

**|LOS PROMOTORES DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE POPAYÁN,
UNA APROXIMACIÓN A SU ACCIONAR DESDE LOS ACTOS DE CIUDADANÍA Y LA
CULTURA CIUDADANA**

Trabajo de investigación

Presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Estudios

Interlingüísticos e Interculturales

Estudiante: Erik Andrés Díaz Fernández

Tutor:

José Aldemar Álvarez Valencia PhD.

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

ESCUELA DE CIENCIAS DEL LENGUAJE

MAESTRÍA EN ESTUDIOS INTERLINGÜÍSTICOS E INTERCULTURALES

Santiago de Cali, 2022

Tabla de Contenido

Resumen	7
1. Introducción	8
2. Planteamiento del problema	10
2.1. Problema de investigación	10
2.2. Pregunta de investigación	12
3. Justificación.....	13
4. Objetivos	15
4.1. General.....	15
4.2. Específicos	15
5. Antecedentes	16
5.1. El Uso de la Bicicleta y la Movilidad	16
5.2. La Construcción de Ciudadanía a Partir del Uso de la Bicicleta	19
5.3. Antecedentes Acerca de la Cultura Ciudadana	22
5.4. Estudios Sobre los Actos de Ciudadanía.....	25
6. Marco teórico	33
6.1. Cultura Ciudadana.....	33
6.2. Actos de Ciudadanía.....	36
7. Metodología	39
7.1. Contexto.....	41
7.2. Participantes.....	44
7.3. Técnicas y Procedimientos de Recolección de Información	48
7.3.1. Etapa 1. Identificación de líderes y promotores del uso de la bicicleta.....	48
7.3.2. Etapa 2. Contacto con líderes y promotores del uso de la bicicleta	49
7.3.3. Etapa 3. Aplicación de instrumentos de captura de información cualitativa	49
7.3.3.1. Entrevistas	49
7.3.3.2. Encuestas.....	50
7.3.3.3. Observación participante	51
7.4. Análisis de Datos	54
7.5. Aspectos Éticos de la Investigación.....	59
8. Resultados	60

8.1.	Colectivos o Grupos que Promueven el Uso de la Bicicleta en Popayán	60
8.1.1.	Perfil sociodemográfico de los miembros de los colectivos	60
8.2.	La Autodenominación de los Grupos de Ciclistas	63
8.3.	El uso de la bicicleta como escenario de encuentro	68
8.3.1.	La bicicleta como elemento que fomenta la salud y el deporte	73
8.4.	Organización y estabilidad de los colectivos ciclistas	74
8.4.1.	Vinculación a los colectivos ciclistas	76
8.5.	Los colectivos ciclistas y la intervención en espacios.....	77
8.5.1.	Las rodadas y la apropiación del espacio público	80
8.5.2.	El cuidado del medio ambiente como un acto de ciudadanía	85
9.	Discusión.....	87
9.1.	Conceptualización de los colectivos de ciclistas	87
9.1.1.	Los colectivos ciclistas y las acciones que pueden fortalecer la cultura ciudadana .	93
10.	Conclusiones	96
11.	Implicaciones.....	101
12.	Limitaciones.....	103
13.	Referencias	104
14.	Anexos.....	112

Índice de Figuras

Figura 1 Ubicación Geográfica de la Ciudad de Popayán	45
Figura 2 Cebras de Colores	50
Figura 3 Perfil de los Participantes por Cada Colectivo.	64
Figura 4 Género de los Participantes	65
Figura 5 Rangos de Edad de los Integrantes de los Colectivos de Bicicletas.	66
Figura 6 Nivel de Estudios de los Participantes.	67
Figura 7 Autodenominación de las Agrupaciones que Promueven el uso de la Bicicleta en Popayán.	68
Figura 8 Convocatoria Biciencuentro familiar	69
Figura 9 Invitación Instalación Mesa de la Bicicleta	70
Figura 10 Colectivo Weekend Popayán desde el cerro Munchique	77
Figura 11 Bicicleta Blanca parque Caldas	79

Índice de Tablas

Tabla 1	Rangos de edad de los integrantes de los colectivos de bicicletas	48
Tabla 2	Colectivos Promotores del uso de la Bicicleta que Participaron en la Investigación.	50
Tabla 3	Rodadas y Observaciones Realizadas.	56
Tabla 4	Codificación de Información	60
Tabla 5	Categorías y Subcategorías (temas)	62

Índice de Anexos

Anexo 1. Encuesta	1112
Anexo 2. <i>Entrevista</i>	1114

Resumen

La ciudad de Popayán ubicada al suroccidente colombiano alberga una cantidad considerable de colectivos promotores del uso de la bicicleta cuya presencia ha generado dinámicas de relación con la ciudad, sus espacios y sus habitantes que aún no han sido estudiadas. El objetivo de esta investigación fue el de establecer en qué medida las acciones de los participantes, miembros de colectivos de las bicicletas, pueden ser considerados *Actos de ciudadanía* (Isin y Nielsen, 2008) y formas de fortalecer la cultura ciudadana en la ciudad de Popayán. El proceso investigativo se llevó a cabo a través de un acercamiento a nivel etnográfico sustentado en el desarrollo de entrevistas, diarios de campo y aplicación de encuestas a los integrantes de los siete colectivos estudiados. Mediante los instrumentos de recolección se pudieron establecer comprensiones importantes sobre las motivaciones y características organizacionales de los colectivos, al igual que sus prácticas socioculturales. Se concluye que las actividades de estos grupos, marcadas por la intervención del espacio público y la territorialización de espacios de la ciudad a través de la movilidad entre otras iniciativas, constituyen actos de ciudadanía y formas de promoción de la cultura ciudadana. Palabras claves: Actos de ciudadanía, cultura ciudadana, colectivos promotores del uso de la bicicleta

Abstract

The city of Popayán, located in southwestern Colombia, is home to a considerable number of bicycle advocacy groups whose presence has generated dynamics of relationship with the city, its spaces and its inhabitants that have not yet been studied. The objective of this research was to establish to what extent the actions of the participants, members of bicycle collectives, can be considered acts of citizenship (Isin and Nielsen, 2008) and ways of strengthening citizen culture in the city of Popayán. The research process was carried out through an ethnographic approach based on the development of interviews, field diaries and the application of surveys to the members of the seven collectives studied. Through the data collection instruments, important understandings about the motivations and organizational characteristics of the collectives, as well as their sociocultural practices were established. It is concluded that the activities of these groups, marked by the intervention of public space and the territorialization of city spaces through mobility, among other initiatives, constitute acts of citizenship and forms of promotion of civic culture.

Key words: Acts of citizenship, Civic culture, groups promoting the use of bicycles.

1. Introducción

El estudio de los fenómenos que ocurren a nivel social en los diversos contextos nos permite evidenciar aquellas manifestaciones que surgen como alternativa de reconocimiento, reivindicación y visibilización por parte de los ciudadanos, quienes se reúnen en diferentes espacios con el fin de encontrar una respuesta por parte de la esfera institucional o ciudadana dentro de un territorio. Un ejemplo visible es el caso de los autodenominados colectivos ciclistas que, desde el año 2008, han venido trabajando en la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán en el departamento del Cauca.

En este contexto, el presente trabajo de investigación busca identificar cuáles son las acciones que han llevado a cabo siete grupos que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán y, a partir de estas, precisar su trasfondo, las características que se pueden percibir de los grupos y los motivos que llevan a los líderes de estos a participar, promover y defender sus causas. De igual manera, se busca establecer hasta qué punto el accionar de dichos grupos que promueven el uso de la bicicleta puede llegar a considerarse como actos de ciudadanía (Isin y Nielsen 2008), en el sentido de romper con hábitos de manera creativa y conocer cuál es el posible aporte que hacen a la construcción de cultura ciudadana y la apropiación del espacio público en la ciudad.

De acuerdo con Isin y Nielsen (2008), los actos de ciudadanía deben entenderse más allá del mero estatus de un rótulo ciudadano que se fija a todo individuo dentro de una organización política o de un Estado. De esta forma, los actos de ciudadanía son aquellas prácticas ciudadanas que se hacen e identifican y que, además, construyen al ciudadano y lo exponen como un sujeto activo en escenarios considerados públicos. Así, el acercamiento a estos colectivos que emplean la bicicleta en la ciudad de Popayán permite entender el sentido de sus actos ciudadanos y la manera como construyen y reconfiguran escenarios públicos de manera creativa: la calle, la ciudad y el territorio. En este sentido, es posible identificar el aporte que hacen en la configuración de la cultura ciudadana y la apropiación del espacio público en la ciudad.

Este acercamiento permite develar aquellas posturas de los líderes o los encargados de dichos colectivos a nivel social, cultural y político que brindan la posibilidad de explicar, desde el enfoque de los actos de ciudadanía, cuál es el trasfondo de las acciones desarrolladas

por los siete colectivos que estimulan el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán desde sus diferentes perspectivas y que han logrado conformar iniciativas integradas a la institucionalidad; por ejemplo, la configuración de la Mesa de la Bicicleta del municipio, reglamentada por el Decreto 20161900007235 de la Alcaldía Mayor de Popayán, en el año 2016.

El presente documento se estructura a partir de cuatro apartados. El primero de ellos está relacionado con la descripción de la problemática, su importancia y orientación; el segundo, retoma los aspectos teóricos y conceptuales; el tercero, describe el diseño metodológico del estudio realizado; y, el cuarto, se centra en la presentación y discusión de los resultados obtenidos a través de las técnicas de recolección de información aplicadas.

2. Planteamiento del problema

2.1. Problema de investigación

Considerando el constante avance y el crecimiento de las sociedades, el Estado se ve limitado frente al cumplimiento de normas y a la gestión de políticas que aporten al desarrollo armónico de los colectivos. En este sentido, es necesario que los ciudadanos comprendan que su papel es fundamental en este proceso, siendo responsables no solo en cuanto a sus derechos, sino, además, frente a sus deberes para con sus pares. Esta dinámica de corresponsabilidad implica que el ciudadano actúe en razón a lo estipulado por la ley y así, generar una cultura ciudadana a partir del establecimiento de acuerdos y acciones de concertación que permitan trabajar de manera conjunta, al agenciar un tema y aportar a la solución de problemáticas del mismo.

En este contexto, la ciudad de Popayán, que en la actualidad cuenta con un total de 277.270 habitantes de acuerdo con las estadísticas del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE (2018), presenta una población que crece rápidamente y que se ve afectada por una reducida movilidad, especialmente por obras viales que desde el año 2009 se vienen desarrollando en puntos estratégicos de la ciudad. Esto trae consigo la generación de atascamiento vehicular y la apertura de nuevas rutas de circulación, las cuales, en gran parte de los casos, implican mayor tiempo de recorrido y menor efectividad en los procesos de transitabilidad, dando lugar a accidentes.

Frente a este panorama, algunos ciudadanos han conformado más de diez grupos desde los cuales se busca generar el uso de medios alternativos para transportarse, como es la bicicleta. Algunos de estos colectivos han venido trabajando desde el año 2008 en pro de este propósito, y así lograron en 2016 que la administración municipal creara la Mesa de la Bicicleta y su respectiva reglamentación bajo el Decreto 20161900007235, en la que se estableció como un espacio de:

articulación y convergencia de diferentes actores sociales e institucionales de carácter público y privado, para dialogar, priorizar, concertar y tener incidencia en los procesos de planeación, gestión, evaluación y consolidación de políticas y estrategias que promuevan el uso de la bicicleta como un sistema de movilidad seguro, incluyente y sostenible para la ciudad de Popayán. (pág 2, artículo primero)

Antes de sancionarse dicho mandato administrativo, los colectivos en mención ya trabajaban en el desarrollo de actividades pedagógicas y de intervención en los sectores de mayor afluencia de la ciudad de Popayán (parques, centro de la ciudad y comunas 1, 2, 4, 6 y 9). Las acciones de estos grupos empezaron a generar mayor visualización de sus actividades a través del diálogo con otros ciudadanos y la organización de actividades relacionadas con el cambio de espacios públicos como las cebras peatonales y lugares de confluencia de tráfico que llamaban la atención de todos aquellos que se movilizan por estos de manera cotidiana.

Así, se establece una actividad desde estos colectivos, integrados por cerca de 120 ciudadanos, cantidad que crece y se ve reflejada en actividades cruciales como las “rodadas” o salidas grupales en bicicleta diurnas y nocturnas que se realizan a través de la programación de rutas. En estas participan niños, jóvenes y adultos, dando lugar a encuentros en los que se discute sobre el uso de zonas y medios de desplazamiento, y que otros actores observan como una oportunidad para hacer amigos, deporte y divertirse, situación desde la cual se podría crear una mixtura que permita fortalecer ambas visiones. De este modo, puede evidenciarse que los colectivos no solo buscan promover el uso de la bicicleta, sino que cuentan con enfoques diferentes de acción, los cuales se caracterizarán más ampliamente durante la investigación.

En este sentido, el eje problémico de esta investigación se centra, por una parte, en establecer cuál es el trasfondo cultural, social, y político de las actividades de los colectivos que lideran acciones para el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán y, por otra parte, en determinar qué motiva y promueve las acciones que estos colectivos realizan y cuáles de estas pueden enmarcarse dentro de actos de ciudadanía y cultura ciudadana.

Indagar por el trasfondo de las acciones de los colectivos en favor del uso de la bicicleta permitirá entender su lógica de funcionamiento. Para ello, se tendrán en cuenta aspectos relacionados con sus orígenes, sus participantes, sus objetivos, sus formas de organización, sus actividades y la percepción que tienen de su papel en la sociedad. De esta manera, se busca determinar su aporte a la construcción de cultura ciudadana y el tipo de relación que el ciudadano establece con el espacio público.

2.2. Pregunta de investigación

Con base en lo anterior, es relevante preguntarse: ¿en qué medida contribuyen los colectivos que promueven el uso de la bicicleta a la generación de actos de ciudadanía y al fortalecimiento de la cultura ciudadana en la ciudad de Popayán (Cauca, Colombia)?

3. Justificación

El estudio aquí propuesto se justifica a partir de los diversos aspectos que se describen a continuación:

En primer lugar, brinda la posibilidad de explorar detalladamente y desde diferentes perspectivas los conceptos de actos de ciudadanía y de cultura ciudadana en relación con los colectivos ciclistas de la ciudad de Popayán; además, se permite un análisis teórico que pueda relacionarse acertadamente con las dinámicas llevadas a cabo por los colectivos estudiados, para de esta manera, establecer una articulación entre la visión de los teóricos y la gestión de los actores involucrados. La comprensión de las dinámicas de estos colectivos, sus integrantes, sus intereses y motivaciones aporta al entendimiento de las formas de organización que se gestan en la ciudad de Popayán. En esta medida este estudio puede ser informativo a las autoridades locales como secretaría de transporte y alcaldía quienes buscan conectarse con la ciudadanía para gestionar planes de mejoramiento en la movilidad de la ciudad, pero además de bienestar a los ciudadanos.

En segundo lugar, se aborda en la investigación el componente de cultura ciudadana, que no solo es importante para la ciudad sino también para el investigador, puesto que atañe tanto a la formación que tiene lugar en los establecimientos educativos como también a la posible formación que se realiza en los espacios públicos cuando los colectivos incursionan en las calles, ya sea con rodadas o con intervenciones artísticas. Sumado a lo anterior, el proceso de investigación favorece, por un lado, el reconocimiento de información que se produce en la reflexión académica al interior de las líneas de investigación de la Maestría en Estudios Interlingüísticos e interculturales. Asimismo, facilita la formación de conocimiento/saber que se produce en los espacios públicos en disputa o en la mediación de los colectivos cuando proponen estrategias y alternativas de pedagogía ciudadana que versan en “las rodadas” o en las intervenciones estratégicas en el espacio público.

En tercer lugar, la investigación aporta a los estudios en particular relacionados con las prácticas culturales. En esta investigación se asume que la cultura es un repertorio de recursos semióticos propios de grupos que implican determinadas prácticas sociales e imaginarios compartidos (Álvarez Valencia, 2021). Estos grupos con sus recursos semióticos particulares al entrar en contacto con otros grupos socioculturales generan encuentros

interculturales que no son más que el encuentro de las formas de hacer y ver el mundo de estos grupos. Estas formas de hacer y ver el mundo se materializan en sus prácticas que adquieren valor cultural y son estas prácticas y los imaginarios detrás de ellas las que se buscan estudiar en este estudio. De manera que este estudio aporta a esta comprensión de la cultura y la interculturalidad desde una visión más local, trascendiendo la visión transnacionalista en donde el centro es la comparación entre naciones.

Esta visión desde la lingüística aplicada enriquece las visiones que se encargan tradicionalmente de estudiar estos fenómenos como la antropología y la sociología. Mediante una intersección interdisciplinar se juntan conceptos propios de la sociología y estudios políticos como actos de ciudadanía con visiones de la cultura e interculturalidad de la lingüística aplicada. A esta intersección se junta una mirada sociocultural que más allá de ver acciones o actividades de los individuos de manera aislada, encuentra en la interacción entre los individuos, sus contextos y su agenciamiento formas de entender fenómenos al parecer cotidianos como las rodadas de bicicleta, de maneras más complejas e informativas. De esta forma, se expande la visión de conceptos como ciudadanía que tradicionalmente se considera un término estático en cuanto a constituir en un estado, es decir, un atributo dado a una persona por su filiación a un país en términos de origen de nacimiento más que como producto de un agenciamiento que construya otras formas de ciudadanía que son dinámicas y transformativas. En conclusión, la investigación contribuye al llamado interdisciplinar de la lingüística aplicada y la necesidad de ampliación teórica de conceptos como la cultura y la ciudadanía que autores como Isin y Nielsen (2008) proclaman.

4. Objetivos

4.1. General

Determinar en qué medida contribuyen los colectivos integrantes de la Mesa de la Bicicleta a la generación de actos de ciudadanía y al fortalecimiento de la cultura ciudadana en la ciudad de Popayán (Cauca, Colombia).

4.2. Específicos

- Describir las formas de autodeterminación de los grupos que promueven el uso de la bicicleta como alternativa de transporte en la ciudad de Popayán.
- Identificar las motivaciones que llevan a los colectivos ciudadanos a promover el uso de la bicicleta en Popayán.
- Identificar las características organizacionales y de acción ciudadana que han seguido estos colectivos.
- Determinar cuáles son las prácticas socioculturales de estos colectivos y su relación con los conceptos de cultura ciudadana y actos de ciudadanía.

5. Antecedentes

La presente investigación retoma varios conceptos. En primer lugar, la bicicleta entendida aquí como un vehículo que hace parte de los procesos de movilidad y permite establecer dinámicas de encuentro entre las personas de un contexto o entorno específico, las cuales comparten ideas y gustos frente a determinados aspectos del espacio destinado para su uso. En segundo lugar, se retoma el concepto de actos de ciudadanía que se ha trabajado por varios autores en los estudios de ciudadanía crítica discutidos, en particular por Isin (2008), en donde se ven involucrados no sólo los individuos sino sus acciones frente a aquello que los rodea y afecta.

5.1. El Uso de la Bicicleta y la Movilidad

En este ámbito, es importante resaltar que se encuentran estudios relacionados con la promoción del uso de la bicicleta por parte de diferentes colectivos a nivel global, presentándose, en menor medida, análisis detallados acerca de sus acciones en diferentes instancias, dejando preguntas sin responder, por ejemplo, cómo se desarrollan desde estos grupos actos de ciudadanía que aporten a las dinámicas de la movilidad. A continuación se presentan una serie de trabajos, resultado de una búsqueda documental, que permiten contextualizar los conceptos antes mencionados y la forma en que han sido abordados por sus autores.

Frente al concepto de la bicicleta y su relación con la movilidad, se retoma el estudio referente a su uso como medio de transporte en la ciudad de Bogotá desarrollado por Camacho Mata (2016). Este se realiza a través de un proceso de revisión documental de carácter descriptivo, desde el que se analizan las medidas necesarias para que se incentive la bicicleta como medio de transporte y en las que deben participar activamente el gobierno y el sector empresarial. Se resalta, además, que este medio de transporte puede aportar activamente a la movilidad, la descongestión vehicular y el desarrollo sostenible de esta capital, contribuyendo también a la salud de los individuos y a la protección del medio ambiente.

En este sentido, en el estudio se identifican las dificultades que presenta el contexto urbano para el transporte en bicicleta, relacionadas con las condiciones de infraestructura, seguridad y distancias. De igual manera, se caracterizan las principales iniciativas que se han llevado a cabo para fortalecer el uso de este medio de transporte, como es el caso de las ciclorrutas. Se concibe así el uso de la bicicleta como una opción para aprovechar el espacio público y mejorar las condiciones de movilidad. Se concluye que la bicicleta se convierte en una importante oportunidad para la ciudad, pero requiere que los entes gubernamentales y privados aporten al mejoramiento de la experiencia para incrementar su potencial.

Por su parte, Suero (2010) afirma que es prioritario buscar alternativas de transporte sostenible en las grandes ciudades, las cuales se ven afectadas por fenómenos como la contaminación ambiental, auditiva, visual y vehicular. Dichos factores disminuyen la calidad de vida de los habitantes e incrementan los problemas de movilidad y salud. la bicicleta se presenta como la mejor opción para combatir dichas problemáticas. En este orden de ideas, el autor trabaja a partir de un modelo conceptual para el transporte en bicicleta que incluye aspectos como la gestión política, la organización del transporte en este medio, la creación de una estructura organizacional para el transporte en bicicleta y la gestión de infraestructura y seguridad. Se plantea, entonces, que los avances frente a su uso se basen en normas y leyes que lo conviertan en una prioridad, lo que implica garantizar aspectos básicos como seguridad, accesibilidad, conectividad y visibilidad, además de incluirlo dentro de los planes de ordenamiento territorial como un punto estratégico. Se proyecta, así, la necesidad de que entes públicos y privados puedan pensar en cómo adaptar algunas de sus dinámicas organizacionales para incentivar el uso de la bicicleta, considerando sus beneficios a nivel humano y social.

Vicente y Hormaeche (2006) analizan el problema de la movilidad en las ciudades y los problemas ocasionados por el uso de vehículos motorizados, considerando su relación con la congestión vial, los altos niveles de retención vehicular, la contaminación atmosférica y acústica, entre otros, asuntos de creciente preocupación en las agendas políticas europeas. De esta forma, se establece un análisis donde se rescatan las perspectivas de aquellos que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte y de expertos que reflexionan sobre este

tema. Este análisis se basa en una dinámica investigativa de corte cualitativo a través del desarrollo de grupos de discusión, estableciendo diferentes reuniones en las tres capitales de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En este trabajo, se establecen las ventajas y desventajas frente al uso de este medio, y se hacen propuestas para promoverlo, considerando aspectos de normatividad, seguridad vial y aumento de la infraestructura disponible. Desde el ámbito académico y ciudadano, se busca entonces una estrategia ciclista considerando las vivencias de los ciudadanos y la experiencia de los especialistas en el tema. Esto implica, según los autores, la elaboración de un plan director de vías ciclistas y la creación de un órgano administrativo dedicado a impulsar, coordinar y ejecutar el programa propuesto, pues no se trata solo de promover sino de mantener y evaluar el proceso para mejorarlo de manera continua.

Por otro lado, López Gómez (2018) plantea que, en los últimos 30 años, en países como México, el crecimiento de la población y la inadecuada planificación del espacio urbano han permitido un alto nivel de congestionamiento. Esta situación ha dado lugar a que el traslado dentro de las ciudades y desde estas a la periferia implique un recorrido que toma entre dos y tres horas, en promedio, cuando el tiempo real debiera ser una tercera parte. Frente a esta situación, la movilidad sustentable ha pasado a tener un lugar importante que trae consigo la promoción de otros medios de transporte más sustentables, incluyendo y accesibles como la bicicleta. Sin embargo, se reitera que esto requiere de una adecuada planificación del espacio, ya que los carriles exclusivos son insuficientes, limitados y algunos no cuentan con las condiciones necesarias para su uso en cuanto a infraestructura y seguridad.

Con respecto a este problema, se considera necesario dar mayor atención legislativa al tema de la bicicleta y su uso urbano, en el sentido en que se pueda aportar a la calidad de vida y se reduzcan los daños al medio ambiente. De esta manera, a través de una revisión documental comparativa, se estudian las diferentes políticas implementadas frente al tema, desde las que se busca gestionar este tipo de dinámicas a partir de la legislación existente en México. La legislación en cuestión está integrada por más de 10 leyes y acuerdos en pro del uso de la bicicleta. Esta normatividad solo se aplica en estados específicos como Jalisco,

Nuevo León, Ciudad de México y Querétaro, donde se cuenta con una Ley de Movilidad, la cual debiera ser extendida a otros lugares del país.

Por último, Flórez (2015), Bernasconi y Tham (2016) discuten sobre cómo el uso de la bicicleta aporta a la movilidad, lo que implica diversos desafíos en cuanto a la organización de los espacios y lo relacionado con el respeto por el biciusuario. En torno a esto, buscan determinar el nivel de contribución a la movilidad que se logra con el uso de este medio de transporte, el cual requiere de mayor atención a nivel de infraestructura vial y educación ciudadana, pues solo de este modo se podrá convertir en una alternativa de impacto que mejore la movilidad y que también aporte a reducir las emisiones contaminantes y a aumentar el bienestar de los individuos. La información del estudio fue obtenida a partir de un enfoque cualitativo y la aplicación de las técnicas de encuesta y observación.

5.2. La Construcción de Ciudadanía a Partir del Uso de la Bicicleta

Acerca de la construcción de cultura ciudadana y su relación con el uso de la bicicleta, Ortégón Muñoz (2017), Peralta Ardila (2017) y la Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social (2017) coinciden en el análisis de los posibles procesos de socialización de los actores vinculados a la vía, criterios de comportamiento, códigos de convivencia y significados en los espacios públicos y de movilidad. De esta forma, se considera que la bicicleta es un elemento capaz de unir personas de diferentes clases sociales, culturas e ideologías con la intención de reclamar el espacio que les han negado a los usuarios de este medio. De igual forma, se resalta que los colectivos que promueven su uso cuentan con una clara percepción social y opinión acerca de este, sus ventajas, sus desventajas y las posibilidades que ofrece frente a la movilidad urbana. Con respecto al desarrollo de sus análisis, los autores se basan en el método etnográfico, haciendo uso de herramientas como la observación participante, el análisis documental y las entrevistas semiestructuradas.

Del mismo modo, Ballesteros Toro (2014), Heredia et al (s.f.) y Suárez Olave (2018), en sus estudios sobre la influencia de la participación ciudadana en las políticas de movilidad ciclista, analizan cómo los colectivos sociales pueden aportar a la generación de políticas de movilidad ciclística. Este proceso da lugar a nuevos discursos políticos que nacen de la

comunidad y que permiten obtener mayores resultados al establecer una relación más estrecha entre las instituciones y la ciudadanía. Dicha relación posibilita el diseño de políticas públicas que realmente impacten positivamente en la sociedad con respecto al uso de la bicicleta.

Así, con base en los desarrollos de los autores se pueden establecer cuatro niveles de actuación que estructuran el proceso evolutivo de la movilidad ciclista: las políticas urbanas, los movimientos sociales relacionados con la bicicleta, las cualidades singulares de cada entorno urbano construido y medioambiental y las configuraciones sociales. Desde esta perspectiva, se lleva a cabo un estudio longitudinal y comparativo de los procesos de implementación de dinámicas de movilidad sostenible y las mutuas afecciones entre movimientos probicicleta, aplicando diversas técnicas como la entrevista en profundidad, grupos de discusión, sociogramas y observación participante. En segundo lugar, se realiza un análisis transversal que permitió conocer las diferentes redes sociales, económicas y administrativas que intervienen en los terrenos seleccionados. Para ello se hace uso de un análisis bibliográfico, de la observación participante y de entrevistas, entre otras técnicas, que permiten evidenciar los procesos de participación ciudadana en el desarrollo de políticas de movilidad ciclista.

Las anteriores investigaciones son un aporte considerable al presente trabajo en la ciudad de Popayán, puesto que centran su atención en torno a la participación ciudadana y su incidencia en las dinámicas de movilidad en bicicleta. En esta investigación también se considera la participación activa de los colectivos, no solo en la generación de espacios de encuentro, sino, además, en la gestión de políticas claras frente al tema, las cuales buscan ser construidas desde diferentes perspectivas y apuntan a un beneficio social e institucional.

Snizek et al. (2013), por otro lado, recopilan, mapean y analizan las experiencias positivas y negativas de los ciclistas en cuanto a la disponibilidad de instalaciones para sus bicicletas y factores que afectan su uso en el entorno urbano, pues estos se convierten en aspectos relevantes para fomentar el uso de este medio de transporte, establecer políticas de diseño del entorno urbano y definir el aporte que pueden dar al medio ambiente y la

reorganización de espacios y rutas que mejoren la movilidad. Al respecto, Anantharaman (2016) estudia el surgimiento de prácticas de consumo sostenibles, como el ciclismo, entre las nuevas clases medias de Bangalore, aportando al aprendizaje social, el desarrollo de habilidades y la creación de identidades colectivas, basados en la práctica de comportamientos ambientales positivos y el consumo sostenible. Igualmente, se establece el uso de la bicicleta como una posibilidad de estatus social, especialmente en un contexto donde poseer un vehículo se convierte en un símbolo dominante.

Ciudadano del ciclismo es el concepto que utiliza Aldred (2010) para explorar cómo dentro de los países fuertemente motorizados la práctica de esta actividad puede afectar las percepciones del yo en relación con los entornos naturales y sociales. Se establece, de esta forma, una combinación de beneficios para el individuo y el colectivo, por lo que es una respuesta adecuada a algunos problemas contemporáneos como la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente. Lo anterior da lugar a dinámicas que van más allá de lo político, para tener una visión distintiva sobre la relación adecuada del individuo con su entorno. Así, se plantea una revisión documental de la política municipal de promoción de la movilidad ciclista en Madrid, a partir de la cual se sustenta la intervención al Plan Director de Movilidad Ciclista.

Los anteriores estudios presentan una relación directa con la investigación propuesta a partir del estudio de los colectivos promotores del uso de la bicicleta en Popayán, como una práctica que aporta a la construcción de ciudadanía desde una dinámica de movilidad y encuentro. En este sentido, se establece la forma en que es concebida la bicicleta por parte de estos grupos emergentes como medio de transporte y en qué dinámicas se inserta en cuanto a lo colectivo e institucional. Se da lugar a una visión general acerca de su adaptabilidad al entorno y las necesidades latentes que presenta en cuanto a diferentes aspectos como el espacio y el marco legal. En este caso, en la capital caucana, donde esta nueva opción se presenta de manera naciente, se analiza la forma en que ha venido evolucionando como opción de movilidad y busca contar con los requerimientos necesarios para su adecuada promoción y desarrollo.

5.3. **Antecedentes Acerca de la Cultura Ciudadana**

El estudio de la cultura ciudadana genera la necesidad de visualizar la forma en que esta es percibida desde diferentes perspectivas y escenarios, con el fin de explorar los diversos aspectos que su análisis implica. De esta forma, se consideran los elementos conceptuales y teóricos encontrados en las investigaciones de Sojo (2002), Tunjano Gutiérrez (2015), Garzón et al. (2015), Echeverri Álvarez et al. (2019), Gómez (2013) y Revelo Coral (2004), quienes a través de los componentes y herramientas metodológicas aplicados en sus estudios se convierten en un referente determinante en la contextualización del trabajo investigativo que se propone con los líderes de los colectivos que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán.

Sojo (2002), en su artículo acerca de las nociones de ciudadanía, establece que es a partir de estas que se crea una cultura centrada en la participación de los ciudadanos que actúan cívicamente, esto como factor esencial de la noción del otro. Por ende, la cultura de los ciudadanos les permite tener características comunes que los identifican y que les dan derecho a tener beneficios básicos dentro de un colectivo y contexto, algo que el autor denomina pertenencia ciudadana. Para el desarrollo de este análisis se lleva a cabo una revisión conceptual que permite una reflexión sociológica sobre la ciudadanía, examinando las implicaciones asociadas a la condición ciudadana. De igual modo, se reseñan algunos aportes que desde Latinoamérica permiten ampliar la dinámica explicativa y utilidad práctica del concepto.

Tunjano Gutiérrez (2015), por otro lado, desarrolla su investigación centrada en la cultura ciudadana como eje transversal de la convivencia y la seguridad ciudadana en Colombia, buscando determinar si la cultura ciudadana se presenta como un factor que interviene o no en los ámbitos mencionados. Para ello, la autora examina la responsabilidad de actores como la familia, la escuela, la sociedad y las autoridades públicas en la construcción y promoción de dinámicas de ciudadanía. Durante el estudio se desarrolla un proceso investigativo de tipo exploratorio-descriptivo, soportado en los dos diarios de mayor circulación nacional, El Espectador y El Tiempo, además de algunas revistas del ámbito nacional y algunos trabajos posgraduales.

En este estudio se identifican los aspectos más relevantes que afectan la seguridad ciudadana y la convivencia en el espacio público o *polis*, los cuales están relacionados con el consumo de drogas y alcohol, la intolerancia, la impunidad, la pobreza, la corrupción y la ausencia de una política pública clara y aplicable.

Al respecto, Tunjano Gutiérrez (2015) se propone generar estrategias pedagógicas para fortalecer la convivencia ciudadana y la seguridad a partir de la implementación de una política pública, que hasta el momento ha estado ausente, enfocada en generar unas acciones destinadas a enseñar a los individuos a ser buenos ciudadanos, aprovechando todos sus contextos de vida social como la familia, la escuela, el barrio, el trabajo y en general, la comunidad. Asimismo, pretende enfocar esfuerzos hacia una pedagogía de la convivencia que contribuya a desaprender la violencia heredada de anteriores generaciones. Finalmente, sugiere que los gobiernos locales y central aúnen esfuerzos y articulen sus iniciativas para fortalecer la convivencia entre ciudadanos, impactando de manera real el pensamiento colectivo, puesto que los esfuerzos realizados de manera aislada y desarticulada, aunque han sido positivos, no han tenido una continuidad y una fuerza que permitan conseguir oportunidades de actuar desde todos los círculos sociales en que se mueve un ciudadano en nuestro país.

Garzón et al. (2015) presentan el proyecto denominado “Cartagena por la convivencia” en la línea que los autores denominan cultura, desarrollo local y sostenibilidad, haciendo referencia a la ética y el desarrollo como bases fundamentales para la construcción de una verdadera cultura ciudadana. Asimismo, esta investigación establece una concepción dialéctica entre la teoría y la realidad, en la que muestran cómo, partiendo de las actuaciones de carácter constitucional, se genera participación ciudadana desde el campo del derecho. En este sentido, el análisis de casos y la gestión de talleres grupales presentan al sujeto de derecho como transformador de los procesos sociales y de la misma sociedad, afirmando que el ciudadano no puede observarse como un simple súbdito del Estado, sino que es parte integral de este y tiene la capacidad para transformarlo a partir de su saber y actuar.

Echeverri et al (2019), en su estudio en la ciudad en Medellín, plantean que la cultura ciudadana no solo implica su estudio sino, especialmente, su construcción, lo que obliga a

propiciar espacios para visualizarla y discutirla a través de diversos encuentros e interacciones entre los diferentes actores ciudadanos, aportando de manera eficiente a la consolidación de nuevas formas de relacionarse y a la construcción de territorio. De esta manera, el proceso de análisis se lleva a cabo mediante tres fases, en la cuales se realizan intervenciones a escenarios públicos, acompañamiento en la estructuración de estrategias públicas y construcción de procesos comunitarios. Lo anterior fue posible gracias a la revisión de acciones centradas en la cultura ciudadana y la economía conductual, con la realización de talleres de cocreación y cartografías subjetivas.

Por la misma línea, Gómez (2013) reflexiona sobre dos ámbitos de la cultura ciudadana: la cultura construida y la cultura decretada. Gómez (2013) plantea que la planificación de las ciudades se ha gestado a partir de lo político, creando una serie de procesos y procedimientos técnicos y disciplinarios. A partir de estos, se busca regular las acciones que se desarrollan en un espacio o escenario determinado mediante el discurso, dando lugar a dinámicas educativas que aportan a la formación de ciudadanos responsables y proactivos frente al crecimiento de la ciudad. En este sentido, se establece un proceso de revisión documental frente a los planes de desarrollo de ciudades capitales, como Medellín, visualizando todos aquellos aspectos normativos desde los cuales se fundamenta a la ciudad y a sus ciudadanos, así como las acciones de observación en los escenarios de encuentro y participación de la construcción de ciudadanía.

En el anterior trabajo investigativo se observa una visión de la cultura ciudadana más desde la gestión de políticas y normas que desde su construcción en diferentes espacios en los que los individuos se encuentran, discuten, comparten y llegan a acuerdos. Ante este horizonte, Revelo Coral (2004) plantea la necesidad de gerenciar una estrategia para la construcción de una cultura ciudadana, tomando como caso de estudio la ciudad de Pasto. Durante el estudio, el autor reflexiona acerca del papel que juegan la cultura ciudadana y los procesos comunicativos dentro de la sociedad, visualizando la cultura como una dimensión integradora del desarrollo. De esta manera, se observan y analizan rasgos de la cultura ciudadana a partir de diferentes enfoques: la sociología urbana, la antropología cultural, las ciencias jurídicas y la gerencia pública, entre otros, abordando los elementos físicos de la misma, su maleabilidad y su carácter dinámico e histórico.

De acuerdo con las perspectivas reseñadas por Revelo Coral (2004), se observa que la cultura ciudadana no solo puede percibirse o estudiarse a partir de la relación entre los individuos, sino que también se deben considerar las situaciones que estos enfrentan y los escenarios en los que se desenvuelven de manera cotidiana, lo cual afecta su visión del mundo circundante y de sus congéneres. De igual modo, se establece la necesidad de ir más allá de la creación y/o estructuración de políticas relacionadas con la consolidación de acciones de convivencia. Para esto, es necesario que los ciudadanos interioricen dichas acciones y las asuman como una responsabilidad social, pues solo de esta forma se lograrán avances de manera colectiva.

Barret y Bruna (2014), exponen información reciente sobre los factores y procesos que influyen en el compromiso político y cívico de los ciudadanos. La discusión que plantean en este proyecto multidisciplinario en el que recolectaron información sobre el compromiso cívico y político (civic and political engagement) en nueve países europeos. Una de sus contribuciones más relevantes tiene que ver con el hecho de ayudar a entender factores como el macro contextual, demográfico, social y psicológico y aquellos procesos que influyen en el compromiso cívico y político en una comunidad. De igual forma, su estudio también presenta una gran cantidad de nueva evidencia sobre el compromiso político y cívico que se encontró en Europa y amplía la información sobre los discursos políticos que enmarcan debates sobre la participación en esta región.

Los estudios referenciados anteriormente se convierten en una guía importante en el desarrollo de la presente investigación, puesto que brindan la posibilidad de comprender el rol que tiene el individuo en la formación de ciudadanía, no solo desde lo presencial, sino desde la transformación de los diversos contextos en los que actúa cotidianamente, tales como la familia, el barrio o la ciudad.

5.4. Estudios Sobre los Actos de Ciudadanía

En este apartado se presentan aquellos estudios encontrados en torno al concepto de actos de ciudadanía. Aunque son pocos los estudios que lo adoptan con el mismo enfoque de esta investigación, se encontraron investigaciones en donde se utiliza para interpretar manifestaciones políticas (Milani, 2015), la regulación en relación con la inmigración (Aguilar, 2020), la ciudadanía como derecho universal (Estévez, 2015), en la inclusión social

en el servicio de salud mental (Hamer et al., 2019) o en cuanto al rol participativo de la mujer en la construcción de dinámicas estatales (Saeidi, 2010).

Es importante mencionar que no se encuentran estudios sobre actos de ciudadanía y su relación con colectivos que impulsen el uso de la bicicleta; sin embargo, las investigaciones presentadas a continuación, con sus elementos conceptuales y metodológicos, ayudaron a guiar el proceso académico que se adelantó, en el marco de la presente investigación, en la ciudad de Popayán.

Estévez (2015) discute sobre diversos elementos conceptuales, entre ellos la ciudadanía y cómo esta cuenta con el derecho a tener derechos, lo que se convierte en un mecanismo de reconocimiento del otro como alguien que merece consideración y el gozo de los mismos beneficios y condiciones. De igual manera, se establece la necesidad de estudiar la ciudadanía como práctica y como oportunidad de emancipación. En el estudio, el autor hace una revisión documental de diferentes autores, los cuales orientan su discusión hacia diversos campos de la ciudadanía, no solo relacionados con el territorio, sino con el género, la sana convivencia, el bienestar público y las políticas públicas. La primera idea que aborda el autor en su estudio es que el derecho a la ciudadanía es de carácter universal, donde uno de los problemas principales es la carencia de reconocimiento estatal, en cuanto no se cumple con las responsabilidades y obligaciones que esta tarea implica.

Posteriormente, el autor realiza una caracterización del término sociedad civil en la que plantea una división de los sistemas sociales en tres esferas. La primera tiene que ver con el Estado y su lógica de funcionamiento de acuerdo con mecanismos burocráticos; la segunda va referida al mercado como espacio donde los agentes negocian unos con otros y tienen en cuenta principalmente sus intereses; la tercera es concerniente a la sociedad civil como el ámbito donde las relaciones sociales se rigen por el principio de reconocimiento mutuo y la solidaridad.

En este orden de ideas, Estévez (2015) plantea que el estatus legal no es una condición necesaria ni suficiente para ser reconocido como ciudadano. Así, sostiene que aquellas

personas que viven en un país extranjero pueden llegar a ser reconocidas como ciudadanos, aunque no se hayan naturalizado. Algunos ejemplos que sustentan la idea de una ciudadanía universal son los ciudadanos europeos o los extranjeros extracomunitarios en Holanda (quienes obtienen el derecho al sufragio en las elecciones locales tras cinco años de residencia.). De la misma manera, presenta el caso de los sistemas de Seguridad Social universal en los que los inmigrantes indocumentados son atendidos en los hospitales públicos.

El autor concluye que la visión acerca de la ciudadanía se presenta como la posibilidad de exigir derechos, por lo que se acerca a la concepción referida a los actos de ciudadanía despojándola de una perspectiva legal y concibiéndola a través de un lenguaje más simple y cercano a los sujetos y a la posibilidad emancipadora. Con esto busca un escenario de igualdad, donde la voz de todos sea escuchada, respetada y reconocida.

Aguilar (2020) estudia la relación, en ocasiones tensa, entre migración y ciudadanía desde los estudios críticos de ciudadanía y busca conocer si el repertorio de protesta del movimiento *DREAMers-Undocumented*, conformado por jóvenes migrantes que han vivido la mayor parte de sus vidas como indocumentados en Estados Unidos, puede entenderse como un acto de ciudadanía. Mediante un estudio de caso del movimiento y el uso de datos obtenidos de la revisión documental, se pudo mostrar que este movimiento tuvo un quiebre en el año 2010 en su repertorio debido a una decisión política en el congreso que definía gran parte de su lucha en busca del reconocimiento como ciudadanos. Así, a partir de este evento, se puede concluir que en uno de esos momentos (después de la ruptura) es cuando se evidencia que el movimiento realiza actos de ciudadanía.

Al desmarcarse a nivel político del proyecto, estos jóvenes adquieren una nueva subjetividad política como *Undocumented*, desde la cual siguieron parte del repertorio de protesta del movimiento *DREAMer* e incluyeron acciones nuevas como, por ejemplo, infiltrarse en centros de detención y crear campañas antideportaciones, con el firme propósito de detenerlas. Como *Undocumented*, este grupo también cuestiona las políticas de ilegalización. Cuando frenan deportaciones y se infiltran en centros de detención están realizando actos disruptivos y cuestionando el orden político, incluyendo en sus demandas el no separar las familias y el cierre de algunas oficinas como el *Immigration and Customs*

Enforcement (ICE) y la *Customs and Border Protection (CBP)*. Así, muestran que estos nuevos reclamos traerían, en consecuencia, nuevos derechos.

A pesar de tener diferencias en cuanto a las poblaciones objeto de estudio, es fundamental para el desarrollo de esta investigación las referencias que presenta la autora de la anterior investigación, puesto que, evalúa el repertorio del movimiento *DREAMers-Undocumented* teniendo en cuenta los cinco atributos de necesidad y suficiencia de los actos de ciudadanía planteados por Caraus (2018) en Aguilar (2020), los cuales son 1) volverse sujeto político y adquirir subjetividad política, 2) van más allá y contra la ley, 3) tienen prácticas disruptivas y cuestionan el orden político, 4) crean nuevos reclamos y crean nuevos derechos, y 5) tienen una estructura performativa y momentánea, comprobando que el movimiento en cuestión realiza actos de ciudadanía únicamente a partir de la narrativa del mismo. Aguilar (2020)

Hamer et al. (2019) exploran las prácticas de inclusión que el personal de salud mental emprende para promover la inclusión social y la ciudadanía de las personas que están a su cuidado. El estudio es cualitativo, de corte exploratorio y describe en detalle cómo la teoría de los actos de ciudadanía planteada por Isin puede originar un enfoque basado en los derechos frente a estos actos, los cuales a menudo están ocultos e incrustados en las prácticas cotidianas de los trabajadores de la salud mental. El estudio toma como muestra a 12 trabajadores de la salud mental, reclutados a través de sus redes en Connecticut, USA. Los participantes son tres hombres y nueve mujeres, siete de ellos profesionales y cinco trabajadores de apoyo, con edades comprendidas entre los 35 y los 60 años. La información se obtiene a través de la aplicación de entrevistas individuales basadas en preguntas semiestructuradas, centrando el análisis en tres aspectos fundamentales, a saber, el rompimiento de reglas, hacer trampa y jugar con el sistema.

En el estudio de Milani (2015), se establece un debate frente a la relación entre ciudadanía e idioma dentro de los países europeos. Se considera para ello a los colectivos migrantes, cuyos integrantes empiezan a ser parte de una cultura ajena y a adaptarse a las formas de comunicación y prácticas del contexto en el cual se desenvuelven. Esto da lugar a un proceso de naturalización que permite un mayor nivel de cohesión social, el

reconocimiento del Estado y la seguridad de ser parte de una comunidad, lo cual implica no solo dinámicas sociales sino también políticas y económicas.

El desarrollo del estudio se plantea a partir de una revisión de literatura relacionada con el campo de la política lingüística, apoyándose en otras herramientas provenientes de disciplinas como la sociología, la política y la antropología. De esta manera, se genera un proceso de interacción entre la visión de los actores, sus argumentos y sus ideologías en torno a la ciudadanía a partir de lo lingüístico. Así, se realiza una diferenciación entre los conceptos de nacionalidad y ciudadanía, determinando que el segundo es más inclusivo que el primero. De igual modo, se plantea la existencia de diversas formas de adoptar el concepto de ciudadanía y que este se presenta de manera dinámica. Al respecto, se estudian variedad de aspectos semióticos, materiales y afectivos.

En cuanto a la ciudadanía, Milani toma como referencia, para conceptualizarla, las tres formas planteadas por Isin (2008): estatus, hábito o actos. La ciudadanía como estatus puede entenderse como una forma de membresía, usualmente en un estado nación. El autor la define como un contrato social sobre derechos y deberes entre un individuo y uno o varios estados. En términos de Bauböck (2012), sería una constelación de ciudadanía (*citizenship constellation*) que se refiere a la estructura en la que los individuos están simultáneamente vinculados a varias entidades políticas de tal forma que sus derechos y deberes legales no son determinados por una sola autoridad política sino por varias.

Por otra parte, al hacer énfasis en el hábito, se resalta el aspecto dinámico de la ciudadanía como un conjunto de normas y comportamientos que se adquieren con el tiempo a través de un proceso particular de socialización. Sin embargo, un énfasis demasiado fuerte en el hábito y en la reproducción del *status quo* puede hacernos ciegos a aquellos momentos en que los individuos realmente "rompen con el hábito", pues como lo afirma Isin (2008) "Sin las rupturas creativas es imposible imaginar la transformación social o comprender cómo los sujetos se convierten en ciudadanos como demandantes de justicia, derechos y responsabilidades" (Isin 2008, p. 18).

La visión de Isin (2008) sobre actos de ciudadanía es resaltada por Milani (2015) en cuanto a aquellas actuaciones de inconformidad radical que suceden cuando a una persona la

sitúan en lo inesperado, por fuera de los contextos institucionales que normalmente se asocian con la política. Milani (2015) sostiene que la noción de actos de ciudadanía es similar al concepto sociolingüístico de "ciudadanía lingüística" de Williams y Stroud (2015) quienes explican que este concepto se refiere a la situación en la que los hablantes mismos ejercen control sobre su idioma, puesto que ellos deciden qué idiomas son y qué pueden significar. En este orden de ideas, los asuntos del idioma están discursivamente amarrados a un conjunto de asuntos sociales y políticos y a cuestiones de equidad.

Con el fin de explicar la relación entre ciudadanía como estatus y nacionalidad, Milani (2015) postula su propia vivencia como ejemplo. Relata que vive en Sudáfrica y posee la nacionalidad italiana, siendo su pasaporte la prueba legal de pertenencia a un estado-nación en particular. En términos de ciudadanía, este tiene derecho a votar y ser elegido tanto en Italia como en las elecciones de la Unión Europea. En Sudáfrica, por otro lado, cuenta con el derecho de ejercer un trabajo a nivel académico por un permiso permanente de residencia y, además paga impuestos, pero no tiene el derecho a votar en las elecciones en este país.

En un periodo de ocho años será elegible para obtener la ciudadanía sudafricana por naturalización, esto no significa que deba renunciar a su nacionalidad italiana en virtud de los acuerdos bilaterales entre ambos países. A partir de su relato personal es posible acercarse al sentido que tiene el entrelazamiento entre ciudadanía y nacionalidad bajo el argumento que la ley de ciudadanía puede ser sinónimo de la ley de nacionalidad.

Milani (2015) concluye que el estudio acerca de la ciudadanía no puede limitarse a lo lingüístico, pues se precisa considerar otros elementos como lo visual, lo afectivo y lo corpóreo, teniendo como base que la dinámica de la ciudadanía está inmersa en diferentes escenarios, acciones y colectivos sociales. En este sentido, su análisis implica considerar diversas aristas que integran lo institucional, lo humano y lo social, además de su interrelación.

Desde otro ángulo, el trabajo de Saeidi (2010) está centrado en el rol participativo de la mujer en la construcción de dinámicas estatales en Irán-Medio Oriente. Al respecto, se analiza la conformación de agencias de mujeres que aportan a la participación femenina en

procesos democráticos basados en la búsqueda de inclusión en dinámicas educativas, de votación o liderazgo institucional o parlamentario. De igual modo, se retoma la lucha por cambios radicales frente a los marcos legales que rigen el papel de la mujer frente al Estado, lo que muestra que se concibe a la mujer y al Estado como dos entes homogéneos separados por prácticas culturales y no interdependientes. A partir de lo anteriormente descrito, el autor busca mostrar cómo las mujeres que no ocupan posiciones formales de poder, individual o colectivamente, han intentado alinear las instituciones y las culturas con sus necesidades y deseos desde la postura de ciudadanas de la República Islámica de Irán.

Dicha problemática es trabajada a partir del estudio de experiencias de esposas e hijas de mártires de la guerra Irán-Iraq, examinando las formas en que las mujeres administran la política de la vida cotidiana para fomentar un entorno de vida más propicio. Saeidi inicia con la teorización y análisis de los actos de ciudadanía. Este proceso muestra cómo los actos de ciudadanía facilitan demandas claras de autonomía por parte de las mujeres y apoyan el derecho a pensar de forma independiente, mientras que las actuaciones y actos repetidos de los entrevistados significan una definición compartida de autonomía.

Asimismo, Saeidi (2010) considera el estudio de las representaciones de las mujeres hacia el otro y de cómo esta dinámica busca respaldar los derechos colectivos frente a la generación de prácticas de autonomía, todo ello mediante la aplicación de entrevistas. La autora también explora los mecanismos que crean las mujeres para administrar alternativas morales en momentos en que los individuos y los colectivos interrumpen las estructuras de poder que gobiernan. De esta forma, se logra redefinir el actuar de la mujer como ciudadana en la República Islámica de Irán, pues aquella busca ser pionera en el debate sobre las posibilidades de una ciudadanía ideológicamente comprometida y transformadora, revelando así aquellas acciones y deseos no expresados que configuran el paralelo cotidiano a las aspiraciones más privadas y públicas de las mujeres.

A partir de relacionar técnicas de gobernanza con interrupciones del orden establecido, la autora concluye que los actos de ciudadanía pueden culminar en transformaciones de este último. Al haber estudiado dichas experiencias pudo entender los actos de ciudadanía iniciados por tensiones entre el pasado, el presente y el futuro. Los

estudios de caso mostraron las formas en que el cuerpo y las experiencias vividas se utilizan como un dispositivo de gobierno para recrear estructuras institucionales y culturales, cruzando fronteras generacionales y sociales en el proceso.

De igual forma, a partir de un proceso relacional, su estudio sugiere que las esposas e hijas de los mártires se ven afectadas no solo por el contexto social en evolución de su país, sino que son participantes creativas en la transformación de la República de Irán en un estado más pluralista. En primer lugar, los reclamos de autonomía de las mujeres, tanto silenciosos como expresados, evidencian las capacidades reformadoras de la República Islámica a pesar de sus estructuras discriminatorias de derechos legales. En segundo lugar, según la experiencia iraní, los aspectos dialógicos de la autonomía y los actos de ciudadanía han disminuido la distancia política real e imaginaria entre y dentro de los grupos sociales. Finalmente, el reclamo nacional de autonomía personal se ha infiltrado en la vida de una población políticamente diversa, con actos de ciudadanía de esposas e hijas que intervienen y respaldan nuevas normas sociales tanto en el ámbito público como privado.

En conclusión, los antecedentes estudiados y descritos en este capítulo han permitido establecer una plataforma teórica para el proyecto de investigación. A partir de las metodologías desarrolladas en estos, se ha podido ampliar la visión sobre los actos de ciudadanía y su papel principal en la promoción de la inclusión social, el reconocimiento de derechos y el diálogo con los entes gubernamentales. De igual forma, se han podido explorar otras visiones sobre el concepto de ciudadanía o el reconocimiento que se le puede dar a un ciudadano en un contexto determinado. Estas visiones no están únicamente vinculadas al estatus legal, sino que se construyen desde las prácticas, entendidas como “rupturas creativas, sin las que no es fácil imaginar la transformación social o comprender cómo los sujetos se convierten en ciudadanos demandantes de justicia, derechos y responsabilidades” (Isin 2008, p. 18).

6. Marco teórico

Estudiar los fenómenos sociales a nivel local o global implica remitirse a la revisión de diversos procesos relacionados con las dinámicas económicas, políticas, culturales y de movilidad. Desde estas dinámicas se origina una reconfiguración del concepto de ciudadanía, debido a factores como el contexto, las prácticas sociales, la diversidad y las formas en que los sujetos trabajan de manera individual o colectiva. Así, se generan acuerdos y desacuerdos que pueden modificar las formas de ver o pensar sobre determinada situación o problemática.

Así, comprender el concepto de ciudadanía no solo implica establecer su definición sino la relación que tiene con el desarrollo de una cultura ciudadana y de los actos de ciudadanía, teniendo como base los escenarios en los que están inmersos. El contexto en el que se desarrollan da lugar a una connotación de las acciones que se llevan a cabo y los resultados que buscan y se obtienen a partir de su gestión, ya sea como parte de la convivencia de un grupo social o como forma de abordar un problema que afecta a un colectivo o sociedad. De esta manera, dentro del apartado teórico es importante establecer la caracterización de la cultura ciudadana y los actos de ciudadanía, generando un panorama más claro acerca del estudio propuesto y presentándose como pilar teórico fundamental para llevar a cabo el análisis.

6.1. Cultura Ciudadana

La idea de cultura ciudadana implica un acercamiento a las normas y los valores que son compartidos y socializados de manera colectiva por los habitantes de un escenario específico, aunque esto no implica que todos pertenezcan o sean originarios del mismo lugar. Precisamente, la dinámica de lo ciudadano se refiere a las dimensiones políticas y normativas en las cuales están involucradas las personas, lo cual lleva a pensar en cuáles son aquellos derechos y deberes que un individuo posee por ser parte de la sociedad en la que vive y se desarrolla.

Al respecto, Rincón-Salazar (2004) plantea que la génesis del término cultura ciudadana es académica y se remite a las décadas del 60 y el 70, en las que el enfoque de este concepto está contenido en los estudios llevados a cabo por sociólogos americanos y franceses que buscaban una actualización del concepto de reproducción cultural, el cual se refiere a la reproducción entre generaciones de un sistema de creencias y costumbres que se

expresan como un conjunto de reglas y códigos que definen límites, sin los cuales no existe orden social, siendo este posible solo gracias a los mecanismos de reproducción que operan en los contextos específicos como la familia, la iglesia o la escuela.

De esta manera, la cultura ciudadana engloba aspectos de gran relevancia relacionados con la protección y la promoción de los derechos que tiene el individuo en relación con los grupos sociales y los entornos en los que interactúan. Lo anterior permite llevar a cabo espacios de diálogo basados en una adecuada y pacífica convivencia con sus semejantes y con aquellos entes y miembros estatales que resguardan el cumplimiento de las normas en espacios colectivos o públicos. Aquí entra en juego la conducta de los individuos que participan de una sociedad, la forma en que toman decisiones y cómo las ejecutan considerando sus intereses particulares y comunitarios.

Sin embargo, no siempre se obtienen buenos resultados de la cultura ciudadana. En diversos casos, una dinámica ciudadana inadecuada o mal estructurada da lugar a procesos de discriminación o exclusión de otros grupos o individuos; incluso, puede llegar a establecer connotaciones negativas en determinados espacios, especialmente en aquellos donde políticamente tienen los mismos derechos solo aquellos originarios de una determinada localidad o entorno. Lo anterior da a entender que un contexto en donde se resalte la cultura ciudadana no siempre implica que se originen y motiven buenas prácticas de convivencia, también puede estar originando un proteccionismo social, aunque los ideales frente al tema busquen siempre una interacción sana y diversa entre los grupos y personas.

En este sentido, Mockus (2003) afirma que la cultura ciudadana “busca cambiar hábitos relacionados con la convivencia y más específicamente contribuir con el cumplimiento de normas urbanas, por la vía de la autorregulación personal y la mutua regulación interpersonal” (p. 106). A esto se suma que no solo el ciudadano está inmerso en la dinámica, sino que también se requiere un Estado desde el cual se diseñen, revisen e implementen acciones pedagógicas y políticas que refuercen la cultura ciudadana y su necesidad como factor social relevante en la vida de los ciudadanos y las naciones.

Antanas Mockus Cívicas se posesionó como alcalde electo de la ciudad de Bogotá en enero de 1995. De sus diversas acciones enfocadas hacia la organización fiscal y la cultura

ciudadana se destaca, por una parte, el haber logrado que la ciudadanía ahorrara agua de manera voluntaria durante la crisis que tuvo lugar en 1997, y, por otra parte, la estrategia denominada “La hora zanahoria” que exigía a los establecimientos nocturnos cerrar obligatoriamente a la 1:00 am, medida con la que consiguió reducir los índices de accidentes de tránsito. Además, se resalta el uso de variados métodos para llegar al ciudadano como, por ejemplo, mimos en las calles, tarjetas con dibujos de un pulgar hacia arriba o hacia abajo que tenían la función de aprobar o desaprobado el comportamiento de una persona en la calle y campañas de recolección de basura en las que él recorría las vías disfrazado de superhéroe dando ejemplo del cuidado de las mismas.

De esta forma se intentó generar cultura ciudadana con el fin de incrementar las acciones de participación en conformidad con la Constitución de 1991. Este tipo de iniciativas contribuyeron a mejorar aspectos como el respeto por la persona y el uso adecuado de la cebra. De la misma manera, según el Libro de la bicicleta (Alcaldía Mayor de Bogotá 2014), durante la administración Mockus se realizó la reinauguración de la ciclovía que se había construido en 1974 y, gracias a la gestión del Instituto de Recreación (IDR), en 1997 volvió a cobrar importancia, pudiendo entrar en funcionamiento nuevamente.

La cultura ciudadana no implica que todos piensen de la misma manera, pero sí que compartan una perspectiva clara acerca de la forma en que se interrelacionan los actores de la sociedad, siendo capaces de llegar a acuerdos a través de los cuales se diriman los conflictos y se construyan proyectos colaborativos, donde todos aportan de manera activa y respetan la forma de ser y pensar de los demás, teniendo como base puntos de encuentro.

Se reconoce así que no puede considerarse solo lo individual ni tampoco simplemente lo colectivo, por lo que debe establecerse un punto intermedio de contacto y encuentro donde ambas perspectivas son válidas y se complementan dentro de un determinado entorno para lograr objetivos comunes desde los cuales se respeta la individualidad. De este modo, la cultura ciudadana debe entenderse desde una perspectiva normativa, individual y social que dé paso a la construcción de espacios comunes de discusión y trabajo.

De esta forma se entremezclan diversos aspectos dentro de este escenario que se logra desde lo individual y lo colectivo, donde el punto base es el ciudadano y la forma en que hace

parte de la ciudadanía y lo que esta le ofrece, pero también le exige. Esta relación entre múltiples elementos es cada vez mayor, más aún en un entorno altamente cambiante y globalizado, en el que los individuos se relacionan y comunican de diversas formas y en distintos niveles.

En este contexto, es significativo reiterar que la cultura ciudadana se entiende como una agrupación de actitudes, comportamientos y normas que han sido establecidas dentro de un colectivo de manera comunitaria y que sus miembros comparten, por una parte, porque han sido partícipes en su estructuración e implementación al interior de la sociedad, y, por otra, porque se puede generar un reconocimiento de aquellas acciones que aportan en los niveles individual y grupal, permitiendo que los integrantes de los colectivos sean conscientes de aquellos aspectos que deben cambiarse o ajustarse.

6.2. Actos de Ciudadanía

Es relevante plantear que los actos de ciudadanía no solo se limitan a describir eventos públicos de movilización política, sino que también se emplean para “comprender el sinnúmero de ocurrencias efímeras y aparentemente mundanas de acción (*agency*) sobre la base del lenguaje que se desarrolla en las interacciones diarias ya sean públicas o privadas” (Isin y Nielsen 2008, p. 327). Así, los actos de ciudadanía construyen al ciudadano y no implican una pertenencia o un estatus específico para realizar determinadas acciones como votar, por lo que se requiere de una posición activa y dinámica frente a la toma de decisiones y la generación de ideas. Es decir, la pasividad de un ciudadano propio de un contexto, que solo sigue las normas de manera acrítica, no lo convierte en un individuo que lleve a cabo actos de ciudadanía, mientras que un ajeno del contexto, pero legalmente instalado en un lugar y que analiza, opina y proyecta ideas para ajustar normas, mejorarlas o crearlas, está dando lugar a un acto de ciudadanía.

El individuo entonces debe dejar de ser un número más para ser un participante activo de todo aquello que lo involucra o afecta, debe actuar como parte de un colectivo y dar paso a actos de ciudadanía que demuestren su interés por aquello que lo rodea y en lo cual participa. En este sentido, de acuerdo con Estévez (2015), los actos de ciudadanía implican establecer reivindicaciones en cuanto la exigencia de derechos a partir de una argumentación política pero también social, con el fin de que en determinados casos los individuos dejen de

ser víctimas de una situación y se conviertan en ciudadanos que exigen cambios y que, además, los proponen sustentados en sus derechos y en los deberes de la sociedad y el Estado frente a ellos.

De esta manera, debe pensarse de manera activa el rol de la ciudadanía en cualquier tipo de sociedad o escenario, teniendo como base que un acto de ciudadanía puede verse como una dinámica violenta en muchos casos o que rompe con los parámetros básicos de convivencia. Sin embargo, dichos actos requieren, en muchos casos, exigir con acciones concretas aquello que legalmente se ha ganado, pero que políticamente no se aplica o se hace de acuerdo con ciertas preferencias. De esta manera, se definen los actos de ciudadanía como “aquellos que tienen una finalidad emancipatoria” (Estévez, 2015, p 6) la cual busca que todos gocen de unas mismas condiciones o que una condición sea respetada de acuerdo con lo que el Estado ha promulgado, pero que no se ve adecuadamente ejercida.

Justamente el acto de ciudadanía le da voz al ciudadano y da lugar a la creación de una cultura a su alrededor. Esto puede implicar que dicha dinámica de expresión y queja requiera de acciones no tradicionales y que pueden romper con la convivencia establecida. Estas acciones, aunque son necesarias para crear cambios, pueden dar lugar a actuaciones de desobediencia civil en las que no todos participan, pero seguramente sí se verán beneficiados posteriormente. Se observa, entonces, la necesidad de entender que el acto de ciudadanía puede romper con ciertos parámetros, que son justos de acuerdo con las necesidades y las problemáticas de una sociedad, ya sea que esta se encuentre integrada por miembros propios o extraños.

Para Caraus (2018) estos actos de ciudadanía están estructurados a partir de cinco elementos. Primero, se presentan como una forma de volverse político y de adquirir subjetividad política, entendiendo que la ciudadanía es una cuestión de subjetividad política. Segundo, los actos de ciudadanía son actos que van más allá y, en ocasiones, contra la forma soberana del Estado, lo que sugiere que pueden interpretarse como actos contra la ley o en contra de la legalidad estatal; además, estos no necesitan ser autorizados formal y legalmente puesto que “no necesitan ser fundados en la ley o promulgados en nombre de la ley” (Isin y Nielsen, 2008, p. 59, citado por Aguilar, 2020). En tercer lugar, dichos actos son gestos impugnadores y disruptivos: “hechos colectivos o individuales que rompen los patrones

histórico-sociales” (Isin y Nielsen, 2008, p. 59, citado por Aguilar, 2020). y que cuestionan el orden político dado. Cuarto, los actos de ciudadanía crean nuevos reclamos y promulgan nuevos derechos. En quinto lugar, estos tienen una estructura performática y momentánea, aunque no se especifica si, al ser momentáneos, podrían repetirse en otra ocasión y lugar.

De acuerdo con los puntos establecidos por Caraus (2018), se generan múltiples perspectivas acerca de la incidencia del acto de ciudadanía, especialmente en un mundo cada vez más globalizado y donde los individuos de diversos contextos se encuentran y unen en pro de ideas similares y visiones políticas; sin importar su idioma, procedencia o costumbres, su interés se centra en una lucha por derechos igualitarios para personas que no tienen acceso a dichos derechos, pero que comparten visiones de lugar y de mundo. Esto da espacio a una ciudadanía que ya no pertenece a un solo sitio o latitud, sino que se construye a partir de la diversidad y eso es lo que la fortalece de manera activa y constante. Se crea, así, una ciudadanía que está más allá de los sitios de origen y que se congrega a partir de las representaciones que se comparten y la metas a lograr para un beneficio colectivo en donde hay pluralidad, interculturalidad y diversidad en un alto nivel, dando lugar a una cultura ciudadana.

7. Metodología

La dinámica metodológica se fundamenta en la necesidad de dar respuesta a la pregunta de investigación que, en este caso, busca establecer en qué medida contribuyen los colectivos que promueven el uso de la bicicleta a la generación de actos de ciudadanía y al fortalecimiento de la cultura ciudadana en la ciudad de Popayán (Cauca, Colombia). Para ello se estableció el desarrollo de una etnografía sustentada en técnicas y herramientas como la observación participante, la entrevista, la encuesta con preguntas abiertas.

Miguélez (2005) afirma que los estudios etnográficos permiten acercarse a la verdadera naturaleza de las realidades humanas, puesto que se centran en la descripción y la comprensión, pues le permite al investigador conocer una cultura a través de su inmersión en la misma, teniendo siempre como base una mente lo más abierta posible, con el objetivo de que vayan emergiendo las impresiones y las relaciones que se gestan a partir de sus actores y las situaciones en las que estos se encuentren involucrados, para, finalmente, hacer una triangulación de los métodos.

La elección del tipo de estudio estuvo basada en la posibilidad de generar un acercamiento amplio a la comunidad analizada, en este caso relacionada con los promotores del uso de la bicicleta. De esta manera, se contó con la posibilidad de conocer más de cerca su perspectiva en cuanto a las formas de interacción y agrupamiento, además de la manera en que sus acciones incidían en las dinámicas de la ciudad. Para esto se tuvo siempre presente su forma de participación, la cual generalmente está centrada en el entretenimiento, el encuentro con familiares y amigos o el desarrollo de actividades deportivas de forma grupal, entre otras.

Así, escoger el enfoque etnográfico se fundamentó en el contacto directo que se estableció desde el rol de investigador con los individuos y los siete colectivos que fomentan el uso de la bicicleta en la ciudad y que son participantes del estudio. El trabajo de campo se realizó durante un periodo de 12 meses, comprendido entre los años 2018 y 2019. Este ejercicio brindó la posibilidad de contar con un proceso de interacción continuo para obtener diversa información referente a la forma en que estos grupos se gestan y las razones que los motivan a mantenerse o, por el contrario, desarticularse o desaparecer. Además, se estableció una caracterización de sus integrantes y de aquello que los une o que los diferencia.

De igual modo, la etnografía da lugar a un proceso de interpretación de aquello que se observa y visualiza dentro del actuar de los grupos y los sujetos que hacen parte de estos, permitiendo comprender las visiones culturales y particularidades en cuanto a su desarrollo y evolución en el tiempo. Se buscó, entonces, interpretar una realidad que los individuos han forjado a partir de la interacción en torno a la movilidad en bicicleta y de lo que esta representa para ellos dentro del contexto de la ciudad; todo esto considerando conocimientos y reflexiones teóricas que llevan a resolver la pregunta de investigación.

Así, en un primer momento, la documentación permitió generar una dinámica de búsqueda frente a los conceptos fundamentales y en cuanto a la existencia y la organización de los colectivos estudiados. De igual modo, este ejercicio posibilitó la generación de un panorama claro frente a los antecedentes de la investigación, los cuales se convirtieron en una importante guía frente a la contextualización y desarrollo del análisis.

El acercamiento se llevó a cabo con los líderes o encargados de los colectivos, quienes conocen de manera más detallada el proceso y la dinámica de estructuración de dichos grupos, sin dejar de lado la perspectiva de sus participantes. Ambos puntos de vista se convierten en un complemento frente al análisis propuesto, revelando, en algunos casos, una visión particular de pertenencia o participación a estos colectivos, lo cual es natural debido a la amplia diversidad que se presenta en los mismos.

El primer acercamiento con los siete líderes o encargados de los colectivos se dio a través de la entrevista, la cual permitió conocer a estos actores de manera más profunda y cómo se ha dado el proceso de estructuración de dichos grupos. En este sentido, se generó un intercambio a través de una guía de preguntas relacionadas con el origen de los colectivos, las actividades que llevan a cabo y la forma de participación que se establecen frente a las mismas.

La información obtenida en las entrevistas fue complementada a través de la aplicación de una encuesta de caracterización, desde la que se pudo conocer detalles sociodemográficos de los participantes. Adicionalmente, fue posible conocer su perspectiva acerca de los colectivos en los que participan, la forma de hacerlo y aquellos aspectos que los motiva a ser

parte de estos, lo que en algunos casos revela la visión particular de pertenencia y un amplio nivel de diversidad.

Por último, durante todo el proceso de investigación y en paralelo a otras técnicas, se llevó a cabo la observación participante. Se hizo registro de diversas situaciones y dinámicas de participación de los actores al interior de los colectivos. De esta manera, se generó un panorama de su participación y forma de hacerlo, además de su relacionamiento con los demás integrantes, dando lugar a un contraste de aquello expresado durante la aplicación de los demás instrumentos.

7.1. Contexto

La presente investigación tuvo lugar en la ciudad de Popayán, departamento del Cauca. De acuerdo con sus fuentes históricas, esta fue fundada en 1537 por el colonizador español Sebastián de Belalcázar. La llamada “Ciudad blanca”, actualmente cuenta con 277.270 habitantes de acuerdo con las estadísticas del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE (2018). Se localiza al suroccidente de la República de Colombia. Limita al Norte con los municipios de Cajibío y Totoró; por el Sur con Sotaró y Puracé; por el Oriente con Totoró, Puracé y el Departamento de Huila, y por el Occidente con El Tambo y Timbío. Según su Plan de Ordenamiento Territorial se compone administrativamente por nueve comunas, 23 corregimientos, 73 veredas y dos resguardos indígenas.

Figura 1

Ubicación Geográfica de la Ciudad de Popayán



Fuente: Elaboración propia. Con base en Alcaldía Municipal de Popayán (2016)

Frente a la dinámica social, Popayán reúne gran variedad de colectivos debido, especialmente, a que es considerada como “ciudad universitaria”, haciendo presencia en la ciudad diversas instituciones de educación superior de carácter público y privado, como lo son la Universidad del Cauca, la Universidad Antonio Nariño, la Universidad Cooperativa de Colombia, la Universidad del Tolima, la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD), la Universidad Católica de Manizales, la Universidad del Magdalena, la Institución Universitaria Colegio Mayor del Cauca, la Corporación Universitaria Comfacauc, la Fundación Universitaria de Popayán, la Fundación Universitaria María Cano, la Corporación Universitaria autónoma del Cauca, la Corporación Universitaria Remington, la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), entre otras.

Lo anterior permite la interacción de diversas culturas y colectivos puesto que, desde diferentes municipios y regiones del suroccidente colombiano, jóvenes y adultos llegan a la ciudad para cursar su formación secundaria, de pregrado o posgrado. De este modo, se establece un importante nivel de diversidad e intercambio cultural al contar con la presencia de individuos de otras latitudes que traen consigo diferentes saberes, costumbres y prácticas, los cuales en muchas ocasiones se relacionan con los que se encuentran en el contexto payanés. Por consiguiente, se gestan agrupaciones que buscan establecer acciones de encuentro, entretenimiento e intercambio social. Dichas acciones llevan a la generación de colectivos como aquellos relacionados con el uso de la bicicleta. En estos colectivos sus integrantes se congregan debido a que comparten el gusto por la movilidad en este tipo de medio. Además, les permite establecer acciones junto a los integrantes de su familia y amigos.

Así, con el paso del tiempo y el continuo intercambio de ideas, empiezan a generarse iniciativas en pro de este tipo de colectivos que buscan tener espacios propios a partir de los cuales puedan transitar con seguridad, especialmente porque en ellos hay presencia de menores de edad, jóvenes y adultos mayores. En este sentido, se crean diversas miradas acerca de la necesidad de fomentar este tipo de espacios y contar, en lo posible, con respaldo institucional para lograr metas relacionadas, no solo con el uso de la bicicleta, sino con los derechos que esto implica. Los colectivos promotores del uso de la bicicleta presentan

variadas posibilidades frente a la formulación de acciones que apoyen el desarrollo de políticas y la gestión de procesos institucionales que aporten al esparcimiento, a la interacción social y a la sana convivencia.

En el Plan de Desarrollo Municipal de Popayán, periodo 2016-2019, se destaca una dinámica cívica que es propicia para el objeto de estudio. El Acuerdo reconoce La Mesa de la Bicicleta del municipio de Popayán a través de la promulgación del Decreto 20161900007235 (Alcaldía Municipal de Popayán, 2016). En el Plan 2016-2019, en el componente 4:) Cultura, deporte y recreación, se estableció la promoción de la cultura “como motor del desarrollo incluyente y sostenible” (Consejo Municipal de Popayán, 2016, p. 93), mediante el cual, la alcaldía brinda acompañamiento a la sociedad para formar en emprendimiento cultural y fortalecer emprendedores creativos.

Si bien las iniciativas institucionales apuntan al desarrollo empresarial, se vislumbra una realidad que busca destacar el emprendimiento en empresas deportivas con fines de recreación y la creación de nuevos espacios en la ciudad. Sobre esta base, el Plan de Desarrollo Municipal de Popayán, periodo 2016-2019, señala la necesidad de “implementar acciones para la elaboración e implementación del plan maestro de cultura ciudadana, incluidos la movilidad en bicicleta” (p. 93). Ambos aspectos movilizan un pensamiento que no es explícito en otros propósitos públicos anteriores en la administración municipal, razón por la que se brinda una oportunidad para que aquellos emprendimientos basados en nuevas formas de movilidad ciudadana, como lo es la bicicleta, se generen y que esta sea considerada una acción de cultura ciudadana.

Dentro del mismo Plan de Desarrollo municipal se incluye la estrategia “Deporte Social Comunitario Popayán se mueve, crece y cambia” (Alcaldía de Popayán, 2016, p. 93), donde se incorpora el concepto de “colectivo de la bicicleta” como actividad pública, con fines exclusivamente recreativos, dando paso a la configuración de subjetividades emergentes, como los colectivos de bicicleta que hacen parte de la investigación. Uno de los aspectos que más sobresalen, y que sirven de insumo para este estudio, es que la Alcaldía municipal se propuso como meta la construcción de una infraestructura vial para bicicletas, así como su mantenimiento, apoyado por instituciones como la Secretaría de Tránsito y Transporte, la Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de Deporte y Cultura y Movilidad Futura.

Para el periodo (2020-2023) se incorporó la bicicleta como medio de transporte alternativo (Alcaldía de Popayán, 2020, p. 157) y se contempló la ampliación de rutas de transporte para su uso. Se destacó además que uno de los factores benéficos que aporta este medio es que funciona como reductor de gases de efecto invernadero (p. 130). Eso favoreció la implementación del programa “Bicicletas Públicas para Popayán’, BICI PP”, a través del Proyecto Nacional del Ministerio de Transporte, desde el que se recibieron 50 bicicletas equipadas con Sistema de Posicionamiento Global. Sin embargo, desde el inicio de la presente investigación, dicho programa no ha consolidado ningún resultado concreto todavía.

Lo descrito en los párrafos anteriores permite conocer las dimensiones política y administrativa, en particular el estatus, los hábitos y las acciones que podrían convertirse en actos de ciudadanía, pues la interacción entre diversas culturas y colectivos que hacen parte de la muestra, se componen de ciudadanos de diferentes municipios y regiones, jóvenes y adultos quienes vienen a la ciudad para cursar su formación secundaria, de pregrado y posgrado. Estos ciudadanos son también agentes culturales de cambio, reconocidos dentro de una estructura política, aun cuando se observa que irrumpen el concepto tradicional de hacerla.

7.2. Participantes

Es importante plantear que los siete colectivos promotores del uso de la bicicleta estudiados en la presente investigación están integrados por aproximadamente 600 individuos, entre los cuales hay una gran diversidad. En muchos casos las rodadas (movilización en bicicleta a partir de una ruta determinada) pueden llegar a ser consideradas una actividad familiar y de interacción entre amigos. En los eventos promovidos por los colectivos a favor del uso de la bicicleta se observa la participación de múltiples individuos: niños, jóvenes, adultos y adultos mayores con características particulares.

Durante el proceso de estudio se tomó una muestra de 140 participantes. De acuerdo con los resultados obtenidos (ver tabla 1), en cuanto a los rangos de edad se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 1

Rangos de Edad de los Integrantes de los Colectivos de Bicicletas.

Rango de edad de los participantes	Número de participantes en cada rango
10 -20	51
21-30	34
31-40	34
41-50	21
51-60	4
Más de 60	3
Total participantes encuestados	147

Fuente: elaboración propia

Es necesario resaltar que los asistentes son, en su mayoría, del género masculino, mientras el género femenino está representado por un 20% de toda la población participante del estudio.

Los participantes que hacen parte del estudio integran siete grupos, denominados como: De Los Patojos Movimiento ciudadano en bicicleta, Biciescuela Manuel Rueditas, Weekend Popayán, Bicitrazo, Crazy On The Bike, Bicintage e Impala Crew (ver Tabla 2). Estos colectivos han desarrollado diferentes actividades para promocionar el uso de la bicicleta entre los años 2012 y 2018, las cuales han estado relacionadas con los siguientes aspectos:

- a.** Eventos a favor del uso de la bicicleta, visibles por su magnitud e impacto en la ciudad de Popayán, como rodadas, intervenciones artísticas en las calles y ciclopaseos nocturnos.
- b.** Intervenciones ante entes administrativos como la Alcaldía y el Concejo Municipal, frente a los cuales se hacen visibles problemáticas concernientes al tema de la seguridad para el ciclista y la construcción de ciclovías.

- c. Actividades en instituciones educativas o barrios en las que incentivan el uso de la bicicleta, el respeto por el peatón y las normas de tránsito.

El colectivo *Bicitrazo* (ver tabla 1) que aparece como inactivo en la actualidad, tuvo una participación significativa en la ciudad de Popayán con intervenciones en el espacio público que se llevaron a cabo en el año 2016. En dichos eventos se congregó una cantidad considerable de ciudadanos usuarios de bicicleta, quienes se unieron desde una mirada artística para realizar un corredor simbólico en el que se pintaron las cebras que para ese momento no tenían color en el centro de la ciudad, como estrategia de reivindicación de este espacio para peatones y ciclistas.

Figura 2

Cebras de colores



Nota: Fuente: Recuperado de Página oficial de Facebook colectivo Bicitrazo 2016 [Emmanuel Bahos, 2016]

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10153736335979387&set=a.10153736335479387>

Posteriormente, dicho colectivo participó en la organización del Foro Nacional de la Bicicleta (FNB) –Popayán 2018. Al momento de realizar la recolección de información para esta investigación, uno de los líderes encargados se encontraba participando y orientando iniciativas a favor de la movilidad desde la Facultad de Artes de la Universidad del Cauca.

Tabla 2*Colectivos Promotores del uso de la Bicicleta que Participaron en la Investigación.*

Nombre	Año de creación	Encargados	Actividades
De los Patojos Movimiento ciudadano en bicicleta.	2012	4 fundadores	Rodadas con un promedio de asistencia de 120 personas cada semana (ruedan todos los jueves en la noche, convocando la salida en el Parque Caldas)
Civita Biciescuela Manuel Rueditas	2015	1 fundador 3 colaboradores	Regularmente realizan jornadas lúdicas para enseñar a niños a montar bicicleta. Se enfocan en las instituciones educativas (públicas y privadas), además de sitios públicos como el Parque Benito Juárez.
Weekend Popayán	2015	4 fundadores	Rodadas con un promedio de asistencia de 40 personas los fines de semana. Llevan aproximadamente 200 rutas realizadas. Buscan la unión hombre-máquina-naturaleza y visitan la zona rural del Cauca periódicamente.
Bicitrazo	2016	4 fundadores	Funcionó entre 2016 y 2018, periodo en el cual realizaron intervenciones artísticas en el sector histórico de Popayán, dando paso a la gestión colectiva de la banda de color verde para ciclistas que se encuentra en dicho sector. En la actualidad no se reúnen con frecuencia; sin embargo, su líder gestiona iniciativas a favor de la movilidad desde la Facultad de Diseño de la Universidad del Cauca.
Crazy on the bike	2015	2 fundadores	Rodadas con un promedio de asistencia de 45 jóvenes los fines de semana. Además de fomentar el <i>Stunt</i> , modalidad que consiste en figuras y acrobacias sobre la bicicleta, su trabajo busca prevenir que jóvenes de la Comuna 7 se involucren en situaciones problemáticas como la

			drogadicción.
Bicintage	2016	2 fundadores	Rodadas con un promedio de asistencia de 15 personas cada semana, saliendo los lunes en la noche. Su interés inicial consistió en rodadas de bicicletas clásicas y, posteriormente, se abrió el espacio a todo tipo de bicicletas y ciclistas.
Impala Crew	2015	1 fundador	Rodadas con un promedio de asistencia de 20 personas, caracterizadas por la asistencia de ciclistas que en su mayoría usan bicicletas con piñón fijo. Realizan eventos con el fin de ocupar y disputar el espacio público, partiendo de una postura crítica frente a los espacios de ciclo infraestructura.

Fuente: elaboración propia

7.3. Técnicas y Procedimientos de Recolección de Información

Durante el proceso investigativo se llevaron a cabo tres etapas específicas, durante las cuales se obtuvieron datos e información relevantes para realizar el correspondiente análisis. Estos momentos se describen a continuación:

7.3.1. Etapa 1. Identificación de líderes y promotores del uso de la bicicleta

La primera fase permitió identificar aquellos grupos promotores del uso de la bicicleta y sus líderes dentro de la ciudad de Popayán. La identificación de los participantes encargados de liderar actividades en los colectivos se realizó después de haber revisado las siguientes fuentes de información: 1) las convocatorias públicas realizadas por los colectivos en puntos estratégicos de la ciudad y en redes sociales; 2) las noticias publicadas en los diarios informativos locales en las que describían las iniciativas llevadas a cabo en la ciudad y que normalmente publicaban el nombre de uno de los participantes encargados de coordinarla; y 3) los testimonios de varias personas que participan activamente en procesos sociales, culturales y académicos de la ciudad, así como aquellas personas que alguna vez habían participado en una actividad relacionada con las bicicletas. De esta manera, fue posible

rastrear la ubicación de siete participantes que se perciben en la ciudad como líderes de los colectivos a favor del uso de la bicicleta. El objetivo fue establecer una caracterización de estos y llevar a cabo un acercamiento que permitiera generar un intercambio de información a partir de herramientas como la entrevista, la encuesta y la observación participante.

7.3.2. Etapa 2. Contacto con líderes y promotores del uso de la bicicleta

Durante esta fase se generó una dinámica de acercamiento directo con los líderes de los siete colectivos identificados en la ciudad de Popayán. De igual manera, se les explicó la dinámica investigativa y se les invitó a participar en esta, considerando su representatividad al interior de los colectivos, su conocimiento acerca del origen y desarrollo de aquellos y las diversas actividades e intervenciones desarrolladas con el paso del tiempo.

7.3.3. Etapa 3. Aplicación de instrumentos de captura de información cualitativa

Los procedimientos de recolección de información incluyeron: revisión documental, una entrevista a cada uno de los encargados de los colectivos estudiados, una encuesta realizada a los participantes de las actividades promovidas por los colectivos y trabajo etnográfico.

7.3.3.1. Entrevistas

La entrevista es una herramienta con la cual se logra que los actores involucrados en la investigación hablen acerca de aquello que saben y piensan sobre la problemática estudiada, gracias al intercambio que hacen con el investigador (Marshall y Rosman, 2011; Díaz-Bravo et al., 2013). Así, las dos maneras más comunes de hacer la interrogación es de forma estructurada y semiestructurada. La primera de estas establece un cuestionario directo sobre el tema analizado, mientras que la segunda es más sutil y no se presenta como un interrogatorio para el entrevistado. Para el presente ejercicio investigativo, se optó por la segunda opción. Según Díaz-Bravo et al. (2013):

Las entrevistas semiestructuradas presentan un grado mayor de flexibilidad que las estructuradas, debido a que parten de preguntas planeadas, que pueden ajustarse a los entrevistados. Su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes

posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos. (p. 163)

En lo referente a la investigación sobre los colectivos promotores de la bicicleta, se llevó a cabo una entrevista a ocho líderes (ver el Anexo 2). Su estructura se compuso de tres secciones mediante las cuales se buscaba conocer los datos básicos de los líderes encargados de los colectivos, el nombre del colectivo al que representaban, el número de personas que asistían, aquellas acciones que consideraban como las más representativas que habían realizado como colectivo, el aporte que consideraban le habían hecho desde sus grupos a la ciudad y la respuesta de los organismos o instituciones frente a sus iniciativas.

Como lo afirman Díaz-Bravo et al. (2013), este tipo de entrevista presenta un mayor nivel de flexibilidad a la vez que mantienen una adecuada uniformidad para obtener interpretaciones acordes con los objetivos de la investigación, permitiendo que los entrevistados expresen su posición y punto de vista de forma abierta.

7.3.3.2. Encuestas

La encuesta es un instrumento de captura de información cualitativa (también cuantificable) que está conformada por un cuestionario de preguntas abiertas y cerradas. García Ferrando (1993), la define como

una técnica que utiliza un conjunto de procedimientos estandarizados mediante los cuales se recoge y analiza una serie de datos de una muestra representativa de una población, de la que se pretende explorar, describir, predecir y/o explicar una serie de características. (p. 143)

Su uso está justificado para la investigación en cuanto a que permite recopilar grupos de datos más robustos al apelar a un formato estandarizado que puede ser procesado a través de matrices de vaciado, generando así datos generalizables, tendencias y acciones reiteradas. En ese sentido, el interés no se ubica en el individuo, sino que se desplaza a un grupo poblacional, que en este caso corresponde a un nicho o sector delimitado previamente. De aproximadamente 600 personas que asisten a los eventos de los colectivos que fomentan el

uso de la bicicleta, se obtuvo una muestra de 147 que representa el 22% del universo poblacional seleccionado.

La encuesta centró su atención en categorías concretas como género, edad, sitio de residencia, tiempo que lleva participando en algún colectivo que fomenta el uso de la bicicleta, nivel de educación y perspectiva sobre dinámicas a las que aportan estos colectivos como el cuidado del espacio público, la enseñanza de normas de tránsito, el cuidado del medio ambiente, el sentido de pertenencia, el conocimiento de la ciudad y la promoción de la salud pública. La encuesta se aplicó en las siguientes fechas: 3 y 25 de, 7 y 10 de marzo del año 2019. El modelo de cuestionario puede observarse en el Anexo 1.

7.3.3.3. Observación participante

Como es sabido, en la etnografía se requiere hacer observación participante como técnica de acercamiento al colectivo estudiado y desde la cual se pueden verificar determinadas afirmaciones obtenidas a través de encuestas y entrevistas. De acuerdo con Schmuck (como se citó en Kawulich, 2005):

Los métodos de observación son útiles para los investigadores en una variedad de formas. Proporcionan a los investigadores métodos para revisar expresiones no verbales de sentimientos, determinan quién interactúa con quién, permiten comprender cómo los participantes se comunican entre ellos, y verifican cuánto tiempo se está gastando en determinadas actividades. (p. 5)

De esta manera, se estableció un acercamiento a los colectivos estudiados con base en la participación directa en diversas actividades y recorridos, generando un lazo de contacto que permitió identificar aquellas dinámicas y comportamientos propios del grupo y de sus integrantes, además de la forma en que se han estructurado y crecen a partir de metas específicas de acuerdo con cada colectivo.

El trabajo etnográfico se realizó con los siguientes colectivos que actualmente lideran actividades a favor del uso de la bicicleta: De los patojos Movimiento Ciudadano en bicicleta, Biciescuela Civita Manuel rueditas, *Weekend Popayán*, *Impala Crew*, *Crazy on the bike* y

Bicintage. La participación en las rodadas organizadas por los colectivos permitió la descripción de aquellos rituales, acciones y experiencias que se viven de manera individual y colectiva en cada salida, además de las sensaciones y escenarios que se viven con cada grupo y aquellas prácticas que apuntan al fortalecimiento de la cultura ciudadana. Durante dicho proceso se llevaron a cabo doce observaciones con registro en el diario de campo y nueve rodadas, las cuales se describen a continuación en la tabla 3.

Tabla 3

Rodadas y Observaciones Realizadas.

Fecha d/m/a	Lugar	Quiénes participan	Qué actividades realizan
25-10-2018	Calles de Popayán	De los Patojos, movimiento ciudadano en Bicicleta	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
16-12-2018	Parque Benito Juárez de Popayán	Civita-Biciescuela-Manuel Rueditas	Observación Entrada a diario de campo
22-12-2018	Calles de Popayán	Crazy on the bike	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
02-02-2019	Polideportivo barrio Camilo Torres de Popayán	Crazy on the bike	Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
03-02-2019	Zona urbana y rural de Popayán	Weekend de Popayán	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo

18-02-2019	Calles Popayán	de Bicintage	Rodada y Observación con el grupo. Diario
04-03-2019	Calles Popayán	de Bicintage	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
05-03-2019	Institución educativa Nuestra señora del Carmen Popayán	Civita Biciescuela Manuel rueditas	- Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
07-03-2019	Calles Popayán	de De los patojos, movimiento ciudadano en Bicicleta	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
08-03-2019	Calles Popayán	de Impala Crew	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
10-03-2019	Zona urbana y rural de Popayán	Weekend de Popayán	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo
29-03-2019	Calles Popayán	de Impala Crew	Rodada y Observación con el grupo. Entrada a diario de campo

Fuente: Elaboración Propia (2021)

Con base en la asistencia a las actividades que programaron los colectivos durante este periodo, se intentó mantener una posición de respeto a sus dinámicas internas y de no intervención en la toma de decisiones dentro del proceso, con el objetivo de obtener datos a partir de la propia experiencia. De igual manera, para contar con una observación más amplia de la actividad ciclista en la ciudad y para efectos de la presente investigación, se decidió que

el autor de esta investigación hiciera parte de la iniciativa *Popayán Pedalea*, proceso liderado por una entidad gubernamental de salud de la ciudad.

Esta iniciativa consistió en una campaña para incentivar el uso de la bicicleta durante 30 días o más para movilizarse al sitio de estudio o trabajo. Los requerimientos básicos incluían llevar un registro formal de las llegadas en bicicleta acreditadas por un funcionario o compañero de trabajo y realizar tamizajes durante el proceso. Este ejercicio se programó inicialmente para llevarse a cabo desde febrero hasta agosto del 2019; sin embargo, su recibimiento por parte de las instituciones involucradas fue tal que se amplió hasta el mes de noviembre del mismo año.

Por otro lado, el trabajo etnográfico también involucró el acceso a otros espacios en los cuales se manifestaban los colectivos. Esto incluyó los grupos de Facebook a través de los cuales se comunicaban los miembros de los colectivos y otros documentos que dan cuenta de las acciones de los colectivos como pronunciamientos y actas de reuniones de “La Mesa de la Bicicleta”, constituida en el 2016 a través de un acuerdo municipal. Estos documentos aportaron a la comprensión de los colectivos y sus dinámicas y se incluirán en la presentación de los resultados como fuentes para soportar algunos de los hallazgos.

7.4. Análisis de Datos

El análisis de los datos fue mayoritariamente cualitativo. Se analizaron las voces de los participantes y la información documental mediante la búsqueda de temas centrales, aplicando estrategias de análisis cuantitativo para examinar las respuestas de la encuesta, tales como generación de gráficas de frecuencias. Con respecto al proceso de análisis, se adoptó la propuesta de Marshall y Rosman (2011) en la que plantean siete fases para dicho proceso.

Durante la primera fase de la investigación, la actividad inicial fue la organización de la información; la segunda, la inmersión en la información; la tercera, la codificación de la información; la cuarta, interpretaciones a través de la triangulación de información; la quinta fue la generación de categorías y temas; la sexta la búsqueda de entendimientos alternativos,

y, la séptima, fue la escritura del informe u otro formato de presentación del estudio. En lo que sigue presentaré cada una de estas fases de manera detallada.

En lo concerniente a la primera actividad orientada a la organización de la información, se transcribieron las entrevistas llevadas a cabo y se consignaron en documentos tipo Word para su verificación y análisis posterior. De igual manera, cada entrevista fue clasificada cronológicamente en carpetas, según el nombre del colectivo y el líder entrevistado. En segundo lugar, los datos recolectados en formato físico durante los momentos de la encuesta se ingresaron a un formulario Google. De esta manera, fue posible clasificar las respuestas que los participantes manifestaron en cada pregunta de acuerdo con los momentos en que se aplicó la encuesta en los colectivos.

Las observaciones que se llevaron a cabo se digitaron en formato Word, se revisaron cuidadosamente y se ordenaron en carpetas. La primera etapa permitió establecer un orden lógico en los datos recolectados y contar con la posibilidad de revisarlos de manera frecuente. En este sentido, se logró dar coherencia a los datos obtenidos a través de la descripción de las experiencias de los actores estudiados. Esta fase aportó directamente a desarrollar el objeto de estudio propuesto en la investigación.

En la siguiente fase se desarrolló la segunda actividad de análisis de datos que fue la inmersión en la información y que consistió en la revisión y la lectura detallada de los datos organizados correspondientes a las entrevistas. A medida en que se estudiaban y revisaban las transcripciones, se identificaron temas o elementos en común, los cuales fueron clasificados a partir del uso de diferentes colores. En lo concerniente a la encuesta, en un principio se aplicó en formato físico, posteriormente se utilizó un formato digital con el uso de la herramienta *Google Forms*, con el fin de tener un orden lógico en su manejo y obtener resultados a nivel estadístico. De igual forma, las notas de campo fueron clasificadas en carpetas teniendo en cuenta la fecha y el nombre de los colectivos visitados. Así, se tuvo la oportunidad de leerlas en reiteradas ocasiones y encontrar elementos, patrones comunes o características propias de los colectivos a favor del uso de la bicicleta.

De igual manera, se leyeron en reiteradas ocasiones las entradas a los diarios de campo, producto de las observaciones realizadas a los colectivos. La mayoría de estas se

llevaron a cabo durante las actividades denominadas rodadas y en aquellas actividades organizadas y convocadas por los colectivos. Se clasificaron y organizaron todas las entradas del diario de campo por fecha y según el nombre del colectivo estudiado. La encuesta realizada a los participantes de las actividades organizadas por los colectivos brindó la posibilidad de obtener información estadística relacionada con las características sociodemográficas de los participantes.

La tercera fase consistió en la codificación de información, la cual se desarrolló a través de la búsqueda de temas. Con el fin de organizar la información obtenida en las entrevistas, se estableció la codificación, así: **ENT01/AO/LID/BC**. **ENT01** hace referencia al número de la entrevista; **AO** hace referencia a las iniciales del nombre y apellido del entrevistado; **LID** hace referencia a que el entrevistado es líder de un grupo; **BC** es la abreviatura del nombre del grupo liderado. De acuerdo con lo anterior, la codificación se organizó clasificó de la siguiente manera:

Tabla 4

Codificación de Información

Nombre del colectivo	Año de creación	Encargados
De Los Patojos - Movimiento Ciudadano en Bicicleta	2012	4 fundadores. Código de Entrevista 2: ENT02JPLIDPMCB
Civita Biciescuela Manuel Rueditas	2015	1 fundador 3 colaboradores Código de entrevista 4: ENT04LCHLIDBMR
Weekend Popayán	2015	4 fundadores Código de Entrevista 3: ENT03VBLIDWP

Bicitrazo	2016	4 fundadores Código de ENT01AOLIDBC	Entrevista	1:
Crazy on the bike	2015	2 fundadores Código de ENT06HLLIDCB	Entrevista	6:
Bicintage	2016	2 fundadores Código de ENT08JLLIDBG	Entrevista	8:
Impala Crew	2015	1 fundador Código de ENT07DOLIDIC	Entrevista	7:

Fuente: elaboración propia

La cuarta fase consistió, por otro lado, en la triangulación de los datos que fueron recolectados a través de diferentes fuentes y que incluyeron: entrevistas, encuestas, etnografía y el análisis de documentos (teóricos y de investigación). Después de realizar la codificación de la información proveniente de cada instrumento, se establecieron relaciones donde se pudo revisar el grado de confiabilidad de las respuestas y enriquecer la interpretación mediante la comparación de los resultados obtenidos a través de las fuentes directas e indirectas.

La quinta fase del análisis fue la generación de categorías y temas emergentes, como se presentan a continuación en la tabla 4, y sobre los cuales se profundiza en los resultados y la discusión.

Tabla 5

Categorías y Subcategorías (temas)

<u>Objetivo</u>	<u>Categoría</u>	<u>Subcategoría</u>
Describir cómo se auto determinan los grupos que promueven el uso de la bicicleta como alternativa de transporte en la ciudad de Popayán.	Autodenominación de los grupos ciclistas en la ciudad de Popayán	Perfil sociodemográfico

Identificar las motivaciones que llevan a los colectivos ciudadanos a promover el uso de la bicicleta en Popayán.	El uso de la bicicleta como escenario de encuentro	La bicicleta como elemento que fomenta la salud y el deporte
Identificar cuáles son las características organizacionales y de acción ciudadana que han seguido estos colectivos	Organización y estabilidad de los colectivos ciclistas	Vinculación a los colectivos ciclistas
Determinar cuáles son las prácticas socioculturales de estos colectivos y su relación con los conceptos de cultura ciudadana y actos de ciudadanía	Los colectivos ciclistas y las acciones ciudadanas	Las rodadas y la apropiación del espacio público El cuidado del medio ambiente

En la sexta fase se dio la búsqueda de entendimientos alternativos. En este punto se hicieron las lecturas y las interpretaciones que permiten nutrir la discusión alrededor de las categorías centrales de la investigación, a saber, cultura ciudadana y actos de ciudadanía. Cada participante en la investigación (investigador y entrevistados) da lugar a la formalización de una dinámica de realimentación desde su punto de vista, así como sus comentarios y percepciones. Estos elementos sirven para reevaluar la comprensión del problema, en caso de ser necesario. En este punto, la discusión asegura que “el investigador ha sido capaz de identificar, interpretar y conceptualizar correctamente el fenómeno estudiado, lo cual permite demostrar la validez de los resultados obtenidos” (Martínez, 2005, p. 189).

La séptima y última etapa es la escritura del informe del trabajo de investigación, la cual se centra en el desarrollo de la temática del uso de la bicicleta y su relación con los actos de ciudadanía y la cultura ciudadana. El documento presentado se estructura teniendo en cuenta los parámetros establecidos por la Maestría en Estudios Interlingüísticos e Interculturales para la presentación de trabajos de investigación.

7.5. Aspectos Éticos de la Investigación

La presente investigación desarrolló actividades que, por sus características y tipo de población, no implicaban riesgo alguno para los participantes. Los actores vinculados en las entrevistas y encuestas dieron su consentimiento para participar de forma verbal y escrita, teniendo en cuenta que la información recolectada no ponía en riesgo ninguno de sus derechos y se garantizaría la protección de datos. (Ver Anexo 1). A los participantes se les aclaró que la investigación ofrecía garantías de privacidad y confidencialidad respecto a los datos personales suministrados. De igual manera, se estableció que durante el proceso de recolección de datos no existía riesgo que los afectara y que los beneficios eran académicos, vinculados a temas de interés general para los colectivos y los individuos participantes.

8. Resultados

A continuación, se presentan los resultados con base en los instrumentos empleados: revisión documental, observación participante, encuestas y entrevistas. En el desarrollo de cada aspecto se tendrán en cuenta las categorías seleccionadas y las subcategorías y aspectos emergentes que surgieron del cruce analítico entre los resultados, antecedentes y referentes teóricos.

8.1. Colectivos o Grupos que Promueven el Uso de la Bicicleta en Popayán

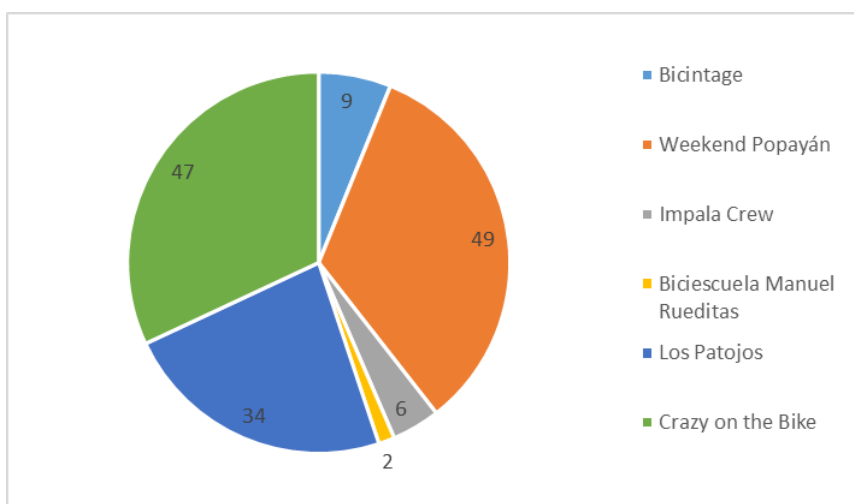
8.1.1. Perfil sociodemográfico de los miembros de los colectivos

Antes de discutir las maneras en que se autodeterminan los colectivos que hacen uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán, es importante describir algunos de sus rasgos que nos ayudarán a entender mejor los datos presentados en este capítulo. En este sentido, se consideran aspectos como el colectivo al que pertenecen, su género, edad y nivel educativo.

Como se mencionó en anteriores apartados, la muestra se constituye de 147 participantes, provenientes de los diferentes colectivos de bicicleta en la ciudad de Popayán. En este caso la encuesta realizada arrojó los siguientes resultados:

Figura 3

Perfil de los Participantes por Cada Colectivo.

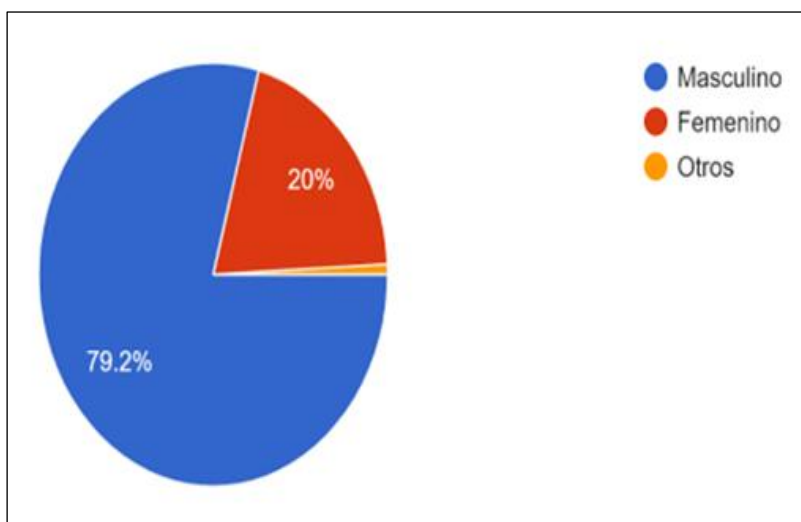


Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se aprecia en la Figura 3, el número de participantes es más alto en: “*Crazy on the bike*”, “*Weekend Popayán*” y “*De los Patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta*”, considerando que son quizás los colectivos con mayor trayectoria en la ciudad y que cuentan con, al menos, cuatro fundadores cada uno. Estos tres colectivos cuentan en su dinámica de funcionamiento con la gestión de varias actividades dentro de los espacios públicos de la ciudad y sus integrantes promueven actividades relacionadas con dinámicas artísticas, demostraciones y campañas antidrogas.

Figura 4

Género de los Participantes

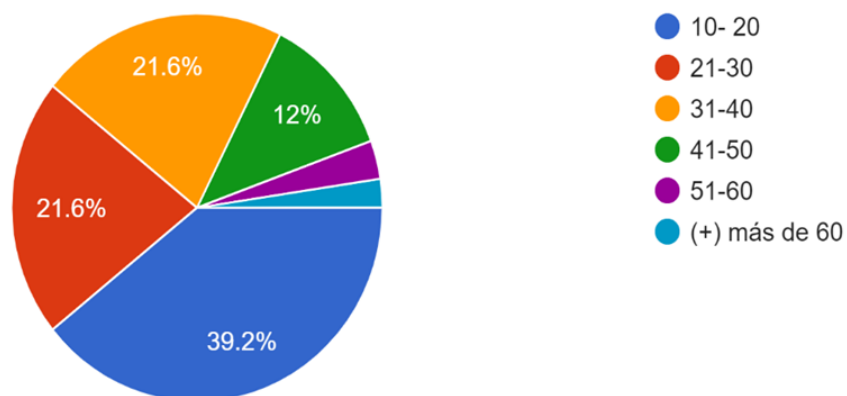


Fuente: elaboración propia (2021)

Como se aprecia en la Figura 4, el 79,2% de la muestra representa al género masculino y solamente el 20% son mujeres. En gran medida los colectivos de ciclistas de la ciudad tienden a mostrar rasgos comunes de colegaje y amistad que es común encontrar en este tipo de grupos, donde se observa una predominancia de la participación de hombres, especialmente adultos jóvenes y profesionales. No obstante, es importante resaltar que no existen colectivos de bicicleta exclusivos de mujeres en la ciudad y que, en ocasiones, los participantes también son menores de edad, por lo que las actividades terminan por convertirse en salidas familiares y de amigos.

Figura 5

Rangos de Edad de los Integrantes de los Colectivos de Bicicletas.

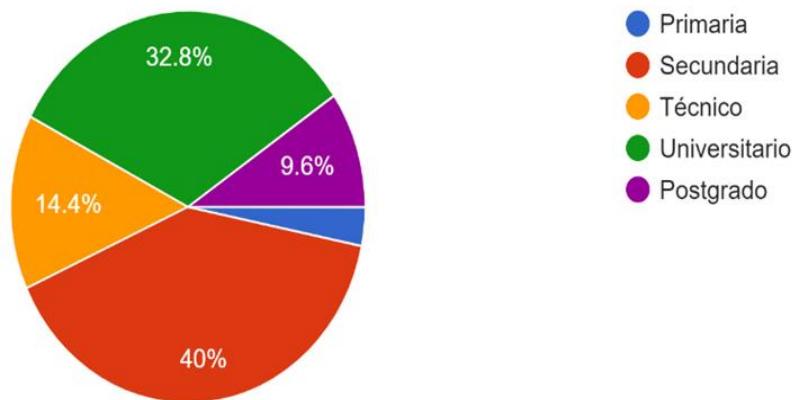


Fuente: elaboración propia (2021).

En cuanto a los rangos de edad de los participantes (Figura 5), el grupo de 21 a 30 años y el de 31 a 40 se constituyen como un grupo mayoritario de adultos jóvenes. Sin embargo, se observa una muy alta participación de ciclistas ubicados en el rango de 10 a 20 años, incluyendo niños, niñas y adolescentes (39,2%). En lo referente al rango de adultos y personas adultas mayores, se evidencia una muestra considerable, pero no tan activa como el grupo de adolescentes, jóvenes y adultos jóvenes. En ocasiones, las llamadas “rodadas” implican actividades por la ciudad en horarios nocturnos y en zonas de cierto nivel de complejidad vial y de seguridad. Las variables de aventura, riesgo y juventud se imponen como elementos característicos de los participantes.

Figura 6

Nivel de Estudios de los Participantes.



Fuente: Elaboración propia.

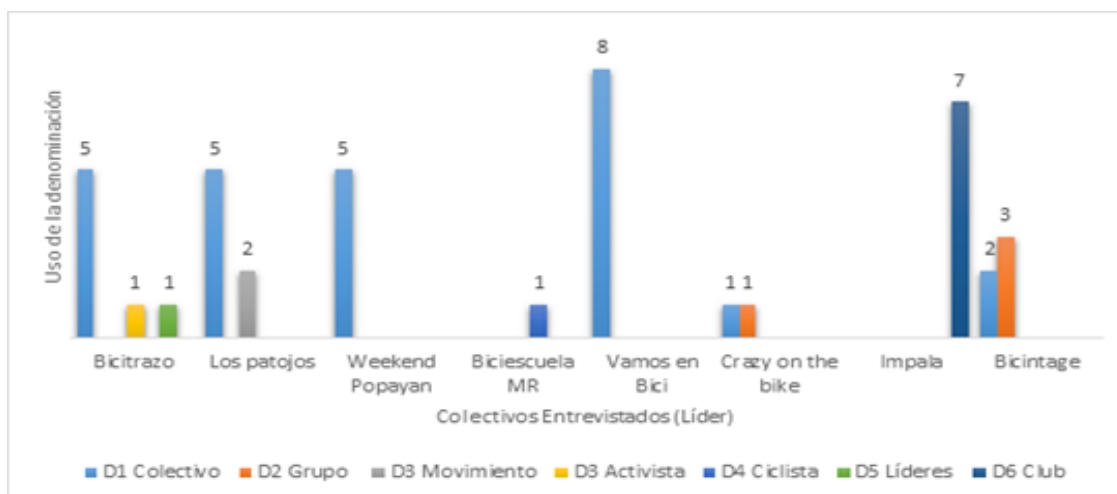
Esta información es relevante (Figura 6) considerando que, en su gran mayoría, los adultos jóvenes y adultos son quienes lideran y generan las actividades de rodadas. Se observa un alto porcentaje de personas con nivel de escolaridad secundaria (40%), consistente con el 39,2% de personas que participan en el rango de edad de 10 a 20 años; seguidamente, se observa un alto número de individuos con estudios universitarios (32,8%), técnicos (14,4%) y en nivel de posgrado (9,6%). Lo que indica que el perfil de los miembros de los colectivos ciclistas lo conforman sujetos con cierto nivel de comprensión de las actividades en la ciudad, con capacidad de decisión y habilidades argumentativas ante las autoridades locales frente al uso del espacio público, además de cierto nivel de conciencia del deporte como parte de su proyecto de vida.

8.2. La Autodenominación de los Grupos de Ciclistas

Esta categoría busca responder al primer objetivo específico, abordando el cómo se autodenominan los colectivos que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán a partir de la información obtenida de los datos de las entrevistas llevadas a cabo con líderes de los colectivos y documentos publicados en las redes sociales de estos grupos. Según la información obtenida se logró establecer que los colectivos fomentan el uso de la bicicleta mediante actividades de trabajo conjunto, recorridos diurnos y nocturnos en bicicleta, intervención de espacios públicos, campañas de mantenimiento y adecuación de calles y otros escenarios. Se consiguió un acercamiento a líderes de siete colectivos entre los cuales se encuentran: Bicitrazo, De Los Patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta, *Weekend Popayán*, *Biciescuela Manuel Rueditas*, *Crazy On The Bike*, *Impala Crew* y *Bicintage*. En la mayoría de los casos se autodenominaban “colectivo” o “grupo”; sin embargo, se destacan otras denominaciones utilizadas en menor medida, como “ciclistas”, “activistas”, “líderes”, “movimiento” y “club”, como se evidencia en la siguiente figura.

Figura 7

Autodenominación de las Agrupaciones que Promueven el uso de la Bicicleta en Popayán.



Fuente: Elaboración propia

En este sentido, las denominaciones más reiteradas, “colectivo” y “grupo”, se relacionan de manera directa con aquellas agrupaciones que se estructuran bajo la premisa de que sus integrantes comparten o trabajan en conjunto por el cumplimiento de un objetivo común. En este caso este objetivo común es el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo que no sólo implica desplazamiento, sino que permite compartir experiencias y acciones de sana convivencia, las cuales involucran a personas de distinta formación, edad, género, entre otros aspectos.

De igual modo, dichos grupos o colectivos se autodenominan de esta manera en los medios digitales que utilizan como canal de comunicación, como es el caso de *Facebook*, red social utilizada para compartir información de las actividades que llevan a cabo, pero también como una herramienta de identificación y posicionamiento para ser reconocidos por nuevos integrantes o por aquellos que disfrutan el uso de la bicicleta. De esta manera, los colectivos establecen un canal abierto de relacionamiento, teniendo como base la posible participación de cualquier tipo de usuario, puesto que afirman constantemente que no se requiere experiencia o un tipo especial de bicicleta para ser partícipe de los grupos. De igual manera, manifiestan que las actividades que programan son para todo tipo de integrantes y que el objetivo es crear rutas flexibles donde todos puedan disfrutar de la sana convivencia, además de aportar al fortalecimiento de dicha comunidad.

Figura 8

Convocatoria Bici encuentro familiar.



Fuente: Perfil oficial de *Facebook* de la Alcaldía Mayor de Popayán, 2020.

http://www.popayan.gov.co/sites/default/files/documentosAnexos/comunicado_852_14122018.pdf

Figura 9

Invitación instalación mesa de la bicicleta 25 de febrero 2016



Fuente: Perfil oficial de *Facebook* colectivo Vamos en Bici

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=455471534649459&set=pb.100068245908113.-2207520000..>

Así, se encuentran afirmaciones que resaltan el uso de las denominaciones antes mencionadas, como puede observarse a continuación:

Los colectivos son muy abiertos al diálogo, hay algunos de ellos que se centran en las rodadas, esa es su forma de activación ciudadana, pero hay otros que se reúnen paulatinamente, muchos de ellos se encuentran a través de *Facebook*. (Comunicación personal con integrante de Bicitrato, 1 de noviembre, 2018)

Sí, para mí ha sido muy satisfactorio porque ver el colectivo en cuatro años prácticamente ellos ya ruedan solos obviamente hay que utilizar el megáfono “por favor a la derecha, por favor no dejemos espacios para que no entren las motos”, pero ellos ya saben que tienen que protegerse a sí mismos. (Comunicación personal con integrante De Los Patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta, 20 de noviembre, 2018)

Nos identificamos como un colectivo social y deportivo enfocado a mostrar la cultura urbana de nuestra ciudad Popayán. Queremos cambiar el rumbo de nuestro país a través del *stunt bike* y el stunt en motocicleta. (*Crazy On The Bike*, 2020)

Se identifican en las afirmaciones el uso continuo de las palabras colectivo y grupo, a partir de las cuales relacionan sus actividades y la dinámica de trabajo que llevan a cabo de manera colaborativa. Cabe resaltar que dentro de sus afirmaciones se observa, también, un sentido más de encuentro y entretenimiento, alejado del concepto de participación ciudadana activa. Esto es debido, quizás, a que inicialmente estos grupos o colectivos centran su acción en el encuentro para compartir experiencias y el gusto por el uso de la bicicleta, situación que posteriormente los lleva a pensar en temas más estructurales como la movilidad.

Es decir, a pesar de que en un primer momento el colectivo parece centrar su dinámica en aspectos lúdicos, recreativos o de entretenimiento, la misma interacción entre los actores hace que se gesten nuevas formas de ver y pensar acerca de situaciones o problemáticas en las que estos están inmersos. Esto puede observarse en afirmaciones como:

Nosotros pertenecemos hacemos parte del colectivo *Weekend* Popayán que es uno de los colectivos MTB, pero la idea es que, desde allá, pues se motive el tema de ciclismo urbano que es lo que a nosotros nos interesa, pues como todos los beneficios que tiene la bicicleta y desde allá pues creemos que se impulsa mucho el tema. (Comunicación personal con integrante de *Weekend* Popayán, 28 de noviembre, 2018)

Somos un colectivo por la bicicleta, iniciativa ciudadana y organización sin ánimo de lucro de la ciudad de Popayán. (Comunicación personal con integrante Civita Biciescuela Manuel Rueditas, 12 de diciembre, 2018)

Somos colectivos pro bicicleta en Popayán” (Comunicación personal con integrante *Crazy on the bike*, 21 de diciembre, 2018)

Somos un grupo de ciclistas urbanos en bicicletas clásicas de la ciudad de Popayán con sentido social. (Bicintage, 2020)

En este escenario, los colectivos se describen como entidades que buscan la activación ciudadana. Además de constituirse como una iniciativa ciudadana, tienen un enfoque social y deportivo que contribuye a la cultura urbana, como lo señala el colectivo denominado *Crazy on the Bike* (2020). De este modo, se establece una relación bidireccional y horizontal entre diferentes participantes, sin importar sus características y distinción frente al grupo, es decir, sin importar si es un fundador o un miembro nuevo que quiere hacer parte del colectivo. Así, los grupos no manejan un orden jerárquico ni se requiere alguna particularidad para ser partícipe de ellos. Respecto a las rutas o recorridos, cada miembro es libre de participar teniendo en consideración la distancia o la dificultad, la presencia constante de niños y adultos mayores, además de personas que apenas inician en la actividad, por lo cual se intenta adaptar dinámicas para todo tipo de participantes.

Es relevante mencionar que los datos obtenidos muestran que la palabra de autodenominación más común es “colectivo” y, como se describe arriba, son espacios democráticos y poco jerárquicos que, como señala Pabón Correa (2013) pueden constituirse en “espacios alternativos de participación donde la población encuentra lugar para reafirmar

ideologías políticas, posturas sociales o legitimar sus derechos a través de mecanismos de interacción no jerarquizados” (p. 170). Aunque los colectivos no se autodeterminan como agentes políticos, sus acciones y gestiones demuestran claras posiciones sociales y la búsqueda por legitimar sus derechos como miembros de la sociedad payanesa.

En este contexto, las acciones de los colectivos como formas de expresión social ante diferentes situaciones o escenarios, relacionados con el uso de la bicicleta, se configuran de forma alternativa a las dinámicas tradicionales. Es decir, ofrecen la oportunidad a los individuos de establecer relaciones que van más allá del sano esparcimiento al tiempo que generan la toma de decisiones y acciones sobre una determinada problemática o determinada situación que consideren puede mejorarse o solucionarse. Por ejemplo, proponen acciones en cuanto a la movilidad y a los escenarios para que esta pueda llevarse a cabo de manera segura por parte de los ciclistas. De otro lado, cabe reiterar que este tipo de acercamientos se dan de manera voluntaria y cooperativa, generando acciones centradas en dar en lugar de recibir, puesto que en la mayoría de los casos esto implica el compartir o aportar materiales, herramientas, datos e información, pues son colectivos auto patrocinados.

8.3. El uso de la bicicleta como escenario de encuentro

Esta categoría se establece a partir de la identificación de aquello que motiva a los colectivos y sus integrantes a promover el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán. Así, se generó un acercamiento a este tipo de visiones mediante el uso de herramientas como la encuesta y el diario de campo, a partir de las cuales se pudo visualizar cómo los individuos establecen una relación que se fortalece a partir de fines comunes.

Aquí es relevante mencionar la importancia que los colectivos dan al fomento de la bicicleta y aquello que los motiva a ser parte de estos procesos. Dicha motivación, en reiteradas ocasiones, trasciende lo personal y se convierte en un compromiso social que busca generar un bien común. De este modo, la bicicleta ha recuperado cada vez más su relevancia como transporte público y se ha convertido en una oportunidad para hacer deporte, interactuar y crear espacios de sana convivencia, contrario a lo percibido con otros medios de transporte, como el carro que, en términos de generación de acciones de movilidad, implica enfrentarse a problemas relacionados con el tráfico, los atascos vehiculares, el ruido

y la contaminación. Gracias a la conformación de colectivos que impulsan el uso de este medio y a las posibilidades que permite a nivel individual, grupal y contextual, la bicicleta ha ido recuperando progresivamente el terreno perdido en el escenario vial alrededor del mundo. Al preguntar en las encuestas sobre cuáles eran las razones que motivaban a las personas a asistir a las actividades programadas por los colectivos ciclistas en Popayán, algunos respondieron así: “Porque es un espacio para conocer nuevos lugares, aprender cosas nuevas y sobre todo el cuidado del medio ambiente mediante el uso de la bicicleta” (Encuesta integrante *Weekend* Popayán, 5/03/2019).

Por otro lado, las voces de los participantes indican que los objetivos de los grupos van apareciendo a partir de las motivaciones personales, familiares y colectivas de los integrantes:

“Coincido con los ideales de los miembros del grupo, un estilo de vida saludable, un medio de transporte limpio, varios valores ambientales necesarios y sobre todo por la hermandad que se genera al compartir espacios con la bicicleta” (Encuesta integrante colectivo Bicintage, 03/02/2020).

En cuanto a las motivaciones individuales, se destacan las relacionadas con el deporte y la salud corporal, las de carácter recreativo y de salud mental y las motivaciones existenciales que tienen que ver con la búsqueda de acciones para salir de la realidad virtual, huir de la rutina, enfrentarse al peligro, entre otras. Esta última razón está detrás de casi todos los deportes extremos actuales que practica la juventud de las últimas dos décadas.

De igual manera, se encontraron motivaciones relacionadas con la conciencia ciudadana sobre la acción política, la civilidad, la acción ambientalista, la movilidad, el reordenamiento de la ciudad y otras, que fueron surgiendo en medio de la acción colectiva y la influencia sobre los grupos de algunos individuos con características de liderazgo. Desde otro punto de vista, las motivaciones de carácter familiar tienen que ver con la construcción de espacios y actividades para fortalecer la convivencia familiar: “Me gusta montar bici, compartir con otras personas, compartir el deporte con mi hijo, conocer la ciudad”. (Encuesta integrante de colectivo De los patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta, 3/1/2020.). Así lo ratificó otro participante cuando se le preguntó sobre las razones por las cuales asistía a

las actividades de los colectivos ciclistas: “Porque hay solidaridad, empatía, responsabilidad, liderazgo, amistad, visión de mejorar el mundo con la bicicleta” (Encuesta integrante *Weekend Popayán*, 03/05/2019).

Estas razones pueden responder a las mismas motivaciones individuales entrelazadas y potenciadas en el grupo; lo mismo ocurre cuando surgen este tipo de acciones grupales en barrios o en ambientes de trabajo (empresas, lugares de estudio u otras): "Es un colectivo acogedor, humanitario, enseña a amar la bicicleta, a respetar los espacios que se recorren, a ser solidario y sobre todo a reconocer y querer nuestro Cauca” (Encuesta *Weekend Popayán*, 03/05/2019).

En lo referente a las motivaciones acerca de la acción política, la civilidad y la acción ambientalista, en primer lugar, es importante mencionar las participaciones de los colectivos de la ciudad de Popayán en eventos como el Foro Nacional de la Bicicleta. Según El portal web de Bicired Colombia:

es un evento de participación ciudadana liderado y organizado por iniciativas ciudadanas y colectividades ciclistas. El Foro Nacional de la Bicicleta es un evento totalmente gratuito que sirve como catalizador y punto de encuentro para ciudadanos, colectividades, empresas, instituciones, ONG y administraciones para generar acciones, propuestas, proyectos y construir política pública para la promoción del uso de la Bicicleta como medio de transporte, deporte y recreación en Colombia. (BiciRed Colombia, 2018)

En este sentido, los colectivos de la ciudad de Popayán han intentado implementar estrategias para reunir ciudadanos y sumar colaboradores en busca de ser más visibles ante los ciudadanos y las autoridades locales. A través de convocatorias abiertas a la ciudadanía, propuestas como el mapeo de problemáticas de movilidad, foros, entre otros, han establecido espacios de diálogo donde la bicicleta, la movilidad y el poder ciudadano han podido ser debatidos. En 2018 postularon la ciudad para ser sede y organizar el Foro Nacional de La Bicicletas. Dicha postulación fue aceptada. Para tal fin, fue importante el trabajo con todos los líderes de los colectivos, la ciudadanía y la administración municipal. Uno de los encargados del colectivo Bicitrazo lo confirmó cuando compartió algunas de sus

experiencias al frente del colectivo y su proceso de evolución a partir del foro de la bicicleta en lo que concierne a las intervenciones y la reflexión política que han realizado en las calles:

Bicitrazo fue clave para ese desarrollo y comenzó también en el foro Nacional y en la cultura de la bicicleta a nivel nacional, comenzó a entenderse el tema de la intervención como una vaina más seria ¿sí?, comenzamos también a conceptualizar acerca de esto, a estudiar acerca de la política que existe, porque antes era como que, ay, invitemos un artista para que venga y haga algo, haga su artistada, pero no había conexión entre política pública entre intervención en el espacio público, eh, menos en cultura ciudadana, entonces mirá que Bicitrazo se comenzó a presentar en estos diferentes escenarios y como que fue una innovación frente a esa línea ¿sí? ... (Comunicación personal con integrante de Bicitrazo, 02 de noviembre, 2018)

A pesar de no estar siempre de acuerdo con las posiciones o lineamientos entre colectivos que hacen parte de la mesa de la bicicleta, sus miembros y líderes, en ocasiones, se integran a las acciones que buscan mejorar la calidad de vida de los ciclistas y la ciudadanía en general. En especial, aquellas acciones en las que la bicicleta es el eje central y medio para visibilizar las problemáticas que afectan la movilidad, la seguridad y el bienestar de la ciudadanía. La entrevista con uno de los líderes de un colectivo ciclista lo evidenció de esta manera:

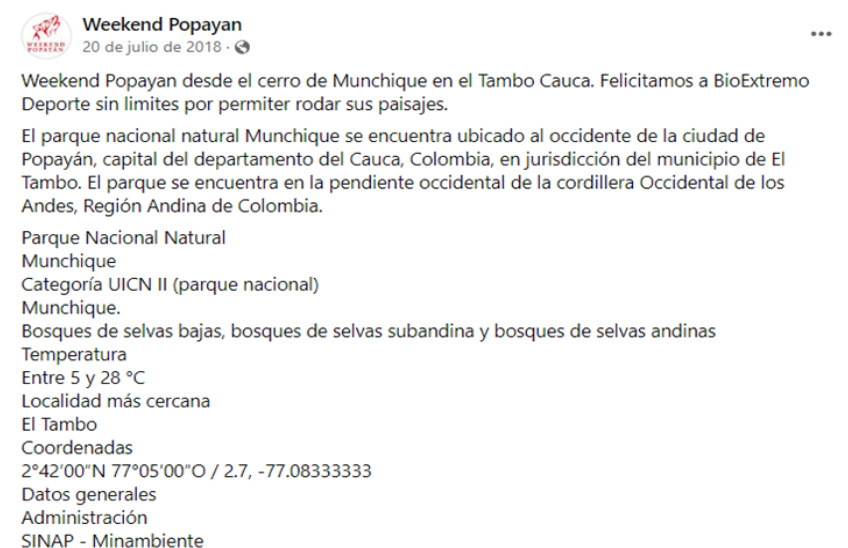
este año fue el Foro nacional de la bicicleta de Popayán, si, aquí en Popayán, ehh, obviamente dentro de estos lineamientos y dentro de cualquier organización se van a presentar diferencias, pero hicimos presencia y dimos nuestro sentir como una oposición pero una oposición muy pacífica con respecto a los temas de Popayán, porque en Popayán se dice de la ciudad bicicleta, pero si miramos la infraestructura está totalmente deteriorada, entonces son temas bastante largos y que podíamos seguir hablando luego. (Comunicación personal con integrante De los Patojos Movimiento Ciudadano en bicicleta, 20 de noviembre, 2018)

Por otra parte, los colectivos ciclistas se presentan como un escenario que invita a conocer sitios de la ciudad que en ocasiones pasan desapercibidos y que por medio de las rodadas pueden visitar. Al encontrar lugares rodeados de naturaleza se puede incidir en el cuidado del medio ambiente. Gracias a la geografía con la que cuenta la ciudad es fácil llegar

a la zona rural y así contemplar los escenarios propios de la naturaleza. Un integrante de los colectivos así lo manifestó: Por la conexión que hay con la naturaleza en diversas ocasiones, por las actividades que se promueven en este colectivo (Encuesta integrante Bicintage, 2/03/2020).

Figura 10

Colectivo Weekend Popayán en el Cerro de Munchique.



Fuente: Portal Facebook Colectivo Weekend Popayán

<https://www.facebook.com/profile/100063623679899/search/?q=2018>

Así, los colectivos realizan un aporte al cuidado de la naturaleza y promueven la conciencia colectiva hacia el cuidado del medio ambiente cuando recomiendan en sus recorridos cuidar los espacios que visitan y recoger la basura que arrojan al piso.

En este sentido, las motivaciones frente al uso de la bicicleta y la pertenencia a los colectivos que lo fomentan son diversas y ninguna más importante que otra. Su importancia está en la capacidad de interrelacionarse y formar un significado común para aquellos que los conforman. Se puede concluir, entonces, que la motivación inicial es la movilidad, la posibilidad de trasladarse de un lugar a otro de una manera eficiente y que logre cumplir con las necesidades de quien usa este tipo de transporte, para llegar a su sitio de trabajo, de estudio

o para la entrega de productos. Al respecto, con base en las respuestas de las personas encuestadas, se destaca que el uso de la bicicleta permite disminuir costos de movilidad, considerando que el mantenimiento de la bicicleta implica menos gastos que la inversión diaria y fija en otros medios de transporte.

8.3.1. La bicicleta como elemento que fomenta la salud y el deporte

Una de las motivaciones más fuertes que se identifican es el interés por estar sanos a partir de la posibilidad de hacer uso de un medio de transporte que permite fortalecer el cuerpo y mantenerse en forma: “Hacer actividad física, Salir de la rutina, pasar un rato agradable, por salud” (Encuesta, integrante De los Patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta 28/03/2019). Esto mismo aparece descrito en uno de los diarios de campo:

Cuando llegué al polideportivo del barrio Camilo Torres los integrantes de *Crazy on the bike* ya se encontraban allí. Los miembros del grupo que habían llegado hasta ese momento, aproximadamente 14 jóvenes, estaban haciendo ejercicios de calentamiento. Busqué un sitio para sentarme y observar, no sin antes saludar al líder. Los jóvenes continuaron con el calentamiento trotando y algunos caminando por todo el recinto deportivo... Los jóvenes participantes en la actividad continuaron con los ejercicios, mientras que un grupo más pequeño coordinaba los detalles de la sesión. Este grupo pequeño se encargó de poner cuerdas e instalar bicicletas en la calle con el fin de dividirla en dos partes, es decir la calle quedó dividida en dos sentidos con las cuerdas que pusieron los jóvenes. Un miembro del grupo lideró el calentamiento, realizaron un estiramiento por unos minutos y se dirigieron a la calle preparada anteriormente por el otro grupo. Escuché que el calentamiento previo lo hacían, según su líder para mejorar la condición física. (Nota etnográfica, *Crazy on the bike*, 02/02/2019)

Es notable que cada vez se incrementa el número de usuarios que han visto en la bicicleta la posibilidad de mejorar su estado físico y de salud, teniendo de base el diagnóstico de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y el poco interés por asistir a centros de entrenamiento, como lo afirma una mujer en su respuesta cuando se le preguntó las razones por las que era miembro de un colectivo: “En el marco del deporte es muy importante fomentar a los jóvenes la inclinación hacia el deporte y por salud a nivel personal y claro invitando a otras personas a que compartan con la familia amigos y demás que se incluyan.” (Encuesta integrante *Weekend Popayán*, 7/04/2019). De igual forma, otro joven señala que

participa en el grupo para “Decidí hacerlo por salud y porque me gustan las bicicletas” (Encuesta integrante De los Patojos Movimiento ciudadano en bicicleta, 28/ 03/ 2019).

Es necesario, además, agregar que,

Con el uso de la bicicleta no solo se obtienen beneficios en materia de movilidad y preservación del medio ambiente, adicionalmente y de manera inconsciente, las personas están adoptando hábitos de vida saludable, favoreciendo tanto la salud física como la mental, siendo esto un tema vital, puesto que muchos trabajos demandan que las personas se encuentren sentados gran parte de su jornada laboral, incrementando la probabilidad de que los colaboradores sufran de sobrepeso, enfermedades cardiovasculares, desórdenes músculo esqueléticos (DME) y demás factores de riesgo, lo que hace que las organizaciones destinen sus recursos para la prevención de estas enfermedades quizás ignorando una solución integral como lo es la bicicleta. (Villalobos, 2016, p. 16)

Así, este medio de transporte se convierte en una gran posibilidad para enfrentar problemas como la obesidad, el estrés, la ansiedad, los problemas lumbares, entre otros. Según Signore (2018), “la bicicleta mejora las condiciones cardiovasculares de quienes la usan, al mismo tiempo que reduce los riesgos de varias enfermedades” (p. 21). Además, se ha demostrado que el uso continuo de este vehículo trae consigo relevantes beneficios en la actitud de los individuos y frente a los sentimientos de bienestar de quienes la usan.

8.4. Organización y estabilidad de los colectivos ciclistas

Desde esta categoría se intenta identificar cuáles son las características organizacionales y de acción ciudadana de los colectivos ciclistas, es decir, la manera en que los colectivos promotores del uso de la bicicleta en Popayán estructuran su organización interna, así como la forma en que operativizan sus diversas actividades, especialmente las denominadas rodadas. Al tomar de base las entrevistas a sus líderes encargados y las encuestas realizadas a los participantes, fue posible evidenciar que, en la mayoría de los casos, estos tipos de colectivos tienen líderes o cabezas visibles que se encargan de organizar y asegurar la realización de las diferentes actividades. De igual forma, los colectivos funcionan liderados por varias personas o colaboradores que han hecho parte de sus procesos

de conformación u origen y que conocen sus dinámicas y objetivos. A continuación, encontramos la voz de un líder entrevistado de uno de los diferentes colectivos estudiados, quien respondió lo siguiente cuando se le preguntó si tenían organigrama o cómo preparaban los recorridos de las rodadas:

Bueno yo creo que eso ha sido más bien una construcción bajo la marcha ¿no?, al principio no se tenía como una clave de cómo trabajar, en realidad, pues yo lideraba y la gente como que trabajaba; los que estaban animados a trabajar, después se fue volviendo un poco más participativo, más democrático, como que la gente empezó a aportar sus cosas y yo debo decir que ahora no es tanto como un liderazgo como tal, sino más bien, como bandos horizontales, como que todos tienen la misma capacidad de proponer y hacer cosas, y yo veo esto como que mis decisiones finalmente no son autónomas, o sea que tienen que tener un conducto y tienen que tener como esos aspectos orgánicos, yo diría que es una organización bastante, bastante dinámica... (Comunicación personal con integrante Impala, 02 de febrero, 2019)

Berrío Puerta (2006), al referirse al origen moderno de los movimientos sociales, resalta que estos se han concretado en diversos niveles de organización, pasando por los movimientos formalmente organizados hasta los colectivos y grupos sociales más informales, en los que se incluyen las acciones colectivas con una escasa o nula organización. Así, se resalta que uno de los factores más sobresalientes de estos grupos es la consecución de lo que el autor denomina como “solidaridad interna”, además del adecuado manejo de conflictos con otras colectividades y la discusión de una posición o protagonismo frente a las normas estatales que se generan y que los involucran como ciudadanos, pero también como colectivo. Un ejemplo de la organización flexible o abierta lo podemos encontrar en el testimonio de uno de los encargados del colectivo *Weekend* Popayán:

Claro, mira lo que yo te decía anteriormente, trato de empoderar a las personas que se hagan partícipes del grupo, es decir en estos momentos estamos en una actividad vamos a ir tres chivas para una travesía que hay en Suarez Cauca ¿ya? entonces hay personas que siempre se hacen junto a uno a que les permita como acompañarlo en los procesos entonces, yo les digo a ellos pues que nos colaboren yo le llamo voluntarios de *Weekend* ¿si? entonces ellos son los que se encargan de hacer los listados, recoger los dineros. La travesía no cuesta un peso es totalmente gratis pero el transporte, tratamos de buscar algo cómodo que nos permita

integrarnos, integrar a la familia y pues llegar a nuestro objetivo y participar...
(Comunicación personal con integrante de *Weekend Popayán*, 28 de noviembre, 2018)

Es evidente que, a pesar de la horizontalidad, la flexibilidad y la relativa informalidad que se presenta en la organización de estos grupos, se destacan algunos líderes que asumen funciones básicamente de coordinación sin que ello signifique algún tipo de autoridad o jerarquía. Es más, en un mismo grupo se van identificando los integrantes con mayores capacidades en uno u otro aspecto de las actividades que se programan o diseñan. Por ejemplo, se van delegando funciones en temas como el diseño de las rutas, los primeros auxilios, la logística, cuando es necesaria, las comunicaciones, la reparación de las bicicletas y demás funciones similares.

8.4.1. Vinculación a los colectivos ciclistas

En lo referente a la vinculación de individuos o nuevos integrantes a los colectivos no se tienen requisitos formales, puesto que este proceso se hace, generalmente, a través de redes sociales como Facebook, Instagram o WhatsApp, y la permanencia en el grupo se configura con base en las identidades que van encontrando o que se van construyendo en medio de las actividades que desarrollan. De acuerdo con las interacciones que tuvieron lugar en el marco de la investigación, se puede afirmar que hay integrantes que han participado no solo en uno sino en varios colectivos hasta posicionarse en uno u otro por efecto de encontrar algunos conocidos, identificarse con las dinámicas que se programan e, incluso, solo por participar de algunas de las actividades de una manera muy flexible y suelta. Para participar en los colectivos, en general, “el requisito es solamente tener una bicicleta y salir con ánimos de rodar” (Comunicación personal con integrante de *Bicintage*, 18 de febrero, 2019). Sin embargo, los colectivos tienen algunas exigencias básicas de seguridad, como lo menciona uno de los encargados del Colectivo De los Patojos:

Los requisitos no los hay, únicamente la voluntad de sacar su bicicleta y si la tienen por allá empolvada, pues que la saque, la limpie, la lleve donde un mecánico de confianza que es lo esencial, darle un ajuste, un mantenimiento general y asista todos los jueves a las 7:30 aquí en el parque Caldas y quiera pedalear y quiera educarse en el uso de la bicicleta y que escuche tal vez esas pautas que nosotros damos para, para la convivencia...(Comunicación personal con integrante De los patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta, 20 de noviembre, 2018)

De esta manera, se observa que, a pesar de que en algunas afirmaciones se expresa que no se requieren requisitos para la participación en este tipo de colectivos, realmente sí los hay, aunque estos sean básicos. Con base en las salidas con los grupos y las anotaciones en los diarios de campo se puede deducir que algunos elementos básicos como una bicicleta, los respectivos accesorios de protección como el casco y las luces, además del mantenimiento mecánico, son requisitos que en un momento dado pueden hacer que quienes no los cumplan no puedan ser parte de las actividades propuestas.

Es preciso concluir que, a pesar de que los grupos se autodenominan como abiertos a la participación y decisión de actividades y procesos, también se presenta el liderazgo de algunos de sus miembros, quienes han sido los gestores de este tipo de agrupaciones y se muestran como las personas que dirigen las acciones a realizar y la forma de hacerlo, por ejemplo, en los temas de recorrido, seguridad, horarios, entre otros.

8.5. Los colectivos ciclistas y la intervención en espacios

A medida que los colectivos permanecen en el tiempo y se van conformando agrupaciones ciudadanas de un tamaño importante (más de 50 integrantes estables), los colectivos de ciclistas se convierten en un escenario de discusión y debate sobre problemas que los afectan de una u otra manera. Es así como algunos colectivos se empiezan a interesar en temas como la movilidad de la ciudad, desde la necesidad de construir ciclorrutas y parqueaderos para las bicicletas, la importancia de promover el uso de la bicicleta con criterios ambientalistas (no contaminación, cambio climático, etc.), la necesidad de influir en las políticas públicas y la importancia de contar con un grupo de presión que represente sus propios intereses y los de sus comunidades. De esa forma se busca construir una conciencia cívica y civilista que hace que los colectivos de ciclistas vayan más allá de sus objetivos iniciales.

Se observa el interés de los colectivos por intervenir en los espacios no sólo como parte de una ruta para amantes de la bicicleta, sino como actores que están interesados en que se generen cambios en cuanto a las posibilidades de movilidad de aquellos que utilizan la bicicleta como medio de transporte, tanto desde el desarrollo de una práctica hasta la consideración de esta como una actividad sustentada en la gestión administrativa de los gobernantes, escenario desde el cual se gesten políticas y se legisle en pro de este tema: “Nos

motiva no solo el uso de la bicicleta sino plantear una propuesta...una propuesta que era de intervención en el espacio público (Comunicación personal con integrante de Biciescuela Manuel Rueditas, 12 de diciembre, 2018)

En este sentido, un ejemplo que contribuye a demostrar la intención de los colectivos de intervenir en los espacios de diferente manera es la operación del colectivo conformado únicamente por mujeres que tuvo actividad entre los años 2016 y 2018. Este grupo de mujeres ciclistas se denominó Mujeres BiSibles. Según su líder, en el periodo en el que pudieron funcionar, llevaron a cabo eventos que marcaron la diferencia y funcionó de manera normal hasta que se dio inicio al trabajo con la administración municipal en el marco de la Mesa de la bicicleta. Este colectivo se destacaba por sus iniciativas a favor de la protección de las mujeres y de los ciclistas en general; sin embargo, la falta de apoyo institucional pudo haber incurrido en el estancamiento del mismo:

...tenía dos eventos icónicos con el movimiento Mujeres Bisibles y uno era el 25 de noviembre que es el día de la lucha contra el maltrato hacia la mujer. Hacíamos una rodada, pero la más grande se llamó rodada de altura que era para conmemorar el día de la mujer en bicicleta, entonces...eh... nos reuníamos muchas mujeres, la idea... esta idea venía desde México, la venían desarrollando también como desde el dos mil doce eh yo la hacía aquí desde el dos mil doce pero la hacíamos como Vamos en Bici. En el dos mil quince ya la hacíamos como "Mujeres Bisibles" y ya empezamos a tener nosotras... como a hacernos como a un ladito del tema Vamos en Bici porque el tema Vamos en Bici entró como en un, cómo te diré...íbamos en una dinámica bellísima hasta que llegó la administración. (comunicación personal con líder del colectivo Mujeres BiSibles, 01 de Noviembre de 2019)

De esta manera, entre las actividades que también se destacan de los colectivos ciclistas se encuentran: la participación de comités cívicos y de diagnóstico de políticas públicas relacionadas con la movilidad y el manejo del espacio público. De igual forma, la intervención de lugares representativos o públicos como una forma de protesta y de sensibilización por los ciclistas que han perdido la vida en siniestros viales, es una acción que también marca la diferencia en el accionar de los colectivos.

Figura 11.

Bicicleta Blanca Parque Caldas



Fuente: portal de Facebook del Canal 29 de televisión local en Popayán

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=604209053088872&set=pcb.604209233088854>

Los líderes de los colectivos ciclistas han logrado gestionar activamente el direccionamiento de recursos públicos y privados que dieron la posibilidad de fortalecer las dinámicas ya establecidas o aunar esfuerzos en el adecuamiento o creación de ciclo-infraestructura. La implementación de parqueaderos públicos en sitios como el Parque Central de la ciudad y el aporte de la veeduría de colectivos a través de laboratorios o centros de pensamiento ha contribuido a mejorar la movilidad de la ciudad, además de minimizar la contaminación ambiental tan necesaria en una ciudad intermedia como Popayán, esto a través del Decreto 20161900007235 de 2016 en el cual se crea La Mesa de la Bicicleta. Las acciones realizadas por los colectivos las ratifican dos integrantes de colectivos ciclistas así:

hicimos el primer conversatorio sobre diseño y ciudadanía e intervención en espacio público, dentro del marco del Foro Nacional de la bicicleta ehheh consolidamos una convocatoria de intervención en espacio público con 4 líneas: una era transformación del inmobiliario o el espacio, otra era intervenciones mediadas por el arte y otra era intervenciones mediadas por el urbanismo táctico, eso tiene que ver más como con la circulación y otras eran mediadas

por estrategias de comunicación, entonces esas líneas se presentaron, tuvimos aquí la oportunidad de llevar a cabo diferentes procesos, además de eso realizamos como una recolección de información y de datos en el día sin carro de este año 2018. (Comunicación personal con integrante del colectivo Bicitrazo, 01 de noviembre, 2018)

Así lo comentó también uno de los integrantes que, entre los años 2011 y 2015, hizo parte del colectivo de colectivos llamado Vamos en Bici. Además de las rodadas también impulsaron la conformación de la Mesa de la bicicleta y se vincularon en las propuestas ante la administración municipal sobre diseño de infraestructura para la ciudad.

trazamos una agenda, es decir, los puntos que creíamos que Popayán debería avanzar, puntos básicos, o sea, como contar con más ciclorrutas promover la seguridad, hacer campañas para promocionar el uso de la bicicleta y que la Alcaldía hiciera... incorporara en su plan de desarrollo temas de bicicleta desde las diferentes dependencias, es decir bicicleta y salud. Desde tránsito obviamente el tema de señalización, las mismas campañas, infraestructura adecuando los espacios y haciendo nuevos, con movilidad futura también, porque ellos tienen proyectadas unas vías con las nuevas vías del sistema estratégico de transporte... (Comunicación personal 15 de diciembre, 2018)

8.5.1. Las rodadas y la apropiación del espacio público

De la variedad de actividades que promueven los colectivos promotores del uso de la bicicleta, sobresalen, de manera significativa, las denominadas rodadas. Se trata de salidas masivas en bicicleta por la ciudad en diferentes horarios. Los recorridos diseñados por los encargados de los colectivos normalmente se realizan en las calles de la ciudad, a excepción de algunos grupos que, debido a su objetivo o modalidad, combinan recorridos urbanos con recorridos rurales o aquellos que tienen un sitio fijo para practicar o perfeccionar ejercicios o trucos, como es el caso del *Stunt Bike* en el grupo *Crazy on the Bike*.

Respecto a las rutas o recorridos, cada miembro es libre de participar teniendo en consideración la distancia o la dificultad. De igual manera, la programación tiene en cuenta la presencia constante de niños y adultos mayores, además de personas que apenas inician en la actividad, por lo cual se intenta adaptar dinámicas para todo tipo de participantes. Algunas de las actividades son de carácter familiar, como lo confirmó en la entrevista uno de los líderes del colectivo *Weekend Popayán*:

...mirá que tenemos un espacio interesante y es... tenemos espacio para todos, nosotros rodamos los domingos, pero ¿qué hacemos? El primer domingo del mes hacemos una ruta corta, muy básica para que las personas que quieran ingresar a este mundo lo puedan hacer, rutas cortas sencillas que son asequibles a la gente. (Comunicación personal con integrante de *Weekend Popayán*, 28 de noviembre 2018)

En este orden de ideas, los encargados de los colectivos diseñan previamente la rodada, luego la comunican a los miembros con antelación a través de las redes sociales o directamente en los puntos de encuentro minutos antes de iniciar a rodar. Durante el recorrido los integrantes del grupo intentan no separarse entre sí ni competir. Este hecho se pudo evidenciar directamente en dos salidas nocturnas con diferentes colectivos en el área urbana de la ciudad:

Me llamó la atención la asistencia masiva al evento, habían más de cien personas de todas las edades. Uno de los encargados se ubicó al frente, encabezando la caravana con un megáfono, para orientar por donde se rodaría. En el medio del grupo iban dos organizadores con chalecos reflectivos ayudando a detener vehículos en puntos importantes. Al final de la gran fila de bicicletas otro líder acompañaba a las últimas personas. (Nota etnográfica, Patojos, 07/03/2019)

De la misma manera, en caso de presentarse alguna largada inesperada durante las rodadas, usualmente los demás miembros del equipo esperan en algún punto a los integrantes que se quedan atrás o los ubican vía telefónica para cerciorarse que se encuentran bien, tal como se menciona en el siguiente ejemplo, extraído de uno de los diarios de campo:

Después de haber rodado durante quince minutos, los participantes me tomaron una distancia considerable, los veía en medio de los carros maniobrando sin miedo y muy rápido (en mi caso no me sentía capacitado para rodar de esa forma y mucho menos con un tráfico tan agitado como el que la ciudad enfrentaba esa noche). Cuando llegamos al primer ascenso la velocidad y mi ritmo de pedaleo disminuyeron considerablemente, mi estado físico y mi sobrepeso me pasaron la cuenta de cobro al punto que apenas era capaz de mover la bicicleta. Continué el recorrido buscando no perderme del grupo. Continué lentamente, pero al mismo tiempo motivado por la modalidad diferente y el modo de rodar en la ciudad que promueve el grupo Impala Crew. Unos metros más adelante pude ver a uno de los integrantes quien se había detenido para conocer mi situación. El hecho de esperarme para evitar que me perdiera

del resto del grupo me animó a seguir hasta el final del recorrido. (Nota etnográfica, Colectivo *Impala Crew*, 08/03/2019)

Así, se genera un proceso en el que se establecen dinámicas de interacción en las que los participantes siguen determinadas orientaciones para llevar a cabo una actividad de manera adecuada y participativa. Las rodadas no se presentan como una competencia entre los participantes, sino como una oportunidad para compartir en diferentes escenarios. En la mayoría de los casos, las personas que lideran los colectivos velan por la seguridad de cada uno de los integrantes y por su avance dentro del recorrido, considerando las habilidades y características de los mismos.

Como complemento a los datos recolectados en la entrevista, las respuestas a la pregunta abierta de la encuesta y las observaciones etnográficas permiten advertir un sentido crítico de los participantes de los colectivos. Los derechos ciudadanos, el uso de la bicicleta como elemento que fomenta el cuidado del medio ambiente y las prácticas ciudadanas, en función de una cultura que les dé legitimidad a sus colectivos, son elementos que prevalecen en el repertorio de los colectivos ciclistas. No obstante, el aspecto sobresaliente que unifica física y mentalmente o espiritualmente a los integrantes de los colectivos ciclistas es la apropiación del espacio público y la construcción colectiva de un territorio.

El solo hecho de transitar una vía con un grupo grande de ciclistas hace que se sientan dueños, por un instante, de un lugar. De la misma manera, se observa que cuando los integrantes de los colectivos realizan el diseño de un ciclopaseo o una rodada o cuando, en medio de una travesía, identifican un paisaje o un recurso ambiental por el cual empiezan a interesarse, sienten pertenencia por la ciudad y por los espacios que recorren, al punto de organizar jornadas de limpieza a los senderos por los que han transitado. El paso de apropiarse de espacios públicos más amplios que los lleva a asumir sentido de pertenencia por la ciudad es un proceso que surge, no tanto de una conceptualización teórica, sino que responde a una necesidad práctica, vital, concreta y real. Tal como lo confirma uno de los encargados de diseñar la ruta:

El segundo y el tercer domingo ya subimos un poquito el nivel por así decirlo y el tercero sin olvidarnos de las personas nuevas que llegan al grupo y el tercero ya se hace una ruta un

poco más exigente que pase de sesenta kilómetros, pero si llega alguien nuevo, por lo general siempre hay una persona o dos personas que necesitan estar en su casa temprano, entonces hacemos grupos de acompañamiento para que estas personas no se sientan solas y lleguen a la casa. (Comunicación personal con integrante de *Weekend Popayán*, 28 de noviembre, 2018)

De igual manera, los habitantes de los territorios recorridos por los integrantes de los colectivos ciclistas reconocen las acciones que estos llevan a cabo y avalan las actividades que en pocas ocasiones se han llevado a cabo en sus sectores. Así lo confirmó una de las habitantes de la vereda Santa Bárbara, en el sector oriental de la ciudad de Popayán, el 15 de diciembre de 2019 en el marco de una travesía organizada por uno de los colectivos ciclistas de la ciudad:

pues me parece genial, me parece buenísimo porque esto insta a las personas a los niños para que no solamente no haya drogadicción o cosas así sino para que entiendan, o sea, el deporte, hay muchas cosas a parte de estas actividades, el deporte una de las de las actividades que me parecen excelentes.

La ocupación que de manera frecuente ejercen los colectivos **de** los espacios públicos de la ciudad es una de las bases que brindan a estos grupos la oportunidad de escrutar el comportamiento de los actores viales. A través de sus medios de comunicación, como las redes sociales, buscan generar reflexiones y autocrítica sobre aquellas experiencias que enfrentan los ciclistas a diario y que, normalmente, son enmarcadas en aquellas faltas o infracciones que evidencian los ciclistas en las vías y que vulneran la denominada pirámide de movilidad. En esta, según Ballesteros (2014), los peatones son los primeros actores, en segundo lugar, se encuentran los ciclistas, seguidos del transporte público, después el transporte de carga y, en último escalón, se encuentran los carros y las motocicletas.

De igual forma, los colectivos ciclistas han llevado a cabo acciones dirigidas a pensar en los espacios de una forma que involucre la mirada del ciclista y los reclame, tal es el caso de la campaña denominada a 1 metro y $\frac{1}{2}$, que desarrollaron en abril del año 2018 para celebrar el Día Internacional del Ciclista. Dentro de esta celebración, algunos colectivos gestionaron recursos para elaborar placas en acrílico con distintivos alusivos a la distancia que deben tener los vehículos al momento de adelantar a una persona que se moviliza en

bicicleta. Esta campaña fue realizada en una de las calles principales de la ciudad (calle 5 con carrera 11), popular en años recientes por haberse convertido en una de las más transitadas y bloqueadas por los vehículos mal estacionados. La campaña a 1 metro y $\frac{1}{2}$ consistió en tomarse gran parte de esta vía realizando un corredor humano para aquellos ciclistas que pasaban por esta calle, así como exaltar su acción de movilizarse en bicicleta, explicar las razones de la campaña e instalar en sus bicicletas las placas.

El lugar es el punto del espacio donde se localiza un agente, de manera que sólo existe si ocupa un lugar. Así, el agente social se constituye como tal en su relación de pertenencia a un espacio social y a sus elementos, en cuanto se apropia de ellos (Bourdieu, 1999 en Arias-Romero, 2016). En este sentido tales acciones confirman el sentido de pertenencia que han ido desarrollando los colectivos ciclistas y las expresiones que han ido surgiendo a partir de las problemáticas que han identificado y que buscan solucionar o hacer visibles con las campañas descritas anteriormente.

Una segunda muestra de la apropiación del espacio público tiene que ver con las rodadas que realizan los colectivos y que incluyen sectores populares de la ciudad, especialmente aquellos que se encuentran en la periferia. Además de constituirse en momentos de conocimiento de la ciudad, los encargados diseñan rutas que permiten visitar lugares que existen en la ciudad, pero que son poco frecuentados. Esta apropiación del espacio se pudo evidenciar en una de las rodadas nocturnas:

Algo que llamó mucho mi atención fue que las personas que habitan en los barrios que recorrimos se mostraban sorprendidas por el paso del colectivo, pude ver adultos y niños en los balcones de las casas, en las puertas y en las tiendas de los barrios también observando la caravana. Ver personas que salen a mirar a los ciclistas me generó curiosidad porque pasamos por barrios populares que en general no son recomendados para transitar en el horario nocturno; sin embargo, recorrerlos en bicicleta es otro modo de ocuparlos, no solo por el hecho de hacerlo en grupo sino porque me encuentro en una ciudad intermedia que antes no tenía actividades de este tipo en las noches y mucho menos en los barrios populares (Nota etnográfica, De los patojos Movimiento Ciudadano en Bicicleta, 25/10/ 2018)

De acuerdo con Arias-Romero et al. (2016),

el espacio físico se define por su diferenciación material y excluyente con relación a otros espacios físicos, y el espacio social, a partir de la exclusión (o yuxtaposición) de las posiciones, ideales o perspectivas que lo constituyen. De esta forma, el espacio físico está configurado a partir de la estructura del espacio social que lo compone o que interactúa en él. (p. 5)

Las intervenciones gráficas en las calles de la ciudad como forma de apropiación del espacio han sido otras de las acciones de los colectivos. Al tomarse varias de las calles del sector histórico de la ciudad, los colectivos han intentado activar la participación de sus miembros y de la ciudadanía en general. Este tipo de acciones también han generado la congregación de actores que, desde una postura cívica, han pretendido darle una visión diferente a los pasos peatonales o cebras del sector histórico. Uno de los impulsores de la actividad denominada Parque lineal lo confirmó así:

surgió la posibilidad de plantear una propuesta, una propuesta que era de intervención en el espacio público, eh se origina con... nos tomamos toda la carrera 5, desde la calle 13 hasta el parque Mosquera. (Comunicación personal con integrante Bicitrazo, 01 de noviembre, 2018)

8.5.2. El cuidado del medio ambiente como un acto de ciudadanía

El uso de la bicicleta para el cuidado del medio ambiente también se asume como una forma de acción ciudadana. Este vehículo no motorizado evita la emisión de gases que, durante los últimos años, ha venido afectando la calidad del aire de las grandes ciudades y se ha convertido en un factor de análisis frente a la calidad de vida de los entornos urbanos. Las ventajas del uso de la bicicleta a favor del medio ambiente también hacen parte del accionar de los colectivos ciclistas en la ciudad de Popayán:

Bueno yo creo que igual que todos los grupos que rodamos acá en la ciudad de Popayán, pues promovemos el uso de la bicicleta, no sólo como medio de diversión, como medio de transporte, como medio de una alternativa de transporte y de... ¿cómo decirlo?... de ayuda al medio ambiente sabemos que si utilizamos las bicicletas vamos a no quemar combustible y

estamos ayudando al medio ambiente (Comunicación personal con integrante Bicintage, 18 de febrero, 2018)

Al respecto, el uso de la bicicleta plantea acciones que respetan y aportan al cuidado del medio ambiente y sus recursos, aportando de manera conjunta a los individuos y también al contexto en el que estos se desenvuelven de manera cotidiana: “Pertenezco a este colectivo, porque además de ejercitarme, con el uso de la bicicleta se promueve el cuidado del medio ambiente, respeto por el otro y a su vez el respeto y cuidado de la ciudad” (Encuesta integrante Bicintage, 03/02 /2020)

9. Discusión

La pregunta planteada al inicio de la presente investigación se orientó a conocer cómo los colectivos y sus acciones alrededor del uso de la bicicleta se constituían en actos de ciudadanía en la ciudad de Popayán. Al intentar responder esta pregunta lo primero es pensar en el concepto mismo de colectivo, que es la manera en que la mayoría de los participantes de los grupos consultados se denominan. Esta misma denominación permite el despliegue de una serie de actividades que fueron planteadas en páginas anteriores, en las que se establecen actos de ciudadanía para producir cambios sustanciales en el espacio público y la cultura ciudadana de Popayán.

9.1. Conceptualización de los colectivos de ciclistas

La organización política en colectivos de los usuarios de bicicletas plantea una estructura particular que responde al acercamiento a este medio de transporte desde lo social y que se intercepta por temas de agencia como el deporte, la sana convivencia, el esparcimiento, el cuidado del medio ambiente, la apropiación del espacio público y la interacción intercultural. Esto lleva a considerar que lo que ellos denominan rodadas, entendidas como salidas masivas en bicicleta, suponen un acto de ciudadanía (Isin y Nielsen, 2008), lo que apunta a la consolidación de una agenda con respecto a la movilidad y cultura ciudadana. El acto de salir un grupo considerable de ciclistas en el espacio público, leídos esta vez como sujetos políticos, supone una visibilización latente que deviene en una presión a la sociedad y a los entes institucionales.

Frente a la anterior afirmación, se podría reflexionar si los colectivos ciclistas pueden ser movimientos sociales. En respuesta a esto, se define que la estructura organizativa que los sustenta, al menos para el caso de la ciudad de Popayán, no estaría totalmente consolidada. Esto no omite el hecho de que algunos de los rasgos políticos que se evidencian en estos sí pueden llegar a coincidir con el concepto en cuestión. En primer lugar, no hay necesariamente una condición de clase entre los colectivos, tampoco se establecen mecanismos de presión o de acción directa más allá de los actos simbólicos manifestados en las rodadas y demás elementos mencionados, por lo que se podría inferir que, no son un movimiento social desde la tradición latinoamericana ya que en esta tradición dichas

expresiones sociales han demostrado su capacidad de movilización de acuerdo con sus objetivos y las formas de protesta.

Las manifestaciones en Latinoamérica se pueden caracterizar, en primera instancia por las regiones y el contexto donde se llevan a cabo. Cacerolazos, marchas por la dignidad, taponamiento de vías principales son una muestra de la capacidad de acción y organización que poseen estos grupos. En este orden de ideas se pueden separar del repertorio de los colectivos en tanto éstos últimos no ejercen un poder tan grande y con capacidad de acción e injerencia en la toma de decisiones de los gobiernos como los movimientos sociales latinoamericanos. No obstante, los colectivos ciclistas, al igual que los movimientos sociales, ofrecen la oportunidad de libre asociación o vinculación a los individuos que se identifiquen con las propuestas y banderas de estos a partir de diversos niveles que van desde la participación hasta la identificación de problemáticas y los esfuerzos colectivos de solucionarlas, es decir, se asume un compromiso cívico y político Barret y Bruna (2014).

Por otra parte, de acuerdo con McAdam y Tarrow (2015), los movimientos sociales se presentan como colectividades excluidas dentro de un contexto y unas condiciones específicas, las cuales establecen una continua interacción con las élites económicas y políticas buscando un cambio social que aporte a la visibilización de los fenómenos por los que se establece su condición de exclusión, pero también con el fin de lograr metas concretas. Al respecto, los colectivos a favor del uso de la bicicleta cumplen varias de las características de los movimientos sociales expuestas por los autores. En el caso de la ciudad de Popayán, sus integrantes hacen parte de diversos sectores sociales y políticos; además, su participación en las actividades no siempre implica posiciones de liderazgo o activismos en acciones que se desbordan de los eventos direccionados al esparcimiento.

Por otro lado, los colectivos ciclistas también podrían ser denominados como tribus urbanas, las cuales son formas que usan especialmente los adolescentes para desvincularse de la sociedad tradicional al crear espacios generacionales propios (García Canclini, 1990). A través de dichos espacios, sus integrantes tienen la oportunidad de aislarse y relacionarse de maneras particulares, por ejemplo, tomando referentes comunes como la música, la ropa y en general, su imagen personal. Lo anterior da lugar a la creación de una identidad compartida entre los miembros de la tribu, que establece rasgos de diferenciación del grueso

de la ciudadanía que respetan y mantienen tradiciones, normas y leyes de la cultura dominante.

Aun cuando los colectivos a favor del uso de la bicicleta cuentan con algunas características de los movimientos sociales y las tribus urbanas, estos no se circunscriben a ninguna de las dos denominaciones. Al indagar en las estructuras de los procesos y las características de quienes los integran, se puede inferir que los procesos se encuentran aún en fases iniciales en cuanto a una postura o constitución política y estas dependerán de las trayectorias futuras que emprendan tales colectivos al momento de materializar sus agendas en objetivos concretos y actores de interrelación particulares. Por otro lado, si bien los ciclistas pueden identificarse entre sí en cuanto a que sufren problemáticas similares, las personas son lo suficientemente diversas como para enmarcarse en el rótulo de tribu urbana, ya que, si así fuera, tendrían que cumplir con criterios narrativos, estéticos y de comportamiento bastante específicos. En cuanto a las semejanzas entre ambas formas de organización, los colectivos, así como los movimientos sociales, tienen la capacidad de dar paso a intervenciones que modifican escenarios y condiciones de la ciudad. Algunas de estas acciones pueden ser efímeras, mientras que otras se configuran en un acto recurrente. Como afirman Isin y Nielsen (2008), los actos de ciudadanía generan cambios en las condiciones contextuales y sociales, así como las acciones realizadas por los colectivos ciclistas afectan claramente la gestión de los espacios, condiciones y situaciones del contexto social de Popayán.

De esta manera se observa a individuos activos y propositivos frente a una determinada problemática que los lleva a proponer ajustes o cambios frente a la normatividad establecida y dar lugar a actos de ciudadanía (Bonner, 2008). En los eventos en cuestión se proyecta la voz del ciudadano que busca cambios, que en este caso se gestan al considerar aquellas normas que han sido generadas para beneficiar a la sociedad pero que no son ejecutadas en la realidad (Estévez, 2015), por lo cual es necesario intervenir de diversas formas para generar atención sobre estas y, en consecuencia, cambios o soluciones para tales problemáticas en disputa.

Así pues, la mayoría de los colectivos ciclistas de la ciudad de Popayán tienen una intención fundacional expresada en el interés de promover el uso recreativo o de transporte

de la bicicleta, discurso representado en la creación de rodadas o ciclopaseos. Estos espacios derivan en reflexiones más refinadas que las que realizan en sus inicios, sobre todo cuando los espacios de interacción empiezan a aglutinar grupos de personas diversas que, a través de temas como el modelo de ciudad, el espacio público, y las ciudades pensadas más para las personas que para los vehículos tradicionales, han construido una narrativa que cada vez más enriquece los debates.

Es de esta manera que las acciones de los colectivos pueden ser catalogadas como actos de ciudadanía, pues se ha escalado el tipo de prácticas en aras de tener una incidencia mayor sobre las decisiones correspondientes al fenómeno. Así, es posible afirmar que frente a los atributos que poseen los actos de ciudadanía planteados por Caraus (2018), las acciones de estos colectivos se adaptan al primero y el cuarto de ellos, los cuales están direccionados a que los ciudadanos se conviertan en sujetos políticos. Además, a través de los reclamos establecidos en escenarios de decisión, se logran proyectar campos para el establecimiento de nuevos derechos, pues es a partir del decreto de constitución de la Mesa de la Bicicleta que los colectivos han logrado centrar la atención y el seguimiento relacionados con la incidencia en procesos de planeación y gestión de políticas públicas estratégicas, formular planes que aporten al uso de la bicicleta como medio de transporte, ejercer evaluación y seguimiento a los planes propuestos en pro de la bicicleta, así como fortalecer la cultura ciudadana.

En lo referente a la intervención en espacios como ciclo-infraestructura y pasos peatonales, los participantes de los colectivos ciclistas no solo las adecúan de acuerdo con las normas, sino que las modifican gráficamente con el fin de que éstas sean más llamativas para peatones y conductores. De igual forma, hacen uso de diferentes colores y formas durante esta labor que obliga a cerrar las vías y se torna en una situación que concentra aún más la atención de los ciudadanos, especialmente de aquellos que ven reducida su movilidad vehicular. El hecho de cerrar las vías durante intervenciones ha creado una dinámica que va, en cierto grado, contra la ley y que, adicionalmente, se torna de forma disruptiva, puesto que cambia la dinámica tradicional de las vías y la forma en que su señalización ha sido concebida. Esto responde a los atributos dos y tres de los actos de ciudadanía que propone Caraus (2018).

Frente a la gestión de actividades de sano esparcimiento con participación diversa de niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, se observa la conglomeración de numerosos individuos (100 a 300 participantes) de acuerdo con el tipo de convocatoria, la cual representa claramente una ocupación diferente del espacio público debido a la cantidad de usuarios. Estas acciones generan un cambio momentáneo en las dinámicas de movilidad en la ciudad debido a la ocupación total de la vía por parte de los ciclistas. De igual forma, estas actividades dan lugar a un mayor nivel de representatividad de los colectivos, puesto que su afluencia, por un lado, hace que las personas e instituciones identifiquen y reconozcan su presencia en cualquier espacio, al mismo tiempo que implica un bloqueo de la movilidad de los vehículos, originando problemas para aquellos que se movilizan a diferentes lugares. Este tipo de presencia masiva que genera obstaculización en las calles claramente se encuentra fuera de la ley, pero se fundamenta en la visualización y consolidación de colectivos en pro de un sistema de movilidad diferente.

En este orden de ideas, las acciones anteriormente expuestas pueden relacionarse con el atributo cinco, a partir del cual se gestan acciones momentáneas que tienen una incidencia específica dentro de una situación o condición en la que se encuentran involucrados los sujetos políticos. Este proceso se expresa en dos dimensiones, la primera se encuentra relacionada con la movilización de los participantes de los colectivos a los espacios públicos en razón de la protesta pacífica, la cual permite reclamar públicamente derechos con respecto al uso de la bicicleta, últimamente la Ley 1811 de 2016 (Congreso de Colombia, 2016); la segunda, se relaciona con la solicitud de sanciones para quienes, en la mayoría de los casos en estado de embriaguez, terminan con la vida de un ciclista o afectan gravemente su integridad física.

Con esto se generan acciones disruptivas que dan lugar a la visibilización de la violencia que recae no solo sobre los colectivos, sino sobre los ciclistas en general y que buscan atraer mayor atención por parte de las autoridades frente al tema. De igual forma, pretenden impactar en la memoria de los transeúntes cuando se llevan a cabo intervenciones como las realizadas en los puentes peatonales y en algunas de las zonas más transitadas de la ciudad. Esto ocurre en dos tiempos, el primero de identificación de los lugares donde han fallecido ciclistas en accidentes viales y el segundo de ubicación de bicicletas blancas

acompañadas de actos simbólicos que representan el reclamo por los siniestros en los que perdieron la vida los ciclistas.

Respecto a las campañas de cultura ciudadana llevadas a cabo en escenarios como instituciones educativas, barrios, senderos y parques de la ciudad, estas involucran a la comunidad y permiten visualizar una versión más formal del repertorio de los colectivos. Durante la realización de estas acciones, que son en su mayoría lúdicas, los colectivos buscan contribuir al fortalecimiento de la cultura ciudadana, puesto que intentan que se asimile el respeto por las normas y los actores viales que hacen parte de la realidad de las calles de la ciudad. De igual forma, insisten en la limpieza y recolección de elementos olvidados en los senderos que recorren y buscan que la comunidad, en especial los niños, se interesen por el uso de la bicicleta como un medio de transporte amigable con el medio ambiente, paralelo a la formación que se debe tener en cuenta cuando se pasa a hacer parte del escenario vial y al cuidado de los espacios que recorren a nivel urbano y rural.

Las acciones de los colectivos no generan de manera directa el reclamo de los derechos, pero dentro de las mismas surge esta necesidad ante los entes del gobierno, quienes son los principales responsables de gestar este tipo de acciones como conjunto de instituciones encargadas de la organización social. Así, estos aspectos responden a los atributos tres y cuatro de los actos de ciudadanía Aguilar (2020), pues cambian la forma en que se perciben ciertos escenarios, lo cual lleva a pensar en la necesidad de estos cambios para aportar al fortalecimiento de derechos en cuanto a la calidad de vida.

Finalmente, a la luz de teorías sociológicas estos colectivos podrían verse como comunidades de práctica que se definen por su membresía y prácticas sociales que incluyen formas de hacer ciertas cosas, creencias, valores y relaciones de poder (Lave & Wenger, 1991). Según estos autores, las principales características de las comunidades de práctica son el involucramiento mutuo en el logro de un objetivo común lo que implica a su vez un repertorio de acciones, formas de pensar, de hablar, herramientas y memorias que emergen dentro del grupo. Con base en las observaciones y el accionar de estos colectivos, se puede establecer que algunas de estas características se cumplen, aunque se podría decir que en estos grupos sus integrantes tienen más movilidad de la que se implica en las comunidades de práctica.

En muchas ocasiones un miembro puede pasar de un colectivo a otro dependiendo de varias variables como disponibilidad de tiempo, o sinergia con el grupo en particular que se establece por afiliación de edad o las mismas características de las rodadas. De igual manera, en los colectivos la participación de los miembros no es uniforme, unas personas presentan más constancia, interés o dedicación que otros. El interés de involucrarse en actos de ciudadanía de los colectivos descritos les otorga una característica particular que posiblemente les otorgue rasgos de una comunidad de práctica con intereses de generar cambios en las prácticas cívicas de la ciudad.

9.1.1. Los colectivos ciclistas y las acciones que pueden fortalecer la cultura ciudadana

La ciudad de Popayán evidencia problemas en cuanto a la cultura ciudadana que enfrentan las ciudades capitales del país. De acuerdo con Chará Ordóñez et al. (2017), la ciudad presenta desde hace varias décadas un marcado problema de movilidad urbana que se observa en la falta de vías públicas, la deficiencia del transporte público, el crecimiento del parque automotor privado, la escasa reparación de las vías del casco urbano colonial y administrativo y otros problemas derivados de la gestión institucional.

De la misma manera, ante el problema de movilidad y la falta de espacios públicos adecuados para el ejercicio ciudadano, las políticas de cultura ciudadana municipales se ven afectadas por prácticas institucionales y administrativas ineficientes. Fenómenos que han afectado la construcción de ciudad como, por ejemplo, el desplazamiento forzado, el narcotráfico, la presencia de insurgencia, la pobreza, el desempleo, entre otros, que son la base para evidenciar procesos deficientes en la construcción de una cultura democrática desde hace varias décadas (Castillo-Garcés y López-Valencia, 2018).

En la misma línea, Zabala (2010) señala que la ciudad, posterior al terremoto de 1983, es escenario de confrontaciones territoriales que aún no se resuelven: el casco histórico colonial sigue siendo el centro administrativo, político, social y económico, pese al rápido crecimiento de las zonas urbanas; las zonas marginales, industriales y comerciales, aún no cuentan con una clara distinción espacial, lo que evidencia una atmósfera en desarmonía, a la que se le suma la ausencia de una cultura ciudadana. En síntesis, la ciudad es, desde hace más de dos décadas, un foco de problemas ciudadanos que impiden la evolución de procesos

de construcción de una cultura democrática, aun cuando se ha avanzado en ello desde la recuperación de espacios públicos invadidos por vendedores ambulantes, la reubicación de familias desplazadas, en comparendos ambientales, etc. (Alcaldía de Popayán, 2021). No obstante, la ciudadanía sigue sin contar con escenarios adecuados para su ejercicio legítimo, lo que indica una necesidad real de examinar quiénes son los ciudadanos y con cuáles actos de ciudadanía se hacen presentes construyendo ciudad.

Frente al panorama expuesto, los integrantes de los colectivos ciclistas se reúnen con la intención de lograr, por un lado, la representación de sus procesos en relación con la institucionalidad y, por otra, la posibilidad de intercambio, interacción y encuentro entre sí. Las acciones que llevan a cabo estos colectivos ciclistas no solo están dirigidas a crear escenarios de discusión política, sino que presentan un escenario de visibilización y reclamo ante los entes gubernamentales. Al respecto, Hurtado Mosquera e Hinestroza Cuesta (2016) señalan que la Constitución Política de Colombia de 1991 evolucionó para dar cabida a un modelo de participación ciudadana más allá del derecho-deber a la ciudadanía política (elegir y ser elegidos), dando paso a una ciudadanía más cosmopolita que esté acorde a la construcción de una ciudadanía civil, profundizando en la democracia con garantías y derechos fundamentales desde una relación de gobernanza antes que de gobernabilidad. No obstante, como señala Verjel (2019), la construcción de la ciudadanía en Colombia se ha visto empañada por fenómenos que son bien conocidos:

La falta de seguridad de los ciudadanos, la arbitrariedad y el autoritarismo por parte de los gobernantes y de los demás funcionarios, las dificultades que se tienen para el ejercicio de la acción colectiva, la movilización social, la defensa de los derechos humanos y la que se ha denominado como criminalización o estigmatización de la protesta social en Colombia. (p. 62)

Con base en lo anterior, las acciones de los colectivos ciclistas juegan un papel importante en el fortalecimiento del rol del ciudadano. En una primera instancia pueden aportar al fortalecimiento de la cultura ciudadana, puesto que dichas acciones posibilitan una participación más activa de los ciudadanos frente al desarrollo de diversos procesos, en este

caso no solo relacionados con la movilidad, sino con la convivencia y el relacionamiento entre colectivos de diferentes lugares de la ciudad de Popayán y a nivel nacional. Por otra parte, aportan en la interpretación y aplicación más amplia del concepto de ciudadano que va más allá de ostentar membresía o acceder a votar en un territorio.

De igual manera, dichas acciones de los colectivos pueden llegar a tener influencia de iniciativas de índole global, puesto que, al establecer relaciones con otros colectivos, se posibilitan canales de comunicación para debatir y dialogar sobre logros, causas y problemáticas, tal como se puede evidenciar en iniciativas que se han venido adoptando en la última década como el Foro Mundial de la Bicicleta que ha tenido por anfitriones diversas ciudades de América Latina y Asia. De esta manera, se destaca que los ciudadanos no solo habitan un lugar particular, sino que también se alinean a dinámicas y agendas globales, pues estos procesos dan paso a los denominados escenarios multiculturales, donde hay un encuentro de miles de individuos cada día y donde las tradiciones, el lenguaje y los afectos se convierten en un punto atractivo para llevar a cabo la interacción con otros.

En el caso específico de las rodadas que normalmente llevan a cabo los ciclistas en Popayán, los encargados de los colectivos imparten recomendaciones antes, durante y después de los recorridos con el fin de recordar a los participantes normas básicas de seguridad, la organización durante los recorridos, la circulación constante por el lado derecho y la tolerancia y/o paciencia que se debe manifestar al momento de enfrentarse a alguna infracción por parte de algún actor vial. Los miembros de los colectivos se reúnen cada semana para realizar recorridos, por ejemplo, de “Los Patojos” movimiento ciudadano en bicicleta, se reúnen en las noches y transitan diferentes calles de la ciudad. En este sentido, desde los colectivos promotores del uso de la bicicleta que se estudiaron en esta investigación se gestan actos de ciudadanía, lo cuales no solo les permite ejercer sus derechos sino también hacerlos respetar.

Como puede observarse, el desarrollo conceptual se incrusta en el tema de estudio, en este caso relacionado con las expresiones del activismo ciclista, el cual se ha establecido inicialmente como punto de encuentro e intercambio, que se ha ido actualizando de cara a las nuevas demandas que suscitan las colectividades en diálogo. Estos devienen en actos de ciudadanía cada vez más claros en su intención de intervenir en las formas en las que el

gobierno opera a través de sus políticas sobre los temas de discusión, en este caso, el uso de la bicicleta. Estas acciones también devienen en el aprendizaje de los integrantes de los colectivos en el juego político, desplegando acciones de diagnóstico, veeduría y proposición de programas y proyectos que cristalicen las prácticas activistas en respuestas gubernamentales integrales.

10. Conclusiones

En primer lugar, se propuso describir cómo se auto-determinan los grupos que promueven el uso de la bicicleta como alternativa de transporte en la ciudad de Popayán. Durante el proceso de investigación se pudo establecer que en la mayoría de los casos se autodenominaron como “colectivos”. Los colectivos ciclistas establecen un canal abierto de relacionamiento que permite que cualquier persona pueda participar e invitar a la ciudadanía en general al repertorio de actividades que plantean, entre las que se destacan las rutas flexibles donde todos puedan disfrutar de la sana convivencia, el cuidado de la salud, el cuidado del medio ambiente y el fortalecimiento de la cultura ciudadana desde la regulación del comportamiento en la vía. Como particularidad, si bien los colectivos no se autodeterminan como agentes o sujetos políticos explícitamente, las acciones en las que se inscriben reproducen un discurso político, posiciones sociales y, sobre todo, una búsqueda por legitimar sus derechos como miembros activos de la sociedad payanesa, en otras palabras, ejerciendo sus derechos ciudadanos.

El segundo objetivo planteaba la identificación de las motivaciones que llevan a los colectivos ciudadanos a promover el uso de la bicicleta en Popayán. De acuerdo con el proceso de investigación adelantado, las motivaciones se dividen en dos: individuales y colectivas. Las primeras son movilizadas por la búsqueda del sano esparcimiento, la salud corporal y mental, entendiendo que las actividades permiten mantener un estado físico y salir de las rutinas propias del trabajo o del estudio; los colectivos ciclistas en Popayán ofrecen diferentes opciones en cuanto a recorridos o rodadas, al diseñarlas teniendo en cuenta los potenciales participantes en cuanto a género, edad y tiempo de experiencia montando bicicleta.

En lo que se refiere a las motivaciones colectivas, sobresalen aquellas relacionadas con la conciencia ciudadana sobre la acción política, la civilidad, la acción ambientalista, la movilidad, el reordenamiento de la ciudad y otras que han ido surgiendo en el transcurso de la acción colectiva. De la misma forma, se evidenciaron motivaciones que pueden catalogarse como de carácter familiar y que se refieren a la construcción de espacios y actividades para fortalecer la convivencia familiar. Estas pueden coincidir con las motivaciones individuales entrelazadas pero potenciadas en grupo, de igual manera que cuando surgen este tipo de

acciones grupales en escenarios públicos como parques, barrios, comunas o en ambientes de trabajo.

El tercer objetivo consistía en la identificación de cuáles eran las características organizacionales y de acción ciudadana que han seguido estos colectivos. Se encontró que los colectivos ciclistas muestran una serie de características en las que no existe propiamente una organización formal o jerarquizada; sin embargo, en los diferentes colectivos ciclistas se destacan algunos líderes que asumen funciones de coordinación sin que ello signifique algún tipo de autoridad o jerarquía. La vinculación de los individuos se hace por lo general a través de las redes sociales y su permanencia se configura con base en las identidades que van encontrando o que se van construyendo en medio de las actividades que desarrollan.

Es importante recalcar que el único requisito para que una persona ingrese a un colectivo, a nivel técnico, es contar con una bicicleta en buen estado y en lo posible contar con elementos de seguridad como casco, luces y, dependiendo de los recorridos, herramientas e hidratación. De esta manera, es posible para los participantes explorar e integrar varios colectivos, hasta el punto de llegar a definirse por uno de acuerdo con las posibilidades que le brinde en cuanto a su modalidad, intereses e interacción con los demás integrantes.

En cuanto al cuarto objetivo específico enfocado en la identificación de cómo las prácticas socioculturales de estos colectivos se relacionan con los conceptos de cultura ciudadana y actos de ciudadanía, se encuentra que las acciones de los promotores del uso de la bicicleta se constituyen en formas de promoción de la cultura ciudadana y se materializan mediante actos de ciudadanía. Sus acciones a favor de la cultura ciudadana se enmarcan en campañas de sensibilización acerca del respeto al ciclista y en jornadas de trabajo en barrios y comunas en las que señalizan la ciclo-infraestructura. Durante estas campañas y jornadas, reclaman al mismo tiempo el espacio para los ciclistas y promueven el uso de la bicicleta con potenciales futuros ciclistas urbanos que pertenecen a las instituciones educativas de la ciudad. De igual manera, los encargados de los colectivos impulsan el cuidado de los territorios que recorren, tales como, calles en el sector urbano, senderos o sitios emblemáticos que normalmente se encuentran cerca de la ciudad, pero que pocas personas conocen. Es decir, el cuidado del territorio se constituye en un acto de civilidad que hace parte de lo que se espera de los miembros de una comunidad en el marco de la cultura ciudadana.

Los colectivos ciclistas en la ciudad de Popayán llevan a cabo actos de ciudadanía, que consisten especialmente en irrupciones en las vías públicas (pasos peatonales) a través de expresiones gráficas. Estas acciones han interferido en la movilidad que tradicionalmente se evidencia en el sector histórico de la ciudad. Otro acto de ciudadanía que muestra la apropiación del espacio público al momento de rodar en grupos se evidencia, cuando miembros de estos grupos detienen el tráfico mientras pasan todos los integrantes de la rodada; de igual manera, las rodadas que realizan por las calles de barrios populares, ubicados por fuera del tradicional y turístico sector histórico, son una muestra de la incursión que hacen en el espacio público los colectivos ciclistas, al tiempo que ejercen actos de ciudadanía. Estos actos de ciudadanía permitieron el avance en el establecimiento de normativas y planes para la mejor movilidad en la ciudad y el respeto para los que utilizan diversos medios de transporte.

Haber contado con la posibilidad de interactuar con los colectivos ciclistas de la ciudad permitió conocer y determinar algunas de sus prácticas socioculturales, que apuntan a contribuir en la cultura de ciudad en un lugar de periferia nacional como lo es la ciudad de Popayán. A pesar de ser una ciudad intermedia, no se encuentra exenta de problemáticas que también ocurren en ciudades capitales, no solo en el plano de la movilidad, sino en el sentido de que carecen de convenios y propósitos colectivos que se establezcan por parte de los ciudadanos, incluso por fuera de las normas legalmente establecidas y que permitan mejorar el ambiente caótico que en ocasiones se percibe.

Dichos actos de ciudadanía deben entenderse más allá del estatus de un rótulo ciudadano que se fija a todo individuo dentro de una organización política o Estado. Los actos de ciudadanía son prácticas ciudadanas que, al realizarse, identifican y construyen al ciudadano cuando se expone como sujeto político en escenarios considerados como públicos. En ese sentido, los colectivos de bicicleta se convierten en comunidades que comprenden su papel en la construcción pública de la ciudadanía a través de actos de resistencia, visibilización y reivindicación de los espacios públicos como escenarios culturales y simbólicamente abiertos a su resignificación cultural.

Esta dinámica de corresponsabilidad implica que el ciudadano actúa considerando lo estipulado por la ley, pero con su accionar genera una cultura ciudadana a partir del

establecimiento de acuerdos y prácticas de concertación que permiten trabajar y beneficiarse de manera conjunta, remediar posibles conflictos y aportar a la solución de problemáticas de convivencia, ambientales y de movilidad.

11. Implicaciones

Esta investigación no solo implica la generación de un análisis teórico frente al tema abordado, sino que también establece una dinámica de acción frente al desarrollo y la visualización de los colectivos que fomentan el uso de la bicicleta, de aquellas acciones que llevan a cabo y que fomentan cambios, ajustes y nuevas perspectivas frente a temas que afectan a toda la sociedad payanesa, como es el caso de la movilidad, la recreación, el deporte, la seguridad y el cuidado del medio ambiente entre otros. Así, la investigación no solo caracteriza diversas situaciones en las que están involucrados dichos colectivos, sino que revela las posibilidades que a nivel político se pueden proyectar desde los mismos.

Frente a este panorama, se abre la puerta a la gestión de espacios de discusión en diferentes ámbitos y temáticas, desde las que se aporte, desde la ciudadanía a pensar la ciudad y lo que hace que esta no tenga un horizonte de crecimiento y desarrollo claro. Así, los cambios que han logrado los colectivos que fomentan el uso de la bicicleta se convierten en un paso importante frente a la incidencia de los ciudadanos en la construcción de ciudad, una responsabilidad que claramente no es solo del Estado sino de cada uno de los actores sociales que hacen parte del mismo.

Un claro ejemplo se sustenta a partir del Decreto que da lugar y existencia a la Mesa de la Bicicleta. Desde este espacio se reconoce no solo la importancia de la movilidad a partir de este medio de transporte, sino que también se gesta toda una serie de temáticas que se interrelacionan con aquella y que afecta a cada miembro de la ciudad, ya sea que haga uso de la bicicleta o no. Así, su gestión incluye el manejo de factores de impacto global sustentadas en, por ejemplo, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) o la guía de ciclo infraestructura propuesta por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como la posibilidad de transitar en determinadas zonas de manera segura, la asignación de beneficios a aquellas organizaciones que prioricen el uso de la bicicleta por parte de sus trabajadores y la estratégica necesidad de cuidar el medio ambiente y reducir los niveles actuales de contaminación.

De otro lado, la investigación permite observar la importancia de la apropiación de temas de ciudad por parte de los ciudadanos, es decir, su protagonismo como actores proactivos de la construcción ciudadana, lo cual les permite autorregular la cultura ciudadana,

en la medida de que son ellos desde donde ésta se gesta. Al respecto, si los individuos se unen a través de grupos o colectivos, se comprometen con una labor y generan acciones que contribuyan a esta, seguramente podrán establecer los cambios necesarios para mejorar la situación o condición en la que se encuentran, pero esto solo será posible dejando de lado una actitud pasiva centrada en responsabilizar al Estado o en esperar a que otros tomen la decisión de actuar.

Al respecto, es relevante hablar de las implicaciones de una adecuada y continua visualización de este tipo de colectivos que integran individuos de diferentes géneros, edades, profesiones e ideas. Esta diversidad es además fuente de visiones críticas y al mismo tiempo constructivas de ciudadanos que luchan por ideales colectivos desde una visión particular, sustentada en el apoyo a otros que comparten estas perspectivas. De este modo, colectivos que, en un primer momento, pueden ser considerados como agrupaciones centradas en el entretenimiento se convierten en espacios de discusión y decisión sobre la forma en que se concibe y construye la ciudad.

Así, llevar a cabo estudios como el presente, permite conocer aquellos atributos inherentes al activismo o el liderazgo que se ejerce en diversos lugares del territorio colombiano, especialmente aquellas acciones a favor de una comunidad que no se circunscriben exclusivamente a la gestión de los gobiernos de turno, sino que han surgido desde los escenarios reales que las comunidades enfrentan día a día. En el caso específico de los colectivos ciclistas ha sido posible evidenciar sus prácticas ciudadanas, las cuales se han originado desde procesos autónomos y de agenciamiento que les ha permitido reunirse, auto regularse e implementar patrones de comportamiento vial durante sus salidas masivas en bicicleta por la ciudad. Así, la etnografía toma gran relevancia en cuanto a la posibilidad de acercarse de una manera neutral o espontánea a los colectivos y estudiar aquellos momentos en que se apropian del espacio público, de los territorios urbanos y rurales de la ciudad.

12. Limitaciones

Durante la investigación se presentaron las siguientes dos limitaciones. La primera tuvo lugar durante el desarrollo de la investigación, puesto que, en algunas ocasiones no fue posible abordar de manera rápida a los colectivos estudiados por sus dinámicas de funcionamiento, teniendo en cuenta que estos grupos llevan a cabo sus actividades a lo largo de la semana; en ocasiones se cruzaron dichas actividades y no fue fácil participar en ellas en el mismo día, por ejemplo. En segundo lugar, la llegada de la pandemia Covid-19, y los confinamientos posteriores, impidieron continuar con el análisis de las acciones de los colectivos ya que se vieron obligados a detener el desarrollo normal de sus acciones.

13. Referencias

- Aguilar, C. (2020). Los actos de ciudadanía analizados desde los estudios críticos de la ciudadanía: El caso DREAMer-Undocumented. En C. A. Román. (Ed.) (2020). *Diarios del terruño. Reflexiones sobre migración y movilidad*, 5(9), 53-69.
<http://www.revistadiariosdelterrano.com/ojs/index.php/DT/issue/view/numero-9/numero-9-completo>
- Alcaldía de Popayán (2016, febrero 29). *Decreto 20161900007235. Por medio del cual se crea la Mesa de la Bicicleta del municipio de Popayán y se expide su reglamentación*. Alcaldía de Popayán.
http://www.popayan.gov.co/sites/default/files/decreto_20161900007235_25022016.pdf
- Alcaldía de Popayán. (2015, marzo 17). *La cultura ciudadana será una prioridad para este nuevo año*. Popayán. *Página institucional*. Alcaldía de Popayán.
<http://www.popayan.gov.co/ciudadanos/sala-de-prensa/noticias/La-Cultura-Ciudadana-ser%C3%A1--una-prioridad-para-este-nuevo-a%C3%B1o>
- Alcaldía de Popayán. (2020). *Plan de desarrollo Alcaldía de Popayán (2020– 2023)*. Alcaldía de Popayán.
http://www.popayan.gov.co/sites/default/files/documentosAnexos/pdm2020_20230.pdf
- Alcaldía de Popayán. (2021). Popayán “pedalea” hacia una cultura de la bicicleta. Popayán. En: <http://www.popayan.gov.co/ciudadanos/sala-de-prensa/noticias/Popay%C3%A1n-%E2%80%9Cpedalea%E2%80%9D-hacia-una-cultura-de-la-bicicleta>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2014). *El libro de la bici*. Bogotá Humana.
https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf
- Aldred, R. (2010). On the outside: Constructing cycling citizenship. *Social and Cultural Geography*, 11(1), 35-52.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649360903414593>

- Anantharaman, M. (2016). Elite and ethical: The defensive distinctions of middle-class bicycling in Bangalore, India. *Journal of Consumer Culture*, 17(3), 864–886.
<https://doi.org/10.1177/1469540516634412>
- Arias-Romero, C. O., Carreño-Novoa, M. C., Catumba-Rincón, C., Duque-Guevara, O. L., Manrique-Castellanos, C., Mateus-García, S., Pedraza-Mora, N., Prieto-Garzón, F. A., Torres Bolívar, S. A. (2016). Construcción de espacios comunes y colectivos: aportes conceptuales al territorio urbano. *Bitácora*, 26(1), 9-22.
- Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social. (2017). *¿Por qué elegimos un modo de transporte u otro?* adecs.
https://www.elsalmoncontracorriente.es/?page=adece&id_article=1607
- Ballesteros Toro, J. I. (2014). *Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D.C., Medellín y Pereira* [Tesis de maestría, Universidad Nacional].
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/21878>
- Barret, M., y Bruna, Z. (2014). *Política and civil engagement. Theoretical understandings, evidence and policies* (1a ed.). Routledge.
- Bauböck, R. (2012). Constellations and transitions: Combining macro and micro perspectives on migration and citizenship. In *Migrations: Interdisciplinary Perspectives* (pp. 3-14). Springer Publishing.
https://www.researchgate.net/publication/290109167_Constellations_and_Transitions_Combining_Macro_and_Micro_Perspectives_on_Migration_and_Citizenship
- Bernasconi, O., y Tham, M. (2016). Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en Santiago de Chile. El ciclismo urbano como un logro colectivo. *Antropología Experimental*, (16). <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3019>
- Berrío Puerta, A. (2006). La perspectiva de los nuevos movimientos sociales en las obras de Sydney Tarrow, Alain Touraine y Alberto Melucci. *Estudios Políticos*, 29, 218-236. <https://www.redalyc.org/pdf/164/16429057009.pdf>
- Bicintage. (s.f.). *Inicio* [Página de Facebook]. Facebook.
<https://www.facebook.com/bicintagepopayan/>
- Bicitrazo. (s.f.). *Inicio* [Página de Facebook]. Facebook.
<https://www.facebook.com/Bicitrazo/>

BiciRed Colombia. (2018). Foro Nacional de la Bicicleta. BiciRed Colombia. [http://www.biciredcolombia.org/p/foro-nacional-de-la-bicicleta.html#:~:text=Villavicencio%20\(2017\),en%20el%202016%20a%20Ibagu%C3%A9](http://www.biciredcolombia.org/p/foro-nacional-de-la-bicicleta.html#:~:text=Villavicencio%20(2017),en%20el%202016%20a%20Ibagu%C3%A9).

Bonner, K. (2008). Arendt's citizenship and citizen participation in disappearing Dublin.

En E. F. Isin y G. M. Nielsen (Eds.), *Acts of citizenship* (137-159). Zed Books.

Camacho Mata, S. J. (2016). *El uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá: ¿Qué deben hacer las empresas y el gobierno colombiano para incentivar su utilización?* [Trabajo de especialización, Universidad Militar]. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/14560/CamachoMataSandyJulieth2016.pdf;jsessionid=3F6B8B4BDA04A4A8727483179235BF81?sequence=1>

Caraus, T. (2018). Migrant protests as acts of cosmopolitan citizenship. *Citizenship Studies*, 22(8), 791-809. DOI: 10.1080/13621025.2018.1530194

Castillo-Garcés, A., y López-Valencia, L. (2018). Los alcances de la participación ciudadana en democracia local: Popayán, Colombia 20161. *Revista VIA IURIS*, (24), 110-124. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273960216007>

Chará Ordóñez, W. D., Palta Limas, M. A., y López Martínez, J. C. (2017). Percepción ciudadana, gestión pública e intervención institucional de la movilidad urbana en el año 2017, en la ciudad de Popayán-Colombia. *Summa Iuris*, 5(2), 334-356. DOI: <https://doi.org/10.21501/23394536.2600>

Congreso de Colombia. (2016, octubre 21). 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 [Ley 1811]. DO: 50033. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30027024>

Consejo Municipal de Popayán. (2016, junio 3). *Plan de desarrollo Alcaldía de Popayán (2016– 2018)*. Alcaldía de Popayán. http://www.popayan.gov.co/sites/default/files/acuerdo_010_2016.pdf

Crazy On The Bike. (s.f.). *Inicio* [Página de Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/crazyonthebike/>

De Los Patojos - Movimiento Ciudadano en Bicicleta. (s.f.). *Inicio* [Página de Facebook].
Facebook. <https://www.facebook.com/Bicitrazo/df>

Díaz-Bravo, L., Torruco-García, U., Martínez-Hernández, M., y Varela-Ruiz, M. (2013).
La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*,
2(7), 162-167. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=349733228009>

Echeverri Álvarez, J., Gallego Moscoso, L., y Silva Jaramillo, S. (2019). Ciencias del
comportamiento y gobernanza colaborativa: Experiencias de cultura ciudadana en
Medellín, Colombia. *European Public & Social Innovation Review*, 4(1), 53-63.
<https://pub.sinnergiak.org/esir/article/view/104>

Estévez, A. J. (2015, mayo 26). *La ciudadanía como derecho a tener derechos*.
mientrastanto. <http://www.mientrastanto.org/sites/default/files/pdfs/2886.pdf>

Flórez, P. B. (2015). Bicicleta: Transporte alternativo en la movilidad de San Juan de Pasto.
Revista de Sociología, 4, 7-33.
<https://revistas.udenar.edu.co/index.php/revsoci/article/view/3517>

García Canclini, N. (1990). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la
modernidad*. Paidós. https://monoskop.org/images/7/75/Canclini_Nestor_Garcia_Cu
lturas_hibridas.pdf

García Ferrando, M. (1993). La encuesta. En M. García, J. Ibáñez, F. Alvira. *El análisis de
la realidad social. Métodos y técnicas de investigación*. Alianza Universidad
Textos. [http://metodo1.sociales.uba.ar/wp-](http://metodo1.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/164/2014/10/Garcia-et-al-El-analisis-de-la-realidad-social-metodos-y-tecnicas-de-la-investigacion.pdf)
[content/uploads/sites/164/2014/10/Garcia-et-al-El-analisis-de-la-realidad-social-](content/uploads/sites/164/2014/10/Garcia-et-al-El-analisis-de-la-realidad-social-metodos-y-tecnicas-de-la-investigacion.pdf)
<metodos-y-tecnicas-de-la-investigacion.pdf>

Garzón, A., Cardona, D., y Romero, Z. (2015). *Convivencia y cultura ciudadana:
Perspectiva desde la ciudad heroica*. Universidad
Libre. [http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/CONVIVENCIA.Y.](http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/CONVIVENCIA.Y.CULTURA.CIUDADANA.pdf)
<CULTURA.CIUDADANA.pdf>

Gómez, M. M. (2013). El espacio público y la cultura ciudadana. Ciudadanía construida,
ciudadanía decretada. *Forum. Revista Departamento de Ciencia Política*, 1(4), 59-
81.
https://scholar.google.com/scholar_url?url=https://revistas.unal.edu.co/index.php/fo

rum/article/viewFile/43742/45017&hl=es&sa=T&oi=gsb-ggp&ct=res&cd=0&d=11821282445794082789&ei=MdzbYM_uNK3CsQKW_J7gDA&scisig=AAGBfm2_owy3YuoibP5pacdlzNzkPSAFqw

Hamer, H. P., Rowe, M., y Seymour, C. A. (2019). 'The right thing to do': Fostering social inclusion for mental health service users through acts of citizenship. *International Journal of Mental Health Nursing*, 28, 297–305.

Heredia, Á. F., Lorenzi, E., y Llorca, A. S. (s.f.). *Influencia de la participación ciudadana en las políticas de movilidad ciclista: Un estudio comparado de Madrid y Sevilla. España.*

https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/2_6PANAM_2014_Heredia_Lorenzi_Sanchez.pdf?hash=88bc8d4845fabafc6846bdc6fd66add

Hurtado Mosquera, J. A., e Hinestroza Cuesta, L. (2016). La participación democrática en Colombia: Un derecho en evolución. *Justicia Juris*, 12(2), 59-76.

<http://www.scielo.org.co/pdf/jusju/v12n2/1692-8571-jusju-12-02-00059.pdf>

Impala Crew. (s.f.). *Inicio* [Página de Facebook]. Facebook.

<https://www.facebook.com/ImpalaCrew/>

Isin, E. F., y Nielsen, G. M. (2008). *Acts of citizenship*. Zed Books Ltd.

Kawulich, B. (2005). La observación participante como método de recolección de datos.

Forum: Qualitative Social Research, 6(2).

<http://diverrisa.es/uploads/documentos/LA-OBSERVACION-PARTICIPANTE.pdf>

Lave, J. & Wenger, E. (1991). *Situated learning: Legitimate peripheral participation*.

Cambridge University Press

López Gómez, L. (2018). La bicicleta como medio de transporte en la movilidad sustentable. *Cuadro Analítico*, 23.

http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3971/CA_23.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Marshall, C., y Rossman, G. B. (2011). *Diseño de investigación cualitativa*. Sage.

Martínez, M. (2005). El método etnográfico de investigación.

<http://prof.usb.ve/miguelm/metodoetnografico.html>

- McAdam, D., y Tarrow, S. (2015). Movimientos sociales, elecciones y política contenciosa. Construyendo puentes conceptuales. En M. J. Funes (coord.), *Conflicto, poder y acción colectiva*. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Milani, T. M. (2015). Language and citizenship: Broadening the agenda. *Journal of Language and Politics*, 14(3), 319-334. <https://doi.org/10.1075/jlp.14.3.01mil>
- Mockus Sivickas, A. (2003). Cultura ciudadana y comunicación. *Revista La Tadeo*, 68, 106-111. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/80312>
- Ortegón Muñoz, A. A. (2017). *Elementos para una propuesta de desarrollo alternativo: Construcción de cultura ciudadana desde el uso de la bicicleta en Bogotá* [Trabajo de maestría, Universidad de la Salle]. https://ciencia.lasalle.edu.co/maest_gestion_desarrollo/133
- Pabón Correa, R. A. (2013). Colectivos juveniles como formas participativas de construcción de ciudadanía activa. *ENCUENTROS*, 2, 169-180.
- Peralta Ardila, M. (2018). *La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali estudio de caso: En biciarte y cicloamigos*. Univalle [Trabajo de pregrado]. <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/10715>
- Revelo Coral, L. G. (2004). *Cómo gerenciar una estrategia para la construcción de una cultura ciudadana en el municipio de Pasto* [Trabajo de especialización, Escuela Superior de Administración Pública – ESAP]. Pasto, Nariño. <https://repositoriocdim.esap.edu.co/handle/123456789/9513?show=full>
- Rincón-Salazar, M. T. (2004). Cultura ciudadana, ciudadanía y trabajo social. *PROSPECTIVA. Revista de Trabajo Social e Intervención Social*, 11, 46-65. <https://www.redalyc.org/pdf/5742/574261799004.pdf>
- Saeidi, S. (2010). Creating the Islamic Republic of Iran: Wives and daughters of martyrs, and acts of citizenship. *Citizenship Studies*, 14(2), 113-126, DOI:10.1080/13621021003594734
- Signore, L. (Coord.). *La bicicleta como medio de transporte. Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su área metropolitana*. Scripto SAS.

- Snizek, B., Nielsen, T. A. S., y Skov-Petersen, H. (2013). Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography*, 30, 227-233.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.001>
- Sojo, C. (2002). La noción de ciudadanía en el debate latinoamericano. *Revista de la CEPAL*, 76. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/10799>
- Suárez Olave, C. E. (2018). *Influencia de los colectivos bogotanos de bici usuarios en el proceso de formación de políticas públicas sobre la bicicleta a nivel distrital*. Universidad Distrital [Trabajo de maestría, Universidad Santo Tomás].
<https://repository.usta.edu.co/handle/11634/12563>
- Suero, D. F. (2010). Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá. *Avances: Investigación en Ingeniería*, 1(12), 54-62.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6684832>
- Tunjano Gutiérrez, Y. (2015). La cultura ciudadana como eje transversal de la convivencia y seguridad ciudadana. *Leer*, 30. Universidad Católica de Colombia.
<https://core.ac.uk/download/pdf/71894785.pdf>
- Verjel, S. (2019). La Construcción de ciudadanía en Colombia un hecho marcado por la violencia. *Revista Perspectivas*, 4(1), 60–65.
<https://doi.org/10.22463/25909215.1763>
- Vicente, L. V., y Hormaeche, I. (2006). *La bicicleta como medio de transporte: Puntos de vista de las personas usuarias y expertas*. Gobierno Vasco, Departamento de Cultura y Turismo= Eusko Jaurlaritza, Kultura Saila.
<https://www.cristinaenea.eus/zikloteka/v/956+La+bicicleta+como+medio+de+transporte+puntos+de+vista+de+las+personas+usuarias+y+expertas.pdf/c5b9a323ecee4662ce02c2955caaa8a1>
- Villalobos, J. D. (2016). *La bicicleta como medio para la disminución de contaminación ambiental, accidentes de trabajo y enfermedades laborales en las organizaciones* [Trabajo de pregrado, Universidad Militar Nueva Granada]. Repositorio de la Universidad Militar. <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/15511>
- Weekend Popayan. (s.f.). (s.f.). *Inicio* [Página de Facebook]. Facebook.
<https://www.facebook.com/WeekendPopayan/>

Williams, Q. E., y Stroud, C. (2015). Linguistic citizenship. Language and politics in postnational modernities. *Journal of Language and Politics*, 14(3), 406-430. doi 10.1075/jlp.14.3.05wil

Zabala Rodríguez, M. (2010). *Gobernanza urbana y desarrollo: análisis desde la intervención del espacio público urbano en Popayán, ciudad patrimonio* [Trabajo de maestría, Universidad de los Andes].
<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/34056/u419446.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

14. Anexos

Anexo 1. Encuesta

Encuesta a participantes sobre las actividades que realizan los colectivos promotores del uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán

Investigador: Erik Díaz Fernández

Estudiante de Maestría en Estudios Interlingüísticos e Interculturales de la Universidad del Valle

EL OBJETIVO DE LA ENCUESTA ES INDAGAR SOBRE SU EXPERIENCIA COMO MIEMBRO DEL GRUPO PROMOTOR DEL USO DE LA BICICLETA EN POPAYÁN.

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

1. Información general

Nombre del colectivo: _____

Fecha: Día_____ Mes_____ Año_____

Género: Masculino Femenino Otro: _____

Su rango de edad se ubica en (años) entre: (marque la respuesta con X)

10-20 21- 30 31-40 41-50 51-60 Más de 60

Vive actualmente en la ciudad de Popayán Sí _____ No _____

El tiempo que lleva participando en las actividades promovidas por los colectivos a favor del uso de la bicicleta se ubican en los siguientes rangos.

Entre una semana y un mes Entre un mes y seis meses **Más de seis meses**

2. Educación

Sus estudios académicos corresponden al siguiente nivel:

Primaria Secundaria Técnica Universitario Postgrado

3. Colectivos promotores del uso de la bicicleta

El colectivo al que usted pertenece que promueve el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán aporta a la ciudad en los siguientes aspectos:

	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
En el cuidado del espacio público					
En la enseñanza de normas de tránsito					
En el respeto por los demás ciudadanos					
En la promoción del cuidado del medio ambiente					
En el desarrollo del sentido de pertenencia a la ciudad					
En el conocimiento o descubrimiento de la ciudad.					
En la promoción de la salud pública.					

Escriba las razones por las cuales usted es miembro de este colectivo.

Anexo 2. Entrevista

UNIVERSIDAD DEL VALLE

Maestría en Estudios Interlingüísticos e interculturales

Doctor José Aldemar Álvarez

Estudiante: Erik Díaz Fernández

Entrevista dirigida a líderes promotores del uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán

Objetivo:

-Conocer a los líderes que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán, en cuanto a las percepciones sobre su trabajo y algunas características organizacionales de los colectivos que representan.

Primera Sección

- 1- ¿Cuál es tu nombre?**
- 2- ¿Cuántos años tienes?**
- 3- ¿De dónde eres?**
- 4- ¿Cuál es tu profesión o actividad laboral?**
- 5- ¿En qué barrio de Popayán vives?**

Segunda Sección

- 1- ¿Cuál es el nombre del grupo al que perteneces?**
- 2- ¿Cuántas personas conforman el grupo?**
- 3- ¿Cuál es el origen del grupo?**
- 4- ¿Cuáles son las actividades que promueve su grupo?**

- 5- ¿Si una persona quisiera ser parte del grupo que debe hacer para integrarse o que requisitos debe cumplir?
- 6- ¿Existe algún lineamiento, u organigrama que hayan adoptado, sino es así como definen los roles y los objetivos o metas que se proponen cumplir como grupo?

Tercera Sección

De acuerdo con su experiencia siendo parte del colectivo que promueve el uso de la bicicleta en la ciudad de Popayán:

1. ¿Cuál es la actitud de los organismos del Estado como la Secretaría de Planeación, el tránsito o la alcaldía frente a sus iniciativas?
2. ¿En qué medida su colectivo y sus acciones hacen un aporte a la ciudad?
3. ¿Puede mencionar cuáles han sido las actividades más importantes que han desarrollado hasta el momento?
4. ¿Cuál cree usted que ha sido el resultado para la ciudad de las actividades que ustedes han llevado a cabo?
5. Puedes contarme por favor ¿cómo diseñan los recorridos?, ¿existe alguna razón para plantearlos como lo están haciendo hasta el momento?

Fecha:

Lugar: