guilfor Press. 2004.

²² CICLO ciudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. tomo 1 “la movilidad en bicicleta como política pública”. Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo. México. 2011. Pag. 26.

²³ GUÍA EDUCATIVA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA. Agenda 21. “Por una movilidad Escolar, sostenible y segura”. España. 2010. Pag. 19.





de calidad, con buenas condiciones de accesibilidad, en los que el tiempo destinado a cubrir los desplazamientos pueda ser invertido en el entorno social, laboral o personal.

Es por esto que la mayoría de gobiernos en América Latina y el resto del mundo han comenzado a hablar de la “Movilidad Sostenible” como un instrumento para contrapesar los efectos del incremento excesivo de las ciudades y una respuesta a los ciudadanos que reclaman soluciones de movilidad que les permitan optimizar su calidad de vida. “El desarrollo sostenible ha emergido como el principio rector para el desarrollo mundial a largo plazo. Consta de tres pilares: el desarrollo sostenible trata de lograr, de manera equilibrada, el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente”²⁴

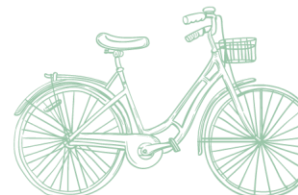
La bicicleta es una opción de movilidad sostenible equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida. La bicicleta es una alternativa viable para mejorar y adecuar los desplazamientos urbanos, redefiniendo así las ciudades. Este vehículo no motorizado ofrece la posibilidad de disponer de una alternativa eficiente de transporte, accesible para cualquier ciudadano, sin distinción de edad, género, nivel socioeconómico, empleo, vivienda y cultura. Asimismo, le da fuerza, impulso y proyección a la ciudad para afrontar los problemas económicos y de movilidad urbana.

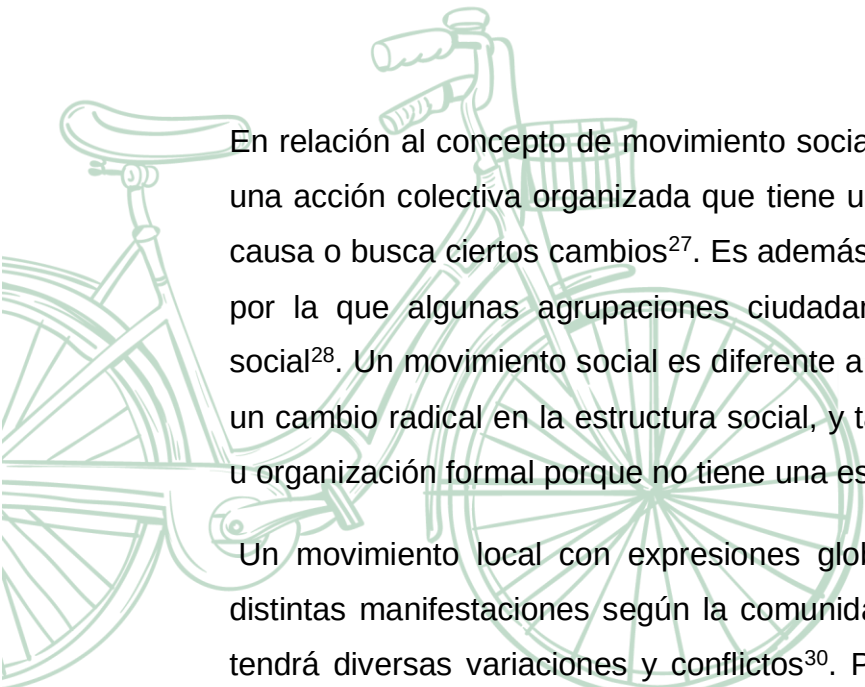
Moller (2006) define lo siguiente: “la bicicleta es un medio de transporte poco contaminante, ocupa poco espacio y es mucho más económica que andar en bus”²⁵, además que “ambientalmente el uso de la bicicleta es más favorable porque no consume combustibles fósiles para transportar a una persona”²⁶.

²⁴ ONU, Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Informe titulado “Nuestro futuro común”. 1987.

²⁵ MOLLER, R. Transporte urbano y desarrollo sostenible en América latina: el ejemplo de Santiago de Cali, Colombia. Universidad del Valle. 2006. Colombia. Recuperado <https://d-nb.info/969757379/34>.

²⁶ Ibid, 2006.





En relación al concepto de movimiento social, de acuerdo a Neveu (2006) este es una acción colectiva organizada que tiene un objetivo reivindicativo, defiende una causa o busca ciertos cambios²⁷. Es además una herramienta racional y articulada por la que algunas agrupaciones ciudadanas actúan y contribuyen al cambio social²⁸. Un movimiento social es diferente a una revolución, porque no representa un cambio radical en la estructura social, y también se diferencia de una empresa u organización formal porque no tiene una estricta organización o jerarquías²⁹.

Un movimiento local con expresiones globales como el ciclismo urbano tiene distintas manifestaciones según la comunidad donde se desarrolle y por lo tanto tendrá diversas variaciones y conflictos³⁰. Por el tipo de acciones reivindicativas que realiza, el ciclismo urbano no es un movimiento social tradicional, dado que no lleva a cabo protestas, huelgas o bloqueos: esto por mencionar algunos tipos de acciones relacionadas a movimientos sociales tradicionales como las que realizaba el movimiento obrero o feminista en el siglo XX.

Es un sistema de acción colectiva conformado por grupos interdependientes, comunicados entre sí, que a su vez son integrados por personas con convicciones e intereses plurales respecto al ciclismo y que coinciden en al menos un objetivo: celebrar y mostrar el uso de la bicicleta como transporte. Por lo tanto, es un movimiento social que se ha adaptado a diversas necesidades de acción³¹. Puede definirse entonces al movimiento ciclista desde su propia experiencia y contexto, con tintes políticos y antagónicos, es decir que es un movimiento que “tiende a una redistribución de los recursos y a una reestructuración de dichos papeles”³², además sus participantes retoman procedimientos del sistema político para

²⁷ NEVEU, Érik. Sociología de los Movimientos Sociales. Barcelona: Hacer. 2002.

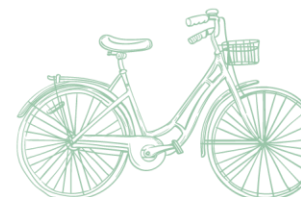
²⁸ DELLA PORTA, Donatella y DIANI, Mario. Los movimientos sociales. Madrid: Editorial Complutense. 2012. <http://www.fes-sociologia.com/files/res/18/16.pdf>

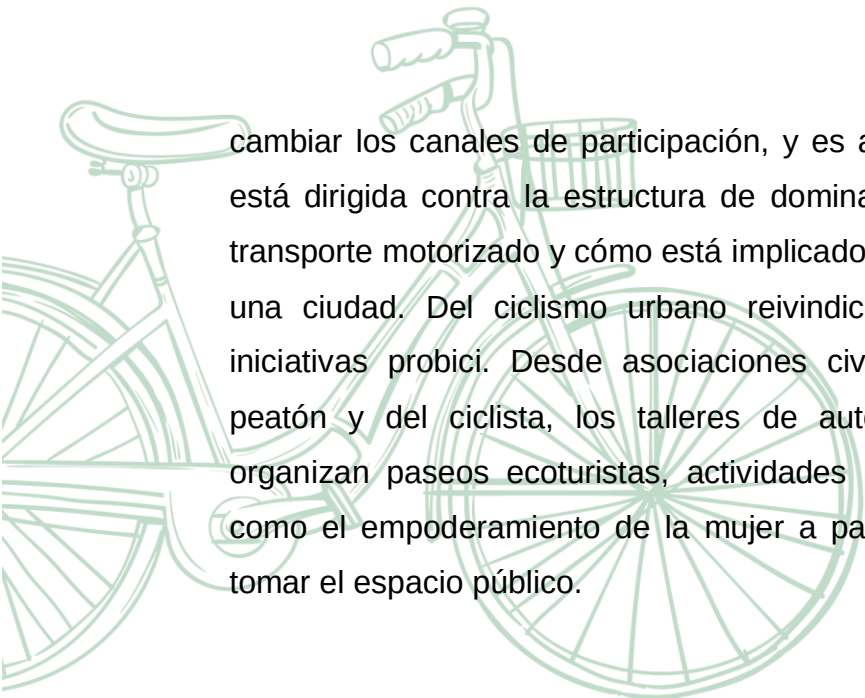
²⁹ NEVEU, Érik. Sociología de los Movimientos Sociales. Barcelona: Hacer. 2002.

³⁰ LOPEZ, Liliana. “Pedalear en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social”. Revista de Antropología Experimental. N° 16. Universidad de Jaén – España. 2016. Pag. 55.

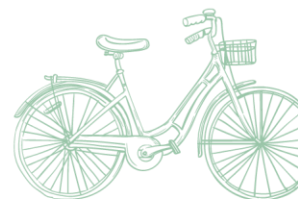
³¹ Ibid. Pag. 56.

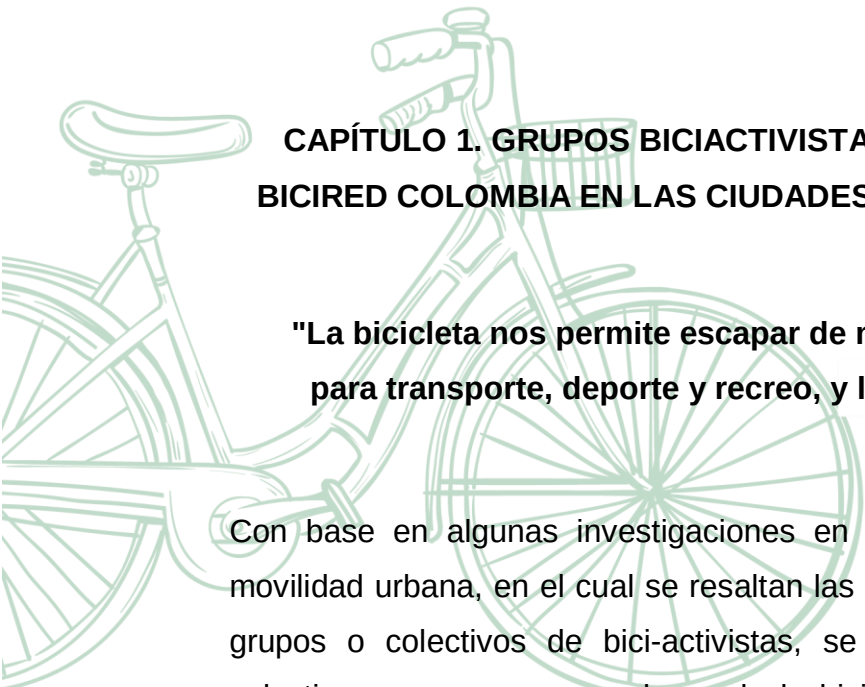
³² MELUCCI, Alberto. Acción colectiva, vida cotidiana y democracia. Distrito Federal: El Colegio de México. 2002. <http://www.redalyc.org/pdf/598/59855114.pdf>





cambiar los canales de participación, y es antagónico porque la acción colectiva está dirigida contra la estructura de dominación que representa la movilidad en transporte motorizado y cómo está implicado en la urbanización y modo de vida de una ciudad. Del ciclismo urbano reivindicativo se pueden identificar distintas iniciativas probici. Desde asociaciones civiles que protegen los derechos del peatón y del ciclista, los talleres de auto-reparación y otras iniciativas que organizan paseos ecoturistas, actividades relacionadas con otros movimientos, como el empoderamiento de la mujer a partir de la bicicleta y el significado de tomar el espacio público.





CAPÍTULO 1. GRUPOS BICIACTIVISTAS VINCULADOS AL PROYECTO BICIREN COLOMBIA EN LAS CIUDADES DE BOGOTÁ, MEDELLÍN Y CALI.

"La bicicleta nos permite escapar de muchas otras máquinas. La usamos para transporte, deporte y recreo, y la convertimos en un modo de vida"

JOBST BRANDT

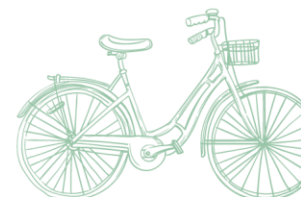
Con base en algunas investigaciones en torno a la bicicleta como medio de movilidad urbana, en el cual se resaltan las acciones colectivas realizadas por los grupos o colectivos de bici-activistas, se recopila información sobre algunos colectivos que promueven el uso de la bicicleta en tres ciudades principales a nivel nacional que pertenecen a la BiciRed Colombia, que son: Cali, Medellín y Bogotá.

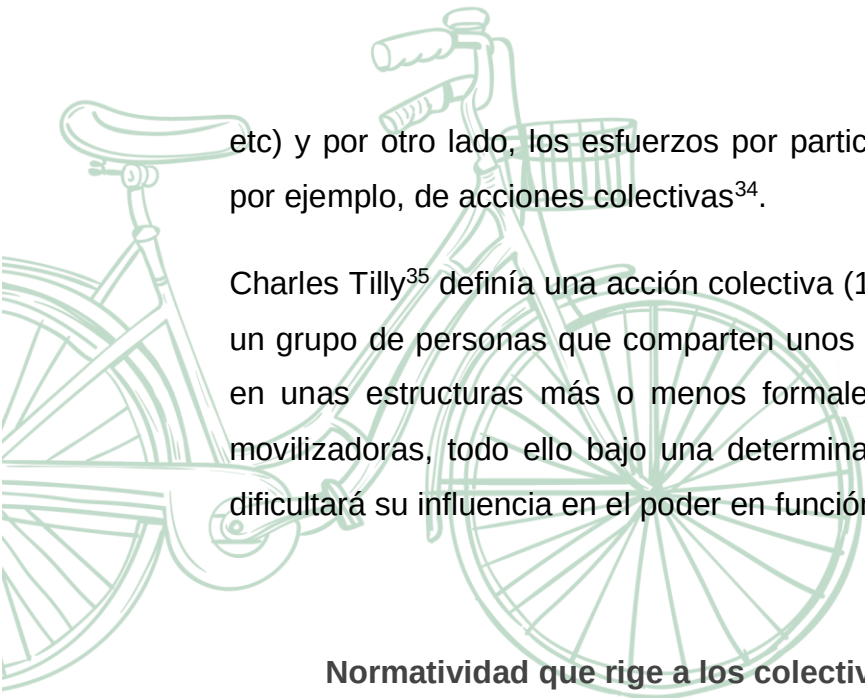
Es importante resaltar los conceptos de *activismo* y *acción colectiva*, ya que los grupos o colectivos se están proyectando a una transformación partiendo de las prácticas sociales.

Por un lado Raúl Acosta³³ (2015) en su texto "Activismo práctico como reapropiación del conocimiento público", hace referencia al activismo práctico como el que busca la aplicaciones 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.

Según Acosta, el activismo práctico se ha consolidado gracias a la convergencia de dos elementos. Por un lado el desarrollo tecnológico que involucra herramientas de comunicación e información (redes sociales, páginas web, blogs,

³³ ACOSTA, Raúl. . Activismo práctico como reapropiación del conocimiento público. Pág. 1. 2015. Consulta en línea:http://www.academia.edu/17904892/Activismo_pr%C3%A1ctico_como_reapropiaci%C3%B3n_del_conocimiento_p%C3%BAblico





etc) y por otro lado, los esfuerzos por participar en decisiones políticas, a través, por ejemplo, de acciones colectivas³⁴.

Charles Tilly³⁵ definía una acción colectiva (1978) como aquella llevada a cabo por un grupo de personas que comparten unos intereses comunes, que se organizan en unas estructuras más o menos formales y que ponen en marcha acciones movilizadoras, todo ello bajo una determinada estructura política que facilitará o dificultará su influencia en el poder en función de sus características.

Normatividad que rige a los colectivos biciactivistas

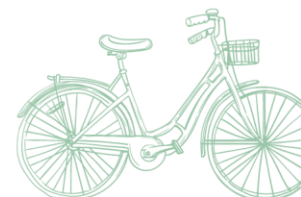
Los colectivos biciactivistas en Colombia desarrollan su accionar ayudando a implementar desde la educación ciudadana cuatro leyes fundamentales para el ordenamiento vial en el territorio:

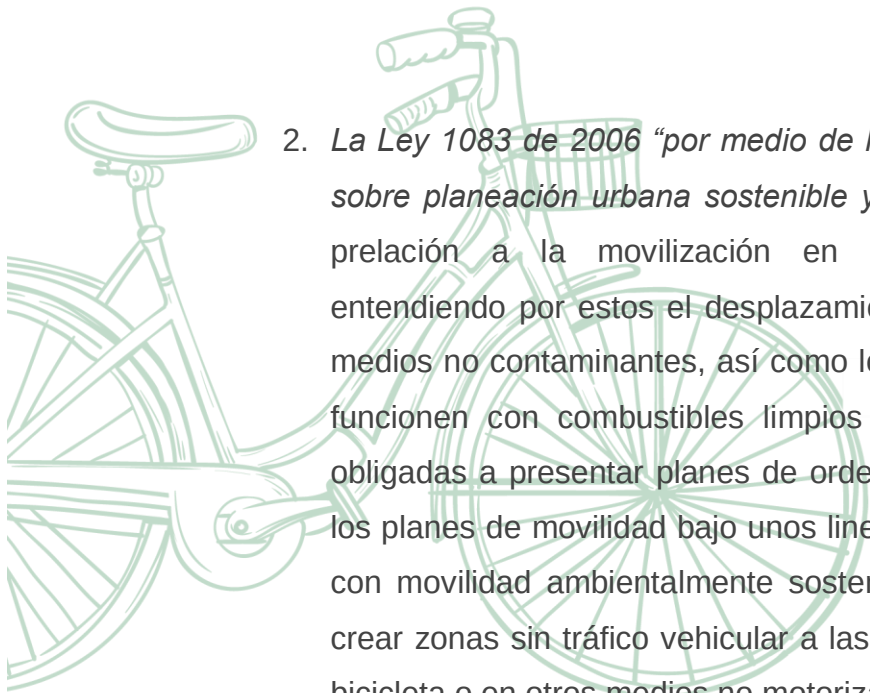
1. *La Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*³⁶: basándose en los principios de seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización, y en su ámbito de aplicación, rige por todo el territorio nacional y regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas, teniendo como finalidad reglamentar las acciones de los ciudadanos del común.

³⁴ Ibíd. Pág.2

³⁵ CHARLES, T. Citado por Funes, María Jesús. Crítica de libros. A propósito de Tilly. Conflicto poder y acción colectiva. Consulta en línea realizada el 12 de febrero 2018 en <http://www.redalyc.org/html/997/99734671009/>

³⁶ Congreso de Colombia. (2002). Ley 769. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13114>



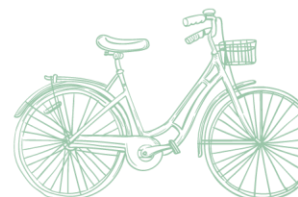


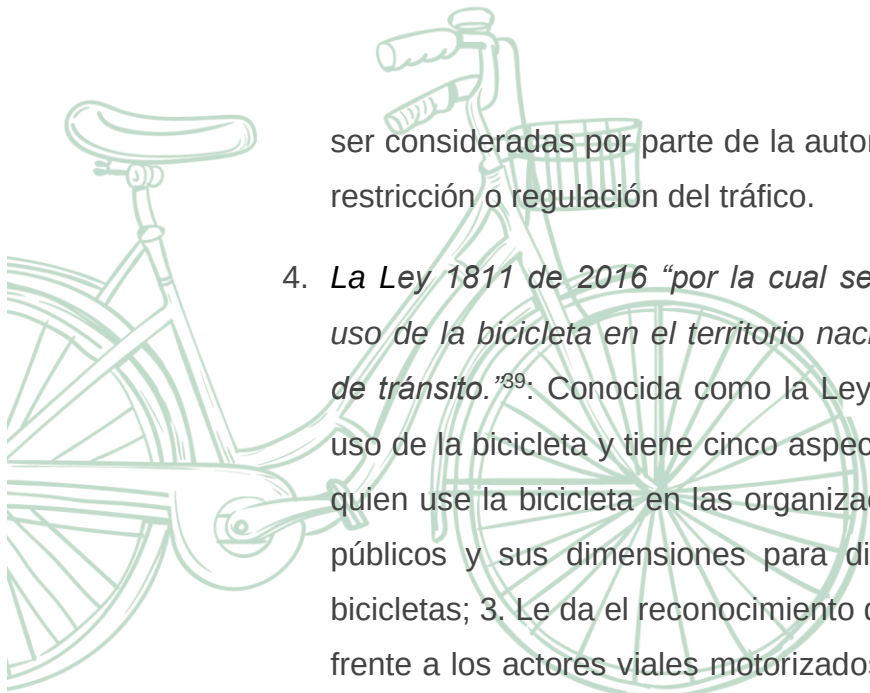
2. La Ley 1083 de 2006 “por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.”³⁷: da prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios. Exige a las ciudades de Colombia obligadas a presentar planes de ordenamiento territorial, la formulación de los planes de movilidad bajo unos lineamientos claves para lograr ciudades con movilidad ambientalmente sostenible e indica que también se deben crear zonas sin tráfico vehicular a las que solo se pueda acceder a pie, en bicicleta o en otros medios no motorizados.

3. La Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”³⁸: para impulsar y establecer la seguridad en las vías define lineamientos generales en: educación, responsabilidad legal y social empresarial, acciones estatales y comunitarias; promueve en el ciudadano, la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en el desarrollo del derecho constitucional de circulación por la vía pública; pretende crear en la formación un criterio autónomo (independiente), solidario (entendiendo la movilidad como sistema) y prudente (basado en evaluación e identificación de riesgos). Todo esto para contribuir a que la seguridad vial sea asunto de interés público; es decir, entender que como ciudadanos y partes del sistema (actor de la vía), las acciones e intervenciones tienen injerencia sobre la forma en que éste se desarrolla, desde el punto de vista de la seguridad; y que además las opiniones deben

³⁷ Congreso de Colombia. (2006). Ley 1083. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <http://historico.presidencia.gov.co/leyes/2006/julio/ley1083310706.pdf>

³⁸ Congreso de Colombia. (2011). Ley 1503. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13174>





ser consideradas por parte de la autoridad al momento de emitir normas de restricción o regulación del tráfico.

4. *La Ley 1811 de 2016 “por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito.”*³⁹: Conocida como la Ley Probici, se decretó para favorecer el uso de la bicicleta y tiene cinco aspectos fundamentales: 1. Da incentivos a quien use la bicicleta en las organizaciones del Estado; 2. Define espacios públicos y sus dimensiones para disposición de parqueaderos para las bicicletas; 3. Le da el reconocimiento de medio de transporte y así lo legisla, frente a los actores viales motorizados; 4. Le otorga un derecho en la vía a la bicicleta y hace que sea más importante el uso de elementos de seguridad; 5. Orienta a que los municipios promuevan la inversión para el mundo de la bicicleta.

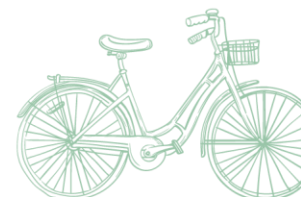
Colectivos ciclistas en la ciudad de Bogotá

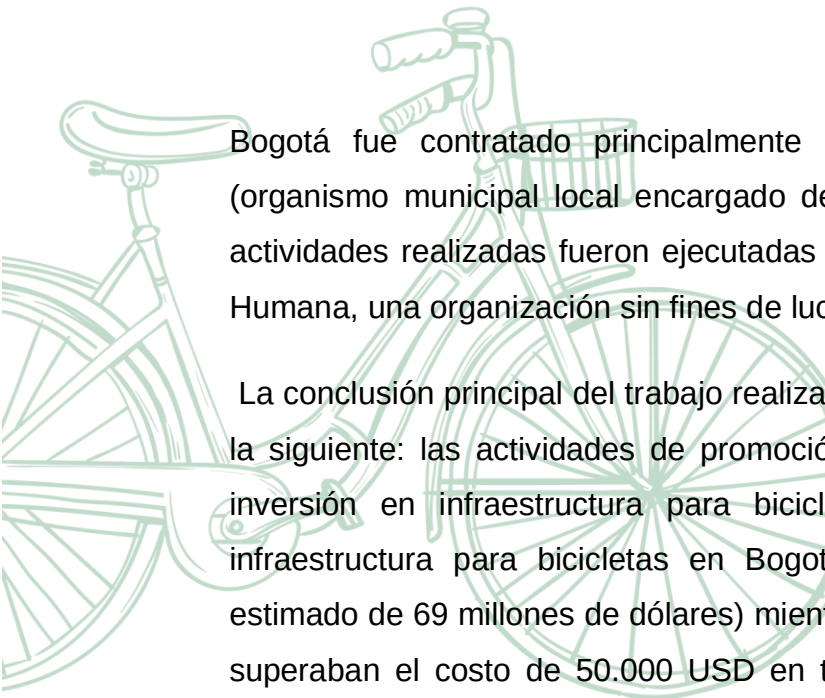
En Bogotá la bicicleta fue relativamente importante como un medio de recreación y deporte; al final de la década de 1990, se comenzó una construcción masiva de infraestructura de bicicletas, al tiempo que incrementan la conciencia política sobre la importancia de este medio de transporte. A finales del año 2000, había casi 300 km contruidos de infraestructura para bicicletas. Actualmente éstos suman 345 km, y constituyen la red más amplia de infraestructura para bicicletas de América Latina.⁴⁰

Además de publicidad difundida al final del año 1999, que actuó como campaña de expectativa, desde el año 2002 el trabajo de promoción de la bicicleta en

³⁹ Congreso de Colombia. (2016). Ley 1811. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DEL%2021%20DE%20OCTUBRE%20DE%202016.pdf>

⁴⁰ ROGAT CASTILLO, Jorge Enrique. Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América Latina: Guía para tomadores de decisiones. 2009, p. 45. Recuperado de <http://orbit.dtu.dk/files/4045300/Rogat1.pdf>





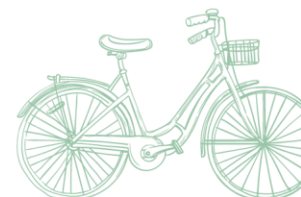
Bogotá fue contratado principalmente por el Instituto de Desarrollo Urbano (organismo municipal local encargado de construcción de infraestructura), y las actividades realizadas fueron ejecutadas principalmente por la Fundación Ciudad Humana, una organización sin fines de lucro presente en esa ciudad.⁴¹

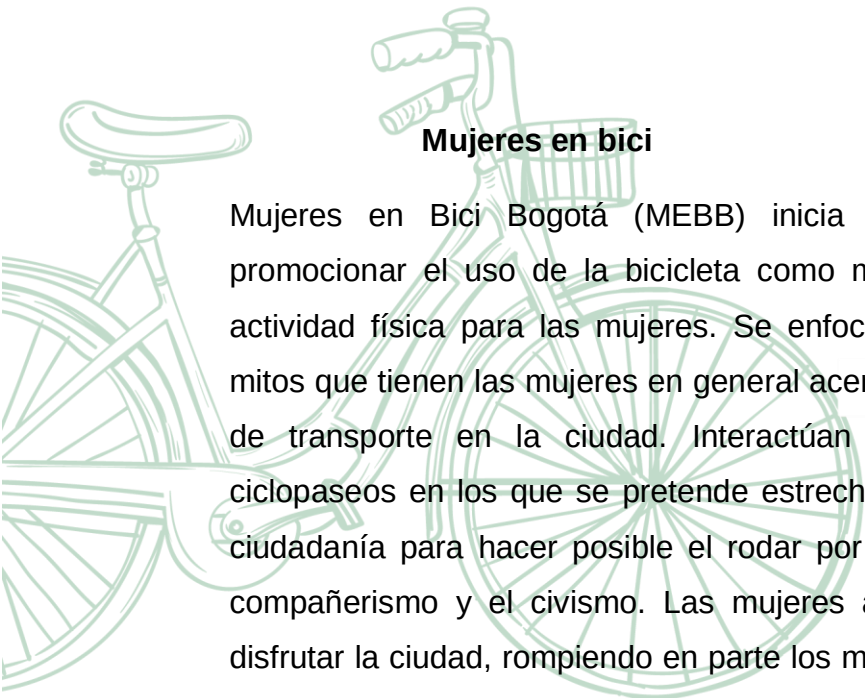
La conclusión principal del trabajo realizado por la Fundación Ciudad Humana fue la siguiente: las actividades de promoción deben ser de la misma escala de la inversión en infraestructura para bicicletas. Esto se concluyó dado que la infraestructura para bicicletas en Bogotá alcanzó los 345 km (con un costo estimado de 69 millones de dólares) mientras que las actividades de promoción no superaban el costo de 50.000 USD en total. Con respecto al impacto de estas campañas educativas, podría afirmarse que se incrementó el uso de la bicicleta, pero es difícil saber qué parte del incremento atribuir a las campañas específicas, pues la Fundación Ciudad Humana no efectuó un estudio detallado antes y después de la realización de su campaña. No obstante, las encuestas de “Bogotá Cómo Vamos” (una entidad sin fines de lucro que monitorea diferentes temas de interés público sobre la ciudad) han mostrado que el 4% de los ciudadanos de Bogotá utilizan la bicicleta, en comparación con el 0.58% de viajes que se registraban en mediciones de la Secretaría de Tránsito en 1998 (antes del comienzo de la de infraestructura, y el desarrollo de políticas y promoción de la bicicleta en la ciudad)⁴².

A continuación se darán a conocer cinco grupos de colectivos ciclistas teniendo como fuente de información “El libro de la bici. Bogotá: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, 2014” y las redes sociales de cada colectivo:

⁴¹ Campaña de promoción de movilidad humana de Bogotá. 2002. Consulta en línea: Realizada el 10 de mayo de 2017. <http://habitat.aq.upm.es/dubai/04/bp2619.html>

⁴² SECRETARIA DE CULTURA, recreación y deporte. “El libro de la bici”. Bogota D.C. 2014. http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf



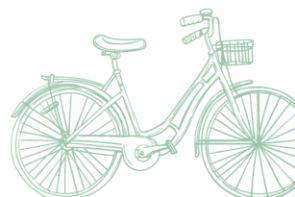


Mujeres en bici

Mujeres en Bici Bogotá (MEBB) inicia actividades en el año 2012 para promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte, esparcimiento y actividad física para las mujeres. Se enfocan en los pensamientos, temores y mitos que tienen las mujeres en general acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Interactúan en Bogotá, con actividades como ciclopaseos en los que se pretende estrechar los lazos con las instituciones y la ciudadanía para hacer posible el rodar por la ciudad con seguridad a partir del compañerismo y el civismo. Las mujeres asistentes se dan la oportunidad de disfrutar la ciudad, rompiendo en parte los miedos a salir en bicicleta, aprendiendo rutas, tips y ejercicios de estiramiento, reconociéndose como biciusuarias a través de las actividades realizadas y generando aportes a la creación de tejido social de la comunidad de ciclistas urbanos.

Por invitación de México en el año 2012 a MEBB, la Rodada de Altura llega a nuestra ciudad. MEBB, quienes hicieron la gestión y organización por sus redes sociales, lograron gran acogida por parte de la ciudad y los medios de comunicación.

Se trata de un ciclopaseo mediático que se realiza anualmente, en el mes de marzo, en conmemoración del Día Internacional de la Mujer. Se caracteriza porque las participantes calzan tacones, demostrando que la bicicleta es tan noble que incluso se puede usar con esta singular prenda femenina. En las grandes ciudades, se quiere promover y posicionar la bicicleta como un medio de transporte eficiente, sustentable y versátil entre las mujeres. La iniciativa nació hace cuatro años con Mujeres en Bici México D. F., quienes cada año realizan el afiche que se distribuye simultáneamente en todos los países (Colombia, El Salvador, Ecuador, Chile, Argentina y Venezuela, entre otros) para promocionar la rodada.

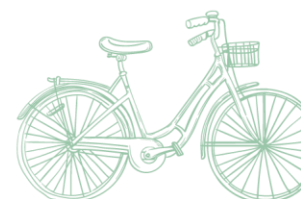


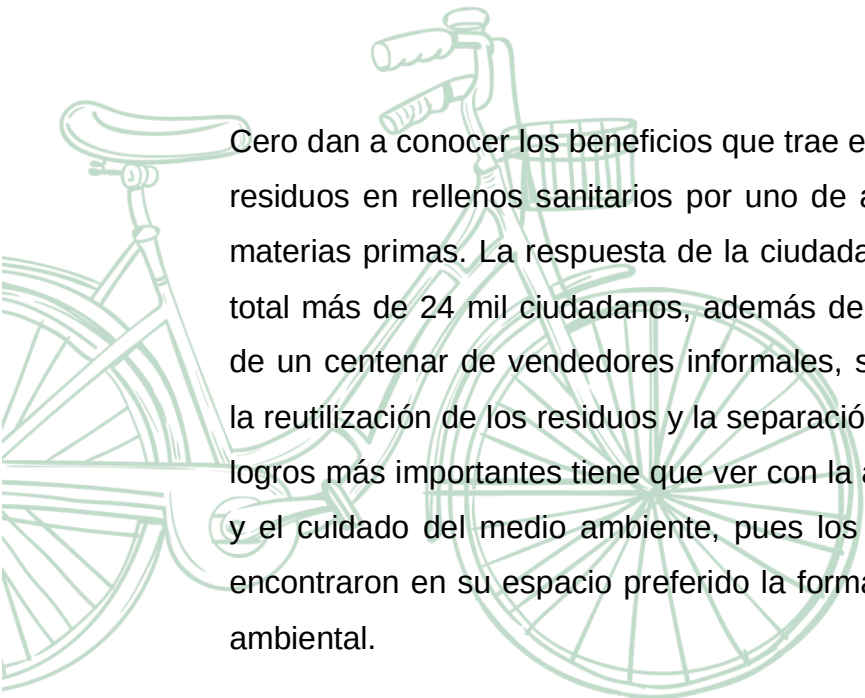


A través de su fundadora, Diana Romero, Mujeres en Bici Bogotá logró conseguir patrocinadores importantes —públicos y privados— que se unieron a la causa: Alcaldía Mayor de Bogotá, Gestores de Convivencia de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD), Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), Secretaría de la Mujer, Pacto Ciclousuarios de la Secretaría de Movilidad, Policía Metropolitana de Bogotá, Specialized, Bayu, Bikexperts, B-Riders, Naturaleza Urbana, Art Design Co, South America; Energía y Movilidad, Distrito Ciclístico, Fotosfera, Jedusa Visual, Janys Estrada, Olga Jiménez Spa, El Bicitante y Fundabici. Actualmente conforman la parte logística de MEBB: Diana Romero, Daniela Albán y Carolina Prieto.

Ciudadano Bogotá Basura Cero

El Colectivo Ciudadano Bogotá Basura Cero, junto con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), ha hecho que uno de los espacios más importantes de la ciudad, en materia deportiva y recreativa, se convierta en un escenario donde se incentiva y educa a los amantes de la bicicleta sobre el uso adecuado de los residuos. El propósito es concienciar y brindar la información necesaria para que los usuarios de la Ciclovía puedan realizar una separación adecuada de los residuos en sus propias casas. Cada día de Reciclovía más de 100 colaboradores del Colectivo Bogotá Basura Cero, en su mayoría jóvenes comprometidos con el medio ambiente, se toman la Ciclovía de sur a norte y de oriente a occidente para capacitar a deportistas y transeúntes en general, indicando a los ciudadanos los residuos que deben ir en la bolsa blanca (residuos reciclables) y en la bolsa negra (residuos ordinarios). Mediante charlas pedagógicas, prácticas sencillas y ejemplos fáciles de entender, miles de amantes de las bicis han comprendido que, además de contribuir con el uso de la bicicleta para cuidar el medio ambiente, se puede reciclar e implementar buenos hábitos para hacer un adecuado uso de los residuos. Adicionalmente, los integrantes del Colectivo Ciudadano Bogotá Basura





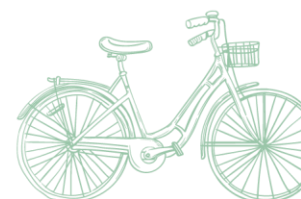
Cero dan a conocer los beneficios que trae el cambio del modelo de disposición de residuos en rellenos sanitarios por uno de aprovechamiento y transformación en materias primas. La respuesta de la ciudadanía ha sido más que satisfactoria, en total más de 24 mil ciudadanos, además de 30 colectivos de biciusuarios y cerca de un centenar de vendedores informales, se han comprometido con el reciclaje, la reutilización de los residuos y la separación en la fuente. Pero tal vez uno de los logros más importantes tiene que ver con la articulación y combinación del deporte y el cuidado del medio ambiente, pues los amantes de la Ciclovía y la bicicleta encontraron en su espacio preferido la forma adecuada para contribuir al cuidado ambiental.

En síntesis, la Reciclovía ha permitido que ciclistas, peatones y demás asistentes integren sus aficiones y gustos con el reciclaje y el cuidado ambiental. Gracias a la iniciativa, ahora en la Ciclovía se puede reciclar, además de correr, caminar, patinar y pedalear por Bogotá.

Bikennedy Bogotá

Colectivo de ciclistas urbanos de la localidad de Kennedy conformado por la iniciativa ciudadana de un par de amigos que, luego de participar en diferentes rodadas con colectivos de la ciudad, y reconociendo que la Localidad 8ª de Bogotá tiene una de las mejores infraestructuras ciclísticas y urbanas, totalmente desaprovechada, crearon Bikennedy Bogotá con el ánimo de promover el uso diario de la bici.

Este colectivo busca dar a conocer a los ciudadanos, posibles biciusuarios, los lugares históricos de Kennedy, promoviendo un sentido de pertenencia por esta localidad y la ciudad a través de actividades que generan dinámicas de integración y participación ciudadana activa, enfatizando en los beneficios económicos, ambientales y socioculturales que trae la bicicleta —no solo para el ciclista sino



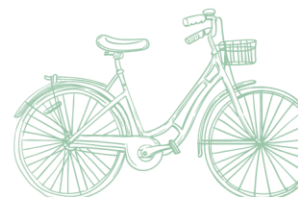


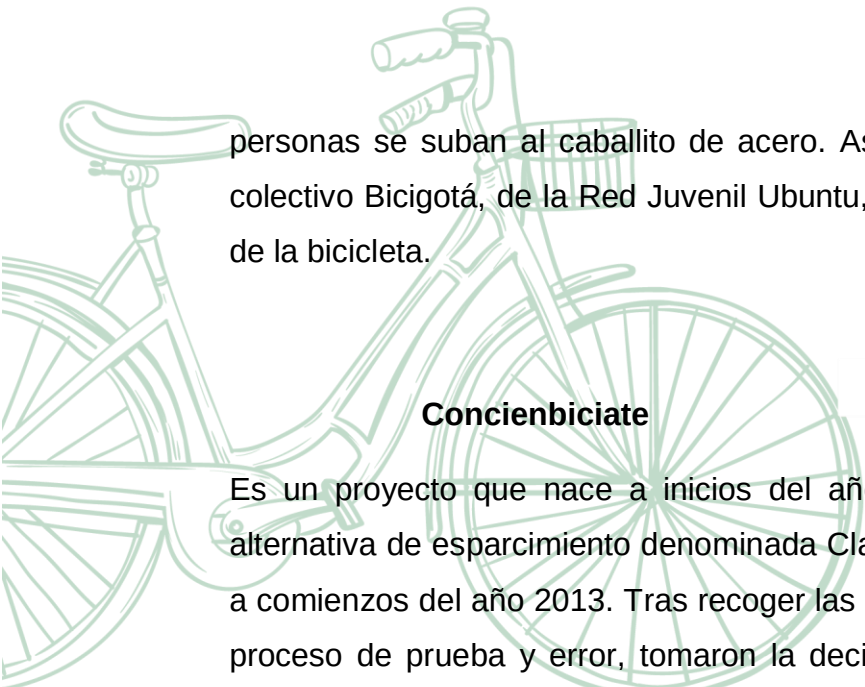
también para la ciudad—, y mejorando la calidad de vida del bogotano que se ha visto tan empañada con el caos de movilidad que es evidente en la actualidad. Manteniendo contacto con los demás colectivos hermanos de la ciudad, y participando en la cruzada por el reconocimiento de la bicicleta como componente activo de movilidad, Bikenedy Bogotá invita al uso de un naciente sistema de transporte saludable, sostenible y alternativo para todos. Rodadas nocturnas: 7 p.m. Punto de encuentro: Mundo Aventura.

Chiks Bikes

Es la Biciescuela para niños y adultos en Bogotá; desde el año 2013 están comprometidos con la educación, la movilidad y la cultura ciudadana como una opción para formar nuevos biciusuarios en la ciudad. Pretenden fomentar la autonomía en el uso de la bicicleta como vehículo cotidiano, contribuir a mejorar el desplazamiento y la movilidad sostenible de la ciudad, combatir el sedentarismo y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, la propuesta contempla el reconocimiento y la apropiación del territorio de la ciudad desde una perspectiva recreativa, deportiva y de movilidad. Igualmente, pretende avanzar en la construcción de una cultura ciudadana que permita reconocer y convivir con los demás actores de movilidad de la ciudad. Los sábados cada quince días realizan una nueva edición de la Biciescuela; los participantes podrán tomar alguno de los talleres organizados así: cuerpo y equilibrio; bicicleta y equilibrio; bicicleta y cambios; desplazamiento, ascenso y descenso, y recorrido en espacios amplios y reducidos (pista, bicicarril y ciclorruta); mecánica básica; normas de seguridad y ciclopaseos temáticos. A la fecha han realizado 11 ediciones de la Biciescuela en las que han convocado a más de 100 participantes.

La Biciescuela es posible gracias al trabajo voluntario de más de 14 biciusuarios: desde Sergio Ruiz Sánchez, con 11 años de edad, hasta experimentados ciclistas urbanos, quienes sesión a sesión entregan lo mejor de sí para lograr que más

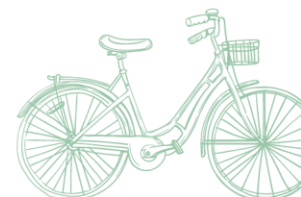


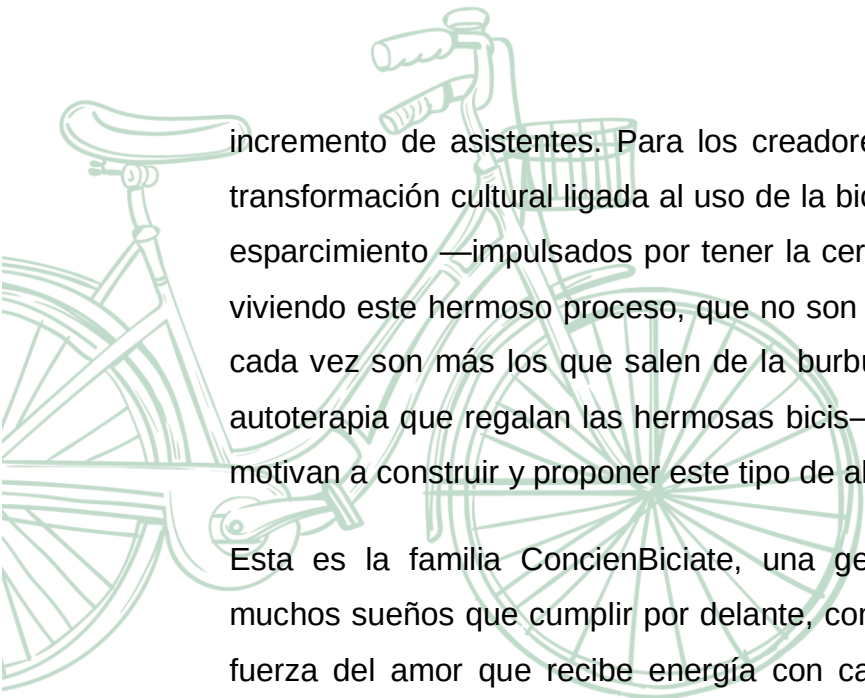


personas se suban al caballito de acero. Así mismo se cuenta con el apoyo del colectivo Bicigotá, de la Red Juvenil Ubuntu, expertos en los talleres de mecánica de la bicicleta.

Concienbiciate

Es un proyecto que nace a inicios del año 2014, partiendo de una propuesta alternativa de esparcimiento denominada Classy Paseos, la cual a su vez empezó a comienzos del año 2013. Tras recoger las experiencias de dicho proyecto, en un proceso de prueba y error, tomaron la decisión de emprender una nueva etapa con el fin de concientizar a los asistentes y a quienes los ven en las calles, fomentando diferentes valores en cada una de sus rodadas; valores como el respeto, la tolerancia, la amistad, la unión, el sentido de pertenencia, la libertad y la felicidad, que son los protagonistas de cada jornada. ConcienBiciate nace de la necesidad de abrir nuevos espacios incluyentes, tolerantes y únicos en Bogotá, que demanda lugares y actividades para la integración social que no se encuentren mediados por las entidades locales sino que nazcan de la misma iniciativa de la comunidad. Con base en este planteamiento, ConcienBiciate ha demostrado con el paso del tiempo que es posible proponer un espacio incluyente manteniendo un continuo crecimiento, basándose en el interés de los asistentes — quienes son pieza clave en este proceso debido al compromiso y sentido de pertenencia que se va construyendo con cada salida—, y evidenciando cómo las personas van apropiándose tanto del espacio como de la ciudad. Este proyecto empezó con las ganas y el interés de un grupo de entre 5 y 10 amigos por rodar y tomarse la ciudad en bici. Hoy en día ConcienBiciate ha alcanzado a convocar rodadas superiores a los 300 asistentes, se ha caracterizado por contar con personas de absolutamente todos los sectores de la ciudad (sur, norte, centro, oriente, occidente, incluyendo hasta localidades como Soacha) y se proyecta a seguir en crecimiento ya que la familia buena papa va de la mano con el cambio cultural que se está generando en la ciudad, lo cual se ve reflejado en el





incremento de asistentes. Para los creadores de esta iniciativa, la sensación de transformación cultural ligada al uso de la bicicleta y la generación de espacios de esparcimiento —impulsados por tener la certeza que no son los únicos que están viviendo este hermoso proceso, que no son los únicos que piensan diferente, que cada vez son más los que salen de la burbuja para aprender a ser felices con la autoterapia que regalan las hermosas bicis— son algunas de las razones que los motivan a construir y proponer este tipo de alternativas.

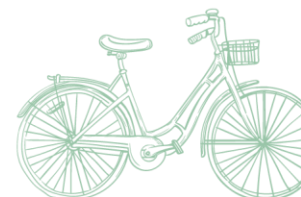
Esta es la familia ConcienBiciate, una generación de mentes guerreras, con muchos sueños que cumplir por delante, con un motor inmenso propulsado por la fuerza del amor que recibe energía con cada alma que decide ser parte de la solución y no del problema, en la perspectiva de una ciudad más humana es necesario reapropiarse de Bogotá.

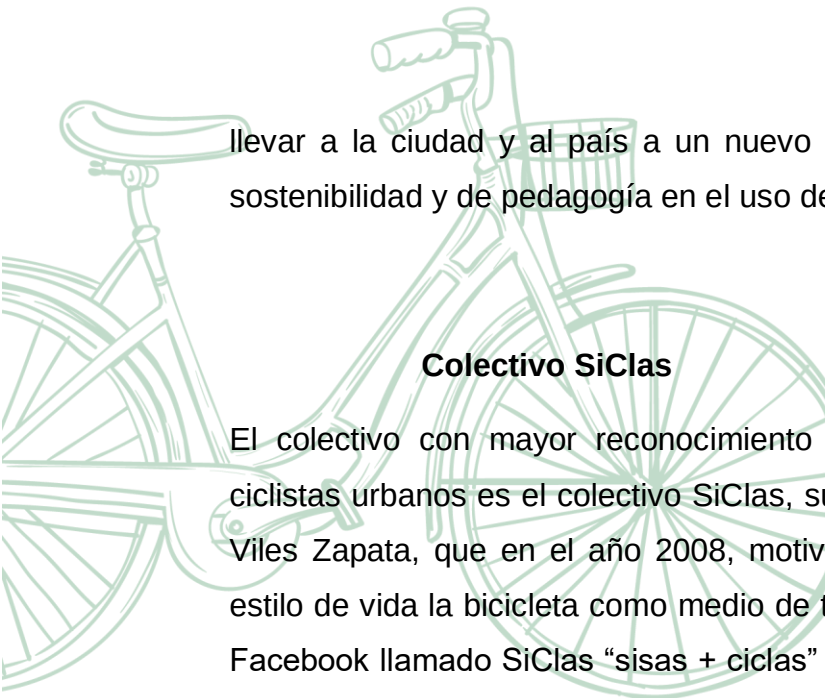
Colectivos de ciclistas en la ciudad de Medellín.

Para el caso de la ciudad de Medellín, se realizó la búsqueda de información teniendo en cuenta una base de datos compartida por uno de los coordinadores de BiciRed Colombia. A continuación se darán a conocer seis grupos de colectivos ciclistas teniendo como fuente de información a López P. Gloria E. y Salinas A. Diana P. con su estudio de caso “Biciactivismo en Medellín. De la acción colectiva, a la agenda política”⁴³ de la Universidad Nacional de Colombia.

Asuntos relevantes para el presente y futuro cercano en este contexto es la oportunidad en la creación de La Bici Red Antioquia y Bici Red Colombia, ambas gestadas en el marco del 4° Foro Mundial de la bicicleta y con las expectativas de

⁴³ LOPEZ P. Gloria E. y SALINAS A. Diana P. “Biciactivismo en Medellín. De la acción Colectiva, a la agenda política”. Maestría en Gobierno y Políticas Públicas. Consulta en línea: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/7872/GloriaEstela_LopezLopera_DianaPatricia_SalinasAranago_2015.pdf?sequence=2&isAllowed=y





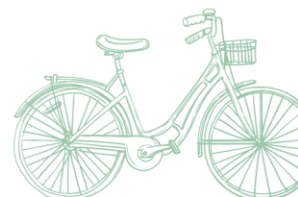
llevar a la ciudad y al país a un nuevo paradigma en el tema de movilidad, de sostenibilidad y de pedagogía en el uso de espacio público.

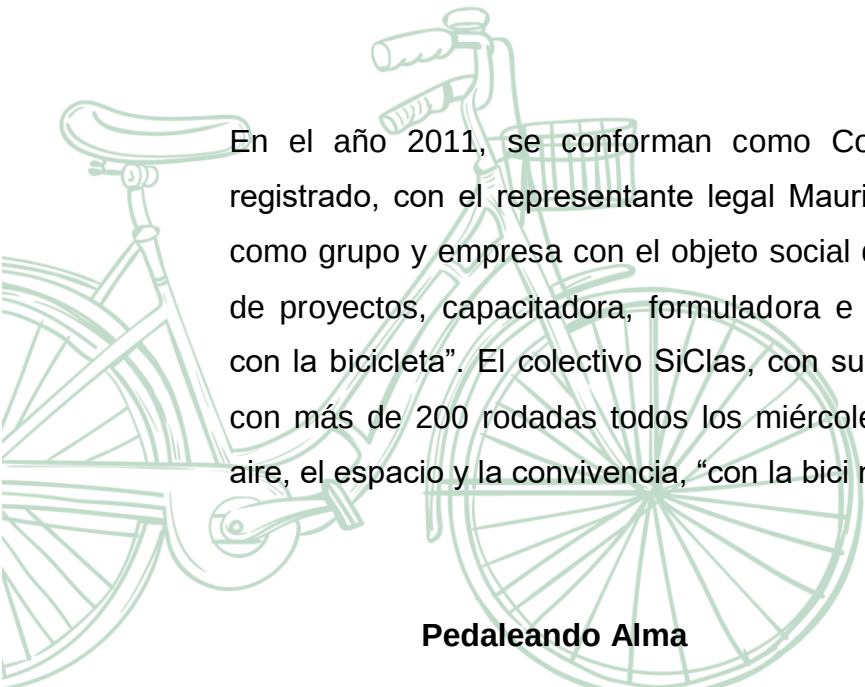
Colectivo SiClas

El colectivo con mayor reconocimiento por parte de biciactivistas y redes de ciclistas urbanos es el colectivo SiClas, su historia se asigna a la pionera Mariana Viles Zapata, que en el año 2008, motivada por el slow movement integra a su estilo de vida la bicicleta como medio de transporte, quien luego abre un grupo en Facebook llamado SiClas “sisas + ciclas” con el interés de comercializar bicicletas urbanas, asunto que no prosperó, pero generó otro efecto como el de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte, sumando muchos amigos en la red social.

En el año 2010 hacen la primera rodada la cual inicia en el sector Carlos E. Restrepo hacia el sector de Ciudad del Río, al evento Días del Aire, con el eslogan “En bici la vida es más alegre”. “No peleamos, pedaleamos”, se realiza todos los miércoles la SiCleada que tiene la intención de re descubrir la ciudad, reconociéndola, llevando un mensaje de paz y alegría, promoviendo la movilidad de lo cotidiano, visibilizando los barrios y al ciclista urbano. SiClas es capaz de movilizar aproximadamente 2 mil personas en una noche. Son activos en las redes sociales como Facebook, Twitter, blog y correo electrónico.

El proceso de formalización implicó realización de asambleas, reuniones y conversaciones, entre otros. Eso permitió que hoy tengan un carácter formal con misión, visión y valores. Están inscritos en Cámara de Comercio, aunque no tienen una estructura interna diferenciada. Sin faltar a la verdad se puede asegurar que el colectivo SiClas es el origen de otros colectivos, unos todavía rodando en Medellín y otros con radio de acción en municipios vecinos.





En el año 2011, se conforman como Corporación Colectivo SiClas, nombre registrado, con el representante legal Mauricio Mesa el cual dice: “se constituyó como grupo y empresa con el objeto social de la movilidad sostenible, productora de proyectos, capacitadora, formuladora e investigadora en temas relacionados con la bicicleta”. El colectivo SiClas, con su eslogan “más amor, menos motor” y con más de 200 rodadas todos los miércoles, se preocupa por asuntos como el aire, el espacio y la convivencia, “con la bici no dan ganas de cargar un arma”.

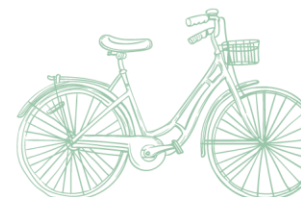
Pedaleando Alma

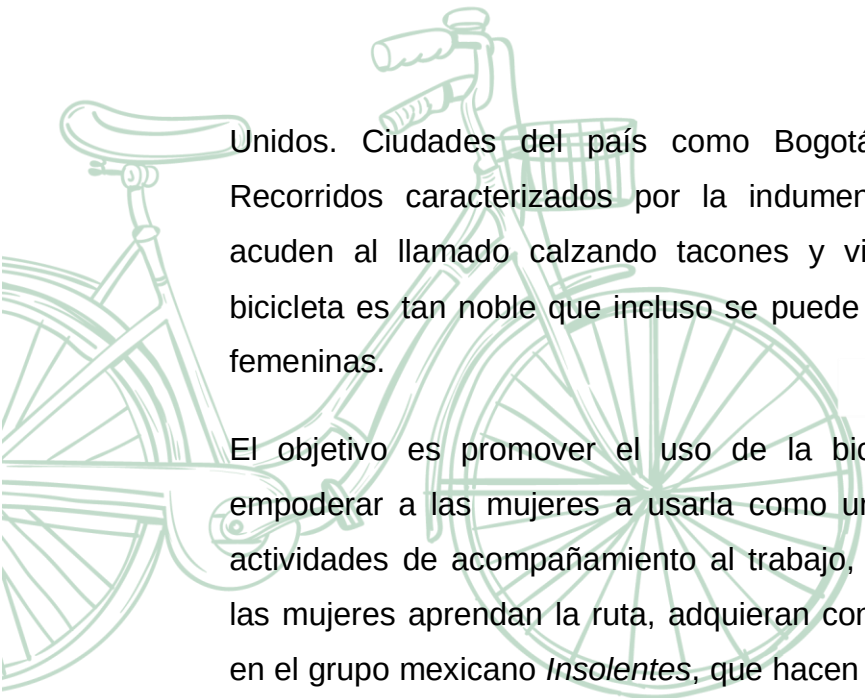
Es un proyecto personal de viaje a Sudamérica en bicicleta con alforjas. El líder considera que es una misión y una manera de ejercer la ciudadanía: “Inspirar a otros a pedalear los caminos, la vida misma” a generar cambios que se necesitan. Su impulso mueve a otros biciactivistas.

En el año 2011 propone en Medellín la Fiesta de la Bici, evento convocado en Facebook al cual asistieron 3000 personas y se ha repetido en varios momentos. También ha realizado conferencias, notas de prensa, radio y televisión, ha participado en acciones de urbanismo táctico y hecho parte de la co-creación con la institucionalidad mediante la mesa metropolitana de la bicicleta y mesa de movilidad no motorizada. Actualmente promueve el cicloturismo, viajes con alforjas. “La prioridad no es el cemento, son las personas, la educación, la democracia y la equidad”.

Colectivo Señoritas al Pedal

Se creó en el año 2012 con el evento **rodada de altura**, rodada para conmemorar el Día Internacional de la Mujer y promover la bicicleta como un medio de transporte eficiente en las grandes ciudades. Es una movida latinoamericana con representación en México, Argentina, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados





Unidos. Ciudades del país como Bogotá, Cali, Pasto, Medellín y Pereira. Recorridos caracterizados por la indumentaria de sus participantes, quienes acuden al llamado calzando tacones y vistiendo faldas, demostrando que la bicicleta es tan noble que incluso se puede usar con las prendas representativas femeninas.

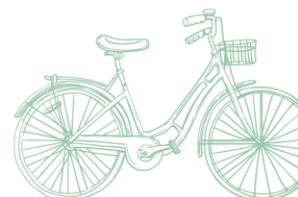
El objetivo es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte y empoderar a las mujeres a usarla como un medio para su cotidianidad. Hacen actividades de acompañamiento al trabajo, estudio, gym, por tres días para que las mujeres aprendan la ruta, adquieran confianza y seguridad. Se han inspirado en el grupo mexicano *Insolentes*, que hacen salidas periódicas incentivando el uso de la bici.

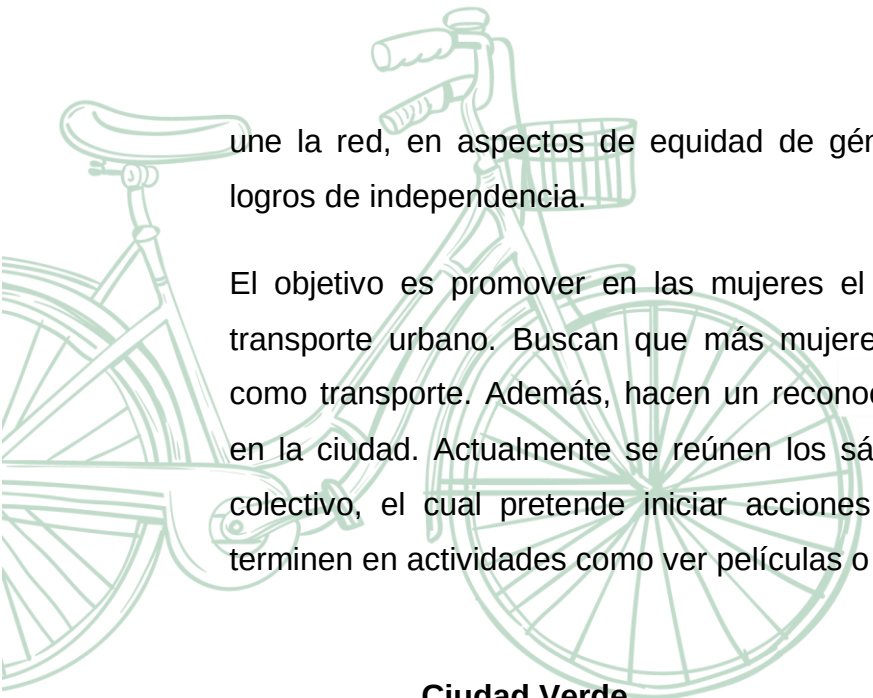
Colectivo Bici-Rolling

Iniciaron en una bodega de reciclaje, con la recuperación de bicicletas en el barrio Antioquia. Son un taller de diseño, reparación y restauración de bicicletas. Participantes de las primeras rodadas de SiClas, hoy tienen una propuesta estética de personificar las bicicletas. Promueven la Biciescuela, proyecto reconocido en el 4 Foro Mundial de la Bicicleta, con APB (Atención Primaria de la Bicicleta), donde promueven la autonomía y enseñan la mecánica básica de la bicicleta, y mantenimiento preventivo; descentralizan las actividades a diferentes sitios como: escuelas, ferias, barrios. Promueven el Bicipolo, Cicloturismo con el alquiler de bicicletas y espontáneamente programan las rodadas.

Mujeres Bici-Bles

Mujeres Bici- Bles Medellín se une a Mujeres Bici-Bles Bucaramanga (Colombia), donde nace esta iniciativa y realizan trabajo en red. Acordaron un manifiesto que





une la red, en aspectos de equidad de género, empoderamiento de la mujer y logros de independencia.

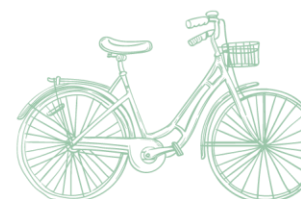
El objetivo es promover en las mujeres el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Buscan que más mujeres se suban a la bicicleta y la usen como transporte. Además, hacen un reconocimiento de las ciclo rutas existentes en la ciudad. Actualmente se reúnen los sábados en la tarde, para organizar el colectivo, el cual pretende iniciar acciones prontamente, hacer recorridos que terminen en actividades como ver películas o hacer picnic.

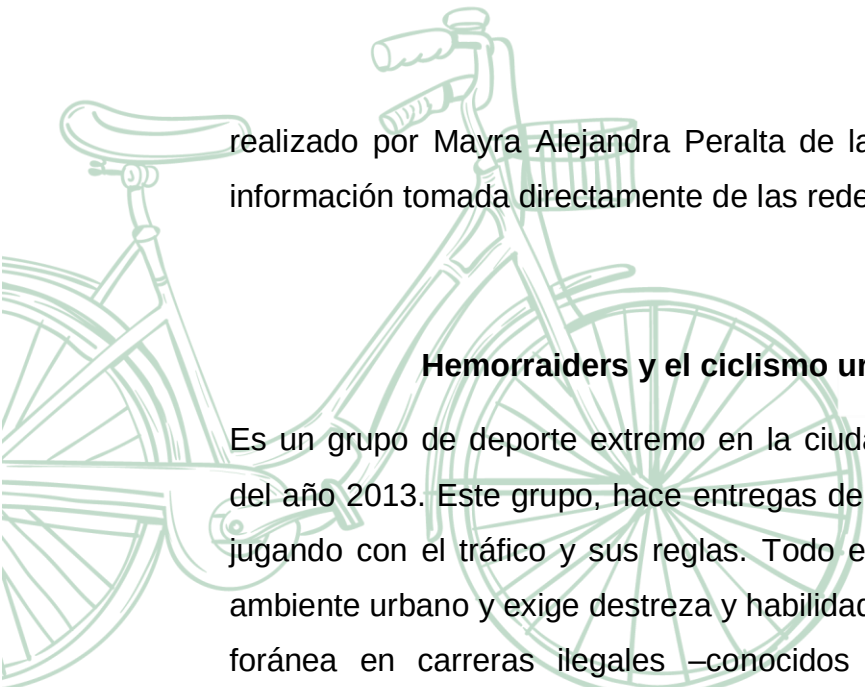
Ciudad Verde

La Ciudad Verde (LCV) es un grupo de profesionales independientes que impulsa políticas públicas de sostenibilidad en las ciudades y hacen seguimiento a los actores políticos. Mediante "Sostenibilidad Urbana Creativa" promueven ciudades y regiones más sostenibles. En el año 2011 generaron la "firma del pacto por ciudades sostenibles" y son impulsores del 4° Foro Mundial de la Bicicleta en Medellín y de estrategias de urbanismo táctico como "Palacé para todos". No son un colectivo biciactivista, pero dentro de sus enfoques está la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Reconocen la "Bici" como plural, incluyente, multicultural, además, aportan en una lectura diferente de la ciudad.

Colectivos ciclistas en la ciudad de Cali

Para el caso de la ciudad de Cali, se realizó la búsqueda de información teniendo en cuenta una base de datos compartida por uno de los coordinadores de BiciRed Colombia. A continuación se darán a conocer seis grupos de colectivos ciclistas teniendo como fuente de información un estudio de caso "La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali"





realizado por Mayra Alejandra Peralta de la Universidad del Valle⁴⁴, además de información tomada directamente de las redes sociales de cada colectivo.

Hemorraidors y el ciclismo urbano extremo

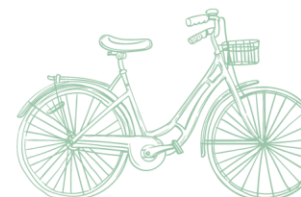
Es un grupo de deporte extremo en la ciudad. Inició sus actividades a principios del año 2013. Este grupo, hace entregas de paquetes en el menor tiempo posible jugando con el tráfico y sus reglas. Todo ello se desarrolla principalmente en el ambiente urbano y exige destreza y habilidades físicas para la competencia local o foránea en carreras ilegales –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. Aunque su accionar aparece como deportivo, en la práctica se asumen como parte del movimiento ciclista urbano, haciendo parte de las redes de ciclistas urbanos (BiciRed Colombia y BiciRed Valle), participando de sus convocatorias.

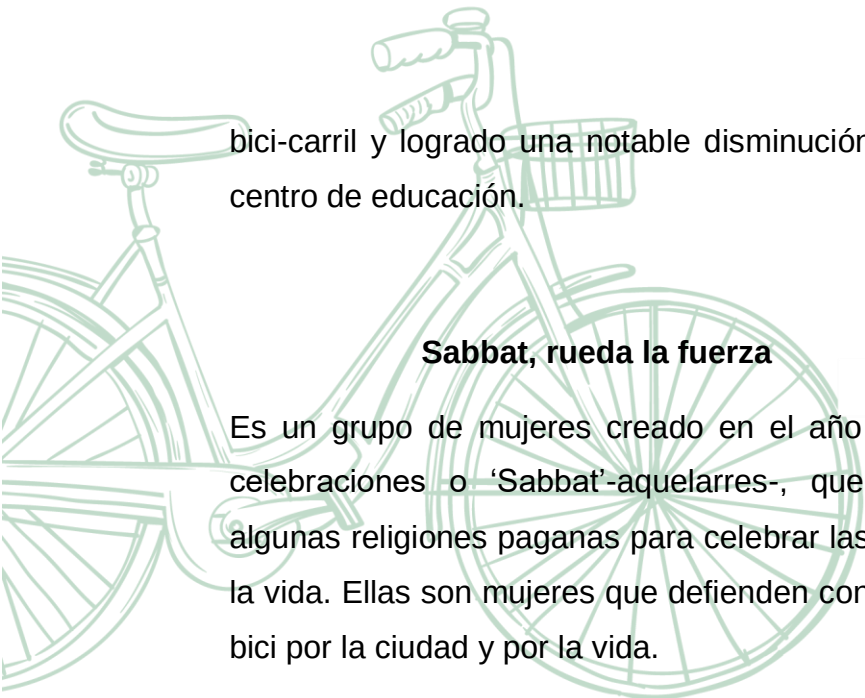
A Univalle en bicicleta: ¡Estudiantes que le apuestan a la movilidad sostenible!

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 trabajan por la bicicleta dentro de las universidades.

Gracias al acercamiento que han tenido con la administración de la Universidad del Valle, ha logrado la implementación de nuevos bici- parqueaderos, repintado el

⁴⁴ PERALTA, Mayra. “La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali”. Instituto de Educación y Pedagogía. Universidad del Valle. 2017.





bici-carril y logrado una notable disminución en el robo de las bicicletas en este centro de educación.

Sabbat, rueda la fuerza

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 moverse en bici por la ciudad y por la vida.

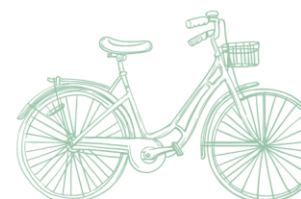
Su característica más notoria es el enfoque de género, así el segundo sábado de cada mes hay pedaleadas exclusivas de mujeres y en otras hay Sabbat mixto.

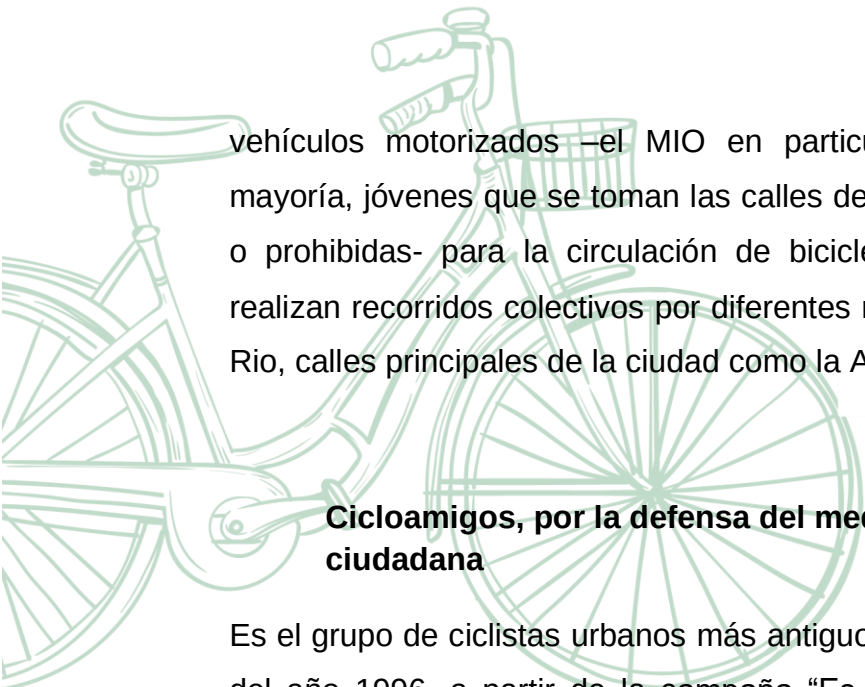
En-biciarte al arte y a la cultura

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 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.

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.

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





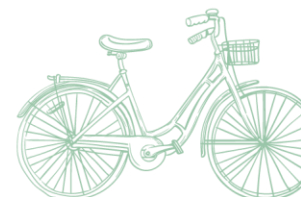
vehículos motorizados –el MIO en particular-. Sus participantes son, en su mayoría, jóvenes que se toman las calles de la ciudad que han sido restringidas –o prohibidas- para la circulación de bicicletas. Estos jóvenes cada miércoles, realizan recorridos colectivos por diferentes rutas del casco urbano (Boulevard del Río, calles principales de la ciudad como la Avenida Quinta, etc.).

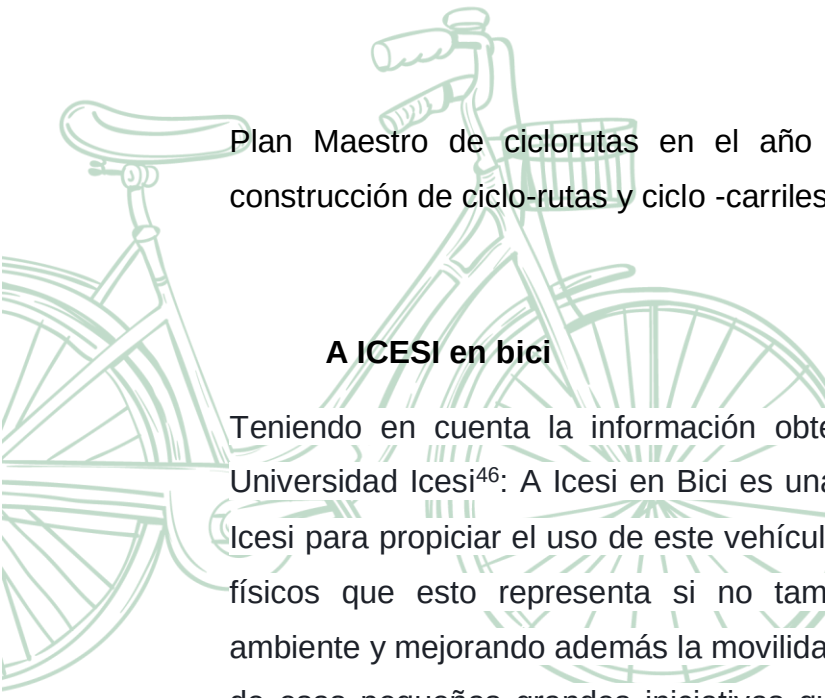
Cicloamigos, por la defensa del medio ambiente y la participación ciudadana

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 Eduardo⁴⁵, 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.

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

⁴⁵ 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; en Colombia es reconocido como pionero del biciactivismo. Él tiene 64 años, es Licenciado en Educación Física 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.





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.

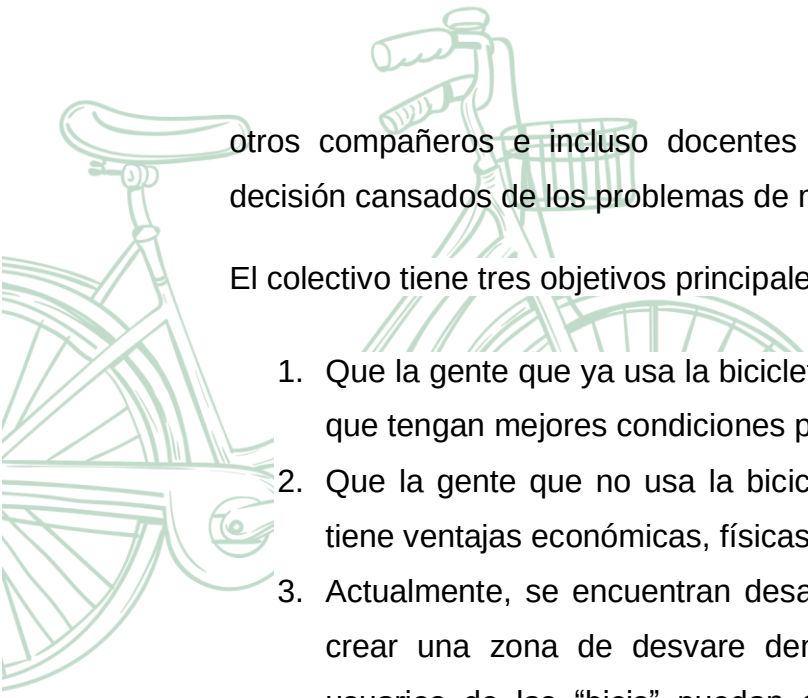
A ICESI en bici

Teniendo en cuenta la información obtenida directamente de la página de la Universidad Icesi⁴⁶: A Icesi en Bici es una iniciativa de la comunidad universitaria Icesi para propiciar el uso de este vehículo no solo para aprovechar los beneficios físicos que esto representa si no también aportando al cuidado del medio ambiente y mejorando además la movilidad en la ciudad. A Icesi en Bici hace parte de esas pequeñas grandes iniciativas que propenden por mejorar la calidad de vida de las comunidades.

Diego Barbosa es estudiante de último semestre de Diseño de Medios Interactivos de la Universidad Icesi, apasionado por el emprendimiento tecnológico y las soluciones de ciudad. Como parte de su práctica laboral, creó su propia empresa denominada “Angular” a través de la cual desarrolla software para el sector agrícola. Diego junto con el profesor Néstor Tobar, docente del programa de Diseño de Medios Interactivos, crearon el movimiento “A Icesi en bici”, una apuesta por la movilidad y medio ambiente de la ciudad. “A Icesi en bici” nació producto de las vivencias diarias a las que se enfrentaban en el recorrido que realizaban todos los días desde sus casas hasta la Universidad Icesi. Diego siempre llegaba tarde a clase usando el transporte masivo de la ciudad, lo que lo motivó a buscar otro tipo de vehículo y como no podía usar el carro familiar, optó por intentar con la bicicleta. Al principio le dio duro ya que no tenía el hábito de hacer deporte, pero poco a poco le fue gustando y empezó a organizar rutas con

⁴⁶ Nota web: “A Icesi en Bici” un año de pedalazos incentivando el uso de la bicicleta en Cali. Consulta en línea. 08 de febrero 2018 en: <http://www.icesi.edu.co/unicesi/todas-las-noticias/2534-a-icesi-en-bici-un-ano-de-pedalazos-incentivando-el-uso-de-la-bicicleta-en-cali>.

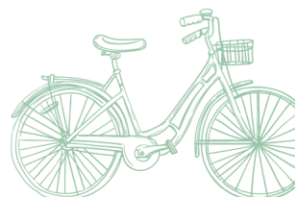


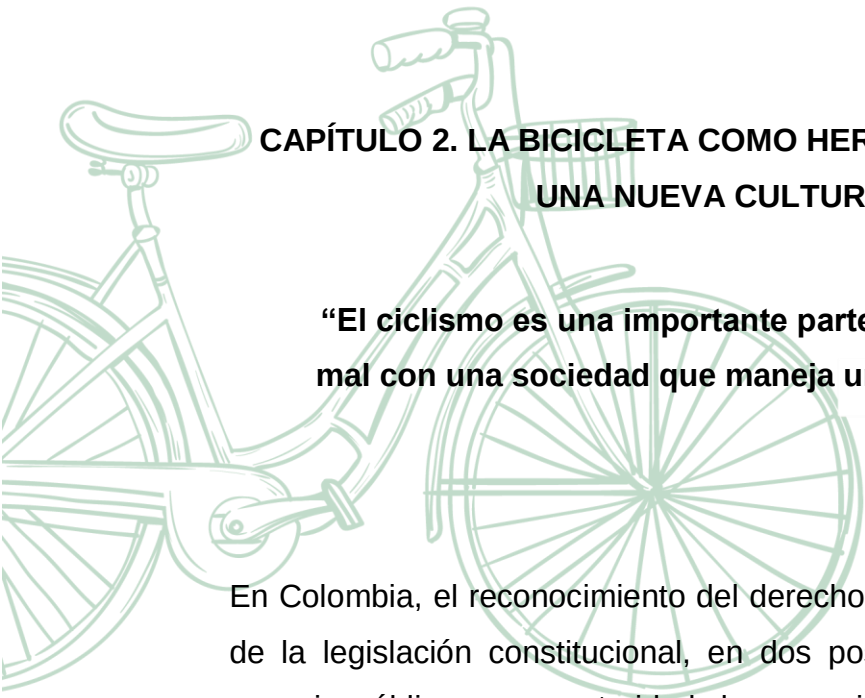


otros compañeros e incluso docentes que también habían tomado su misma decisión cansados de los problemas de movilidad y de llegar con retraso a clase.

El colectivo tiene tres objetivos principales:

1. Que la gente que ya usa la bicicleta en la Universidad Icesi la siga usando y que tengan mejores condiciones para acudir a este vehículo.
2. Que la gente que no usa la bicicleta empiece a usarla, mostrándoles que tiene ventajas económicas, físicas y de tiempo.
3. Actualmente, se encuentran desarrollando un proyecto con el que buscan crear una zona de desvare dentro del campus universitario donde los usuarios de las “bicis” puedan contar con herramientas para solucionar cualquier anomalía que se le presente con el vehículo.





CAPÍTULO 2. LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA CONSTRUCTORA DE UNA NUEVA CULTURA CIUDADANA.

“El ciclismo es una importante parte del futuro. Tiene que ser. Hay algo mal con una sociedad que maneja un automóvil para ir a entrenar en un gimnasio”.

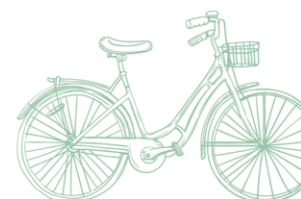
BILL NYE

En Colombia, el reconocimiento del derecho al espacio público se instaura a nivel de la legislación constitucional, en dos posiciones diferentes: 1. El derecho al espacio público como autoridad de supervigilancia y administración a cargo del Estado; y, 2. El derecho al uso colectivo, a cargo de todos los ciudadanos, que tienen el beneficio de disfrutar de los espacios públicos, siempre y cuando hagan buen uso de él, respetando los valores y actitudes que promueven una sana convivencia⁴⁷.

La ciudad es apreciada como un espacio complejo, heterogéneo, multidimensional, pero la ciudad es sobre todo un espacio de interrelación social, político, económico y cultural, un espacio de tensiones entre lo individual y lo colectivo, lo privado y lo público, un espacio en constante disputa entre los múltiples actores que la componen. Actualmente las ciudades atraviesan un fuerte crecimiento poblacional teniendo un impacto importante en los sistemas viales, la congestión vehicular, así como en los índices de contaminación ambiental.

Teniendo en cuenta la importante relación que existe entre la ciudad, el manejo del espacio público y el desarrollo urbano, a continuación se reconoce, a partir de los colectivos ciclistas, cuales son las actividades y acciones que pretenden, en gran medida, impulsar el desarrollo de nuevas iniciativas que motiven un mayor número de usuarios que se transporten en bicicleta.

⁴⁷ Barter, A., y Raad, T. (2000). Taken Steps: A community action guide to people-centred, equitable and sustainable urban transport. Malaysia: T.s. Network.



De acuerdo a lo visto en el capítulo 1, dado al fácil acceso a la información y a las actividades que se enfocan en promover el uso de la bicicleta como un transporte habitual en las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali, se eligieron los siguientes colectivos como punto de referencia para el análisis:

Tabla 1: Actividades y acciones destacadas de los colectivos ciclistas en Bogotá

ACTIVIDADES Y ACCIONES DESTACADAS DE LOS COLECTIVOS CICLISTAS BOGOTÁ	
BIKENNEDY BOGOTÁ	Realizan rutas en carreteras, rodadas nocturnas, rodadas conjuntas y eventos para mostrarle a la gente (de Kennedy y otras localidades) cómo es posible recorrer la ciudad en este vehículo.
	Realizan una labor pedagógica enseñando en sus rodadas la Ley “pro-bici” 1811 que promueve garantías adecuadas para los bici usuarios.
	Se reúne todos los jueves a las 7:00 p.m. en la localidad 8 (Kennedy), para rodar por los lugares históricos de Bogotá.
	Promover el sentido de pertenencia por su ciudad, generar interés en la bicicleta como medio de transporte alternativo, mejorar la calidad de vida y cuidar el medio ambiente, son algunos de los objetivos por los cuales se creó Bikenedy
CHIKS BIKES	Biciescuela para niños y adultos en Bogotá
	Desde el año 2013 están comprometidos con la educación, la movilidad y la cultura ciudadana como una opción para formar nuevos biciusuarios en la ciudad.
	Fomentan la autonomía en el uso de la bicicleta como vehículo cotidiano
	Los sábados cada quince días realizan una nueva edición de la Biciescuela; los participantes pueden tomar alguno de los talleres organizados así: cuerpo y equilibrio; bicicleta y equilibrio; bicicleta y cambios; desplazamiento, ascenso y descenso, y recorrido en espacios amplios y reducidos (pista, bici carril y ciclo ruta); mecánica básica; normas de seguridad y ciclopaseos temáticos.
	Realizan recorridos temáticos por la ciudad con una alta dosis de creatividad y recorridos por la región para aquellos que quieran experimentar con la ruta o la montaña.

Fuente: Elaboración propia.

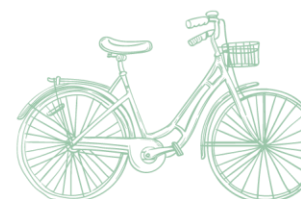


Tabla 2: Actividades y acciones destacadas de los colectivos ciclistas en Medellín

ACTIVIDADES Y ACCIONES DESTACADAS DE LOS COLECTIVOS CICLISTAS MEDELLIN	
SICLAS	Sicleteada, todos los miércoles salen del Barrio Carlos E. Restrepo, movilizandando actualmente miles de personas en una noche.
	Ciudadano bici es una aplicación para celulares creada por el colectivo, que permite buscar sitios con facilidades para los ciclistas o que, al contrario, pueden ser inseguros.
	Encuestas de percepciones sobre las condiciones para usar la bicicleta, las ciclo rutas y sugerencias al Plan de Ordenamiento Territorial del Medellín a 2026.
	Productos y servicios: turismo cultural, educación, bikefriendly y bici parqueaderos.
	Masa crítica, con acciones de planificación, la creación de la pre-ruta, coordinación de voluntarios en la Logística, Comunicaciones y Educación.
	Discusiones del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín 2026
	Mesa Metropolitana de la bicicleta y plan maestro de la bicicleta (área metropolitana)
	Feria de la bicicleta rodada en la Feria de las Flores.
	Participación en la Mesa de no Motorizados.
	Participación activa en el 4to Foro Mundial de la Bicicleta, en el equipo de coordinación.
PEDALEANDO ALMA	Participación en Red Antioquia y Red Colombia (Bicired Colombia).
	La Fiesta de la Bici, asistieron 3000 personas y se han repetidos en varias ocasiones.
	Participación en conferencias, notas de prensa, radio y televisión
	Participación y articulación en acciones de urbanismo táctico.
	Gestión institucional: Mesa Metropolitana de la bicicleta y Mesa de Movilidad no Motorizada.
	Promueve el ciclo turismo, viajes con alforjas.
	El viaje a Suramérica en bicicleta: fue un recorrido en 20 meses a 9 países.
	Reflexiones en torno a las siguientes preguntas: ¿Qué está pasando en las grandes capitales alrededor del ciclismo urbano y que se está haciendo? ¿Qué movimientos existen?, ¿Cómo se está impulsando desde lo institucional, ciudadano y privado? Basado en el contexto de América Latina como: Buenos Aires, Santiago de Chile y Brasil.

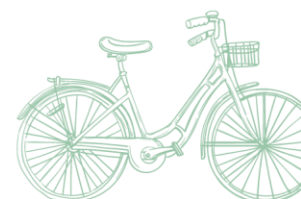
Fuente: Elaboración propia.

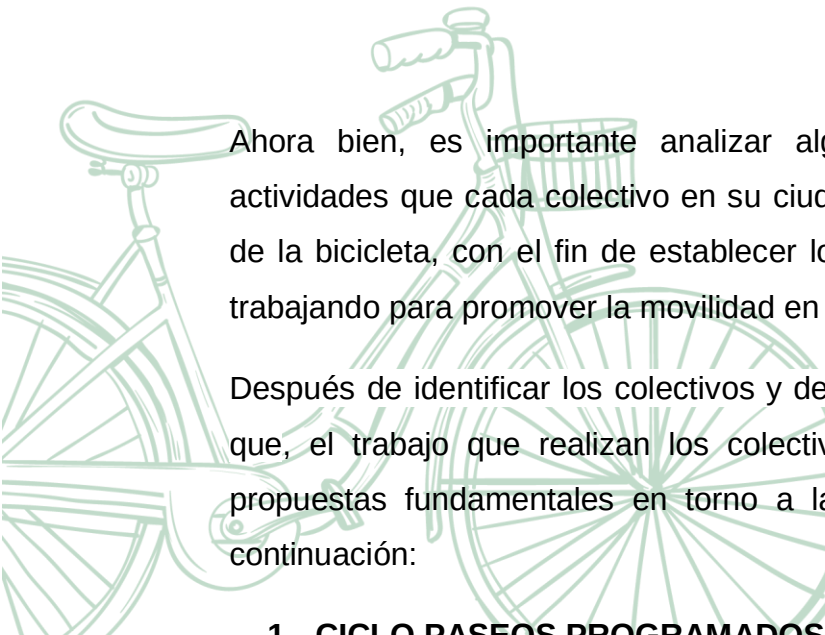
Tabla 3: Actividades y acciones destacadas de los colectivos ciclistas en Cali

ACTIVIDADES Y ACCIONES DESTACADAS DE LOS COLECTIVOS CICLISTAS CALI	
CICLOAMIGOS	Intervención ante la Alcaldía para mejorar las condiciones de seguridad de la rodada
	Ciclo paseos. En el momento se rueda con la “masa crítica” cada último viernes de mes
	Desarrollo de programas de educación ambiental para la seguridad vial.
	Presencia permanente en redes sociales
EN-BICIARTE	En BiciArte al cine, los días martes se realizan proyecciones de películas en la casa de la cultura de la bici de Cali con diferentes temáticas.
	Ciclo paseos todos los miércoles “camino al barrio”. Como punto de encuentro, el parque de las banderas se reúnen para hacer rodadas a diferentes barrios y apoyar actividades de la comunidad.
	Anualmente en el mes de Octubre realizan ciclo paseo de disfraces en familia.
	Realizan labor social y pedagogía en diferentes barrios de la ciudad donde comparten con la comunidad diferentes estrategias y actividades como: Clea, la Bici licuadora.
	- Sofía, la Bici alta.
	- Las Chiqui Bicis.
	- Yerba Buena la de Bici musical de los hermanos Quintana.
	- El Taller de mecánica básica de Bicis.

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en cuenta las tablas 1, 2 y 3, se resalta la gestión que realiza cada colectivo desde sus imaginarios en torno a la bicicleta. Cada uno desde las realidades y necesidades de su ciudad, en la cual apuntan a una movilidad urbana sostenible, realizando un trabajo social y cultural para lograr que la bicicleta sea uno de los transportes no motorizados de uso preferente ya sea para trayectos largos o cortos.





Ahora bien, es importante analizar algunas de las principales iniciativas o actividades que cada colectivo en su ciudad ha establecido para promover el uso de la bicicleta, con el fin de establecer los ejes en común en los cuales se está trabajando para promover la movilidad en bicicleta.

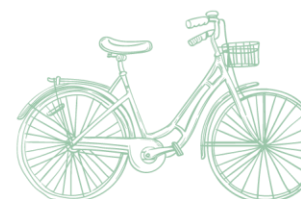
Después de identificar los colectivos y de reconocer sus prácticas podemos decir que, el trabajo que realizan los colectivos biciactivistas se enfocan en cuatro propuestas fundamentales en torno a la bicicleta, los cuales se mencionan a continuación:

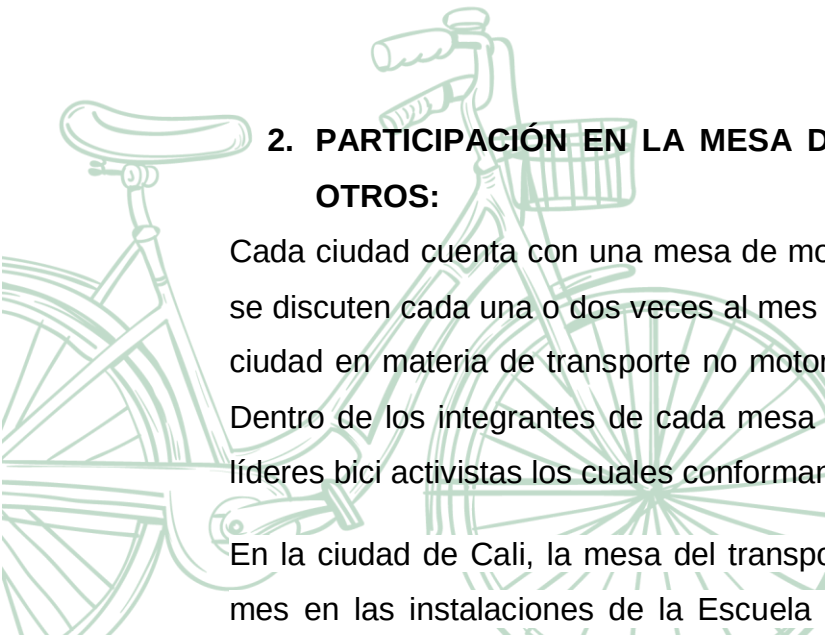
1. CICLO PASEOS PROGRAMADOS:

Cada bicolectivo programa ciclo paseos tanto semanales como quincenales, en los que se pretende estrechar los lazos con las instituciones y la ciudadanía para hacer posible el rodar por la ciudad con seguridad a partir del compañerismo y el civismo. Con las rodadas se visitan y conocen sitios de interés patrimonial, cultural, recreativo y/o deportivo. -

- **RODADAS CON “MASA CRÍTICA”:** La Masa Crítica es una iniciativa popular en la que, desde hace años, los ciclistas de numerosas ciudades del mundo se reúnen una vez al mes a una hora y en un lugar concretos para reivindicar el uso urbano de la bicicleta, y recordar sus virtudes, difundiendo las facultades ecológicas, económicas y sociales de este vehículo de dos ruedas. El movimiento nació en San Francisco en el año 1992, y en algo más de dos décadas ya se ha extendido por todo el planeta.⁴⁸

⁴⁸“La masa crítica, una cita mensual para reivindicar el uso de la bicicleta”. Consulta web. Realizada el 12 de abril de 2018 en: https://www.mediaset.es/12meses/campanas/321cuidaelplaneta/bicicleta/Masa-Critica-mensual-reivindicar-bicicleta_0_1590225500.html





2. PARTICIPACIÓN EN LA MESA DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y OTROS:

Cada ciudad cuenta con una mesa de movilidad no motorizada, por medio de ella se discuten cada una o dos veces al mes los componentes y necesidades de cada ciudad en materia de transporte no motorizado e infraestructura para este medio. Dentro de los integrantes de cada mesa se cuenta con la participación de varios líderes bici activistas los cuales conforman colectivos reconocidos de su ciudad.

En la ciudad de Cali, la mesa del transporte no motorizado sesiona dos veces al mes en las instalaciones de la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle. Lo toman como un escenario académico de incidencia política. En la mesa del transporte no motorizado de Cali participan académicos, técnicos/profesionales, representantes de colectivos probici, ciudadanos y ciudadanas interesados en el tema del peatón, el ciclista y otras formas de transporte No motorizado.

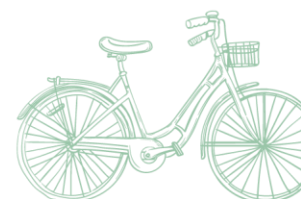
Actualmente, Medellín cuenta con la mesa para la movilidad de los vehículos no motorizados⁴⁹ con el fin de abordar “un permanente estudio, gestión y desarrollo sobre este tipo de movilidad y con ello aporte asuntos en materia de planificación, gestión y control que desarrolla la Alcaldía de Medellín a través de la Secretaría de movilidad”⁵⁰.

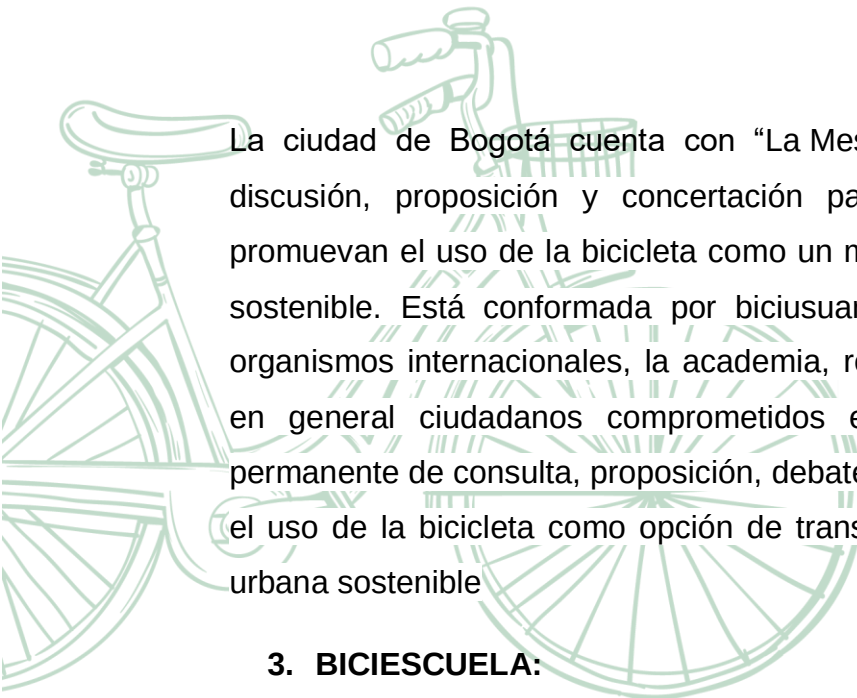
A su vez cuenta con la Mesa Metropolitana de la Bicicleta del Valle de Aburrá⁵¹ en la que proponen, construyen, socializan y ejecutan proyectos para la promoción y educación de la bicicleta como modo de transporte, tales como: “La feria a ritmo de bicicleta”, ciclo-paseos recreativos, creación de la Agenda de la bicicleta del Valle de Aburrá, socializaciones de proyectos municipales, entre otros.

⁴⁹ Creada mediante resolución número 682 de 15 de julio 2018. Consultado el día 12 de abril de 2018 en: https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_15/Publicaciones/Shared%20Content/GACETA%20OFICIAL/2015/Gaceta%204313/RESOLUCION%200682%20DE%202015.pdf

⁵⁰ Ibid. Pag. 2.

⁵¹ Creada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, mediante Resolución metropolitana 000818 de 2013.





La ciudad de Bogotá cuenta con “La Mesa de la Bicicleta”⁵², un espacio de discusión, proposición y concertación para la generación de acciones que promuevan el uso de la bicicleta como un medio de transporte eficiente, seguro y sostenible. Está conformada por biciusuarios, activistas, funcionarios públicos, organismos internacionales, la academia, representantes de la empresa privada; en general ciudadanos comprometidos e interesados en crear un espacio permanente de consulta, proposición, debate y acercamiento con el fin de impulsar el uso de la bicicleta como opción de transporte en una estructura de movilidad urbana sostenible

3. BICIESCUELA:

La mayoría de colectivos estudiados, le apuntan a la educación como el medio para promover el uso de la bicicleta como modo de transporte. Es importante que todos los actores de la vía (peatones, ciclistas, conductores, etc.) comprendan la importancia de la convivencia entre modos de transporte motorizados y no motorizados.

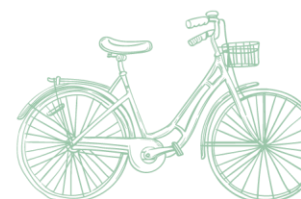
Los colectivos realizan actividades educativas dirigidas tanto de ciclistas promedio, como a infantes y jóvenes que se están acercando poco a poco a la bicicleta.

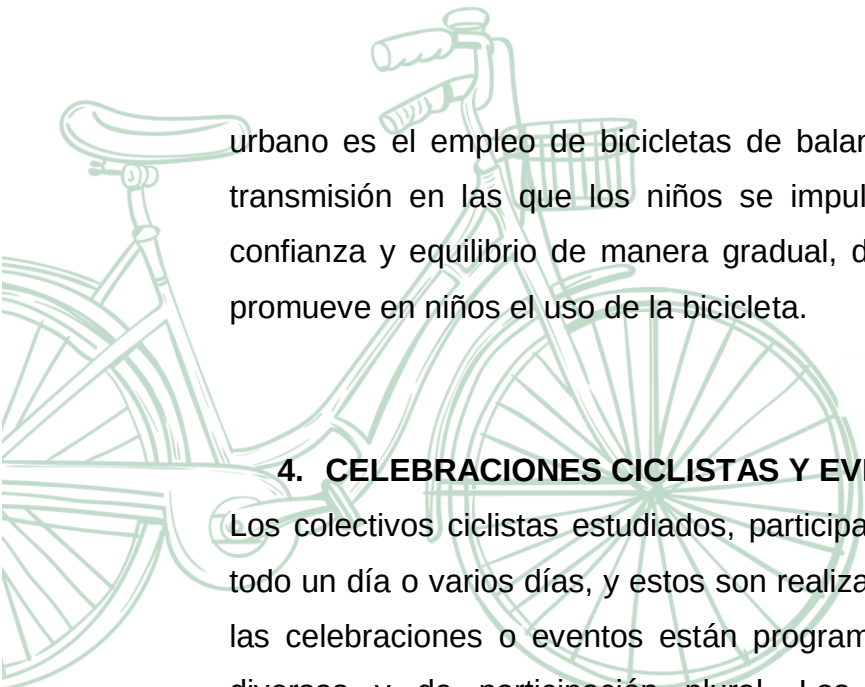
Para los ciclistas (principiantes y expertos) se enseña o fortalece habilidades motrices, destrezas básicas, normatividad vial, y conductas seguras y eficientes para afrontar el tráfico de la ciudad, a su vez se enseña mecánica básica.

En las ciudades donde se tiene arraigada la cultura de la bicicleta se fomenta el ciclismo urbano desde la infancia. En Dinamarca, por ejemplo -el 45% de los niños va a la escuela de manera frecuente en bicicleta, se han implementado un gran número de estrategias para incentivar y fortalecer la cultura de la bicicleta en los niños⁵³. Por ello, una de las mejores herramientas para iniciar en el ciclismo

⁵² Masa Crítica, nota web: <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/cultura-en-bici/mesa-de-la-bici>

⁵³ CAMACHO, Sandy. El uso de la bicicleta como medio de transporte en la Ciudad de Bogotá. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá.

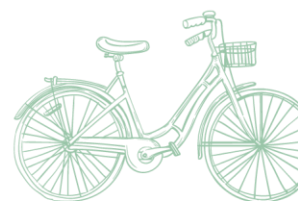




urbano es el empleo de bicicletas de balance, que son pequeñas bicicletas sin transmisión en las que los niños se impulsan con sus pies y pueden adquirir confianza y equilibrio de manera gradual, de esta manera el colectivo ChikiBike promueve en niños el uso de la bicicleta.

4. CELEBRACIONES CICLISTAS Y EVENTOS:

Los colectivos ciclistas estudiados, participan en eventos puntuales que abarcan todo un día o varios días, y estos son realizados una vez al año. Los itinerarios de las celebraciones o eventos están programados para llevar a cabo actividades diversas y de participación plural. Los activistas involucrados tienen que prepararse con meses de anticipación e integrar la reivindicación con las relaciones públicas, dado que el costo de los espacios y material, así como la solicitud de permisos, invitación a otros colectivos y entidades, requieren de un alto nivel de organización y logística. Como ejemplos: celebración del día de la bicicleta, foro mundial de la bicicleta, día sin carro, etc.





CAPÍTULO 3. PERCEPCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CULTURA CIUDADANA

“Las personas son como bicicletas. Pueden mantener su equilibrio sólo mientras se mantengan en movimiento”

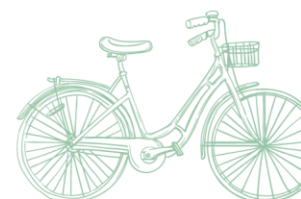
ALBERT EINSTEIN.

Se llevaron a cabo 150 encuestas, las cuales se realizaron por medio de internet mediante la plataforma Formularios de Google, siendo el grupo objetivo variado. Se realizó la encuesta como herramienta para conocer sobre la percepción de la población caleña en relación con su entorno inmediato junto con la apreciación que tienen de la bicicleta como opción de medio de transporte y la infraestructura disponible para su uso en la ciudad.

La encuesta contenía veintiséis preguntas obligatorias, de las cuales veintidós eran de selección múltiple y cuatro preguntas abiertas. Los principales temas analizados en la encuesta fueron: el perfil del encuestado, uso de la bicicleta, percepción de la bicicleta como medio de transporte y conocimiento sobre organizaciones bici activistas. (Ver Anexo 1. Encuesta “Cultura del uso de la bicicleta en Cali”).

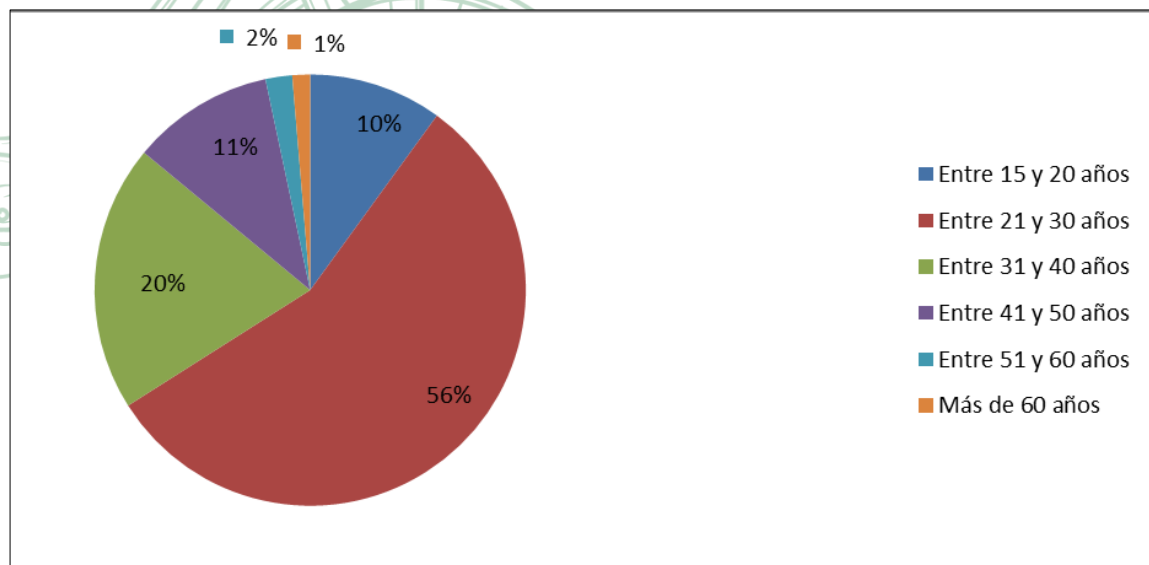
Perfil del encuestado

En primer lugar, se indaga sobre la persona que respondía la encuesta: edad, género, estrato socio-económico, ocupación y el medio de transporte que más usa. Debido al esfuerzo físico que implica el uso de la bicicleta para desplazarse, se considera que los usuarios potenciales de este medio de transporte están constituidos por las personas entre 21 y 40 años (ver Gráfico 1). Según el Gráfico 2, de los usuarios frecuentes de la bicicleta el 55% es del género masculino y el 45% del femenino; y el 56% están entre los 21 y 30 años, seguidos del rango entre



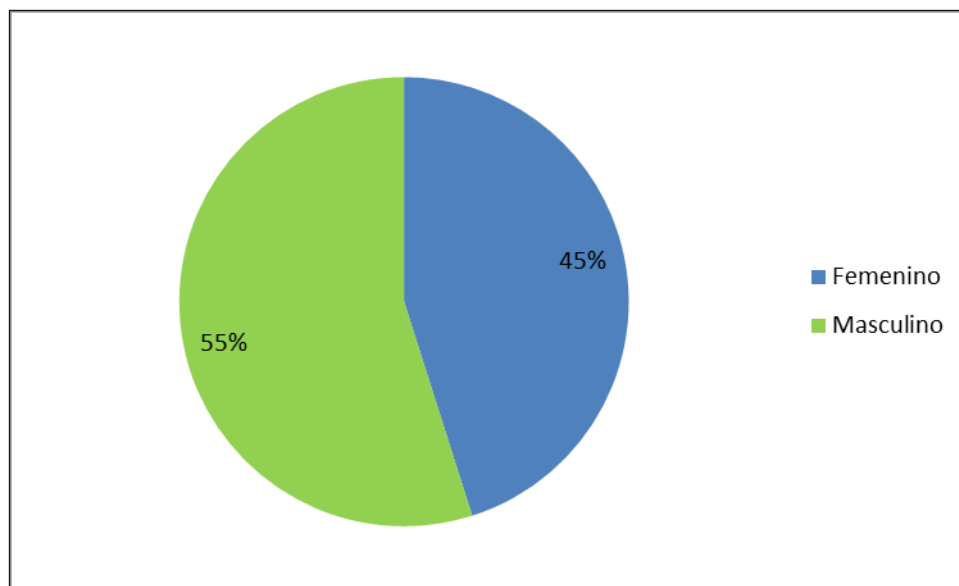
31 y 40 años los cuales representan el 20%. En el Gráfico 3 se observa que el 24% y 29%, pertenecen al estrato 5 y 6 respectivamente.

Gráfica 1: Usuarios según su edad



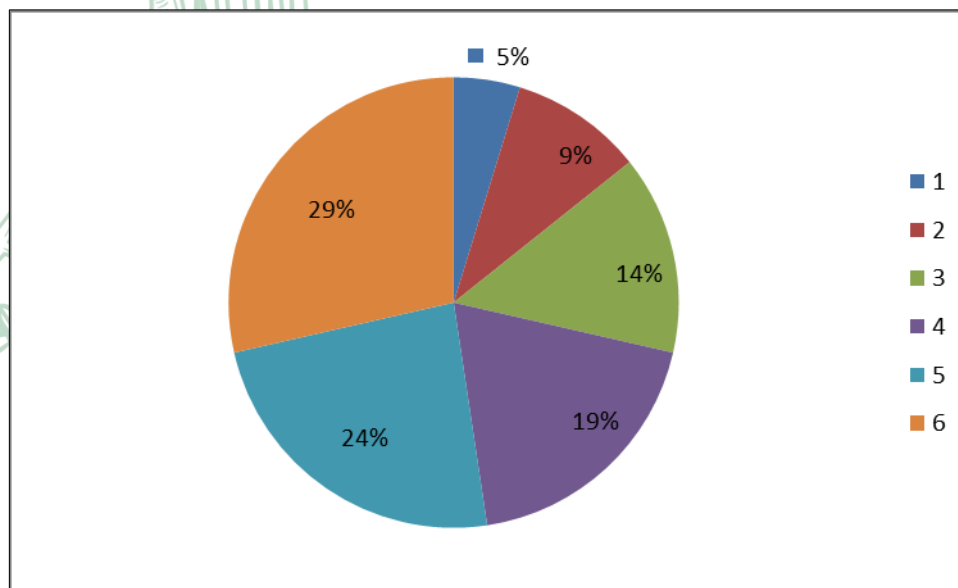
Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta

Gráfica 2: Usuarios según su género



Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta

Gráfica 3: Usuarios según su Estrato Socio - Económico



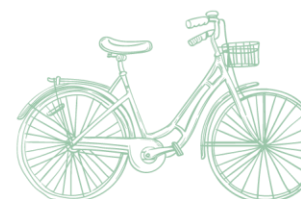
Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta

Uso de la bicicleta

Sobre el medio de transporte que más emplean para desplazarse, observando el Gráfico 4, se determinó que de la población encuestada, el 29% utiliza la bicicleta, seguido de la motocicleta con un 25% y el autobús con un 24%. Se debe resaltar que son los que residen en los estratos 2 y 3 quienes más usan la bicicleta como su medio de transporte. De los encuestados que contestaron que usan la bicicleta, la mayor parte indicó que la usan principalmente para ir al trabajo y para ocio o recreación. Además se determinó que la mayoría la usa diariamente y un bajo porcentaje la usa menos de tres veces a la semana.

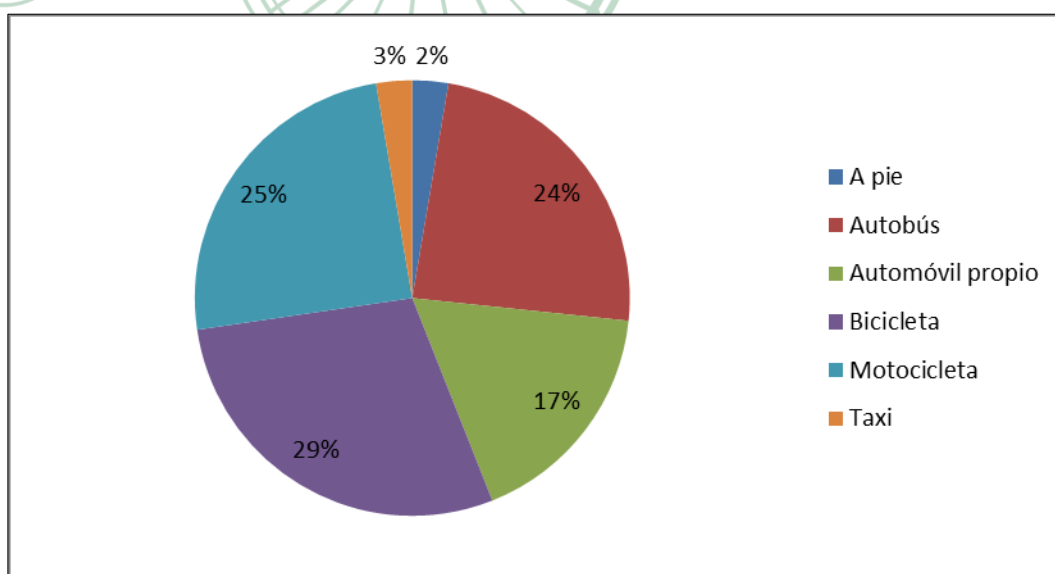
Lo anterior, se puede correlacionar con la Encuesta de Movilidad de Hogares Cali 2015⁵⁴, contratada por Metrocali y realizada por el Centro Nacional de Consultoría

⁵⁴ Union Temporal UT SDG-CNC, Encuesta de movilidad hogares Cali 2015. Consulta realizada el 14 de Marzo de 2018 en <http://www.metrocali.gov.co/cms/assets/ATENCION-AL-CIUDADANO/Encuesta-de-movilidad-2015.pdf>



y la firma Steer Davies Gleave, en la cual se observa que cerca del 50% de los viajes en bicicleta son para ir al trabajo o hacer diligencias en función del trabajo - lo que incluye buscar empleo-, alrededor del 15% utilizan este transporte tanto para estudiar, 13% cumplir una cita con alguien y 13% hacer compras y trámites personales. En general los viajes en bicicleta tienen la misma tendencia que el total de viajes en las demás modalidades de transporte siendo la recreación y el buscar trabajo el menor motivo para transportarse.

Gráfica 4: Principal modo de transporte

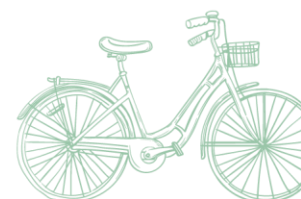


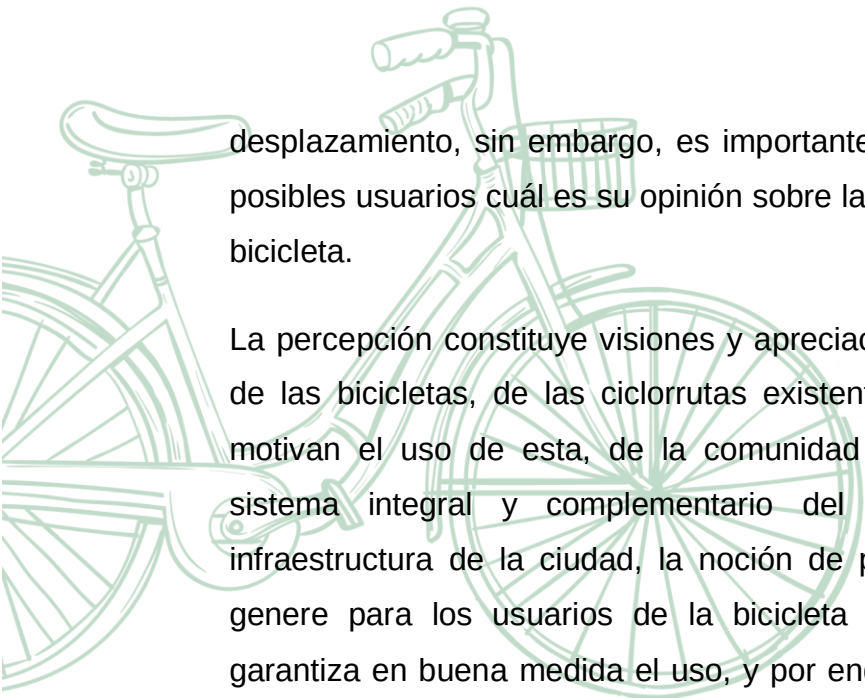
Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta

En la Encuesta de Movilidad de Hogares Cali 2015, se observa que el 33,2% de los encuestados son peatones, el 16,3% son automóviles privados o públicos y el 13,6% son motocicletas. Los usuarios de bicicleta representan el 5,5% del total de modalidades de transporte de los encuestados.

Percepción de la bicicleta como medio de transporte

Han sido múltiples los estudios que se han hecho para demostrar que el uso de la bicicleta presenta mayores beneficios al compararlo con otros sistemas de transporte, en aspectos como el ambiental, económico y tiempos de



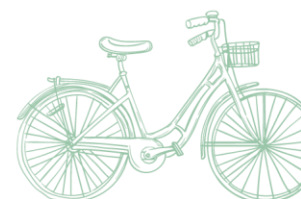


desplazamiento, sin embargo, es importante tener en cuenta para los usuarios o posibles usuarios cuál es su opinión sobre las ventajas y desventajas del uso de la bicicleta.

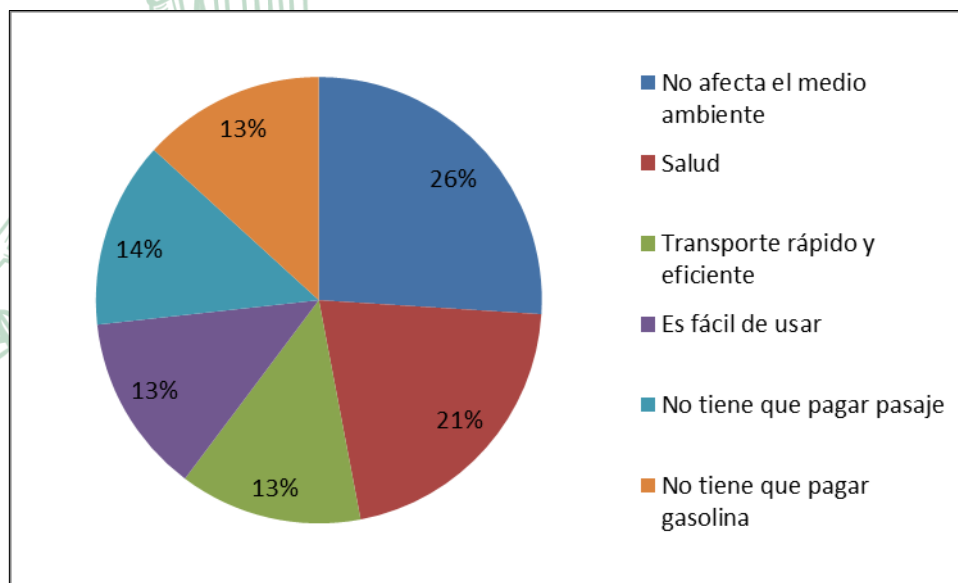
La percepción constituye visiones y apreciaciones que tienen los usuarios acerca de las bicicletas, de las ciclorrutas existentes en la ciudad, de los grupos que motivan el uso de esta, de la comunidad en general, concibiéndolo como un sistema integral y complementario del espacio público. Más allá de la infraestructura de la ciudad, la noción de pertenencia y seguridad que la zona genere para los usuarios de la bicicleta es de vital importancia porque ello garantiza en buena medida el uso, y por ende, el éxito o no, de la bicicleta como medio de transporte.

Respecto a las ventajas, según el Gráfico 5, el 26% de los encuestados indicó que el no afectar el medio ambiente es la mayor ventaja de la bicicleta, esta conciencia ambiental de la ciudadanía demuestra la necesidad de incentivar el uso de un medio de transporte como la bicicleta, que no emita gases contaminantes, no requiere combustible y no genere ruido.

El 21% reveló que al usar la bicicleta se ayuda a mantener la buena salud, siendo esta la segunda ventaja más relevante. El 14% señaló que es una forma económica de transportarse, y esto lo observamos en el bajo costo de adquisición, en su uso diario y su mantenimiento, por ser una forma que permite desplazarse sin generar gastos diarios como pasajes, combustible o parqueadero. El 13% porque permite desplazamientos más rápidos y eficientes y otros motivos como diversión y facilidad al usarla.



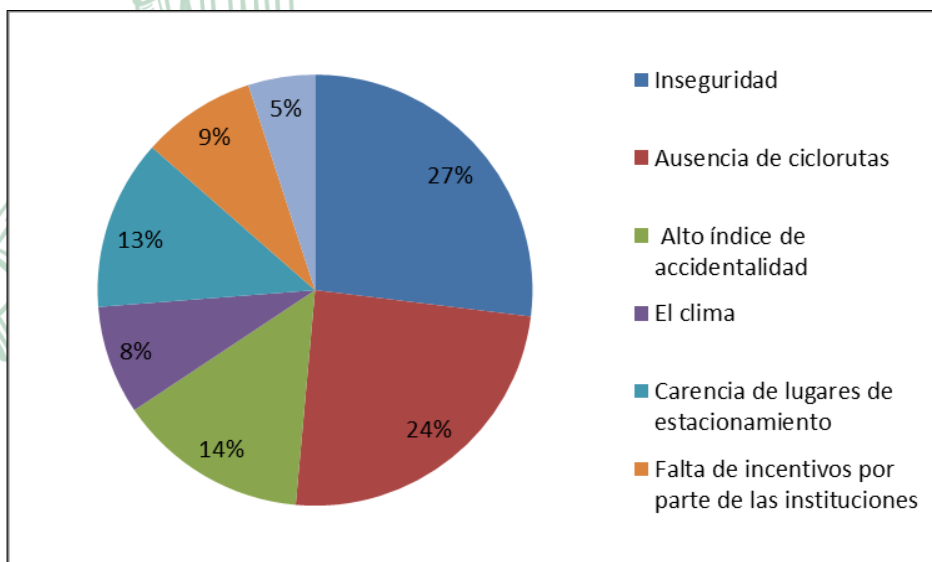
Gráfica 5: Ventajas de andar en bicicleta



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta

Por otro lado, al preguntar sobre los aspectos más relevantes por los cuales no usan la bicicleta, de acuerdo a la Gráfica 6, el mayor porcentaje considera que la inseguridad, seguido de la ausencia de ciclorrutas, 27% y 24% respectivamente, son los principales motivos por los cuales no se transportan con mayor regularidad en este medio.

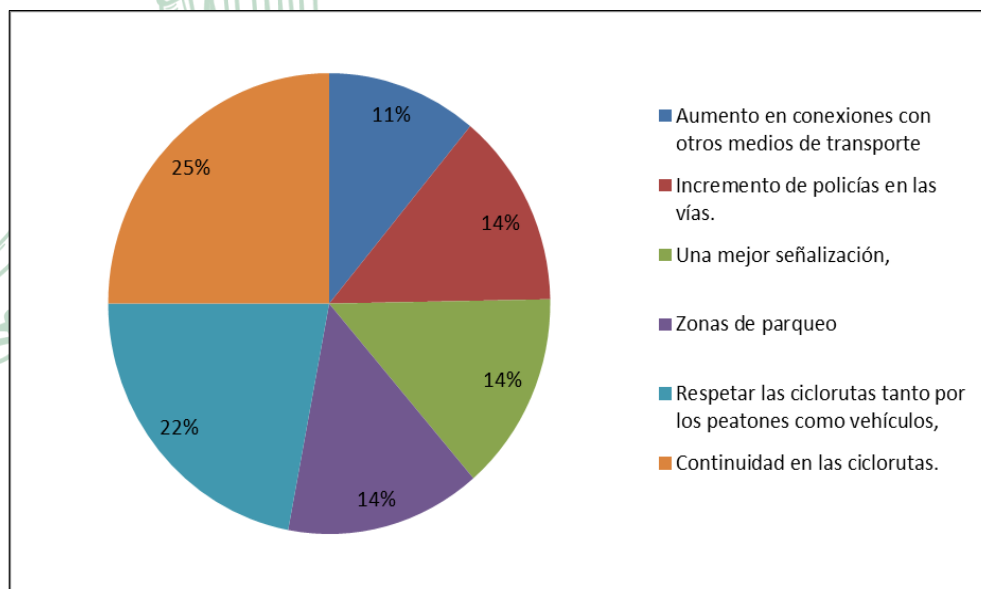
Gráfica 6: Aspectos por los cuales no usan la bicicleta



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta

Con relación al aspecto más importante a solucionar para que aumente el uso de la bicicleta en la ciudad de Cali, según la Gráfica 7, el 25% de los encuestados le da prioridad a que haya continuidad en las ciclorutas y el 22% a que exista una conexión con otros medios de transporte. En igual proporción consideran necesario que las ciclorutas sean respetadas por el peatón y los vehículos, que se adecue la ciudad en cuanto a señalización y a que mejore la seguridad incrementando el número de policías en las vías.

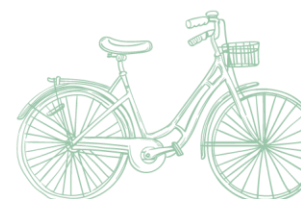
Gráfica 7: Aspectos a solucionar para aumentar el uso de la bicicleta



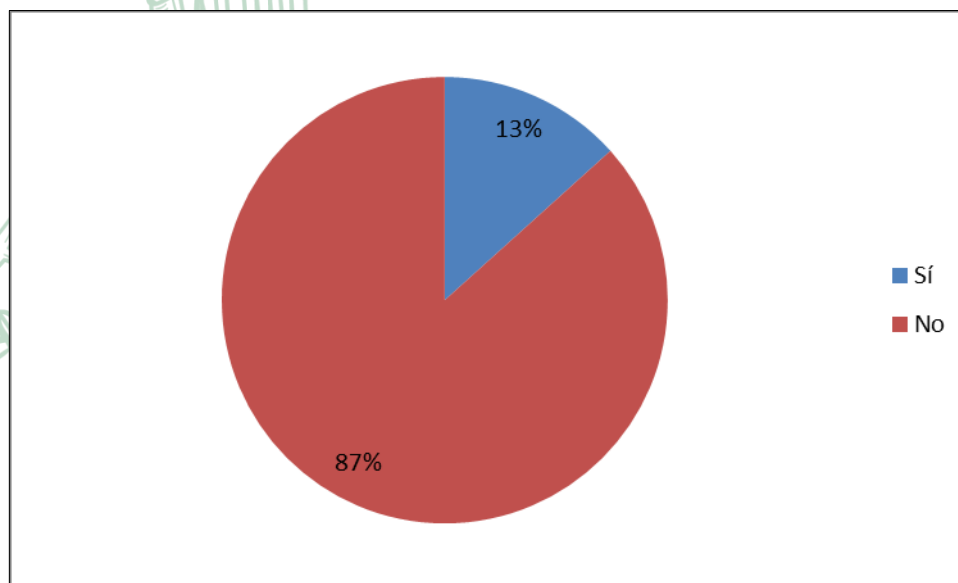
Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta

Conocimiento sobre organizaciones bici activistas

Al preguntarle al encuestado si conoce personas u organizaciones que incentiven y/o apoyan el uso de la bicicleta, el 56% indica que sí conocen, y de esta población el 34% revela tener conocimiento sobre grupos de ciclistas. Se observa en la Gráfica 8, que tan solo el 13% participa o pertenece a algún colectivo o grupo de ciclistas.



Gráfica 8: Usuarios que pertenecen a un grupo biciactivista



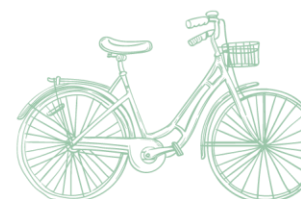
Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta

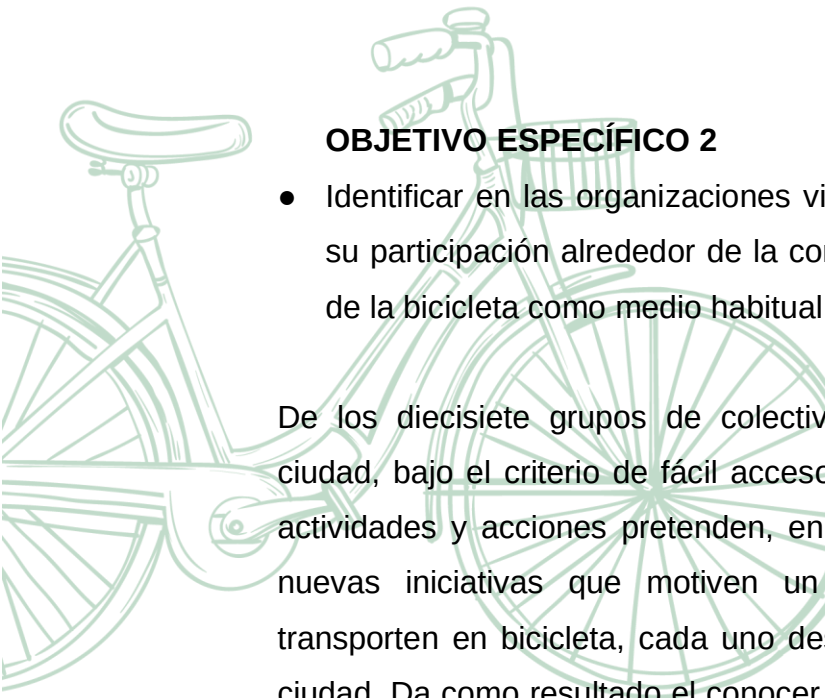
A continuación se muestran los objetivos alcanzados a lo largo del desarrollo del trabajo de grado, teniendo en cuenta los objetivos específicos propuestos al inicio del documento.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

- Reconocer las organizaciones que están vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia, en relación con el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en tres ciudades: Bogotá, Medellín y Cali.

Se tomó como referencia a diecisiete grupos de colectivos ciclistas de tres ciudades importantes de Colombia (Bogotá, Medellín y Cali), los cuales consideran significativo resaltar el papel de la bicicleta como un medio de transporte no motorizado. Se resaltó la normatividad que rige estos colectivos y los objetivos sobre los cuales desarrollan sus proyectos.





OBJETIVO ESPECÍFICO 2

- Identificar en las organizaciones vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia, su participación alrededor de la construcción de cultura ciudadana a través de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.

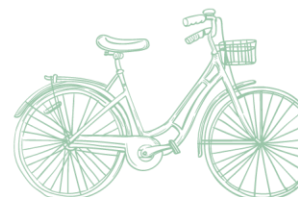
De los diecisiete grupos de colectivos ciclistas, se eligieron dos de cada ciudad, bajo el criterio de fácil acceso a la información. Se identifica que sus actividades y acciones pretenden, en gran medida, impulsar el desarrollo de nuevas iniciativas que motiven un mayor número de usuarios que se transporten en bicicleta, cada uno desde las realidades y necesidades de su ciudad. Da como resultado el conocer cuatro propuestas principales en torno a la bicicleta: 1. Ciclo paseos programados, 2. Participación en la mesa de vehículos no motorizados, 3. Biciescuela y 4. Celebraciones ciclistas y eventos

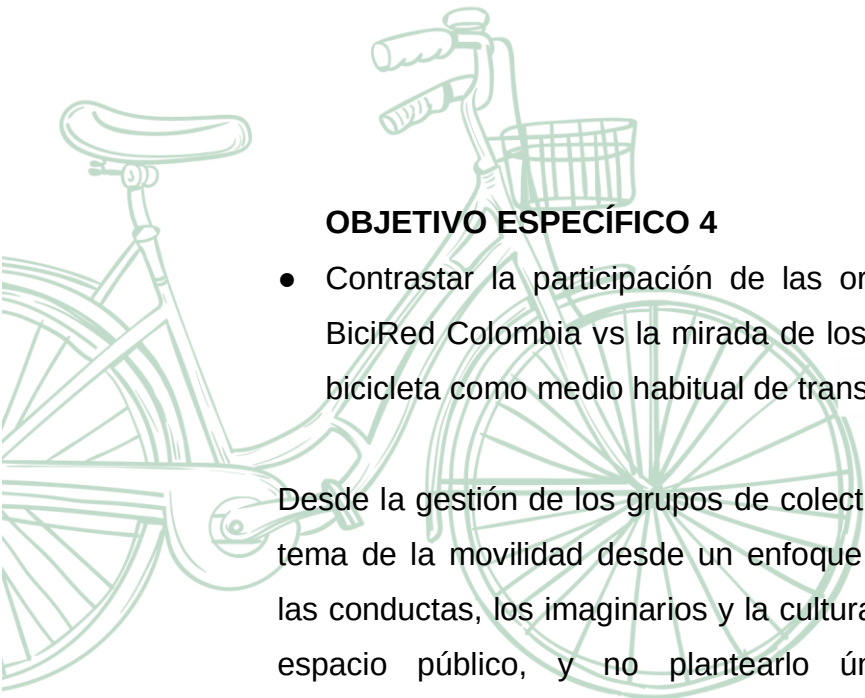
OBJETIVO ESPECÍFICO 3

- Analizar la mirada de los ciudadanos en cuanto al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.

Se realizó una encuesta a 150 personas mediante la plataforma Formularios de Google. Los principales temas analizados en la encuesta fueron: el perfil del encuestado, uso de la bicicleta, percepción de la bicicleta como medio de transporte y conocimiento sobre organizaciones bici activistas.

La percepción del ciudadano es el eje central de la encuesta. Se considera que el imaginario de las personas puede llegar a ser uno de los principales limitantes para promover nuevas costumbres, como en este caso, destinar la bicicleta como el medio de transporte cotidiano, dado que muchas veces temas como la inseguridad, la falta de ciclorrutas, el género, el clima, el alto índice de accidentalidad, son las principales excusas para no usarla.



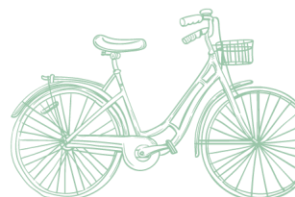


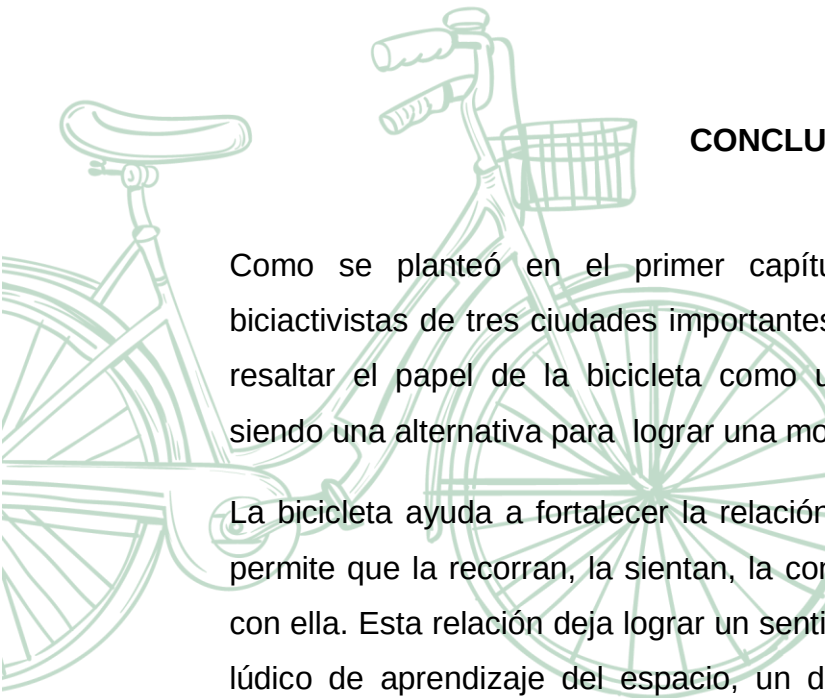
OBJETIVO ESPECÍFICO 4

- Contrastar la participación de las organizaciones vinculadas al Proyecto BiciRed Colombia vs la mirada de los ciudadanos con relación al uso de la bicicleta como medio habitual de transporte sostenible.

Desde la gestión de los grupos de colectivos ciclistas se impulsa a entender el tema de la movilidad desde un enfoque integral, incluyendo el ámbito social, las conductas, los imaginarios y la cultura ciudadana, hasta la composición del espacio público, y no plantearlo únicamente como un problema de infraestructura. Desde la vista de los ciudadanos la percepción de inseguridad y falta de infraestructura es bastante alta, pero así mismo se retoma la idea de la reapropiación, ya que a pesar de esta percepción negativa de ciudad, el uso de la bicicleta sigue en aumento.

Por otro lado, los colectivos de ciclistas y los colectivos de usuarios, están conformando iniciativas a nivel nacional tales como el alquiler de bicicletas públicas en el centro, la donación de bicicletas a personas en situación de vulnerabilidad, ciclopaseos pedagógicos, participación en foros, entre otros.





CONCLUSIONES

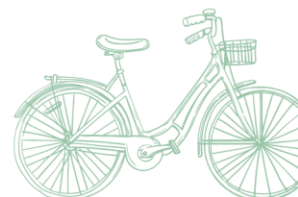
Como se planteó en el primer capítulo, teniendo como referencia grupos biciactivistas de tres ciudades importantes de Colombia, se consideró significativo resaltar el papel de la bicicleta como un medio de transporte no motorizado, siendo una alternativa para lograr una movilidad urbana sostenible.

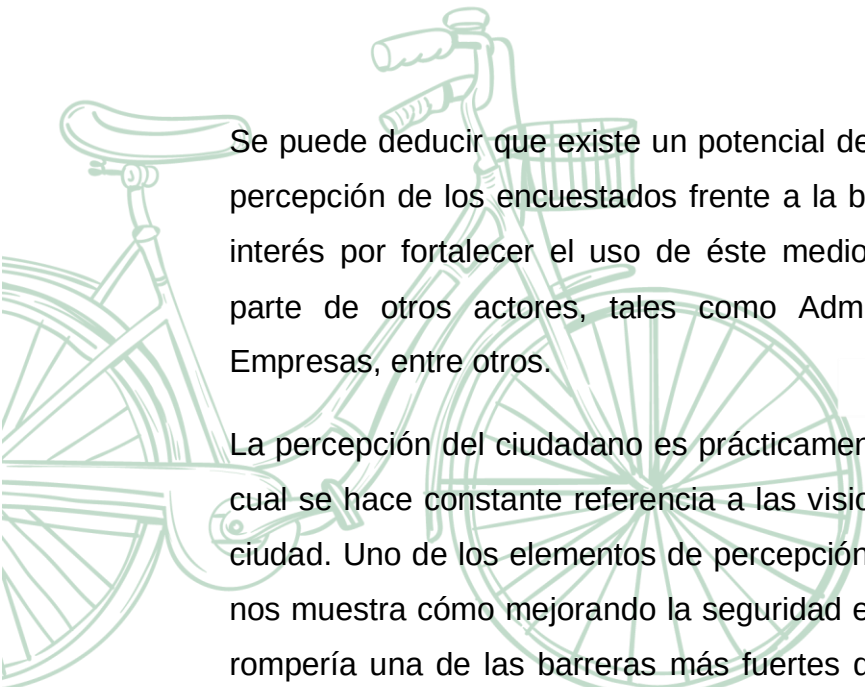
La bicicleta ayuda a fortalecer la relación de las personas con la ciudad, ya que permite que la recorran, la sientan, la conozcan y que estas sean más cercanas con ella. Esta relación deja lograr un sentido de pertenencia, un proceso práctico y lúdico de aprendizaje del espacio, un desarrollo de nuevas percepciones y de nuevas cartografías aprovechando los espacios que se vienen dando para este tipo de movilizaciones.

Se considera que el imaginario de las personas puede llegar a ser uno de los principales limitantes para promover nuevas costumbres, como en este caso, destinar la bicicleta como el medio de transporte cotidiano, ya que muchas veces temas como la inseguridad, la falta de ciclorrutas, el género, el clima, el alto índice de accidentalidad son las principales excusas para no usarla.

La inseguridad y la infraestructura son dos puntos fundamentales para los grupos que fomentan la bicicleta, al punto que como estrategia de visibilización logran movilizar a más 500 personas una noche a la semana y generar presión a los gobiernos locales. Este tipo de acciones demuestran que la población ciclista necesita protección y resguardo de sus derechos por parte de los gobiernos.

Los ciclopaseos y rodadas en las noches, que involucran a distintos grupos sociales para cambiar imaginarios de este medio de transporte a través de la experiencia, permiten conocer distintas rutas para desplazarse en bicicleta por la ciudad y a su vez promueven la cultura ciudadana en los ciclistas.



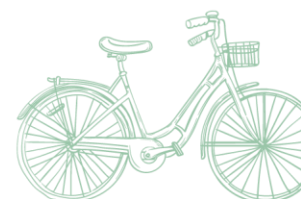


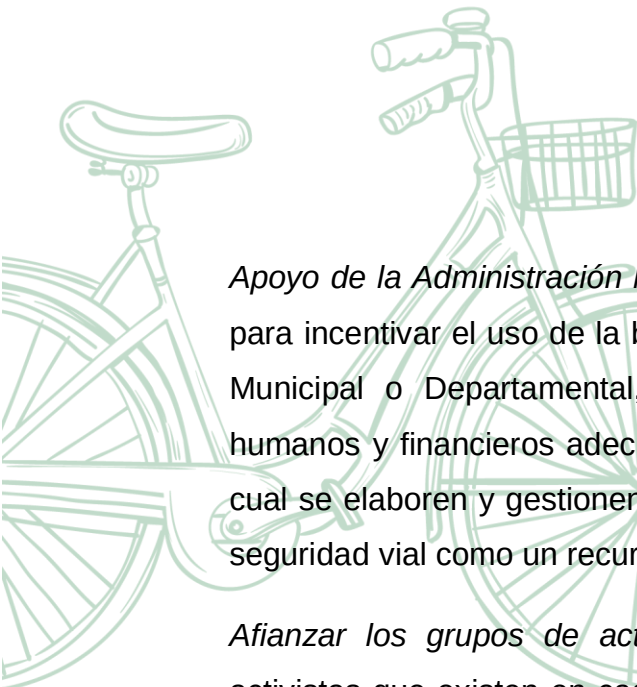
Se puede deducir que existe un potencial de usuarios importante en la ciudad. La percepción de los encuestados frente a la bicicleta demuestra que existe un gran interés por fortalecer el uso de éste medio; sin embargo, hace falta apoyo por parte de otros actores, tales como Administración Municipal, Universidades, Empresas, entre otros.

La percepción del ciudadano es prácticamente el eje central de la encuesta, en la cual se hace constante referencia a las visiones y problemáticas que evidencia la ciudad. Uno de los elementos de percepción de uso de la bicicleta en la encuesta nos muestra cómo mejorando la seguridad en el desplazamiento por la ciudad, se rompería una de las barreras más fuertes que impide potenciar su uso en todas las ciudades. Es percibido el temor generalizado que se da en las calles por los hurtos y robos a los que está expuesta esta población.

Si bien es cierto que la percepción de inseguridad y falta de infraestructura es bastante alta, es así mismo importante retomar la idea de la reapropiación, -ya que a pesar de esta percepción negativa de ciudad, el uso de la bicicleta sigue en aumento. Son cada vez más los que optan por ella como un medio importante de transporte, dado que en la mayoría de las ciudades los ciclistas empiezan a usarla desde hace poco, en su mayoría es población estudiantil y personas trabajadoras de estratos económicos 1, 2 y 3.

En ese sentido, desde la gestión de los grupos biciactivistas se hace un llamado al sector público y privado a entender el tema de la movilidad desde una perspectiva integral, involucrando el ámbito social, las conductas, los imaginarios y la cultura ciudadana, hasta la complejidad del espacio público, y no abordarlo exclusivamente como un problema de infraestructura. Por otro lado, es importante hacerle un reconocimiento al liderazgo que, junto a los colectivos de usuarios, están materializando iniciativas a nivel nacional tales como el alquiler de bicicletas públicas en el centro, la donación de bicicletas a personas en situación de vulnerabilidad, ciclopaseos pedagógicos, participación en foros, entre otros.





RECOMENDACIONES

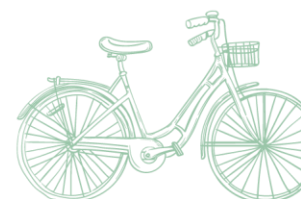
Apoyo de la Administración Municipal o Departamental: La estrategia número uno para incentivar el uso de la bicicleta debe ser el compromiso de la Administración Municipal o Departamental, que defina un plan de trabajo, asigne recursos humanos y financieros adecuados y desarrolle un esquema institucional desde el cual se elaboren y gestionen las distintas estrategias que permitan incrementar la seguridad vial como un recurso para aumentar el uso de la bicicleta.

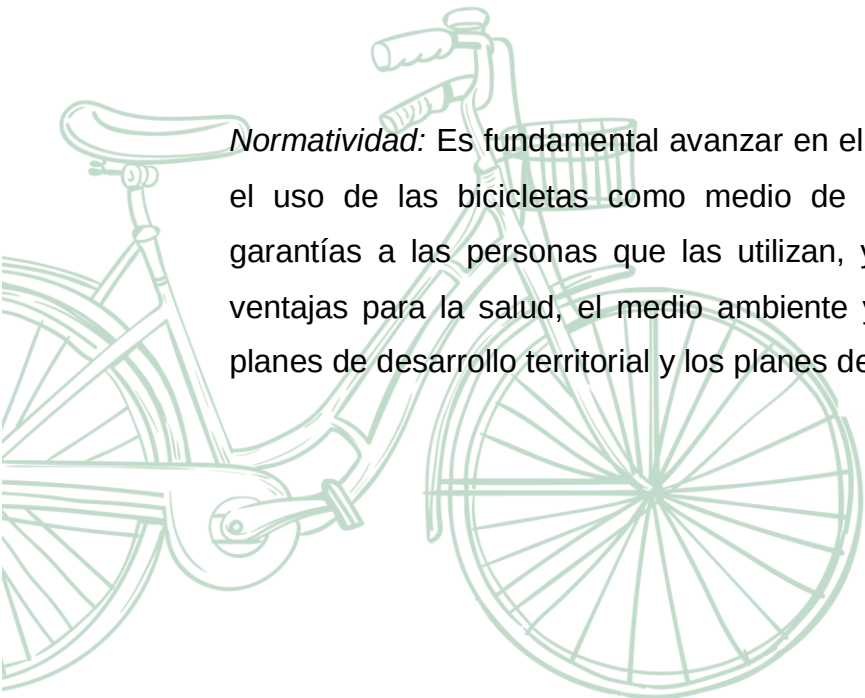
Afianzar los grupos de activistas: Potenciar las capacidades de los grupos activistas que existen en cada ciudad, los cuales actúan como defensores de los usuarios y como participantes activos en los procesos de toma de decisión, en todo lo relacionado con las iniciativas para mejorar la seguridad, la experiencia y la seguridad de las personas que transitan la ciudad con sus bicicletas.

Fortalecer la BiciRed Colombia: Es importante apoyar y fortalecer esta red para convertir a la bicicleta como el transporte destacado en la ciudadanía, dado que tiene la función de contribuir al desarrollo de iniciativas y estrategias para mejorar las condiciones de uso de la bicicleta a nivel nacional, a su vez generar espacios de participación en donde se discutan, y solucionen las distintas problemáticas y dificultades que deben enfrentar los usuarios en la cotidianidad.

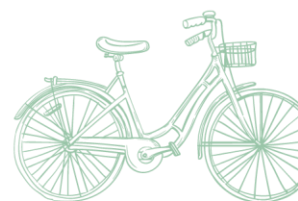
Seguridad: La seguridad es un factor estratégico para posicionar la bicicleta como un medio de transporte. Entendida la seguridad a partir de 4 referentes: La vida, la propiedad, la integridad y la tranquilidad⁵⁵. Por lo tanto, el compromiso del sector empresarial como del gobierno y la ciudadanía de trabajar conjuntamente para poder generar un ambiente seguro para andar en bicicleta por las ciudades colombianas.

⁵⁵ LA VIDA VA EN BICI. Informe final del Proyecto de Educación Ciudadana en Seguridad Vial. 2017-2018. Coordinador Jorge Rojas Valencia. Documento sin publicar.





Normatividad: Es fundamental avanzar en el marco normativo que regule y oriente el uso de las bicicletas como medio de transporte, brindándole así mayores garantías a las personas que las utilizan, y favoreciendo la articulación de sus ventajas para la salud, el medio ambiente y el uso del espacio público, con los planes de desarrollo territorial y los planes de movilidad.





REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUGE, Marc. (2009). Elogio de la bicicleta. Editorial Gedisa. Primera Edición Junio. Barcelona – España. 2009.

CABALLERO, R. “La educación cívica en el México del siglo XXI: Perspectivas y expectativas”. Revista Derecho Electoral, N°22. México. 2016. Pag, 161-181.

CAMACHO, J. Estudio para la implantación del transporte en bicicleta. Corporación financiera de transporte. Colombia. 1975.

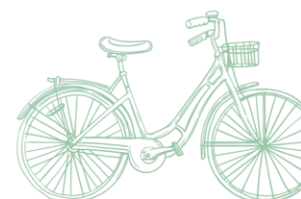
CAMACHO, Sandy. El uso de la bicicleta como medio de transporte en la Ciudad de Bogotá. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá. 1975.

CASTELLAR, C., Pradas, F., Rapún, M., Coll, I. & Pérez, S. Aula en bici: un proyecto longitudinal de intervención docente en Ed. Primaria. Retos. Nuevas tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación, 23, 5-9. 2013. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/3457/345732289001.pdf>.

CICLO ciudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. tomo 1 “la movilidad en bicicleta como política pública”. Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo. México. 2011. Recuperado: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>.

CHARLES, T. Citado por Funes, María Jesús. Crítica de libros. A propósito de Tilly. Conflicto poder y acción colectiva. Consulta en línea realizada el 12 de febrero 2018 en <http://www.redalyc.org/html/997/99734671009/> 1978).

COLLIER, David. Método comparativo. En: Revista Uruguay de Ciencia Política . No. 6 1993; p. 21. Consulta en línea: realizada el 08 de mayo 2017 en: <http://cienciassociales.edu.uy/departamentodecienciaspoliticas/wp-content/uploads/sites/4/2013/archivos/RUCP-05-04-Collier.pdf>.





CONGRESO DE COLOMBIA. (2002). Ley 769. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13114>

CONGRESO DE COLOMBIA. (2006). Ley 1083. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <http://historico.presidencia.gov.co/leyes/2006/julio/ley1083310706.pdf>

CONGRESO DE COLOMBIA. (2011). Ley 1503. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13174>

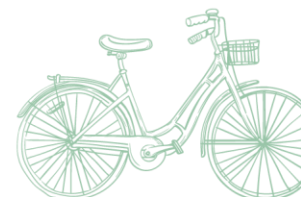
CONGRESO DE COLOMBIA. (2016). Ley 1811. Bogotá. Consulta en línea realizada el 12 de Febrero de 2018 en <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DEL%2021%20DE%20OCTUBRE%20DE%202016.pdf>

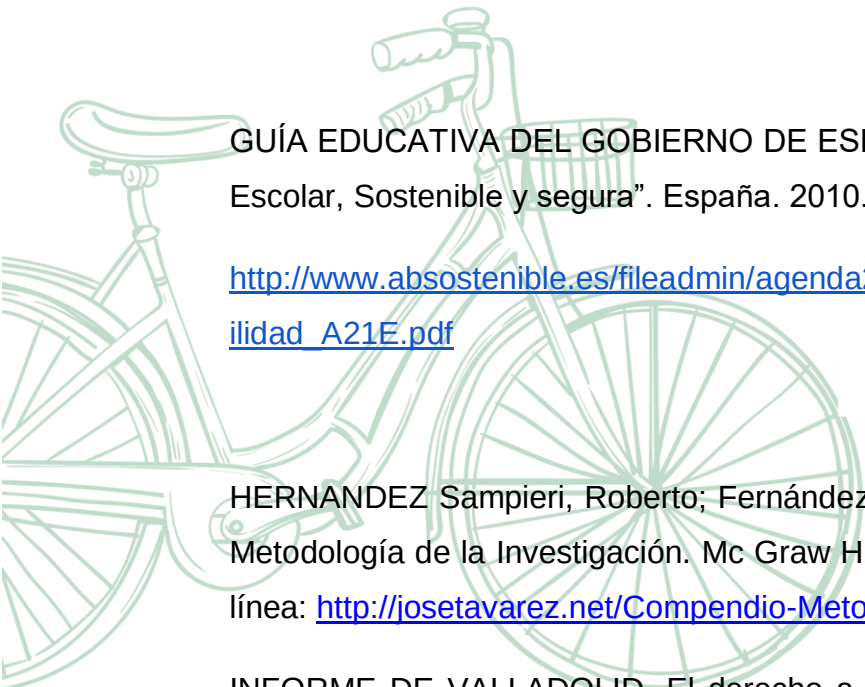
CALHOUN (2007), citado por MAGENDZO A. y PAVEZ J. “Derechos humanos en los lineamientos curriculares referidos a la formación ciudadana”. Revista Praxis Educativa. Vol.20 N°1. 2016. Recuperado en: <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/praxis/article/view/1179/1237>.

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS (1948). Artículo 13. En Sitio Web: <http://www.derechoshumanos.net/normativa/normas/1948-DeclaracionUniversal.htm?qclid=CI22waWf-8oCFVBbhgodl0EPwg>

DELLA PORTA, Donatella y DIANI, Mario. Los movimientos sociales. Madrid: Editorial Complutense. 2012. <http://www.fes-sociologia.com/files/res/18/16.pdf>

FAJARDO, C & Vivas, H. La demanda de transporte en la ciudad de Popayán agosto de 2010. En: Tesis. Univalle. Facultad de Ciencias Sociales y Económicas. 2010. Maestría en Economía Aplicada [recurso electrónico]. 1 CD-ROM.





GUÍA EDUCATIVA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA. Agenda 21. “Por una movilidad Escolar, Sostenible y segura”. España. 2010. En sitio web:

http://www.absostenible.es/fileadmin/agenda21/documentos/a21Escolar/Guia_movilidad_A21E.pdf

HERNANDEZ Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Baptista Lucio, Pilar Metodología de la Investigación. Mc Graw Hill, México 1997. Pag. 13. Consulta en línea: <http://josetavarez.net/Compendio-Metodologia-de-la-Investigacion.pdf>

INFORME DE VALLADOLID. El derecho a la movilidad. Equipo de investigación sobre los derechos humanos y la ciudad de la Universidad de Valladolid y Arquitectos Sin Fronteras de Castilla y León. 2005.

LOPEZ, Liliana. “Pedalear en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social”. Revista de Antropología Experimental. N° 16. Universidad de Jaén – España. 2016.

LÓPEZ P. Gloria E. y SALINAS A. Diana P. “Biciactivismo en Medellín. De la acción Colectiva, a la agenda política”. Maestría en Gobierno y Políticas Públicas. Consulta

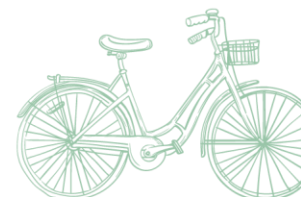
en línea: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/7872/GloriaEstela_LopezLopera_DianaPatricia_SalinasAranago_2015.pdf?sequence=2&isAllowed=y

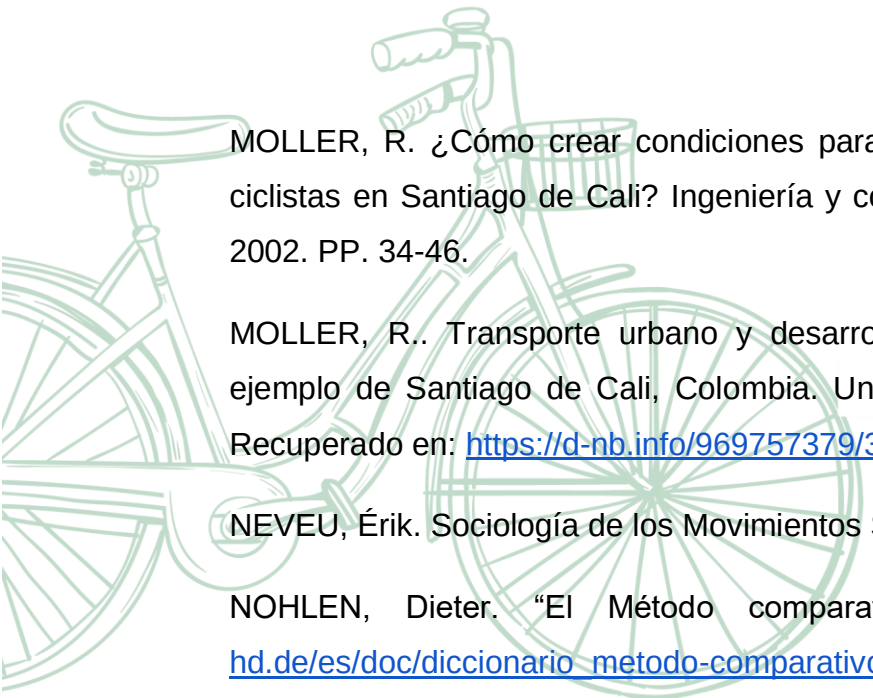
MAGENDZO A. y PAVEZ J. “Derechos humanos en los lineamientos curriculares referidos a la formación ciudadana”. Revista Praxis Educativa. Vol.20 N°1. 2016. Recuperado

en:

<https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/praxis/article/view/1179/1237>

MELUCCI, Alberto. Acción colectiva, vida cotidiana y democracia. Distrito Federal: El Colegio de México. 2002. <http://www.redalyc.org/pdf/598/59855114.pdf>





MOLLER, R. ¿Cómo crear condiciones para la movilidad segura de peatones y ciclistas en Santiago de Cali? Ingeniería y competitividad; Volumen 4. Número 1. 2002. PP. 34-46.

MOLLER, R.. Transporte urbano y desarrollo sostenible en América latina: el ejemplo de Santiago de Cali, Colombia. Universidad del Valle. Colombia. 2006. Recuperado en: <https://d-nb.info/969757379/34>

NEVEU, Érik. Sociología de los Movimientos Sociales. Barcelona: Hacer. 2002.

NOHLEN, Dieter. “El Método comparativo”. 2003. http://www.nohlen.uni-hd.de/es/doc/diccionario_metodo-comparativo.pdf. Consultado el 08 de Mayo de 2017.

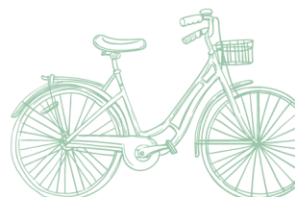
ONU, Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Informe titulado “Nuestro futuro común”. 1987.

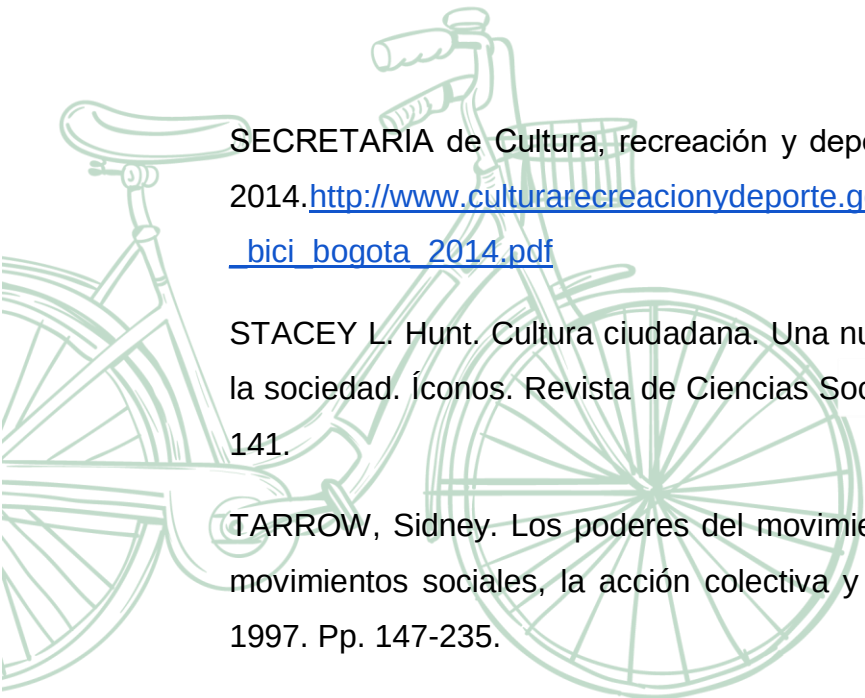
PNUD, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2004). La democracia en América Latina. Hacia una democracia de ciudadanas y ciudadanos. Buenos Aires: PNUD. Recuperado de: <http://www2.ohchr.org/spanish/issues/democracy/costarica/docs/PNUDseminario.pdf>

PEÑALOSA, G. Caminar y usar bicicleta para vivir. Arquitectura y urbanismo. Volumen 31. Número 1. 2010. 77 – 79.

PERALTA, Mayra. “La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali”. Cali: Universidad del Valle. Facultad de Humanidades. 2017.

ROGAT CASTILLO, Jorge Enrique. Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América Latina: Guía para tomadores de decisiones. 2009, p. 45. Recuperado de <http://orbit.dtu.dk/files/4045300/Rogat1.pdf>





SECRETARIA de Cultura, recreación y deporte. “El libro de la bici”. Bogotá D.C. 2014. http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf

STACEY L. Hunt. Cultura ciudadana. Una nueva mirada al límite entre el estado y la sociedad. Íconos. Revista de Ciencias Sociales. Num. 52, Quito. 2015. Pp. 119-141.

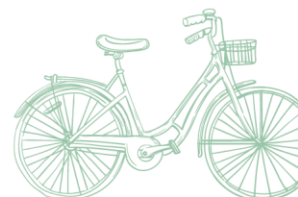
TARROW, Sidney. Los poderes del movimiento. En: El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política. España: Alianza Editorial. 1997. Pp. 147-235.

TARROW, S. El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política. Madrid: Alianza. 2012.

UNION TEMPORAL UT SDG-CNC, Encuesta de movilidad hogares Cali 2015. Consulta realizada el 14 de Marzo de 2018- en <http://www.metrocali.gov.co/cms/assets/ATENCION-AL-CIUDADANO/Encuesta-de-movilidad-2015.pdf>

VILLAVECES, J. “Acción colectiva y el proceso de la política pública”. En: Revista Opera, Número 9. 2009.

VIVIESCAS, F. El proceso de urbanización y un modelo de recreación dirigida: la vuelta a Colombia en bicicleta. Universidad Nacional de Colombia. Sede de Medellín. Número 12. 1982.



ANEXO 1

2/4/2018

CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN CALI

CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN CALI

PROPÓSITO: Por medio de este formulario estás colaborando con el desarrollo de nuestro proyecto de investigación titulado: "CICLETA, LA BICICLETA: UNA MIRADA EDUCATIVA A LA CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE HABITUAL."

REALIZADO POR:
LUDY CAROLINA ESCOBAR PAEZ
ANGÉLICA JOHANNA NÚÑEZ PAREDES

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ENFASIS EN CIENCIAS SOCIALES

Es muy importante para nosotras conocer su relación con la bicicleta.

*Obligatorio

Datos del Encuestado:

1. **Edad ***

Marca solo un óvalo.

- ☐ Entre 15 y 20 años
☐ Entre 21 y 30 años
☐ Entre 31 y 40 años
☐ Entre 41 y 50 años
☐ Entre 51 y 60 años
☐ Más de 60 años

2. **Genero ***

Marca solo un óvalo.

- ☐ Femenino
☐ Masculino

3. **Estrato Socio - Economico**

Marca solo un óvalo.

- ☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4
☐ 5
☐ 6

4. **Ocupación ***

Formulario:

Por favor seleccione una de las opciones que más se acerquen a su forma de pensar según la pregunta, puede marcar más de una opción:

5. 1. **¿Cuál es el principal modo de transporte que utiliza? ***



Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Automóvil propio
☐ Autobús
☐ Taxi
☐ Motocicleta
☐ Bicicleta
☐ Otro: _____

https://docs.google.com/forms/d/16L_hnaixUGC0tV3m7DADW_xetmssk_oy8A_yOKUH44/edit

1/8

2/4/2018

CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN CALI

6. 2. ¿Con qué fin lo utiliza? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Para llegar al trabajo
- ☐ Actividades recreativas/culturales
- ☐ Actividades académicas
- ☐ Otro: _____

7. 3. Si tuviera que cambiar ese modo de transporte, ¿por cuál lo haría? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Motocicleta
- ☐ Masivo Integrado de Occidente (MIO)
- ☐ Bicicleta
- ☐ Automóvil propio
- ☐ Autobús
- ☐ Taxi - Uber
- ☐ Otro: _____

8. 4. ¿Considera usted a la bicicleta como modo de transporte? Si/No ¿Por qué? *



9. 5. ¿Con qué frecuencia utiliza usted la bicicleta? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Nunca
- ☐ Menos de 3 veces a la semana
- ☐ Más de 4 veces a la semana
- ☐ Diariamente

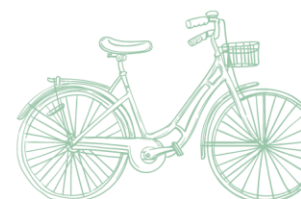
10. 6. ¿Por qué no la utiliza como modo de transporte? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Malas condiciones de las calles y avenidas
- ☐ Por las condiciones climáticas
- ☐ No le gusta a su familia
- ☐ Higiene
- ☐ Falta de seguridad en la vía pública
- ☐ No tiene bicicleta
- ☐ Otro: _____

https://docs.google.com/forms/d/16L_hnaxUGC0iV3m7DAOW_xetmssk_oy8A_yOKUH44/edit

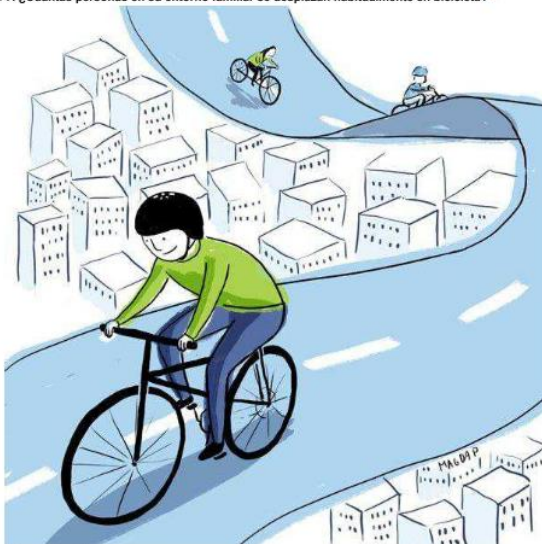
2/6



2/4/2018

CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN CALI

11. 7. ¿Cuántas personas en su entorno familiar se desplazan habitualmente en bicicleta? *



Marca solo un óvalo.

- ☐ Ninguna
☐ Una
☐ Dos
☐ Tres
☐ Más de tres

12. 8. ¿Qué tan dispuesto estaría usted a cambiar su medio de transporte actual por la bicicleta? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Muy dispuesto
☐ Ligeramente dispuesto
☐ No estoy dispuesto

13. 9. ¿Qué es lo primero que le viene a la mente al escuchar la palabra "bicicleta"? *

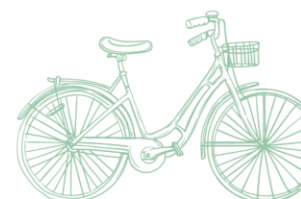


Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Ejercicio
☐ Economía
☐ Salud
☐ Diversión
☐ Transporte
☐ Ayuda al medio ambiente
☐ Otro: _____

https://docs.google.com/forms/d/16L_hnatxUGC0iV3m7DAOW_xetmssk_oy8A_yOKUH44/edit

3/8



14. 10. ¿Qué es lo primero que le viene a la mente al oír la frase "andar en bicicleta"? *



Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Modo de transporte
- ☐ Distracción
- ☐ Hacer ejercicio
- ☐ Menos contaminación
- ☐ Llegar más rápido
- ☐ Cuidar mi salud
- ☐ Otro: _____

15. 11. ¿Cuáles cree que son las ventajas de andar en bicicleta? *



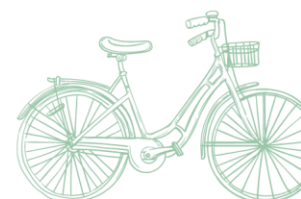
Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ No tiene que pagar pasaje
- ☐ Ayuda a mantener la buena salud
- ☐ No tiene que pagar gasolina
- ☐ No afecta el medio ambiente
- ☐ Es fácil de usar
- ☐ Salud
- ☐ Es un modo de transporte rápido y eficiente
- ☐ Otro: _____

16. 12. ¿Cuáles son para usted los aspectos más relevantes por los cuales no se usa la bicicleta como medio de transporte? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ El clima
- ☐ Ausencia de ciclorutas
- ☐ Inseguridad
- ☐ Carencia de lugares de estacionamiento
- ☐ Alto índice de accidentalidad
- ☐ Incomodidad y esfuerzo físico
- ☐ Falta de incentivos por parte de las instituciones
- ☐ Otro: _____





2/4/2018

CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN CALI

17. 13. Cuáles cree que son los aspectos más importantes a solucionar para que aumente el uso de la bicicleta en Cali? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Aumento en conexiones con otros medios de transporte
- ☐ Respetar las ciclorutas tanto por los peatones como vehículos
- ☐ Una mejor señalización
- ☐ Zonas de parqueo
- ☐ Continuidad en las ciclorutas.
- ☐ Incremento de policías en las vías.
- ☐ Otro: _____

18. 14. ¿Conoce personas u organizaciones que incentiven y/o apoyen el uso de la bicicleta? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí Pasa a la pregunta 19.
- ☐ No Pasa a la pregunta 20.

Sobre las organizaciones

14. ¿Conoce personas u organizaciones que incentiven y/o apoyen el uso de la bicicleta?

19. ¿Cuáles? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Familia
- ☐ Amigos
- ☐ Novio(a), esposo(a), cónyuge
- ☐ Grupo de ciclistas
- ☐ Compañeros de trabajo
- ☐ Otro: _____

Formulario:

20. 15. ¿Hay personas u organizaciones que lo desanimen/desaprueben a andar en bicicleta? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí Pasa a la pregunta 21.
- ☐ No Pasa a la pregunta 22.

Sobre las organizaciones

15. ¿Hay personas u organizaciones que lo desanimen/desaprueben a andar en bicicleta?

21. ¿Quiénes son? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Familia
- ☐ Amigos
- ☐ Novio(a), esposo(a), cónyuge
- ☐ Compañeros de trabajo
- ☐ Otro: _____

Formulario:

22. 16. ¿Participa o pertenece usted a algún colectivo o grupo de ciclistas? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí Pasa a la pregunta 23.
- ☐ No Pasa a la pregunta 25.

Formulario:

16. ¿Participa o pertenece usted a algún colectivo o grupo de ciclistas?

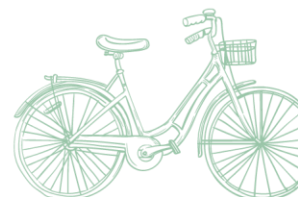
23. Cual *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Hemoraiders Pasa a la pregunta 24.
- ☐ Mujeres Bicycles Cali Pasa a la pregunta 24.
- ☐ A Univalle En Bicicleta Pasa a la pregunta 24.
- ☐ Pinta Tu BiciCarril Pasa a la pregunta 24.
- ☐ En Bici Arte Pasa a la pregunta 24.
- ☐ Cicloamigos Cali Pasa a la pregunta 24.
- ☐ Otro: _____ Pasa a la pregunta 24.

https://docs.google.com/forms/d/16L_hnhtxUG0tV13m7DADW_xetmssk_oy8A_yDKU44/edit

5/6





2/4/2018

CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN CALI

Formulario:

24. 17. ¿Qué actividades realiza el grupo al que pertenece o participa en el cual fomenten el uso de la bicicleta? *

Formulario:

25. 18. Razones por las que usted se animaría a utilizar la bicicleta como modo de transporte. *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Conocer rutas seguras a mi trabajo
- ☐ Recibir capacitación para andar en bici en la calle
- ☐ Implementación de infraestructura ciclista en la ciudad
- ☐ Que la vía pública cuente con señalización adecuada
- ☐ Programas de educación, fomento e implementación
- ☐ Motivación por parte de grupos ciclistas
- ☐ Estacionamiento o almacenamiento para bicicletas en mis destinos
- ☐ Mayor respeto de los conductores de automóviles y transporte público
- ☐ Vivir cerca de mi centro de trabajo
- ☐ Contar con el apoyo de mi familia y amigos
- ☐ Otro: _____

Formulario:

26. Si tiene alguna idea, proyecto o sugerencia que crea que puede aumentar el uso de la bicicleta en Cali, por favor méncionelo:

Con la tecnología de
 Google Forms

https://docs.google.com/forms/d/16L_hnatxUGC0IV13m7DADW_xetmssk_oy8A_yDKUH44/edit

6/6



