

**CABALLITOS DE ACERO: TENDENCIAS GLOBALES Y PARTICIPACIÓN
CIUDADANA EN POPAYÁN**



Universidad
del Cauca

ANGÉLICA MARÍA VICTORIA PIZO

UNIVERSIDAD DEL CAUCA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

POPAYÁN

2023

**CABALLITOS DE ACERO: TENDENCIAS GLOBALES Y PARTICIPACIÓN
CIUDADANA EN POPAYÁN**

ANGÉLICA MARÍA VICTORIA PIZO

Trabajo de grado para optar al título de antropóloga

DIRECTORA:

PhD. ROSA ELIZABETH TABARES TRUJILLO

Profesora titular del Departamento de Antropología

UNIVERSIDAD DEL CAUCA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

POPAYÁN

2023

Nota de aceptación:

Firma del presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Popayán, septiembre de 2023

Agradecimientos

Gracias a mis padres porque cumplieron un papel excepcional en la escuela más importante de mi vida, la familia, gracias por formarme con criterio, valores, carácter, gracias por ser mi ejemplo en la valentía que se necesita para vivir y enseñarme que es posible lograr una vida bajo mis propios términos, es la mejor rebeldía que existe.

A mis hermanos, gracias por sus enseñanzas y apoyo, siento satisfacción al saber que siempre estaremos juntos y que después de nuestra vida compartida no deseo a personas diferentes.

A mi directora de tesis, Elizabeth Tabares, gracias por su tiempo y paciencia, por su calor humano y real interés en formar a sus estudiantes. Gracias por compartir su conocimiento y por aterrizar mis dudas.

Y por último, llega la cursilería. Agradezco al amor de mi vida, César, la persona en la que encuentro complicidad, amor, aprendizaje, asombro, apoyo, parceria. Gracias por el acompañamiento en este proceso que se me hizo largo y difícil en muchos momentos. Estuviste ahí para impulsarme, para resaltar mis capacidades, para escucharme, gracias infinitas por ser cómo eres y por ser mi compañero de vida.

Resumen

El tema central del presente texto es la bicicleta, su abordaje se dio a partir de lo global y lo local. Lo global contesta la pregunta sobre cuál fue el contexto necesario para que ciertas prácticas y sentidos en torno a la bicicleta tomaran fuerza en muchas ciudades del mundo. Para ello se hizo necesario hacer revisión de discursos ambientales, ya que principalmente, por medio de ellos se promovió la bicicleta a nivel internacional como una solución al cambio climático. Estos aspectos globales aterrizan en lo local, que para en este caso es Popayán, y se evidencian a través de la transformación física, social, cultural, política y económica de la ciudad. Esta aproximación etnográfica busca explicar por qué la bicicleta se relaciona con dos categorías, tendencias globales y participación ciudadana. La investigación se llevó a cabo a partir de la revisión de fuentes primarias y secundarias, combinadas con el trabajo de campo, en el que se usan instrumentos metodológicos como la observación, entrevistas, comunicaciones personales, fotografías, participación en eventos y actividades, ciber-etnografía y cavilaciones autoetnográficas.

Palabras clave: Tendencias globales, globalización, desarrollo, desarrollo sostenible, movilidad sostenible y participación ciudadana.

Tabla de Contenido

Introducción	6
Planteamiento del problema	10
Capítulo I	18
1.1. Marco teórico	18
1.2. Antecedentes de investigación	21
1.3. Marco conceptual	24
1.4. Marco legal	29
1.5. Marco metodológico	32
Capítulo II	33
2.1. Popayán y la bicicleta	33
Capítulo III	43
3.1. Tendencias globales	43
Capítulo IV	56
4.1. Participación y Desarrollo	56
4.2. Desarrollo sostenible y su relación con la bicicleta	62
4.3. Participación	66
Capítulo V	85
5.1. Cavilando a Popayán y pedaleando mi vida	86
Conclusiones finales	105

Referencias..... 108

Introducción

La monografía en cuestión es una aproximación etnográfica sobre el mundo de la bicicleta en la ciudad de Popayán. Para ello, en primera medida, se abordó el tema desde la teoría, la cual interpela dos categorías grandes: las tendencias globales y la participación ciudadana, a partir de ellas se desprenden otras categorías de apoyo como globalización, desarrollo, desarrollo sostenible, movilidad sostenible y cultura ciudadana. Los temas sobre la bicicleta que estarán presentes a lo largo del texto y que son alimentados por las dos categorías madres son: el sistema de préstamo de bicicletas, las ciclorrutas, los biciparqueaderos, las leyes y normas probici, el nacimiento de grupos probici, los discursos ambientalistas y los discursos desarrollistas. Estos, no solo son la muestra concreta de las manifestaciones ciudadanas de las tendencias globales, sino que también, lo son de la participación ciudadana, son el centro que reúne la teoría y la evidencia empírica. A partir de esto, se puede afirmar que sucede una coproducción entre las dos categorías mencionadas a la hora del análisis etnográfico en la ciudad.

Luego de realizar el trabajo de campo, la pregunta central y las subsidiarias cambiaron. La razón se debe a que en el abordaje de la noción institucional dentro del tema principal que es la bicicleta, surgieron dificultades, estas dificultades no se dieron de forma teórica, ya que como se evidencia en el marco conceptual, la antropología urbana ofrece herramientas para el abordaje etnográfico en temas relacionados con la ciudad; y la antropología política brinda herramientas en estudios políticos, es por esto que en varios lugares del texto se dan las definiciones sobre agenda pública y sobre la importancia de pensar la bicicleta dentro de parámetros institucionales. Las dificultades que se mencionan surgieron en el campo práctico, por ejemplo, no fue posible hablar con algunos funcionarios públicos de la Secretaría de Tránsito y Transporte, no hubo

disponibilidad. Con otros funcionarios que sí accedieron a hablar sobre la bicicleta, el tiempo dedicado fue corto y gran parte de la información suministrada fue transmitida a partir de correos electrónicos que contenían documentos públicos. Es importante mencionar que sí se llevó a cabo una entrevista estructurada con una funcionaria, pero la información no es suficiente para tomarla como única fuente.

A partir de las limitaciones en la comunicación con estas personas, por falta de su disposición en el acercamiento, por la larga espera para una cita presencial, por cómo brindaron la información solicitada y por la falta de precisión en sus discursos, fue posible concluir que dar un análisis etnográfico sería poco ético ya que estaría incompleto a la hora de contestar la pregunta central de una investigación y no sería un antecedente significativo para futuras investigaciones dentro del ámbito de lo institucional desde la antropología. También se concluye que, debido a la calidad de dicha información, se necesita una mirada etnográfica distinta y hacer uso de herramientas teóricas y prácticas diferentes a las contempladas desde un inicio, con el fin de llevar a cabo una investigación sobre la bicicleta que contenga profundidad en el análisis institucional.

La intención inicial de esta investigación era abordar el tema a partir de la pregunta central: ¿Cómo se desarrolla el proceso de coproducción entre la agenda pública y la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán? y sus tres preguntas subsidiarias: a) ¿Cómo las tendencias globales sobre la bicicleta inciden en la participación ciudadana y en la agenda pública pro-bicicleta en Popayán? b) ¿Cuáles son las estrategias de participación e intervención ciudadana que promueven la construcción de la agenda pública en torno a la bicicleta en Popayán? c) ¿Cuáles son los efectos sociales de la implementación de la agenda pública en torno a la bicicleta en Popayán?

Después de las razones anteriormente expuestas, la investigación se centró en profundizar sobre dos grandes categorías: tendencias globales y participación ciudadana, y a partir de ellas se formularon nuevas preguntas investigativas, a fin de comprender la manera en que estas interactúan en la ciudad, para esto se hizo revisión de fuentes primarias y secundarias, combinadas con el trabajo de campo, en el que se usan instrumentos metodológicos como la observación, entrevistas, comunicaciones personales, fotografías, participación en eventos y actividades, ciber-etnografía y cavilaciones autoetnográficas.

Se propone entontes como pregunta central: ¿Cómo se coproducen las tendencias globales y la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán?; primera pregunta subsidiaria: ¿Cómo operan las tendencias globales en torno a la bicicleta en Popayán?; segunda pregunta: ¿Cómo opera la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán? y tercera: ¿Cómo se perciben las tendencias globales y la participación ciudadana en torno a la bicicleta a partir de la experiencia personal de un biciusuario en Popayán?

Es importante resaltar que, aunque surgieron nuevas preguntas que contienen a la investigación; apartados de este documento como el planteamiento del problema y parte de los primeros capítulos, están abordados a partir de las antiguas preguntas. La razón parte del hecho que dichos apartados ya estaban realizados y pertenecen a los resultados finales de la investigación, resultados que no manipula el investigador como desee, sino que toma decisiones a partir de la información obtenida, es decir, la misma investigación llevó a la necesidad de cambiar el enfoque inicial, y con esto, sus preguntas, no obstante, si se hubiera cambiado el planteamiento del problema y parte de los capítulos, no hubiera sido posible llegar a la conclusión mencionada respecto a lo institucional y de las dificultades a la hora de su abordaje.

Este texto está dividido en cinco capítulos: el primero contiene el marco teórico, los antecedentes, el marco conceptual, el marco legal y el marco metodológico de la investigación. El segundo, habla sobre Popayán y la disposición general de la ciudad en torno a la bicicleta, mencionando aspectos relacionados con la infraestructura, las prácticas y sentidos ejercidas por los ciudadanos. En el tercer capítulo se aborda la temática de las tendencias globales, en un inicio desde una aproximación teórica y luego contrastadas con el análisis de los discursos y las prácticas ciudadanas. Por otro lado, en el cuarto capítulo se aborda la categoría participación ciudadana, generando una comprensión que parte del concepto pero que se relaciona constantemente con la información etnográfica recolectada a través de entrevistas y fotografías. Finalmente, en el quinto capítulo se realiza una suerte de apartado autoetnográfico, donde la investigadora se reconoce como biciusaria y desde este lugar realiza un recorrido por la ciudad para develar aspectos de la influencia de las tendencias globales en la ciudad y de la participación ciudadana.

Planteamiento del problema

El modelo más próximo a lo que hoy se conoce como bicicleta se llama celerífero, creado en 1790 por un francés, Sivrac, su origen aún está en duda, algunas fuentes sostienen que un siglo antes, un profesor llamado Ozanam había fabricado una máquina de dos ruedas. El segundo diseño se le otorga al alemán Karl Drais en 1817. Con el tiempo, surgieron ejemplares que se acercaban cada vez a la bicicleta actual, esta, básicamente lleva dos ruedas, pedales, una cadena para el impulso, el galápago y la dirección. A finales del siglo XIX, este modelo se ha mantenido con ligeras modificaciones y sofisticaciones materiales.

En el mercado se encuentran variados diseños que se ajustan a las necesidades de movilidad del usuario; bicicletas urbanas, de carreras, tour, montaña, plegables, tándem y para personas con capacidades especiales; circulan en las calles, carreteras y trochas del mundo, haciendo de la bicicleta parte de las necesidades humanas de movilidad y del paisaje urbanístico. Actualmente se ha convertido en un medio de transporte que circula en el sector urbano y rural a nivel mundial.

A pesar de la antigüedad de la bicicleta como medio de transporte y parte del paisaje de las ciudades, sólo hasta hace unas pocas décadas ha sido tomada en consideración en los temas fundamentales de la agenda pública de los centros urbanos. Su inclusión no es producto del azar, sino de una serie de eventos y contingencias nocivas que se presentan a nivel global, producidos por la alta demanda de vehículos automotores de combustión que generan impacto social y ambiental. La demanda de transportes motorizados se relaciona con el fenómeno de producción masiva de mercancías y el crecimiento de industrias que trasgreden fronteras para convertirse en multinacionales. Para Agoglia (2010), éste como otros acontecimientos posibilitaron poner sobre la palestra el tema de la crisis ambiental, diversos eventos donde se discutieron temas ambientales que tuvieron lugar en la década de los sesenta, de acuerdo con Agoglia:

La creación de la Fundación Mundial Vida Silvestre (WWF) en 1961, los diversos convenios celebrados en Europa sobre la responsabilidad civil en materia de daño nuclear (París 1960, Viena 1963, Bruselas 1963), el desarrollo de la Asamblea General de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (Kenia, 1963), los inicios del movimiento ecologista en los Países Bajos, Alemania y el Norte de América (Agoglia, 2010, p. 202).

Estas discusiones produjeron cambios paradigmáticos a nivel científico-tecnológico, económico y social. Transformaciones que se manifiestan en:

(...) el inicio de la ingeniería genética a partir del establecimiento del modelo estructural del ADN (1953-1970), el uso masivo de la píldora anticonceptiva (1960), los primeros experimentos para aprovechar el uso de energías alternativas y la implementación de la primera central eléctrica a partir de un reactor nuclear (1964-65) (Agoglia, 2010, p. 203).

En el ámbito económico, entre las décadas de los cincuenta y setenta se desarrolla la Teoría de la Dependencia, propuesta por un grupo de científicos sociales latinoamericanos; y, por último, en el ámbito social, “(...) la década del sesenta representa el surgimiento de nuevos actores sociales y numerosos movimientos socioculturales que por su envergadura constituyen una verdadera ruptura con la estructura social hegemónica” (Agoglia, 2010, p. 204).

Siguiendo a Agoglia, (2010), todas estas reclamaciones crean una coyuntura en la cual los jóvenes como actores sociales ingresan en el medio sociopolítico como una manera de hacerle frente y resistencia a dicha estructura hegemónica. La conformación de diversas tendencias como el movimiento *hippie*, el *flower power*, el *rock and roll*, entre otros, “(...) cuyas denuncias sociales

y reclamos de participación tendrán consecuencias directas en la emergencia de los movimientos ecologistas de la década del setenta” (Agoglia, 2010, p. 204).

En el marco de los cuestionamientos en torno a la utilización de recursos naturales y producción industrial, se llevó a cabo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo y el Medio Ambiente, celebrada en Estocolmo el año 1972, uno de los eventos internacionales más importantes, en donde se mencionó por primera vez la problemática ambiental.

La influencia de la conferencia y los eventos mencionados en el ámbito social, crean un marco histórico amplio donde se desprende una de las propuestas que emerge con mayor fuerza para hacer frente a la crisis ambiental y es el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, sostenible y capaz de mitigar el impacto ambiental producido por los vehículos motorizados. Desde entonces, los movimientos pro-bicicleta aumentan con el pasar de los años. Alrededor del mundo se han cristalizado diversas propuestas de movilidad que son el resultado de una construcción entre la administración de los gobiernos y la gestión de la ciudadanía. Algunos casos emblemáticos de esta implementación en Europa son: el *Velip* (sistema de compartimiento público de bicicletas de París) y el *Bicing* (servicio de alquiler de bicicletas públicas de Barcelona), sólo por mencionar algunas. El eco de estas propuestas ha tenido resonancia en diversos países, y en el umbral del nuevo milenio han tenido repercusión en Iberoamérica donde han nacido propuestas como: Bici Quito (sistema de bicicletas públicas de Quito), Bici-Bogotá (Sistema de transportes públicas de Bogotá) y Encicla (sistema de bicicletas públicas de Medellín), proyectos que buscan posicionar la bicicleta como medio de transporte, amigable con el medio ambiente y la salud.

En el caso de Popayán se puede mencionar el programa de préstamo de bicicletas BICIPP, el cual comenzó a funcionar el 20 de febrero de 2017 con un alcance de hasta 40 bicicletas prestadas diariamente pero que a la fecha actual no está en funcionamiento.

Como un segundo programa en la ciudad se encuentra Universicleta, este se diferencia del primero en cuanto a que sólo está disponible para integrantes de la Universidad del Cauca, principalmente para estudiantes, profesores y administrativos. Es una propuesta de un estudiante de Ingeniería Electrónica llamado Camilo Arcos y que con el apoyo de la universidad pudo llevarse a cabo en dos Facultades de la universidad, con dos estaciones instaladas. En la página del programa Universicleta no existe información actualizada a la presente fecha.

Es importante enfatizar que, pese a la longevidad del uso de la bicicleta como medio de transporte, el debate sobre los beneficios ambientales y de movilidad que provee este medio de transporte se dieron de manera tardía, apenas después de que los grupos ecologistas emergieron. No obstante, pese al letargo, desde la crisis global y hasta la actualidad, se han ido evidenciando alternativas de movilidad en torno a la bicicleta que hacen parte de la agenda de las ciudades. Así, el uso de la bicicleta como medio de transporte para reducir el impacto ambiental, se ha convertido en una premisa para el desarrollo urbano a nivel mundial. Para lograrlo, los gobiernos han planteado estrategias de movilidad a través del diseño de proyectos y políticas públicas que articulan a los ciudadanos (Augé, 2009). Esto último ha permitido entablar diálogos entre la sociedad y las instituciones con el fin de establecer consensos que se matizan y se integran en las políticas públicas.

Para situar el caso de Colombia, las tendencias globales en torno al transporte incidieron en la construcción de normas con respecto a la bicicleta. En el año 2006 se implementó la Ley nacional 1083, que busca promover la movilización a través de medios alternativos de transporte.

Más tarde en 2016 se creó la Ley nacional 1811, la cual otorgó incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modificó el Código Nacional de Tránsito. Para hablar de un ejemplo en concreto, se trae a colación el artículo 5°, por medio de cual se asignaba a las empresas pagar medio día a los trabajadores por completar 30 llegadas al sitio de trabajo en bicicleta.

Lo expuesto en el panorama internacional y nacional ha tenido un notable efecto en lo local, en este caso en Popayán, ciudad que se ha visto permeada por las tendencias y discusiones tanto sociales como políticas en torno a la bicicleta, presentando un notable efecto en las prácticas sociales e institucionales en y de la ciudad.

Las condiciones de Popayán para el uso de la bicicleta no son óptimas. Los colectivos pro-bicicleta han adelantado diversas iniciativas y proyectos para mejorar las condiciones, pero ninguno se ha llevado a cabo en la práctica, los diálogos entre instituciones y ciudadanos no han tenido el impacto deseado, mucho menos han generado intenciones de creación de una política pública de la bicicleta, estas iniciativas son apenas condiciones emergentes y en construcción. No obstante, existen avances en temas de organización y gestión ciudadana, en calidad de grupos y de manera individual se han gestionado espacios con el fin de instaurar estrategias que favorezcan a los usuarios de la bicicleta, uno de los resultados de la gestión, fue la publicación del decreto 20161900007235 de 2016, “por medio del cual se crea La Mesa de la Bicicleta de Popayán y se expide su reglamentación” (Decreto reglamentario de la bicicleta, 2016). Este decreto se llevó a la práctica como un espacio de articulación de diferentes actores sociales e institucionales, donde se problematizaban temas relacionados con el uso de la bicicleta, el evento se celebraba periódicamente, con la participación de 18 integrantes y en ocasiones con más invitados. Al día de hoy, dicho espacio está suspendido y no se conocen noticias de nuevas reuniones y discusiones.

Desde entonces han pasado, alrededor de cuatro años, periodo en el cual, en Popayán se han tomado posturas y unas acciones frente a la articulación de la bicicleta en las dinámicas urbanas, las cuales merecen atención desde la investigación.

Actualmente en la ciudad existen grupos pro-bici, colectivos y personas que trabajan o desempeñan un papel activo con la finalidad de promover el uso de la bicicleta y mejorar las condiciones de los recorridos por la ciudad. Algunos de ellos son: Pasión sobre Ruedas, Ecoturismo del Cauca, ADIX-XO SPORT, Weekend, Trochas Payanesas, Bike Planet, MTB 70-20, Varados, Rodando con el Folclore, Vértigo Club, De los Patojos, Haraganes, Bike Riders, KBR Mountain Bikes, Disidentes, Costurero MTB, Mujeres en Ruta. Aunque lo anterior da cuenta de la articulación del sector social, se hace necesario resaltar aquí, el papel que juega lo institucional a la hora de generar cambios en la ciudad, es decir, si existe un sector social interesado en promover la bicicleta pero no existe voluntad política, ni acciones de las instituciones, los procesos se ven coartados o anulados, y así mismo, sucede con la construcción de una agenda pública en pro de la bicicleta. En este sentido, es importante entender que las prácticas sociales y las institucionales no están en disyuntiva, sino por el contrario, están en una constante relación, transformación y coproducción. Por esta razón, el interés de esta investigación ha sido conocer de cerca esos procesos de coproducción; concretamente cuál ha sido la influencia de las tendencias globales, el papel directo e indirecto de los ciudadanos en la búsqueda de soluciones y cuáles son las consecuencias sociales de la implementación de una agenda pública en torno a la bicicleta en la ciudad.

Con base en lo anterior, para el desarrollo de esta investigación, se tomó en cuenta una pregunta central: ¿Cómo se desarrolla el proceso de coproducción entre la agenda pública y la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán?, ésta a su vez, estuvo acompañada de

otros interrogantes, que permitieron un mejor abordaje de la problemática tratada. Así, las preguntas secundarias fueron: 1. ¿Cómo las tendencias globales sobre la bicicleta inciden en la participación ciudadana y en la agenda pública pro-bicicleta en Popayán?; 2. ¿Cuáles son las estrategias de participación e intervención ciudadana que promueven la construcción de la agenda pública en torno a la bicicleta en Popayán? Y 3. ¿Cuáles son los efectos sociales de la implementación de la agenda pública en torno a la bicicleta en Popayán?

Ahora bien, para resolver los interrogantes propuestos, se tomaron en cuenta los siguientes objetivos: El objetivo general pretendió entender el proceso de coproducción entre la agenda pública y la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán. Por otro lado, los objetivos específicos se encaminaron a: 1. Investigar cómo las tendencias globales sobre la bicicleta inciden en la participación ciudadana y en la agenda pública pro-bicicleta en Popayán; 2. Indagar sobre las estrategias de participación e intervención ciudadana que promueven la construcción de la agenda pública en torno a la bicicleta en Popayán y 3. Estudiar los efectos sociales de la implementación de la agenda pública en torno a la bicicleta en Popayán.

En consecuencia, este trabajo, buscó contribuir al aumento de los estudios antropológicos que entablan una relación entre lo institucional y las prácticas sociales. Se propone un análisis de corte etnográfico en un contexto específico, en aras de comprender las dinámicas de coproducción entre ciudadanos y la agenda pública en torno al tema de la bicicleta en la ciudad de Popayán. Abordar este tema desde la antropología permite tener una mirada amplia de los aspectos sociales e institucionales que le rodean, puesto que la mirada antropológica está provista de perspectiva crítica y cualitativa que parte de lo concreto, donde tiene cabida la subjetividad, en tanto los sujetos conforman discursos y prácticas. En este sentido, el estudio de la agenda pública y la participación ciudadana, permite comprender la formación de procesos políticos en los que interfieren

instituciones y ciudadanos, que se influyen mutuamente y que además tienen repercusión en la construcción física y cultural de la ciudad.

Capítulo I

1.1. Marco teórico

La relación entre antropología y agenda pública no es algo que haya estudiado mucho, razón que convierte en un reto, el establecer la correspondencia entre agenda pública y el quehacer antropológico dentro de la investigación. En este sentido, la primera misión de este trabajo es establecer dicha relación, partiendo del hecho que las políticas públicas como área de estudio están ligada directamente a la Antropología Política y como categoría es más amplia que la agenda pública, esta está contenida dentro de las políticas públicas, por tanto, será el enfoque teórico de apoyo utilizado en el presente trabajo. Será de apoyo y no el principal debido a que en la ciudad de Popayán no existe una política pública de la bicicleta, como sí sucede en otras ciudades, por eso se la utilizará como un escalón para la comprensión de la agenda pública y de las prácticas institucionales en la ciudad.

A continuación, se hablará sobre la elección del enfoque teórico y sobre la Antropología Política.

Siguiendo a Barbieri y Pinto (2014), se puede decir que la primer contribución de la antropología política fue cuestionar las posturas de la filosofía política y la sociología, estas desarrollaban sus estudios en el análisis político de las sociedades asumidas como civilizadas y centradas en el deber ser; afirmando que lo político no se apoyaba solamente en el aparato gubernamental si no en la generación, ejercicio y distribución del poder, causando controversia y posicionando a las sociedades asumidas como primitivas en la dimensión de lo político.

Los diversos historiadores de las ciencias antropológicas sugieren que el nacimiento de la antropología política, como subdisciplina de la antropología social, se remonta a 1940,

dentro de la corriente estructural-funcionalista, con las publicaciones de *African Political Systems* de Fortes y Evans-Pritchard y *Los nuer* de Evans-Pritchard (Castro y Rodríguez, 2009, p. 109).

En 1966 los teóricos procesualistas opositores de la corriente estructural-funcionalista centraban sus estudios en el manejo diferenciado del poder. “Por tanto la antropología política consiste principalmente en el estudio de la lucha por el poder y de la forma en que se llevan a cabo los objetivos colectivos por parte de aquellos que detentan el poder” (Lewellen, 1994. En Barbieri y Pinto, 2014, p. 4).

En obras recientes de Antropología Política, aparecen cuestiones fundamentales como procesos de formación del Estado, cultura política, globalización, etc.; donde observamos que estas no están relacionadas con las políticas públicas a pesar de su fuerte vinculación. De este modo las investigaciones sobre las políticas públicas se presentan como un campo nuevo para la antropología, estrechamente ligado a problemas de interés histórico para la disciplina como lo son las instituciones, las ideologías, el poder, entre otros, como lo han sugerido Barbieri y Pinto (2014).

Si el “trabajo de formulación de políticas” puede ser definido como las prácticas y las formas organizacionales por medio de las cuales se generan las políticas, entonces el análisis de estas formas organizacionales y prácticas socioculturales constituye los cimientos del estudio antropológico. (Shore, 2010).

El aporte de la antropología al estudio de políticas públicas consiste en problematizar lo que ya se da por sentado en ellas. Desde la disciplina se cuestiona el concepto mismo de políticas públicas,

(...) la antropología tiende a resaltar la complejidad y lo desordenado de los procesos de formulación de políticas, en particular las maneras ambiguas y a menudo disputadas en que las políticas son promulgadas y recibidas por la gente, por decirlo de alguna manera, “en el terreno” (Shore, 2010, p. 29).

En esta investigación se afirma entonces que las políticas públicas y las prácticas sociales se relacionan a través de la antropología, debido a que esta se interesa en el punto de vista de la gente, por tanto, se pregunta ¿cómo afecta las políticas públicas a la vida cotidiana de las personas?, en este caso, políticas públicas sobre la bicicleta. La antropología también “se pregunta: ¿qué quiere decir “política pública” en este contexto? ¿Qué funciones tiene? ¿Qué intereses promueve? ¿Cuáles son sus efectos sociales? ¿Y cómo este concepto de política pública se relaciona con otros conceptos, normas o instituciones dentro de una sociedad en particular?” (Shore, 2010, p. 29).

A pesar de todo lo dicho es importante entender que no existe un camino único para hacer antropología de las políticas públicas. En el presente trabajo la postura de Cris Shore (2010) expresada en el texto *La antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la “formulación” de las políticas* publicado en 2010, servirá de guía para el análisis antropológico de las políticas públicas en torno a la bicicleta en Popayán, él afirma:

La perspectiva propia propuesta aquí hace referencia a una antropología de la política pública es particularmente útil para abordar algunas de las preguntas políticas de gran escala de nuestros días, como la transformación del Estado moderno, la emergencia de nuevos métodos de gobierno y la articulación de nuevas relaciones de poder. (...) las políticas pueden ser interpretadas en cuanto a sus efectos (lo que producen), las relaciones

que crean y los sistemas de pensamiento más amplios en medio de los cuales están inmersas (Shore, 2010, p. 31).

1.2. Antecedentes de investigación

En este apartado se abordarán cinco textos tomados como antecedentes, los cuales, ofrecen un panorama a grandes rasgos de las investigaciones que tiene una relación desde diferentes áreas al tema central del presente trabajo. A manera de resumen se hablará de puntos centrales de cada uno de ellos, entendiendo que estos aportan de una u otra manera a este trabajo.

Como primer antecedente se hace referencia a una monografía de grado del año 2016 para optar por el título de antropóloga, titulada *Una mirada sobre el quehacer del 'biciletero' en la ciudad de Popayán* por Aurora Ordóñez, estudiante de la Universidad del Cauca. La investigación se centra en el estudio de la bicicleta como forma de trabajo, concretamente la profesión de ser bicicletero, quienes se dedican a arreglar y ensamblar bicicletas. En síntesis, esta investigación: “(...) busca indagar por las diferentes características sociales y personales de los bicicleteros, por medio del seguimiento etnográfico de algunas personas que se dedican a esta profesión” (Ordoñez, 2016, p. 12).

Un aspecto principal en la monografía, es que Aurora (2016) no sólo habla de la experiencia empírica que evoca la profesión mencionada, sino que intenta descubrir el sentido de ser bicicletero desde la mirada y postura de las personas estudiadas. Esta investigación en su objetivo principal, no es completamente similar a la que se plantea en la presente propuesta investigativa, pero con respecto al enfoque teórico hace valiosos aportes y lo complementa. Utiliza su enfoque urbano, el cual antropológicamente aporta un análisis particular de la ciudad, la asume no como un espacio definible en el cual ocurren acontecimientos similares y es posible predecir el modo de vida de las

personas, sino que, desde la postura de la antropología urbana apela a que la parte subjetiva del ser humano influye en las prácticas diarias, sus anhelos, gustos, elecciones, sentimientos a la hora de ejercer una profesión. En este sentido su enfoque coincide con el que aquí se plantea.

La metodología de la que hace uso es de tipo cualitativa, con herramientas de aproximación como: la observación participante, entrevistas, investigación de bibliografía y cartografía urbana.

Como segundo antecedente, la revista *Antípoda* en 2010, publica un artículo titulado *La antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la “formulación” de las políticas*”, escrito por Cris Shore. Este relaciona a la antropología con el estudio de políticas públicas. Profundiza sobre el rol que cumple la antropología dentro de un área que años atrás solo la había estudiado la ciencia política y la sociología, la abordaban de manera cuantitativa y no cualitativa y crítica, lo cual, es uno de los aportes de la antropología. Cris Shore (2010) afirma que los estudios antropológicos sobre las políticas públicas desnaturalizan las concepciones tradicionales con tendencias positivistas y permiten cuestionamientos a las relaciones de poder que se ocultan en la creación de políticas públicas, intereses, intencionalidades, el favoritismo a ciertos actores sociales e invisibilización de otros.

En cuanto a la metodología, no se podría hablar de métodos y herramientas concretas, debido a que tiende a ser un artículo teórico más que práctico, es decir, el autor no hace un estudio antropológico en un lugar y con personas específicas, lo que hace es hablar sobre la importancia del análisis en los procesos de creación de políticas públicas a partir de estudios antropológicos, expone la diferencia de la visión antropológica respecto a otras y habla sobre las concepciones que han existido sobre ciudad.

Como tercer antecedente, la dirección apunta hacia las segundas jornadas de Ciencia Política del Litoral en el año 2014, las autoras Elena Barbieri y Cecilia Pinto exponen un texto llamado *Aportes de la antropología social al estudio de política públicas*. Las autoras hacen un breve recuento histórico sobre cómo surgió la nueva rama de la antropología política llamada: antropología de las políticas públicas. Hablan sobre el papel que desempeñan los profesionales sociales en los estudios de las políticas públicas y cuáles son los actores sociales implicados en ellas. Hacen énfasis en la importancia de no realizar los estudios de políticas públicas con una perspectiva positivista como repetitivamente se venía haciendo, sino de una manera holística, es decir, considerando los aportes desde varias disciplinas para llegar a obtener un criterio integral.

Como cuarto antecedente, El libro titulado *Sistemas Políticos Africanos*, brinda a la investigación en cuestión, aportes sobre la antropología política, haciendo un recuento histórico de cómo ésta ha sido conceptualizada a través del tiempo y cómo se concibe de una manera moderna. La siguiente cita resume acertadamente el objetivo central del texto mencionado.

(...) publicada en 1940 escrito por dos jóvenes antropólogos de la escuela británica Evans-Pritchard y Meyer Fortes, en este libro se analizan las instituciones, valores y mecanismos, que contribuyen al mantenimiento del orden, cohesión y equilibrio sociales. Desde una perspectiva estática, sincrónica e inductiva, con el fin de hacer taxonomías de sistemas y, más tarde, comparaciones entre ellas que permitan llegar a generalizaciones o leyes acerca de la organización y funcionamiento de cualquier sistema político. Quedando de ese modo, excluido el estudio de la transformación o cambio del sistema; dado que consideran las rebeliones como parte de las modificaciones cíclicas de los cargos políticos, o sea no en la pauta de distribución del poder (Pritchard y Fortes, 1940. En Barbieri y Pinto, 2014, p. 3).

Y como quinto antecedente, se elige la investigación de Leidy Carolina Salamanca Quintero, quien en 2018 presenta su tesis de grado para optar por el título de politóloga de la universidad Javeriana, titulada *El rol de la bicicleta en la movilidad urbana desde la gobernabilidad*. Por medio de este trabajo Leidy busca encontrar una relación entre dos categorías centrales: la movilidad y la gobernabilidad, en primera medida logra esto conociendo quienes son los actores que participan dentro de la movilidad y en segunda medida estudiando el proceso de gobernabilidad, el cual en pocas palabras se refiere a la manera en que los gobiernos hacen frente a las problemáticas de una ciudad.

Su pregunta surgió a raíz de evidenciar en Bogotá procesos institucionales deficientes con respecto a la movilidad y respuestas no eficaces a las necesidades reales de la sociedad. Por último, la autora estudia la función y relación de estas dos categorías anteriormente mencionadas para conocer el papel de la bicicleta en la ciudad de Bogotá.

En cuanto a la metodología el abordaje fue a partir de dos tipos de estudio, el primero fue descriptivo y el segundo fue exploratorio. El primero se basó en llegar a la definición de las categorías movilidad y gobernabilidad; el segundo apeló a la utilización de herramientas visuales como páginas web de las instituciones públicas, revisión de periódicos y encuestas.

1.3. Marco conceptual

En este apartado se mencionan cuatro categorías de análisis centrales que recogen la temática central de la investigación y se explicará el lugar teórico desde donde se abordarán. Ellas son: agenda pública, desarrollo sostenible, participación ciudadana y ciudad.

Agenda pública

A grandes rasgos, la agenda pública hace referencia a la solución o soluciones que las autoridades competentes de un lugar buscan a una problemática social concreta. Estas problemáticas deben cobijar a un grupo de personas para que puedan convertirse en temas colectivos y así requerir atención gubernamental. “De este modo, la Agenda Pública abre espacios para el análisis y debate de las temáticas prioritarias, propiciando la adecuación de los proyectos gubernamentales con las necesidades de la población.” (Jaramillo, 2020, p. 3).

Según Alzate y Romo (2017), algunos autores establecen una diferencia entre la agenda pública de gobierno y la agenda pública ciudadana, la primera tiene que ver con los proyectos, estrategias, políticas públicas y medidas por parte del gobierno sobre un tema en específico; la segunda corresponde a la especificación y delimitación del problema o necesidad general que será público al afectar un número importante de personas de la sociedad civil.

Desarrollo sostenible

Esta categoría permitió llevar a cabo el primer objetivo específico de la presente investigación, ya que a través del abordaje de la misma se pueden comprender las tendencias globales enmarcadas en el siglo XX sobre el transporte y más concretamente sobre la bicicleta.

Entre las décadas del cincuenta y setenta, se comienza a hablar de crisis ambiental que hace posible el uso de la categoría desarrollo sostenible, como bandera dentro de un discurso global que busca eco-soluciones que fomentan el cuidado del medio ambiente. Dentro de este discurso se piensa la utilización de transportes sostenibles como una opción y alternativa, es decir, transportes no motorizados que disminuyan la contaminación ambiental. En este sentido, la bicicleta aparece como una alternativa de transporte en vía al desarrollo sostenible.

El concepto de desarrollo sostenible se puede entender como:

(...) un proceso dinámico en el que el manejo de los recursos naturales, la potencialización del ser humano, los mecanismos de concientización y participación ciudadana, el enfoque del desarrollo científico y tecnológico, la formulación de nuevos esquemas legales y administrativos, la orientación de la economía y la opción de principios éticos de responsabilidad ambiental, fortalezcan las opciones para satisfacer las necesidades básicas actuales, sin destruir la base ecológica de la que dependen el desarrollo socio-económico y la calidad de vida futuras (Quesada, 1992. En González, 2009, p. 6).

Se hace mención de este concepto para dar una muestra de cómo es entendido el desarrollo sostenible desde la teoría, entendiendo que existen otros conceptos respecto a dicho término. Luego, se busca comprender de manera crítica, si dicha definición se ajusta o se acerca a la realidad práctica y cotidiana de la ciudad o si por el contrario, se aleja.

Participación ciudadana

La participación ciudadana hace parte de la mecánica desarrollista anteriormente mencionada. Nace con la dinámica neoliberal que deja a un lado la relación directa entre el Estado y ciudadanía, lo que hace es promover la relación entre las industrias y ciudadanía; esta última relación se ve reflejada cuando estas industrias hacen publicidad de sus productos o servicios a través de tecnologías de la comunicación y redes sociales virtuales como Facebook por ejemplo, de esta manera se evidencia como las industrias envían mensajes directamente a los consumidores por medio del internet, el cual entra a ser un espacio no físico y global, donde los recursos de la comunicación se moldean constantemente para mejorar ese mensaje directo entre industrias y

personas del mundo. Aunque el papel del Estado no desaparece por completo, ya no influye en las prácticas sociales de los ciudadanos a nivel económico principalmente, lo que hace es trabajar de la mano con el modelo neoliberal para que los beneficios políticos y económicos atiendan a las dos partes.

Los gobiernos han aprendido a controlar y contener la participación, se obtienen importantes ventajas políticas haciendo ostentación de las intenciones de ampliar dicha participación. Los lemas publicitarios participativos crean sentimientos de complicidad entre los fabricantes públicos de ilusiones y sus clientes. “Los políticos proyectan hacia sus distritos electorales la imagen de ser verdaderamente sensibles a todos sus problemas, invitándoles a menudo a ilustrarlos respecto a sus necesidades y aspiraciones” (Rahnema, 1996, p. 198).

En este sentido, la participación ciudadana se ve influenciada por el desarrollo a partir de la instauración del modelo neoliberal, el cual permite que las prácticas novedosas lleguen a la ciudadanía. Para el caso en cuestión, atañe hablar de las prácticas vanguardistas de la bicicleta desde los ciudadanos, como el surgimiento de los grupos pro-bici que nacen a raíz de la necesidad de buscar alternativas sostenibles al transporte, ya que estos grupos tienen como característica principal la participación y gestión ciudadana con la promoción del uso de la bicicleta como lema. Es importante enfatizar entonces que no es coincidencia la existencia actual de los numerosos grupos pro-bici en diversos países y ciudades.

Para hablar de un caso preciso, en Popayán existen grupos pro-bici, colectivos y personas que trabajan o desempeñan un papel activo con la finalidad de promover el uso de la bicicleta y mejorar las condiciones de los recorridos por la ciudad. Algunos de ellos son: Eco ciclo, Vamos en Bici Popayán, Cleta, Personaje Ciclista, Trochas Payanesas, Mujeres Bici-bles, Ando Pedaleando, Mirada en Bici, Ruta Transforma, Movimiento Ciudadano de Los Patojos,

Cicloturismo para Popayán, Mi Bici y Bici Social-Movilidad Alternativa para Instituciones Educativas.

Ciudad

Entendiendo que la implementación de una agenda pública en torno a la bicicleta tiene efectos o consecuencias sociales en muchos de los entramados de la ciudad, es necesario traer a colación los aportes de algunos autores sobre la ciudad como categoría. Esto con el fin de guiar la investigación y saber qué aspectos estudiar a la hora de llevar a cabo el acercamiento etnográfico.

La ciudad es sin duda un objeto —es tan material como cultural, es tan real como abstracta—, pero es un objeto que requiere trabajo con el fin de llegar a ser. Reconocer esto debería alejarnos de las teorías que le añaden adjetivos a la ciudad, puesto que esta práctica común conserva la suposición de que la ciudad en sí misma es el objeto por ser entendido, descrito o explicado (Salcedo y Zeiderman, 2008, p. 74).

La ciudad no se entiende únicamente como un objeto definible, está compuesta por la parte física, por las relaciones que se dan diariamente, por las prácticas cotidianas e institucionales, por los actores sociales y las identidades que los representan, por los sentidos y por significados que llegan de otros lugares y son adoptados.

Comprender la ciudad no desde un concepto universal y definido y no como un espacio estático, sino como un conjunto de partes físicas y abstractas nos lleva a entender que todas ellas se complementan y se afectan o transforman entre sí. En el área del transporte es necesario entender cómo la ciudad es influenciada por la movilidad y por los agentes de movilidad. En este sentido para entender los efectos sociales que la implementación de una agenda pública produce en la ciudad, es necesario tener en cuenta las transformaciones urbanas, económicas, políticas, culturales

y sociales que surgen a partir de ello; analizar quiénes, qué, cómo, cuándo, por qué y para qué de dichas transformaciones.

En Popayán, por ejemplo, la implementación de la agenda pública ha incidido directa e indirectamente en la creación de tiendas de bicicletas, talleres de arreglo, cursos de mecánica de bicis, competencias y patrocinios de marcas, programas de alquiler y préstamo de bicicletas, llegada de nuevos tipos de ciclismo, aumento del uso de la bicicleta como un transporte urbano, entre otras. Para concluir, entender la ciudad como un conjunto donde confluyen aspectos estáticos, continuos y complementarios proporciona una visión más acertada y amplia de lo que traería consigo la implementación de una agenda pública en Popayán.

1.4. Marco legal

Ley 1083 de 2006: Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. Artículo 1. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por éstos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

Artículo 2. Los alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar

mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia; con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial.

Ley 1503 de 2011 Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1. Parágrafo 1. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para bici usuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

Artículo 2. Actores de la vía. Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

Ley 1682 de 2013 Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias. Artículo 2. La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y

que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Ley 1753 de 2015 Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”. Artículo 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Parágrafo 2. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclorrutas o carril-bici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico.

Ley 1811 de 2016 Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito. Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Decreto 20161900007235 Por medio del cual se crea la mesa de la bicicleta de Popayán y se expide su reglamentación.

Decreto 20181000004635 Por medio del cual se establece la fecha del dieciséis (16) de agosto de 2018, como el día del Peatón, el Ciclista y el Medio ambiente en la ciudad de Popayán.

1.5. Marco metodológico

Teniendo en cuenta que la metodología hace alusión a las gestiones, tareas, búsquedas e indagaciones empíricas del investigador, para llevar a cabo la investigación como tal, se adelantaron tres fases de acción:

Fase I: Búsqueda de fuentes secundarias, contactos preliminares con la administración pública en Popayán y con grupos de ciclistas. En este primer momento se realizaron las gestiones para acceder a quienes han estado detrás de la formulación de la agenda pública, los funcionarios públicos, grupos pro-bici, ambientalistas y demás personas que pudieron estar vinculadas. Esto se pudo lograr a través del contacto y gestión con entidades como la Secretaría de Tránsito y Transporte, Secretaría de deporte y la cultura, oficina asesora de Planeación, Alcaldía, secretaría de salud y Gobernación del Cauca.

Fase II: Trabajo de campo propiamente dicho, se realizaron entrevistas en profundidad; algunas de ellas digitales, conversaciones y contactos por correo electrónico. Además, se tomaron en cuenta las siguientes subfases:

- Sistematización y digitalización de documentos y circulares públicas de Popayán. Revisión a nivel nacional de políticas públicas y normas jurídicas en calidad de leyes, resoluciones y decretos sobre la bicicleta. Búsqueda de datos verídicos y estadísticos del DANE y otras entidades del gobierno y no gubernamentales.
- Revisión teórica a nivel internacional, nacional y local sobre las categorías de análisis: agenda pública, desarrollo sostenible, participación ciudadana y ciudad. Realizar análisis de contenido y análisis del discurso.

- Interacción con los grupos pro-bici de Popayán, conocer su historia de actividad, de los grupos más grandes y accesibles para comprender la influencia de sus gestiones en la planeación política en torno a la bicicleta, algunos de ellos son: Eco ciclo, Vamos en Bici Popayán, Mujeres Bici-bles, Ando Pedaleando, Mirada en Bici, Movimiento Ciudadano de Los Patojos, Mi Bici y Bici Social-Movilidad Alternativa para Instituciones Educativas, entre otros.

Fase III: Análisis, interpretación y aplicación de las categorías de análisis: agenda pública, desarrollo sostenible, participación y ciudad en el contexto local. Esto con el fin de conocer la relación entre lo general a lo particular, es decir, cómo la teoría que abarca dichas categorías se aplica puntualmente en Popayán. Ello permitió la escritura del presente documento, el cual se presenta ante los jurados evaluadores y a los participantes y personas interesadas en la temática aquí propuesta.

Capítulo II.

2.1. Popayán y la bicicleta

Popayán ciudad blanca, ciudad de tradiciones, donde lo poco que resalta ante el mundo es su centro histórico, historia colonial y prácticas religiosas. La Semana Santa es una de ellas, una costumbre española apropiada por la ciudad y celebrada cada año, consiste en una serie de procesiones llevadas a cabo durante varios días, en las cuales se exhiben pasos o figuras religiosas. Su origen preciso es incierto.

(...) en 1558 Felipe II suscribió las cédulas reales que autorizaban las procesiones en Popayán. Sin embargo, la tradición tiene un fuerte contenido oral ya que no se han

encontrado descripciones pormenorizadas de los siglos XVI y XVII, como sí sucede a partir del siglo XVIII (Panorama Cultural. 2023. <https://www.panoramacultural.com.co/patrimonio/8568/popayan-y-su-semana-santa-la-herencia-espanola-de-una-fiesta-de-quinientos-anos>).

La apropiación y exaltación de la Semana Santa fue tal, que actualmente es una de las celebraciones más famosas en el mundo, cuenta con el reconocimiento de la Unesco en 2009 como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad. Desde el siglo XVI, a raíz de dicha celebración, se fortalecieron los lazos sociales entre las familias más influyentes en la ciudad, lo cual sirvió como un punto de encuentro de intereses y una comunidad de sentido cada vez más sólida, a causa del crecimiento y frutos en la minería, la principal actividad económica de la élite payanesa. Además de lo anterior, otra razón por la que la Semana Santa continuó a través de los años, se debe a que en otras fechas del año se conmemoraban y se conmemoran diferentes celebraciones religiosas como La Asunción de la Virgen, Domingo de Ramos, entre otras. De alguna manera estas festividades operaron como una preparación para esta esperada semana.

Se mencionan estas tradiciones debido a que a los ojos de foráneos es lo que más resalta de la ciudad. En este sentido dichas tradiciones no solo han influenciado en lo que sucede en la ciudad y su composición arquitectónica, sino que continúan resignificándola, a partir de ellas es posible hallar nociones morales, ideológicas, políticas y culturales en la ciudad. Esto hacen muchos de los sucesos que ocurren en la ciudad, aunque no sean religiosos, sean valorados, juzgados, continuados o vetados a partir de dichas tradiciones.

El centro de Popayán revela una aparente pulcritud por sus blancas paredes, no solo por su estructura colonial y característica, sino también por la cantidad de capas de pintura blanca que de cuando en cuando se renuevan, si la necesidad administrativa lo demanda, con el fin de ocultar

grandes manchas de colores y palabras plasmadas con marcador, aerosoles, vinilo o cal con anilina. Si fuera posible conocer todo lo que ha sido borrado con brochazos de pintura blanca, se encontrarían mensajes de aquellas personas y grupos sin voz, que sólo durante la noche y clandestinamente le hablan a la ciudad a través de sus paredes, una manera de comunicar que están presentes y que existen, se percibe en sus acciones una expectativa de escucha en esas letras y signos. En las vías de la ciudad se continúa replicando lo que sucede en las paredes del centro histórico, tal vez en la ciudad quedó la costumbre de arreglar los problemas a pedazos, sin tratarlos de raíz, tal como se hacía en antaño cuando se aplicaba capa tras capa de cal para contrarrestar las niguas.

Aunque el centro de Popayán es reconocido por su composición arquitectónica y prácticas religiosas, no es esto lo único que sucede en la ciudad, donde, además, se desarrollan otras experiencias, por ejemplo, ha sido el punto de encuentro de protestas por parte de varios sectores sociales, celebración de diferentes eventos con convocatoria masiva y la continuidad de un espacio nocturno donde se desenvuelven actos artísticos, políticos y recreativos. No solo en el centro, sino la ciudad tiene una larga historia, es una de las más antiguas del país e incluso de América Latina, fundada en 1537 y socialmente se reconoce a Sebastián de Benalcázar como su fundador.

“Los arreglos normativos constituyen formas de comunicación de un orden moral y cultural. Estos arreglos están mediados por categorías que permiten comprender el mundo y atribuirle un sentido” (Blomley, 2014. En Ardila y Villamizar, 2018, p. 41). Esto es muy importante debido a que dichas decisiones administrativas son las que siguen produciendo un tipo de movilidad, reflejado en la interacción entre vehículos particulares, transporte público, bicicletas, vehículos de carga, motocicletas y peatones, como los principales actores de movilidad. Esta interacción no es producto del azar, sino de las intenciones, acciones y omisiones de los actores.

“La pluralidad de actividades asociadas a la movilidad urbana produce sujetos móviles, que toman decisiones de acuerdo a sus demandas, preferencias e intereses de movilidad”. (Ardila y Villamizar, 2018, p. 41). A medida que la ciudad crece se normalizan las prácticas de movilidad, pero al mismo tiempo se van modificando según las necesidades que vayan surgiendo y que correspondan a lo masivo, es decir, la población mayoritaria que convierta cotidianas ciertas prácticas, será la priorizada, la minoría será quien se adapte a dichos cambios e incluso en algunos casos será segregada. Para concluir, los actores en la movilidad y las normas en la movilidad se transforman entre sí y estas transformaciones están mediadas por intereses subjetivos y administrativos de quienes toman las decisiones en las ciudades y de quienes representan al actor mayoritario dentro de la movilidad.

En la ciudad existen ciertas problemáticas dentro de la movilidad y algunas de ellas involucran a la bicicleta, debido a que es el actor de movilidad a estudiar en el presente texto, se mencionarán esas problemáticas.



En Popayán, ciudad cebolla por sus múltiples capas, se han cubierto muchos grafitis, algunos de ellos denuncias clandestinas, seguramente entre ellos algunos alusivos a la bicicleta, esos que nadie logró captar en fotografías antes de ser borrados con blanco quien sabe la razón para plasmarlos, tal vez los emisores del mensaje se transportan en ella. La bicicleta ha sido el medio de transporte del obrero, del estudiante y del trabajador independiente, ha acompañado al ser humano por siglos y ha hecho parte de la movilidad en las ciudades.

Foto 1- Grafitis en dos puntos de Popayán

n, Popayán. Fuente: Angélica Victoria



Foto 2: Stencil La montaña en la ruana. Popayán. Fuente: Angélica Victoria

Popayán está ubicada dentro de un valle interandino, comprendido entre la Cordillera Occidental y la Cordillera Central de los Andes colombianos, con una altura de 1.738 metros sobre el nivel del mar, se convierte en una ciudad ideal para la bicicleta, sus recorridos con temperatura ambiente de 19° C en promedio vuelven a la ciudad un escenario cómodo para hacer recorridos en bicicleta sea como medio para recreación, deporte o transporte, en vista de que no llega a temperaturas demasiado altas o bajas, “alcanzando temperaturas máximas en los meses de julio,

agosto y septiembre en horas del mediodía, hasta 29 °C y mínimas de 10 °C en horas de la madrugada en verano.” (Nuestra geografía. S.f.)

El parque Caldas, tan antiguo como la ciudad misma, es un punto de encuentro utilizado por varios grupos probici que hacen sus recorridos en diferentes días de la semana, generalmente en la noche. En el parque, estos grupos también llevan a cabo eventos sobre ciclismo, uno de ellos es la celebración anual de la bicicleta, dentro del cual se llevan a cabo distintas actividades conmemorativas con el fin ejercer activismo y a la vez, atraer a más personas.

Aunque en el centro aparentemente existe una infraestructura que promueve el uso de la bicicleta, no cumple con su función a cabalidad. La finalidad de las ciclovías es proteger los recorridos del ciclista, que otros medios de transporte no invadan su espacio y que a la vez este no invada el espacio del peatón. Los metros de ciclovía y ciclobanda construidos en el centro de la ciudad no son garantía de seguridad, los tramos son discontinuos y la pintura actualmente es casi inexistente.

Según la página de Facebook oficial de la Alcaldía, son alrededor de 20 kilómetros construidos entre ciclovías y bicicarriles en toda la ciudad y a lo largo de ellos hay un sinnúmero de discontinuidades, algunas tienen una dimensión extensa en kilómetros. La extensión en metros de Popayán es de 512 km², que haciendo la relación con los kilómetros de ciclovía y bicicarriles construidos, hay una diferencia gigantesca, en este sentido un ciclista podría sentirse seguro únicamente si en su recorrido se encuentra con un tramo de ciclovía o si tiene la suerte de que su recorrido no exceda los lugares con ciclovía. El alto índice de accidentalidad de los bicisuarios demuestra aquella inseguridad en la vía, “se puede apreciar que el usuario de la vía que mayor aumento tuvo frente al promedio de los cinco años fue el usuario de la bicicleta con un aumento del 81,82% en víctimas fatales”. (Martínez, 2022, p.7)

Este nivel de accidentalidad no solo se debe a lo relacionado con las ciclovías y bicicarriles, también se vincula a la calidad y cantidad de las vías, a la velocidad de otros medios de transporte, al accionar de los ciudadanos respecto a las normas de tránsito e incluso a las imprudencias de los ciclistas. En la ciudad se tejen ciertas prácticas y discusiones entre los actores de la movilidad para hacerle frente a las problemáticas en torno a la bicicleta, los que resaltan son los colectivos o grupos probici y los gobiernos de turno en mayor o menor medida de gestión.

Sin embargo, la revitalización de la bicicleta como medio de transporte como se ha señalado con antelación, está enlazada a la importancia que ha adquirido a nivel mundial como medio de transporte que estimula la salud, que es amigable con el medio ambiente y otros factores. En síntesis, su uso está ligado a la agenda internacional y en correspondencia, a la agenda nacional sobre temas de movilidad, sociales y también a marcos jurídicos y tratados internacionales.

Durante la última década, en la ciudad se ha atestiguado la creciente presencia de biciusuarios en las vías, esta presencia es notable, también en las transformaciones que se dan en el espacio público donde ya existen ciclovías y bici parqueaderos en algunas zonas como forma de reconocimiento a un nuevo actor de la movilidad. Además, se han hecho notables a través de actividades propuestas por medio de ejercicios ciudadanos que han permitido realzar su visibilidad a nivel local. No obstante, esas transformaciones físicas se han dado paulatinamente. Entre el 2016 y 2017 la articulación e inclusión de la bicicleta y del biciusuario como actor vial era casi nula, para aquel tiempo, el diario El Nuevo Liberal (2016) en sus páginas, llamaba la atención sobre los problemas de movilidad a nivel local, incluyendo la bicicleta y sus demandas.

Las congestionadas vías vehiculares de Popayán tienen un nuevo protagonista en su ya caótico tráfico: los usuarios de las bicicletas. Estos ya son parte del problema de movilidad y las autoridades municipales no han logrado poner en marcha, ahora que el problema

todavía no es asfixiante, soluciones para que todos los que transitan por las calles citadinas las compartan racionalmente.

En varias calles se ve tímidamente pintada, en algún carril, una bicicleta. Esos espacios creados especialmente para quienes andan en 'bici' están lejos de resolver el problema.

(Las bicicletas, crecen en el espacio público, 2017).

Tal como se resalta en el reportaje, para el año 2017 apenas se notaba la presencia de los biciusuarios y su reconocimiento en las vías apenas era importante, con la construcción de ciclorrutas en algunas zonas de la ciudad llevada a cabo por algunos entusiastas de la bicicleta a nivel local para reclamar el espacio de los biciusuarios. El panorama para el año 2018 no cambió, las variaciones y las adecuaciones para permitir la movilidad en bicicleta no eran significativos, el número de kilómetros trazados de ciclovía para la movilidad eran 3.3 kilómetros. (La bicicleta, nuevo protagonista vehicular, 2018) esto significa pocas garantías de seguridad vial para biciusuarios que en las carreteras padecen la falta de cultura ciudadana para permitir su libre y segura circulación. Con respecto a la editorial del Nuevo Liberal del año 2018, nuevamente dedicado a la bicicleta y la movilidad, llama la atención que se resalte la importancia de este medio de transporte y a la vez, su relación con una agenda global.

La realidad es que las bicicletas no solo están de moda en el sentido más común de la expresión, como es ser populares, sino que hacen parte de la planificación urbana seria de la mayoría de las ciudades del mundo, tanto para reducir la contaminación del aire y el ruido, como para incrementar la salud pública de sus usuarios. En una ciudad como la nuestra, llena motos y carros contaminantes que no dan abasto en las escasas avenidas, la bicicleta es una manera de soñar con un mejor orden en transitividad citadina, mejorando

de paso, la calidad de vida de los habitantes y ahorrándole mucho dinero al erario. (La bicicleta, nuevo protagonista vehicular, 2018).

A la luz de la anterior cita, se puede considerar que el uso y la movilidad en bicicleta no son un fenómeno local, sino que este está anclado a esa agenda internacional encausada hacia la reducción de impactos ambientales, la salud de los habitantes de las ciudades y otros factores mencionados en el primer capítulo. Esa relación con la agenda internacional pareciera delinear el futuro tanto de las grandes capitales del mundo como el de las ciudades pequeñas como Popayán. De ahí, a que exista un creciente interés en el desarrollo vial y estimulación del uso de la bicicleta a nivel nacional como local. Al día de hoy (2023) en Popayán, han crecido notablemente el número de ciclovías, algunas articuladas a la construcción de nuevos caminos peatonales y la renovación de las calzadas principales en la ciudad que han permitido el mejoramiento de su circulación en algunas zonas de la ciudad, aunque este desarrollo vial sigue siendo precario comparado con los ajustes viales de transporte público, automóviles particulares y motocicletas. El tramo más significativo y que guarda correspondencia y conectividad, es el que se encuentra desde el barrio Galicia al barrio Bolívar, mientras que otros tramos se encuentran interrumpidos o construidos parcialmente. No obstante, aunque es importante la inclusión de ciclovías en estas vías rápidas de la ciudad, es aún precaria su planeación, donde no existe conectividad entre otras zonas y el número de kilómetros sigue estando en deuda respecto al área de la ciudad. Por otro lado, se resalta que éste, aunque no es ideal, al menos los tramos mencionados aparentemente muestran una mejor voluntad para su permanencia, ya que han sido diseñados como corresponde y difícilmente corren el riesgo de perderse como ha ocurrido con tramos de ciclovía del centro de la ciudad.

No son sólo las vías lo que se ha transformado en la ciudad producto de esa creciente ola de uso de la bicicleta, sino las acciones encaminadas a la apropiación, uso cotidiano y el

fortalecimiento constante de un modo de vida ciclista como medio de transporte. De acuerdo con el Nuevo Liberal (2019) en su editorial La bicicleta “herramienta para un mejor bienestar” En Popayán, para ese año incrementó el uso de la bicicleta como medio de transporte y medio recreacional. Que existe una apropiación ciudadana de la bicicleta como medio de transporte que puede o no obedecer a tendencias sociales, de marketing o a un ejercicio de conciencia en el que ciudadanos un ejercicio ciudadano que se visibiliza a partir de la creación de colectivos, de sus usuarios, lo que lleva a que desde la acción administrativa municipal se deba pensar en las demandas que tiene esta población para su movilización y por otro lado para estimular el uso de la bicicleta. Un ejemplo de ello son las “rodadas estudiantiles” promovidas por la alcaldía y la Secretaria de Tránsito, como otras actividades.

Por otro lado, los colectivos ciudadanos también han hecho su parte, no sólo al habitar recorriendo la ciudad en bicicleta sino también desde la acción ciudadana, llamando la atención a otros ciudadanos y a la admiración municipal, coordinando ciclo paseos, encuentros, foros y celebraciones como la del día de la bicicleta en consonancia con la agenda global (el 3 de junio según la ONU), esto como una forma de celebrar la movilidad sostenible la salud y generar sensibilidad. No es al azar la existencia del día de la bicicleta, su celebración va más allá del mero festejo, esta se ancla a una serie de exigencias sobre el mejoramiento de la movilidad, la salud, la reducción de emisión de gases, en síntesis, la agenda medio ambiental a la que ya hemos hecho énfasis.

En el capítulo cinco, el cual contiene un relato autoetnográfico, se profundizará sobre varios aspectos mencionados en este capítulo.

Capítulo III

3.1. Tendencias globales

Para entender la manera en la que las tendencias globales tienen difusión en el mundo actual y como ciertas discusiones dadas al interior de un salón en cualquier ciudad del mundo terminan impactando las prácticas cotidianas de otras ciudades de países diferentes, es necesario hablar de la globalización, sobre su origen y la manera en que interactúa a través del tiempo. La intención es comprender y explicar qué tipo de discusiones tienen la importancia suficiente para expandirse a múltiples lugares y espacios temporales, y por qué logran esa importancia, así como su difusión.

Según Mato (2001), la globalización parte en sí por la certeza del ser humano sobre la existencia de un número extenso de lugares diferentes al suyo. Aun cuando no era posible confirmar dicha certeza por medio de la utilización de recursos avanzados como medios de transporte o medios de comunicación rápidos, por esto, para el autor no es pertinente situar el origen de la globalización a un lugar concreto, ni en una fecha exacta. Plantea entonces que la globalización no es un proceso único, sino procesos, donde han incidido a través de la historia diversos actores sociales, como organizaciones, naciones, entre otros, que al relacionarse entre ellos producen interconexiones no fijas en el planeta, a nivel económico, político, comunicativo, social y demás, que también han llegado a influir incluso en la actualidad.

De acuerdo con Cabello (2013), de globalización, existen conceptos tan antiguos como los primeros vestigios humanos, que dan cuenta de la necesidad del ser humano por expandirse, habitar múltiples lugares e intercambiar bienes. Otras teorías afirman que la globalización comenzó con la revolución industrial, en virtud de la producción de mercancías en mayores cantidades gracias a la mecanización en los procesos, esto significó un crecimiento en el comercio y la posibilidad de llegar a lugares inexplorados. Por último, pero aliado a lo anterior, teorías afirman que la globalización surgió con el capitalismo. Una era de expansión en la que el ser humano busca el poder a través del dominio de la naturaleza en virtud de la producción. Desde la perspectiva de esta investigación, acogemos este último postulado.

Cabello (2013) reconoce la influencia de otros momentos y hechos históricos que han tenido impacto sobre la globalización, si bien, esta no se hubiera podido dar sin que el ser humano pasara por las fases descritas antes mencionadas, él reconoce la incidencia que estas han tenido en la globalización porque la asume como un proceso, no una etapa que surgió de manera independiente, afirma que se dio a partir de ese pasado que demuestra el interés del ser humano por conocer más del mundo y que como resultado de ello, se llega a la revolución industrial hasta el auge del capitalismo.

Su posición considera que la globalización se desarrolló con más fuerza después de la segunda guerra mundial y se consolidó entre las décadas de 1980 y 1990, “coincidiendo con la aparición de las TIC, la intensificación de las comunicaciones físicas y la expansión mundial de los mercados de bienes y, sobre todo, de capitales, favorecidos por un nuevo clima político” (Cabello, 2013, p. 11.)

Los sucesos más importantes dentro del desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), son el acceso público a internet en 1989, el surgimiento de dos

conocidos canales de televisión CNN y MTV, el desarrollo del sistema GPS desde 1993 y en adelante, el desarrollo del transporte aéreo, terrestre y marítimo, lo que facilitaría en gran medida la distribución de mercancía a nivel mundial.

Las tendencias globales tal como vienen de la globalización, tienen la misma finalidad, llegar a todos los rincones del mundo, la diferencia está en que ya no funciona como un sistema basado netamente en la economía y política, sino que se refiere más a prácticas que no se desligan de objetivos políticos y económicos, son una especie de paradigmas fugaces, un grupo de prácticas determinadas que se intentan incrustar en las personas para que por medio de ellos, poco a poco haya transformación.

Cuando se habla de tendencias globales no solo se incluyen temas políticos o económicos, también se incluyen de otra índole, como deportivos, culturales, urbanos y políticos. Unos se presentan de manera individual o de manera conjunta dentro de una misma tendencia. Las ciudades constantemente están siendo permeadas por tendencias que las recorren, se quedan por un tiempo y desaparecen o se quedan después de haber cambiado a partir de un sinfín de factores, como la composición arquitectónica de una ciudad, su gente, sus prácticas cotidianas estáticas y cambiantes, las agendas políticas, su tradición, su historia entre otros.

Las tendencias globales se permean de todos ellos y por eso no suceden de la misma manera en todas las ciudades, no afectan los espacios, ni a sus personas en la misma medida. Las tendencias globales de las que compete hablar en el presente documento son las relacionadas al cambio climático, no surgieron a partir de este, pero sí aumentó su difusión en varios lugares del mundo después de que este tomara fuerza.

Los foros mundiales de la bicicleta hacen parte de tendencias globales también, debido a que se reproducen temas que se han tratado antes en otros espacios internacionales. En el año 2015

se desarrolló en Medellín por primera y única vez el foro mundial de bicicleta. Estos foros son espacios que promueven el diálogo a favor de la movilidad en bicicleta, se han discutido muchos temas en todos los años que lleva desde el 2012, entre ellos están los relacionados al cambio climático y la labor de la bicicleta como alternativa a esa contaminación respecto a otros vehículos con motor, también se promueve el aprovechamiento del espacio público, fomenta la salud y el respeto por los otros actores viales. Además de los foros mundiales, están los nacionales, en Colombia se realizan.

El Foro Nacional de la Bicicleta (FNB), es un evento anual y gratuito de sostenibilidad urbana, impulsado por ciudadanos, que se posiciona como el más importante en el país, al reunir a más de 300 expertos en movilidad y que dentro de sus objetivos buscar activar políticas públicas encaminadas a humanizar la movilidad en bicicleta en los entornos urbanos y rurales colombianos (BiciRed Colombia, 2017).

Las personas activistas de la bicicleta son conscientes de los temas que se tratan en estos foros, de manera directa o indirecta y por ello intentan involucrar con estos temas de manera completa o parcial a los grupos pro-bicicleta de los cuales hacen parte.

Luego de la relación entre tendencias globales y la bicicleta, es necesario situar la teoría en un caso puntual y buscar a través del análisis, qué se puede encontrar de la teoría en dicho caso, para esta finalidad se estudiarán las tendencias globales sobre la bicicleta en la ciudad de Popayán. La intención es llegar a las prácticas globales que han llegado en la ciudad y cómo estas se han transformado a partir de su manera originaria, qué personas se han visto involucradas y qué gobiernos, lugares, eventos, objetos, costumbres, simbología e ideología se han involucrado y afectado por estas tendencias globales en la ciudad. Se relacionarán eventos como el foro mundial de la bicicleta con los foros nacionales y los foros en la ciudad, también se mencionará algunos

grupos y movimientos pro-bicicleta de otros países que han tenido resonancia en Popayán, qué se conserva de ellos y cómo adaptan a la ciudad.

La manera en la que se hallarán las tendencias globales en Popayán será a través de narraciones, entrevistas y conversaciones con personas influyentes en lo que respecta a la bicicleta en la ciudad.

Se comenzará hablando de una persona que ha desempeñado un papel importante en la ciudad en temas de bicicleta desde lo político y desde el gusto personal. Es Vilmer Bojorge, él ha trabajado por la bicicleta desde hace varios años, pero el gusto por ella lo ha tenido desde siempre. Ha hecho parte de diferentes colectivos pro-bicicleta, en el que ha participado por más tiempo es *Weekend*, es un grupo que rueda los domingos y realiza ciclismo de ciudad y de montaña, uno de sus propósitos es que las personas salgan de la rutina de la semana a través de la bicicleta y al mismo tiempo conozcan el municipio y el departamento. Forma parte de un laboratorio de la Universidad del Cauca que tiene que ver con la movilidad. Con la Fundación Universitaria de Popayán es otra universidad con la cual ha llevado a cabo proyectos sobre la bicicleta.

En el año 2012 Vilmer comienza a trabajar la bicicleta desde lo político, ya no veía la bicicleta como un objeto simple con el cual moverse. Esta nueva iniciativa se impulsa gracias a la relación que él tenía con personas que habían viajado al extranjero y compartieron sus experiencias con él y con otras personas que contaban con el interés de construir caminos experimentales en el mundo de la bicicleta. En ese inicio estudiaron la normatividad en torno a la bicicleta, tuvieron contacto con otros colectivos de otras ciudades, asistieron a foros. Vilmer cuenta que el foro que se celebra en Colombia se titula Foro Nacional de la Bicicleta y el de Latinoamérica es Foro Mundial de la Bicicleta, reconoce que la importancia de estos foros ha estado en el intercambio de las experiencias, las que ellos llevan y las que traen a la ciudad.

Vilmer habla sobre un acto importante que comenzó a llevarse a cabo en la ciudad en el año 2012, durante el último miércoles de cada mes, llamado Massa Crítica, el cual convocaba a la mayor cantidad de personas posible, aquellas que quisieran participar de manera libre y estuvieran familiarizadas algo o nada con la bicicleta, la finalidad del acto consistía en exigir la construcción de políticas y el cumplimiento de las existentes, en pro de la seguridad del ciclista. Un suceso que resalta Vilmer y que ha marcado el evento Massa Crítica de varias ciudades del mundo, es el ocurrido el 25 de febrero de 2011 en Brasil, cuando un conductor de automóvil arrolló con intención a varios ciclistas que hacían parte del evento. Este suceso tuvo muchas reacciones a favor y en contra de los ciclistas, es un suceso que se sigue recordando a pesar de la antigüedad del evento Massa Crítica en algunas ciudades del mundo, es un evento que se ha realizado desde 1970 en adelante y ha evolucionado de diferente manera y tiempos en los diferentes países.

En diciembre del año 2020 se realizó un evento de Massa Crítica donde el principal reclamo eran las 100 bicicletas robadas al cabo del año en la ciudad, siempre que se hace el evento la administración hace notar que están prevenidos ya que normalmente se grita, se hace presión a los vehículos, pero siempre ha sido una manifestación pacífica y se trata de dialogar con las personas curiosas que se acercan a preguntar, aunque en algunas ocasiones ha habido altercados con los conductores que no están contextualizados con el suceso o no comparten los motivos. En otras ciudades como Cali y Bogotá sí se han dado confrontaciones con la policía y en las manifestaciones algunos ciclistas han intervenido los espacios públicos.

Vilmer explica que para el mismo año sale la Ley pro-bicicleta 1811 de 2016 y comenzaron a articular temas de la ley con las iniciativas que ya se estaban llevando a cabo en la ciudad a partir de las necesidades del momento. Algunas personas de Vamos en Bici fueron vinculadas a la administración, como es el caso de Vilmer, con el fin de hacer acompañamiento a los diferentes

procesos que se habían iniciado. Para este mismo momento también se empaparon del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad proyectado al año 2037, todo eso con la intención de incluir a la bicicleta en los proyectos futuros en la ciudad, para no perpetuar indefinidamente las necesidades de los ciclistas.

Otra persona muy importante respecto a la bicicleta es Paola Cosme, pertenece al colectivo De los Patojos, fue de las primeras personas que hizo parte de este grupo y ella cuenta que su padre Saulo Cosme ha figurado en la ciudad como uno de los promotores de los ciclopaseos, influenciada por esto, Paola buscó hacer algo por Popayán y ahí es cuando se une con su amigo estadounidense Shannon Schaider para promover la bici como medio de transporte e ir incentivando a la ciudadanía para que cada vez este transporte sea más seguro.

Según Paola, Shannon aportó una mirada nueva a la ciudad y a la bicicleta ya que de donde él venía, ya existían estrategias en torno a la bicicleta como los grupos pro-bicicleta que realizan ciclopaseos, estas estrategias las dio a conocer a personas de Popayán y de esta manera de adaptan actividades de otras ciudades del mundo a Popayán, claramente se desarrollan de forma diferente debido a los contextos de cada ciudad, su conformación arquitectónica, historia, entre otros factores.

Paola cuenta que el objetivo del grupo al que pertenece es promover la bicicleta como medio de transporte y trabajar para que sea seguro. Los Patojos tienen varias facetas, la más importante hace referencia a los ciclopaseos. Otra consiste en lograr espacios exclusivos para la bicicleta y la seguridad para el ciclista en sus recorridos. El autocuidado es otra faceta importante en el grupo, lo promueven por medio de prácticas como tomar las precauciones necesarias antes y durante los recorridos en bicicleta, también enseñan a las personas a arreglar su bicicleta en caso de daños básicos. Una faceta diferente es la relacionada con la participación ciudadana, la manera

en la que abordan a las personas en los encuentros de cada semana y en las redes sociales busca llamar adeptos al grupo.

De los Patojos es un grupo que periódicamente convoca la integración de sus miembros para hacer recorridos en bicicleta por Popayán. Hace más de cinco años vienen reuniéndose en diferentes lugares de la ciudad. Desde una página de Facebook llamada De los Patojos - Movimiento Ciudadano en Bicicleta estas personas acuerdan el lugar de encuentro y las rutas que van a tomar. Por medio de algunas imágenes encontradas en diferentes cuentas virtuales, se puede ver cómo incentivan la participación constante de las personas, las rutas están variando continuamente, una que otra es definida a partir de las opiniones y comentarios de las personas en la página, otras ya están programadas y solo se publican. Aunque no todas las personas administran el grupo, muchas hacen publicaciones y etiquetas en el perfil del grupo. Normalmente se reúnen en la noche de cada jueves a las 7pm, el número de personas varía, pero han llegado a tener un promedio de cien personas aproximadamente. A las jornadas de recorridos en bicicleta asisten personas de diferentes edades, incluso niños y personas de la tercera edad. En la página también es muy recurrente ver la promoción de las normas legales para el uso de la bicicleta y del deber ser del ciclista.

De los Patojos también hacen parte de BiciRed, la organización más grande del país, donde se reúnen los colectivos ciclistas de bicicleta urbana, tiene una página web llamada BiciRed Colombia, allí suben muchos documentos propios y otras investigaciones, hacen el ranking de la bicicleta que consiste en hacer una especie de evaluación sobre la implementación de políticas pro-bici en algunas entidades del país. Paola también habla sobre la ley pro-bicicleta 1811 de 2016.

Esta ley modificó el código de tránsito, tiene puntos muy importantes que debemos conocer, es la ley que nos da deberes, nos da derechos. Tenemos derechos a ocupar todo el

carril, nos han enseñado que podemos andar arrinconados, pero cuando uno va arrinconado puede pasar varias cosas, el peatón se puede bajar del andén, también un carro para, abre la puerta, los carros te pueden hacer golpear contra el andén, muchos conductores no te alcanzan a ver. Un artículo de la ley te dice que puedes reclamar espacio en la vía, al que tenemos derecho, la bici es un vehículo, como cualquier otro. (Paola Cosme, comunicación personal, 2020).

Paola relaciona en cierta medida el cambio climático a las prácticas de la bicicleta en Popayán, afirma que la bicicleta ha ido evolucionando junto con las necesidades de las personas y relaciona al cambio climático como parte de las necesidades del momento, como se mencionó anteriormente en este documento, el cambio climático en el mundo comenzó a ser parte de las discusiones internacionales, de muchos gobiernos del mundo y por tanto en sus agendas políticas. Es importante notar como toma sentido lo que dice Paola ya que es común ver como a medida que pasa el tiempo y se dan avances tecnológicos quedan atrás y en el olvido un sin fin de cosas, pero no es el caso de la bicicleta, ella trasciende con el tiempo, se sostiene a veces involucrando y a veces no las coyunturas del momento, aunque es un invento más antiguo que el mismo automóvil, se mantiene en el tiempo, claramente con modificaciones y con actualizaciones en sí misma como vehículo, cada vez se dan nuevos modelos, marcas, materiales, diseños para diferentes modalidades de uso, están las bicicletas con motor, eléctricas y demás. En ese sentido la importancia de la bicicleta toma mayor fuerza debido a que no solo ha trascendido en el tiempo, sino que está pensada a futuro como parte de las soluciones a las necesidades actuales.

Aquí es importante resaltar que lo que se cuenta en este documento sobre Vilmer y Paola, son ejemplos claros de cómo las tendencias globales han permeado lo local. Los dos casos coinciden en que, a través del contacto con personas de otros países, en Popayán se han adoptado

prácticas, estrategias e ideales de otras ciudades del mundo, evidentemente la forma en la que se desarrollan estas prácticas en la ciudad es diferente porque muchos factores que las interpelan, las transforman, pero es importante resaltar que quedan coincidencias significativas y una de ellas es el origen. Se está hablando puntualmente de los ciclopaseos, del evento Massa Crítica, de la adopción de la ley nacional 1811 de 2016, de volver político el andar en bicicleta y crear discursos transgresores en torno a ello. Todas esas prácticas vienen de tendencias globales y se entrelazan con las modas y coyunturas que han surgido en el mundo en torno a la bicicleta. Aquí no se está tomando como coyuntura el simple hecho de montar bicicleta, las personas hace siglos lo hacen, se toma como coyuntura el que en varias ciudades del mundo existan colectivos pro-bicicleta con similitudes en sus propósitos y sus ejercicios ciudadanos, se toma como coyuntura que solo a partir de los comunicados mundiales de la ONU sobre el cambio climático y la contaminación ambiental se comiencen a hacer recomendaciones a las agendas políticas de las ciudades para que adopten nuevas medidas que incluyan soluciones a dicho cambio climático, medidas que más adelante, algunas se convertirían en normas y leyes, se toma como coyuntura que haya coincidencias en los grupos pro-bicicleta en cuanto a los discursos ambientalistas que manejan sus líderes. Estos son ejemplos de cómo ciertos acontecimientos que pasan en el mundo y que discursivamente pueden estar lejos de ser adoptados por una ciudad pequeña como Popayán, pueden llegar a convertirse en tendencias globales y así, llegar a muchas ciudades que replican los discursos de esos acontecimientos.

Un tema importante que se desprende del panorama internacional y vincula el tema de cambio climático y que sirve como puente para llegar al tema de la bicicleta en las ciudades es movilidad sostenible. De los primeros actores internacionales que hablan concretamente sobre la movilidad sostenible está el Banco Mundial, en 2017 crea la Plataforma internacional para la

Movilidad Sostenible con el fin de convocar de manera internacional a otros actores que estuvieran interesados en el tema, en este proceso se vincularon actores como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el Foro Internacional del Transporte - International Transport Forum (ITF) y el Foro Económico Mundial - World Economic Forum (WEF). Son actores que se acogen a los discursos manejados por la ONU sobre cambio climático y contaminación ambiental. En este sentido es importante aclarar que los actores anteriormente mencionados intentan buscar soluciones dentro de los parámetros que describe la ONU, sean vagos o claros, se podría decir que las soluciones que plantean son netamente institucionales y diplomáticas debido a que sigue ciertos marcos, no se tocan temas más específicos dentro de las ciudades, ni la diversidad en contextos que se encuentran en ellas.

A partir de un texto publicado en la página oficial del Banco Mundial es posible hacerse a una idea sobre la visión de los actores anteriormente mencionados en torno a la movilidad sostenible.

(...) es necesario definir claramente los objetivos que sustentan la movilidad sostenible. En esta línea, el marco de los ODS no proporciona una trayectoria bien definida para la movilidad, sino que más bien incluye elementos que sirven de base. Por ejemplo, los ODS incorporan los conceptos de “acceso universal”, seguridad vial, eficiencia energética y muertes debidas a la contaminación atmosférica. A partir de ahí, es posible definir una visión para la movilidad sostenible, en torno a cuatro metas mundiales: 1) acceso equitativo; 2) seguridad y protección; 3) eficiencia, y 4) contaminación y capacidad de respuesta a problemas climáticos. (Banco Mundial, 2017).

Luego de la visión internacional sobre la movilidad sostenible, se encuentra la visión local, se tomará lo que Vilmer Bojorge tienen para decir, cómo asume y practica la movilidad sostenible,

él, como parte de la ciudadanía de Popayán y como parte de un colectivo pro-bicicleta que participa en lo político de la bicicleta en la ciudad. A partir de la comparación de los dos discursos se buscarán similitudes y diferencias.

Vilmer aclara que cuando se habla de movilidad sostenible se habla de peatones, de bicicletas y de transporte público principalmente, estos se complementan y dentro de la movilidad sostenible, los tres están enfocados en la reducción del uso del transporte privado. En septiembre de 2020, en Popayán se creó la veeduría por la movilidad sostenible, de la cual Vilmer es secretario, ahí, se han planteado las proyecciones que esa administración tiene para sus cuatro años de vigencia, teniendo en cuenta que los colectivos de la ciudad ya habían adelantado trabajo respecto a la bicicleta cuando la involucraron en el Plan de desarrollo, es la administración del alcalde Juan Carlos López Castrillón que va hasta el año 2023, también al inicio de su periodo comenzó un proceso de adaptación al Plan Maestro de Movilidad que recoge temas como ampliación de ciclorruta por ejemplo. Un caso concreto, que es fruto de lo anterior es la entrega del tramo 7A ubicado al occidente de la ciudad que comprende las carreras desde la 27 a la 37, al igual que la calle 25 norte de la carrera 6 hasta la carrera 2 que empata con las instalaciones de Tránsito y Transporte. Vilmer relaciona la falta de inversión de recursos en temas de la bicicleta con falta de sentido de pertenencia o de compromiso por la movilidad sostenible en la ciudad, no se ve en los funcionarios interés por la movilidad o la bicicleta.

(...) a estas administraciones, qué les hace falta, mucho compromiso y berraquera, pues desafortunadamente como colocan a funcionarios que es a fulanito de tal que es manejado por fulanito de tal, entonces lo ponen solo de nombre, más la importancia de lo que van a hacer no se ve. Entonces, por ejemplo, si hubiera un secretario de planeación que realmente le interesara el tema de la movilidad y de la organización, que esta ciudad no fuera tan

contaminada, pues coloca a alguien que realmente tenga una línea base. (Vilmer Bojorge, comunicación personal, 2021).

Para concluir este tema sobre movilidad sostenible y después de comparar los dos discursos, desde el polo de los actores internacionales que representan los discursos institucionales y desde el polo de Vilmer como un actor local que representa los discursos ciudadanos, se puede ver como una primera similitud, el hablar de la contaminación, Vilmer sobre la necesidad de buscar soluciones a la contaminación y plantea que una puede ser que ingresen a las administraciones personal capacitado en temas ambientales. Una diferencia radica en que Vilmer enfatiza en la importancia de reducir el uso de transporte privado, a diferencia de los discursos institucionales ya que en estos no se toca la disminución del uso de transportes privados, no solo en la cita expuesta, sino en los documentos públicos de la ONU. Lo anterior es una comparación superficial sobre la diferencia en discursos, aun así, es posible ver en el lado de las similitudes, cómo operan las tendencias globales y en el lado de las diferencias, como se transforman esas tendencias.

Capítulo IV

4.1. Participación y Desarrollo

Antes de hablar sobre la participación ciudadana, es necesario entablar la relación entre la categoría desarrollo y participación, debido a que el desarrollo es una parte importante para entender las tendencias globales, se tratará de mostrar cómo la participación toma fuerza dentro de los marcos de referencia de todo lo que se ha venido diciendo a lo largo del documento sobre globalización y los discursos ambientalistas. Se hablará cómo la participación es habilitada por el desarrollo y luego se verá cómo se ve reflejada en la ciudad a través de la cultura ciudadana y de gestiones ciudadanas, sus denuncias, eventos y prácticas sociales en Popayán por parte de las personas que pertenecen a grupos que promueven el uso de la bicicleta.

Seguidamente se hablará a grandes rasgos sobre desarrollo y la manera en que ha sido entendido a través del tiempo. También se abordará el término desarrollo sostenible con la intención de relacionar el desarrollo con discursos ambientalistas, en los cuales entra en juego una categoría como movilidad sostenible, estos discursos explican el por qué la bicicleta es tomada por muchas personas, grupos e instituciones públicas y privadas como una alternativa para hacerle frente a la contaminación ambiental.

A la palabra desarrollo le adjudican variados orígenes, cada uno evocando una concepción diferente. Según “Raymond Williams (2000) en su célebre trabajo filológico, sostiene que el morfema desarrollo aparece por primera vez en el siglo XVII en inglés y en francés formando el antónimo lingüístico de términos como envolver”. (Quintero, 2012, p. 133).

En el siglo XVIII esta palabra era asociada al proceso natural de mejoramiento por el cual pasan las personas a nivel corporal y mental, una idea trabajada desde la filosofía y vinculada a los estudios teológicos. Luego, en este siglo se dio un cambio en la concepción del desarrollo, pasó de lo natural hacia lo social. Un personaje importante quien propició dicho cambio fue Karl Marx.

En el siglo XIX la palabra desarrollo hace referencia al campo de lo económico. Debido a la herencia del evolucionismo, aquí el desarrollo representa un proceso económico progresivo, lo progresivo asumido como el camino por el cual se intenta alcanzar resultados socialmente establecidas como superiores, en este sentido dicho camino se asemeja al proceso biológico de los seres vivos.

En el siglo XX el desarrollo toma un sentido más general y global. Después de la segunda guerra mundial se establece la diferencia entre los países desarrollados y los subdesarrollados. Estas palabras antagónicas tomaron fuerza principalmente por la finalidad económica y política de Estados Unidos por establecer la brecha jerárquica entre los dos polos. Algunos autores afirman que Estados Unidos quiso replicar y ser el ejecutor del modelo económico de Inglaterra, instaurándolo no solo en su país, sino en otros países, sobre todo en América Latina por medio del localismo globalizado, este término es explicado por de Sousa Santos de la siguiente manera:

Es el tipo de globalización de narrativas que Boaventura de Sousa Santos (2003) ha denominado como localismo globalizado, en el sentido de un proceso por el cual determinado fenómeno representacional se generaliza con éxito a nivel global, y que, a pesar de ser producido localmente, va adquiriendo una condición de universalidad que dicta los términos de la producción de sentidos generando subalternidades, y con ellas impactos específicos en las prácticas locales de dichas subalternidades. (De Sousa, 2003. En Quintero, 2012, p. 134)

La última noción respecto al desarrollo y que atañe a esta investigación hace referencia al desarrollo sostenible. Hablar de desarrollo sostenible evoca largas discusiones ya que la construcción de conceptos a su favor aún continúa y para no sentar aquí una discusión demasiado extensa, se traerá a colación las principales razones y condiciones en que la categoría desarrollo sostenible surgió y cómo llegó a implantarse en la cotidianidad de los llamados países en vía de desarrollo o tercermundistas.

El término Desarrollo Sostenible fue utilizado por primera vez en el Informe Brundtland (1987), en donde se manifiesta que una de sus finalidades es “Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades”. (Brua e Irade, 2013, p. 27)

Es importante aclarar que:

el desarrollo sostenible y sustentable no se traducen de igual manera en países desarrollados y en países en vías de desarrollo, ello debido a que representan dos realidades completamente diferentes; para los primeros efectivamente puede significar conservar sus recursos naturales para las futuras generaciones; pero para los segundos involucra su sobrevivencia, pues no poseen el capital y la tecnología necesaria para afrontar los devastadores efectos del cambio climático. (Bordali, 1993. En: Lozada, 2020, p.6)

A partir de un análisis antropológico que brinda una dimensión crítica, se puede afirmar que el desarrollo sostenible puede presentar dos caras dentro de un sentido común global, una visible y otra oculta. La primera apela al lenguaje políticamente correcto y al lado amable que generalmente atiende a las definiciones que se pueden evidenciar en mensajes de la ONU por ejemplo o en las discusiones globales en torno al cambio climático y las estrategias a seguir para mitigar el daño ambiental. La otra cara es aquella que deja ver las relaciones de poder elitistas y

las desigualdades que existen en el sistema económico que, aunque se implanten o pongan en acción aparentes soluciones dentro de los discursos Eco-amigables con el medio ambiente, en la práctica no lo son. En otras palabras: ciertos privilegios ya existentes en la economía que envuelve a las grandes industrias y al accionar político en y de los gobiernos correspondientes a las potencias mundiales, se posicionan de nuevo en la economía, pero bajo premisas diferentes, lo hacen porque tienen la capacidad y el conocimiento para acoger dichos cambios y convertirlos en sus banderas, pero ¿quienes les realizan auditaje de que realmente bajen la contaminación? en realidad no tienen ningún control, de hecho el que dejen de producir mercancías o baje la producción no solo afecta a las empresas, sino a los gobiernos de los países. Por tanto, sus premisas se vuelven ecológicas, conservacionistas, etiquetas y logos verdes añadidos a sus marcas. Aquí se relaciona con lo mencionado sobre los discursos políticamente correctos que no solo vienen por parte de las empresas, sino también de los entes reguladores. En palabras de Martin O'Connor, "la crisis ambiental ha dado un nuevo impulso a la sociedad capitalista liberal." (O'Connor, 1993. En Machado, 2010, p. 43).

Con lo anterior no se busca caer en una generalización y satanización de la economía, se habla concretamente de las multinacionales, los gobiernos de las potencias mundiales y de las grandes industrias a nivel internacional que son tan antiguas, como experimentadas para tener la capacidad de continuar en lo más alto de la economía.

Principalmente el concepto de naturaleza fue el que se modificó a partir del modelo económico global impulsado por la crisis económica de los 70's y con ello también la manera de proceder de las grandes empresas. Este cambio obligó a las empresas a cumplir ciertos requerimientos de las corporaciones encargadas del auditaje y control de la producción industrial en pro de la instauración de nuevos paradigmas relacionados con el manejo de la naturaleza,

paradigmas que aparentemente desde sus categorías apelan al cuidado y uso responsable de los recursos naturales, pero que su trasfondo real corresponde a perpetuar las acciones que incrementan la crisis ambiental. En este sentido las palabras como conservación encubren los procesos de producción irresponsables de las grandes industrias y del modelo económico neoliberal en general y no revocan en absoluto la utilización masiva y desmedida de dichos recursos.

Así como los desastres naturales por el cambio climático no suceden de manera indiscriminada, no ocurren en diferentes lugares por el azar y no afectan a todos y a todas de manera igual, la acumulación de los recursos económicos tampoco es equitativa y los recursos naturales no benefician a todos los seres humanos. Para entender el por qué los desastres naturales no afectan ni les sucede directamente a quienes los provocan, se mencionarán dos ejemplos. La primera hace referencia a la exposición de las personas y comunidades que viven en zonas aledañas a las grandes fábricas, reciben los gases de efecto invernadero y contaminación del agua, esto con el paso del tiempo ocasiona problemas de salud.

Otra razón se debe a que los inversionistas buscan ubicar sus industrias en los países en vía de desarrollo para aprovechar los recursos naturales que aún existen en esas zonas, por tanto, aunque la contaminación se da a nivel global, estas zonas son las directamente afectadas y es la razón por la cual sufren de los desastres naturales provocados por el calentamiento global como inundaciones, incendios y huracanes.

Machado (2010), también brinda puntos clave para entender cómo funciona el neoliberalismo y sus discursos de sostenibilidad y conservación de la naturaleza, dos premisas que sirven para disfrazar lo que en la práctica realmente es un neocolonialismo. Muestra cómo las

grandes empresas y corporaciones que sean capaces de tener la tecnología más avanzada son las que tienen la capacidad para seguir produciendo. Las cuales a la vez son verificadas por otras corporaciones encargadas del auditaje y la radicación de constancias y papeles que certifican su cumplimiento respecto a las exigencias de sostenibilidad y Eco-producción. (Machado, 2010, p. 43).

En este cambio del proyecto económico tradicional hacia el sostenible y amigable con el medio ambiente, es importante notar que el esquema poder-saber continúa reproduciéndose, es decir, las corporaciones dentro del proyecto verde son las que tienen la potestad y el privilegio de definir las rutas del capital según como deseen y elijan que la economía fluya, son quienes establecen las expectativas sociales en cuanto a lo que se ofrece en el mercado, debido a que poseen las tecnologías más avanzadas que posibilitan la innovación, creación constante y sofisticación en la producción de mercancías. Aunque a lo que se hace referencia sobre poder-saber es al acceso y manejo enclaustrado de conocimiento. En el caso de la economía, el saber se traslada al ámbito de la producción ecológica por ser la remunerada y al desarrollo de tecnología que pueda mostrarse al mundo verde y amigable. Machado afirma: “la producción del conocimiento [...] no se disputa ya en el campo de la argumentación sino en el de la rentabilidad” (Machado, 2010, p. 45).”

Por último, Machado menciona el término racionalidad económica, que se refiere a la manera en que el grupo limitado de entidades, corporaciones e industrias se piensan y deciden la manera en que la economía debe fluir, es decir, se piensan un modelo económico con una intencionalidad específica y desigual para quienes no tienen la posibilidad de participar en la planeación de dicha racionalidad, que al mismo tiempo está directamente vinculada con el modelo económico de la globalización.

Todo esto para entender cómo el desarrollo sostenible se convierte en un discurso global y comienza a implantarse gradualmente de manera práctica y teórica en las ciudades del mundo. Entendiendo que este proceso no se da únicamente como lo muestran los documentos públicos encontrados en internet y los datos emitidos por los gobiernos de turno, sino que también se desenvuelve en medio de numerosas problemáticas sociales que siguen reproduciéndose y que los discursos políticamente correctos las ocultan.

4.2. Desarrollo sostenible y su relación con la bicicleta

A partir de la coyuntura alrededor del desarrollo sostenible y en el marco de los cuestionamientos sobre la utilización de recursos naturales y producción industrial, se comienzan a realizar en diferentes lugares del mundo eventos, encuentros y conferencias para discutir planes de acción y agendas, a la vez que se define cómo implementarlas en las ciudades.

Así, se lleva a cabo la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo y el Medio Ambiente, celebrada en Estocolmo el año 1972, uno de los eventos internacionales más importantes, en donde se mencionó por primera vez la problemática ambiental.

En la conferencia mundial vivienda y desarrollo urbano sostenible llevada a cabo en el año 2016 se deja expuesta la necesidad de la implementación de sistemas de transporte sostenible en las ciudades.

En 2016, se desarrolló la conferencia Hábitat III, La conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible que dio como resultado La Nueva Agenda Urbana (NAU), documento aprobado por los miembros de la ONU, en el cual se aceptan compromisos de transformación del paradigma urbano, ahora basado en las dimensiones del

desarrollo sostenible: dimensión social, dimensión económica y la dimensión ambiental. (Gallo y Muñoz, 2019, p. 15)

Este evento representó uno de los impulsos en el posicionamiento de la bicicleta como medio de transporte dentro de lo ambiental. Dicha conferencia sugiere la implementación de estrategias en torno al desarrollo sostenible aplicadas a la movilidad urbana, proponiendo la bicicleta como una solución.

Además de la conferencia Habitat III celebrada en Quito en el año 2016, en otros eventos a nivel mundial se discutió la importancia del uso de la bicicleta y la implementación de cambios para promover la misma. Algunos de ellos son: La reunión Temática de Montreal sobre Áreas Metropolitanas en 2015, La reunión temática de Barcelona sobre Espacio Público en 2016, el lanzamiento del Libro Verde de Medio Ambiente Urbano en 2007, entre otros.

Desde metodologías de planificación urbana, el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), promueve nuevos postulados entre los que se encuentra la promoción de los espacios y uso peatonal, la priorización de movilidad alternativa de transporte no motorizado como la bicicleta, la densificación y compactación de las ciudades para evitar la expansión descontrolada y reducir la dependencia del carro, la mezcla de usos para acercar el trabajo y la residencia. (Gallo y Muñoz, 2019, p. 16)

Desde el Observatorio de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Bogotá y en el texto: “Caracterización de la economía de la bicicleta en Bogotá” se afirma que la bicicleta cumple con once de los diecisiete objetivos del desarrollo sostenible (ODS) contenidos en la agenda 2016 - 2030 adoptada por la Asamblea General de la ONU. Entre los cuales se incluyen temas como acceso a lugares por parte de personas con condiciones precarias, reducción de la contaminación

ambiental, fortalecer la salud en las personas, promover la equidad de género, entre otros. (Gallo y Muñoz, 2019, p. 13)

Se entiende por sostenibilidad en la movilidad urbana a aquella que “reduce las necesidades de desplazamientos de personas y mercancías a los límites físicos y ambientales del territorio, a la vez que privilegia el uso de los modos de transporte más eficientes, facilita el acceso a toda la ciudadanía a un precio asequible, y favorece la prosperidad económica de dicho territorio” (Guillamon y Hoyos, 11. En: Lozada, 2020, p. 10)

Ahora bien, uno de los retos más complejos que debe ser solventado actualmente en las ciudades es la movilidad urbana sostenible; para entenderla es importante iniciar definiendo a la movilidad urbana como “una acción o práctica social de desplazamiento en el territorio” (Gutiérrez, 2012, p. 71) este ejercicio es aplicable para “las personas y bienes en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para desplazarse, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta, etc.” (Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, 2018. En Lozada, 2020, p. 9 – 10)

Es importante enfatizar que, pese a la longevidad del uso de la bicicleta como medio de transporte, el debate sobre los beneficios ambientales y de movilidad que provee este medio de transporte se dieron de manera tardía, apenas después de que los grupos ecologistas emergieron. No obstante, pese al letargo, desde la crisis ambiental y hasta la actualidad, se han ido evidenciando alternativas de movilidad en torno a la bicicleta que hacen parte de la agenda de las ciudades. Así, el uso de la bicicleta como medio de transporte para reducir el impacto ambiental, se ha convertido en una premisa para el desarrollo urbano a nivel mundial. Para lograrlo, los gobiernos han planteado estrategias de movilidad a través del diseño de proyectos y políticas públicas que

articulan a los ciudadanos, (Augé, 2009). Lo que ha permitido entablar diálogos entre la sociedad y las instituciones con el fin de establecer consensos que se matizan en las políticas públicas.

A nivel internacional, la Nueva Agenda Urbana reconoce el rol transformador de las ciudades como catalizadores del desarrollo sostenible de las sociedades. Sin embargo, a pesar de los múltiples beneficios conocidos de los desplazamientos en bicicleta, aún son pocas las ciudades que han implementado programas que promuevan y fortalezcan su uso (Lorduy, 2013. En: Gallo y Muñoz, 2019, p.17)

Las conversaciones y eventos respecto a los temas ambientales en el ámbito internacional, crean un marco histórico amplio donde se desprenden diversos movimientos ecologistas con consignas y banderas políticas específicas en los países. En América Latina Argentina, Brasil y Colombia han sido los primeros países en la promoción de la bicicleta como medio de transporte alternativo (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017. En: Gallo y Muñoz, 2019, p. 19). Concretamente en Colombia. Una de las propuestas que emerge con mayor fuerza para hacer frente a la crisis ambiental es el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, sostenible y capaz de mitigar el impacto ambiental producido por los vehículos motorizados. Esto en concordancia con la coyuntura internacional en torno al ambiente y el transporte. Desde entonces, los movimientos pro-bicicleta aumentan con el pasar de los años. En el país se han cristalizado diversas propuestas de movilidad que son el resultado de una construcción entre la administración de los gobiernos y la gestión de la ciudadanía.

En Bogotá se ha demostrado un interés particular en la promoción del uso de este medio de transporte. Esto a través de acciones como el desarrollo de sistemas de bicicletas públicas, campañas de promoción, implementación de ciclovías recreativas, inversión en la expansión de

infraestructura exclusiva y segura. Estos esfuerzos han decantado en un crecimiento del transporte en bicicleta en la capital colombiana. (Gallo y Muñoz, 2019, p. 19 y 20)

En Popayán se desarrolla una articulación paulatina entre las gestiones ciudadanas y entre la necesidad de futuras acciones respecto a la bicicleta. En este sentido, es importante entender que las prácticas sociales y las condiciones físicas y políticas no están en disyuntiva, sino por el contrario, están en una constante relación, transformación y coproducción. En la ciudad continuamente se están tejiendo transformaciones y propuestas, por esta razón, la comunicación entre los ciudadanos, entre las normas y leyes nacionales y entre la conformación arquitectónica de la ciudad, tiene un papel importante.

4.3. Participación

La participación, de la cual se hará referencia, se toma como una categoría relacionada con el desarrollo, esto no significa que todas las formas de participación sean iguales, ni tampoco que tiene una única definición. En los siguientes párrafos se dará evidencia del por qué es necesario estudiar de esta manera a la participación y cómo se hace visible dicha conexión.

“Las palabras «participación» y «participativo» aparecieron por vez primera en la jerga del desarrollo a fines de la década de 1950.” (Sachs. 1996, p. 195). Una de las formas en la que se rastrea la participación dentro del desarrollo es a partir de los actores, debido a que la promueven desde el momento en que fue vista como una herramienta política y ciudadana efectiva. Fue utilizada por activistas sociales, por los gobiernos nacionales y por representantes influyentes en los sectores económicos, como son algunas ONG y el Banco Mundial. El consenso logrado entre dichos actores trajo consigo un cambio importante en las relaciones existentes entre las distintas partes involucradas en actividades de desarrollo. Una palabra como participación, la cual antes

había sido sistemáticamente descartada por economistas, planificadores y políticos, de pronto perdió sus connotaciones irrelevantes. La misma Comunidad Económica Europea recomendó a sus Estados miembros «adoptar la participación como una medida básica de política para las estrategias de desarrollo nacional». (Sachs. 1996, p.196)

De esta manera la participación se dispersó en diversos entramados sociales, tanto populares como institucionales, sus discursos buscaban involucrar a las personas en la toma de decisiones y en las transformaciones de las ciudades por medio de las acciones y gestiones de las mismas.

Por otro lado, las políticas de desarrollo tienden a crear necesidades inducidas y aditivas, muchas de las cuales condicionan fuertemente las mentes de sus «poblaciones meta». Una vez que a estas últimas se las vuelve dependientes de tales necesidades y otros servicios modernos, su «participación» en actividades públicas y en la toma de decisiones políticas es utilizada principalmente para obtener un respaldo general para aquellas mismas necesidades y servicios. De este modo, los proyectos de desarrollo o modernización que principalmente sirven los intereses de unos pocos, continúan recibiendo apoyo popular, sólo porque perpetúan la ilusión de que algún día se extenderán ventajas similares a todo el mundo. (Sachs. 1996, p. 197)

En este sentido, la participación de las personas en asuntos políticos y económicos no sería un problema para las estrategias desarrollistas, ya que por medio de la relevancia que adquiriría el papel de cada persona se logran con mayor eficacia estos asuntos, las necesidades como ciudadana e incluso personales ya han sido influenciadas por el desarrollo, estas han sido persuadidas para desear en términos políticos, económicos y sociales e ir en la misma dirección con lo que desea el desarrollo. El desarrollo entonces aplicado a la participación no se presenta como un modelo

dictatorial, aunque controla la participación de los individuos, estos asumen que desempeñan un papel participativo libre, empoderado e incluso emancipado, “la noción del empoderamiento pretendía ayudar a la participación a realizar una de sus funciones políticas principales - otorgar al desarrollo una nueva fuente de legitimación.” (P. 203)

Los gobiernos han aprendido a controlar y contener la participación, se obtienen importantes ventajas políticas haciendo ostentación de las intenciones de ampliar dicha participación. Los lemas publicitarios participativos crean sentimientos de complicidad entre los fabricantes públicos de ilusiones y sus clientes. Los políticos proyectan hacia sus distritos electorales la imagen de ser verdaderamente sensibles a todos sus problemas, invitándoles a menudo a ilustrarlos respecto a sus necesidades y aspiraciones (Rahnema, 1996, p. 198).

El hablar de participación en el anterior sentido, donde las personas sin darse cuenta son llevadas a una clase de participación en nombre del desarrollo, en el cual las intencionalidades son claras a la hora de obtener ciertos resultados. Es aquí donde entra la categoría de cultura ciudadana.

En Bogotá, Colombia, se da la adaptación de este término en 1995, nace de la necesidad de buscar soluciones a la problemática de violencia y crimen que se evidenciaba en la ciudad y en el país, en la cual el estado intentó librar por medio de la coerción hacia la sociedad, sin tener ningún éxito. Por tanto, la instauración de la cultura ciudadana, trata que el Estado abandone ese rol de control único sobre la violencia y el crimen, proyectando dicha responsabilidad hacia los ciudadanos, a través de mecanismos educativos. Entre sus discursos está el buen manejo de los ciudadanos, es decir, una actitud correcta en las actividades cotidianas y hacia los demás individuos, lo correcto claramente definido bajo sus términos.

Una figura importante en Bogotá para la llegada de la cultura ciudadana fue Antanas Mockus, un político bogotano quien “popularizó la cultura ciudadana’ durante su campaña a la alcaldía de Bogotá en 1993-1994. Electo gracias a su plataforma de seguridad innovadora, Mockus asumió el cargo en 1995, y propuso reducir la violencia e incrementar la seguridad personal al inculcar una ‘cultura de ciudadanía’ en sus habitantes.” (Hunt, 2015, p. 123). En ese entonces Mockus definió la cultura ciudadana como: “la combinación de costumbres, acciones y reglas mínimamente compartidas que generan un sentimiento de pertenencia, facilitan la coexistencia urbana, generan respeto hacia patrimonios comunes e inculcan el reconocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos”. (Mockus. En Hunt, 2015, p. 123)

Según Mockus, la autorregulación es muy importante, es decir, cada persona debe actuar teniendo en cuenta las leyes constitucionales, la presión social y la propia conciencia individual, afirma que esto hace que las personas tengan una mejor convivencia. En las entrevistas que aparecen públicas en internet, resalta que es necesario que los individuos no piensen sólo en sí mismos, sino también en los demás, lo llama ser decente con desconocidos.

“Esta política es tan popular que, a una década de su implementación, el programa fue exportado, en primer lugar, a otras ciudades de Colombia y después alrededor del mundo, como un modelo de política para la reducción de crímenes urbanos.” (Hunt, 2015, p. 122)

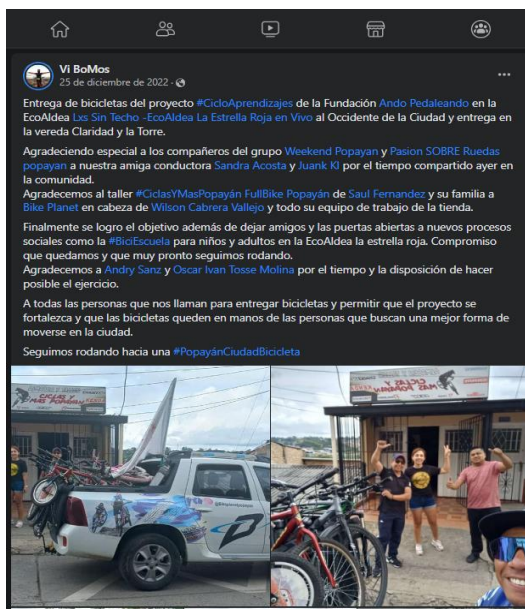
Ya que tiene la característica principal de otorgarle el protagonismo a las personas de la ciudad, les vende la idea de que pueden ejercer el poder del cambio, un cambio dirigido a una mejor ciudad, a una ciudad civilizada, estos ciudadanos que atienden al llamado tienen la posibilidad de cambiar lo nocivo de la ciudad a través del ejemplo y de hacerle ver al otro que está actuando mal, esta forma también deber ser no violenta.

Se puede ver cómo desde el nacimiento del concepto de cultura ciudadana es posible detectar aspectos teóricos y discursivos similares a los utilizados respecto a lo mencionado sobre desarrollo, aspectos que denotan de nuevo palabras como civilización, decencia, actitudes correctas, responsabilidad. En este sentido no solo las personas replican por medio de sus prácticas discursos que siempre han pertenecido al desarrollo, sino que también ciertos conceptos que vienen desde fuera hacia la ciudad ya están encasillados desde el desarrollo. En este caso es interesante ver que es un concepto de una persona que en el surgimiento de la cultura ciudadana ejercía como funcionario público, por tanto, era un representante de las instituciones públicas de su ciudad.

Hablar sobre dichas intencionalidades no se trata de hablar sobre qué es malo y que es bueno, se trata de escudriñar en algo tan común como ser ciudadano y tratar de comprender cómo las personas que buscan ejercer el papel de ciudadanos ejemplares, están permeadas implícitamente por discursos desarrollistas, los cuales han contenido durante siglos conceptos como civilización, razón, progreso y globalización.

A continuación, se mostrará cómo toda la teoría anteriormente expuesta sobre desarrollo, participación y cultura ciudadana se pone en evidencia por medio de la cotidianidad en temas de la bicicleta, por parte de personas que pertenecen a grupos probici, esto se hará a través de capturas de pantalla, citas textuales y deducción a partir de las conversaciones con ellas. Sus nombres son Vilmer Bojorge, Paola Cosme y Jose López.

Vilmer, a quien se mencionó anteriormente en el texto, cuenta que creó una fundación llamada Ando Pedaleando, donde se realizan obras sociales, una de ellas se titula Ciclo-aprendizaje, consiste en recibir bicicletas que las personas ya no utilicen, se arreglan las que estén dañadas y se dirigen a zonas rurales para donarlas a los niños que las necesiten.



Captura de pantalla 1: memoria de entrega de bicicletas. Fuente Bivomos.

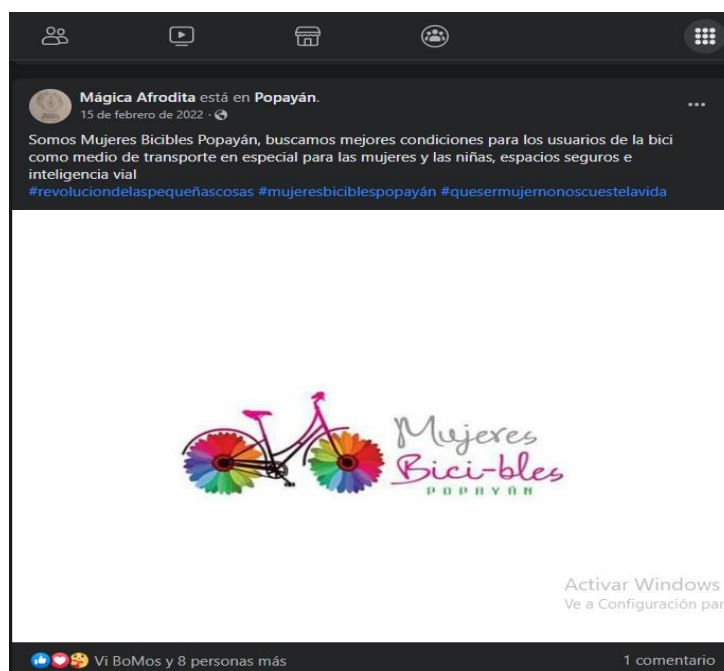
<https://www.facebook.com/ViBoMoS/posts/pfbid02bjiEzYwL6gUAjveOXgQE6BkuXv4xwNOWqrsd3Nwjdm8DAiYlJtYlQcJDnV66vs3Fl>



Captura de pantalla 2: memoria de ciclopaseo-. Fuente: vibomos.

<https://www.facebook.com/search/top?q=fundaci%C3%B3n%20pedaleando>

Otra iniciativa se titula Mujeres Bícibles, la intención era que las mujeres, por medio de los eventos en bicicleta y el andar en ella, le hicieran frente a temas como el acoso, sus derechos, deberes y a las condiciones justas en el trabajo, una muestra de ello es un evento llamado Rodada de Altura realizado en marzo para conmemorar el día de la mujer, ese día las mujeres salían a rodar en tacones con el fin de visibilizarse y mostrar que, los tacones que han sido asumidos culturalmente como accesorios femeninos en su mayoría, no son sinónimo de debilidad, sino de libertad. Explica Vilmer que este es otro evento que se hace en Europa y luego se trajo a Popayán.



Captura de pantalla 3: premisa colectiva + bici + vida. Fuente: Magica afrodita-
<https://www.facebook.com/search/top/?q=mujeres%20bicibles>



Captura de pantalla 4: Invitación a ciclopaseo- Colectivo + bici+ vida.
<https://www.facebook.com/search/top/?q=mujeres%20bicibles>

En el 2012, todos los grupos pro bicicleta en la ciudad, se unieron para llamarse Vamos en Bici Popayán, Vilmer cuenta que:

Había compañeros que son arquitectos, abogados, en el caso mío psicólogos. Desde las diferentes interdisciplinidades comenzamos a construir algo que nos permitiera tener más fuerza en todo el proceso, ya comenzamos a hacer parte de la construcción de los planes de desarrollo, porque si todos estos procesos no se articulan con el tema de administración como tal, nunca van a tener un fruto, entonces Vamos en Bici, comenzamos a acercarnos a la administración, a hacer exigencias. Comenzamos a exigir el día sin carro, muchos de estos ejercicios ya los estaban haciendo otras personas en Colombia, ya comenzamos a traerlo a Popayán. (Entrevista a Vilmer Bojorge. 2021)

Como acercamiento a la administración Vilmer relata que en el periodo de César Cristian como alcalde desde el 2016, algunos integrantes de Vamos en Bici Popayán comenzaron a asistir

a las reuniones y talleres sobre la construcción del Plan de Desarrollo, lograron incluir en siete líneas de ese Plan de Desarrollo temas relacionados con la bicicleta como ciclo-infraestructura, cultura ciudadana y seguridad vial.

Busca

Angélica Inicio

(img:424435204266521)

Vamos en Bici surge de muchas experiencias distintas, de gente que sale a montar en la cotidianidad, experiencias de gente que promueve o venía promoviendo desde antes el uso de la bicicleta, incluso experiencias académicas, gente que cree que Popayán tiene todas las posibilidades para desarrollar el uso de la bicicleta de forma masiva.

El objetivo primordial de **Vamos en Bici** es promover el uso de la bicicleta de forma segura en todas sus formas, desde lo deportivo, lo recreativo hasta como forma de transporte, sabiendo que es en este último aspecto en donde hay más por hacer y por ganar.

Además propende por la generación de una cultura ciudadana y de movilidad en la que el peatón sea el centro y que la planeación de la movilidad urbana y rural se haga pensando en él, haciendo la claridad que en el segundo escalón está la bicicleta como un modelo de transporte limpio, saludable, económico, amigable, autosuficiente, en general sostenible.

Dentro de los objetivos que ha planteado **Vamos en Bici** está en primera medida el de hacer más seguro en Popayán el transportarse en bicicleta, propendiendo por generar campañas de cultura ciudadana de respeto al que viaja en bicicleta, la generación, adecuación y mantenimiento de vías exclusivas para la bicicleta (ciclo-rutas) organizadas y conectadas que generen una verdadera red que llegue a toda la ciudad y por último posibilitar un sistema de transporte público en bicicleta, con parqueaderos, ciclo-rutas, bicicletas, cascos, cultura ciudadana y usuarios, que de forma segura y articulada posibiliten otra forma de movilidad para Popayán.

Reconocemos que trabajamos en conjunto desde las diversas miradas, es decir, desde la movilidad, la cultura ciudadana, la salud, la ecología, la economía, el desarrollo humano, pues reconocemos en el uso de la bicicleta un sinnúmero de beneficios que se podrían resumir en la mejora de la calidad de vida de quienes las utilizan y en general de la sociedad que promueve su uso.

Vamos en Bici Cree que Popayán es un municipio que tiene todas las posibilidades humanas, geográficas, climáticas y económicas para masificar el uso de la bicicleta. Le apostamos a la implementación del Plan de Movilidad de Popayán (ley 1083 de 2006) en donde todos los actores de la movilidad sean tenidos en cuenta y el ciudadano sea el centro del ejercicio planificador.

Vamos en Bici es un ejercicio ciudadano, en el que entendemos que lo que hacemos está enmarcado en el derecho y el deber que como ciudadanos tenemos en participar en las decisiones sobre el rumbo del municipio. Asumimos a **Vamos en Bici** como un ejercicio de lo Político, pero nos distanciamos de acciones partidistas particulares.

Vamos en Bici propone un repensarse a Popayán y su desarrollo, desde la movilidad, desde la ecología, desde la salud, desde la economía, por un municipio más competitivo pero sobretodo más humano.

Docs in **Vamos en Bici Popayán**

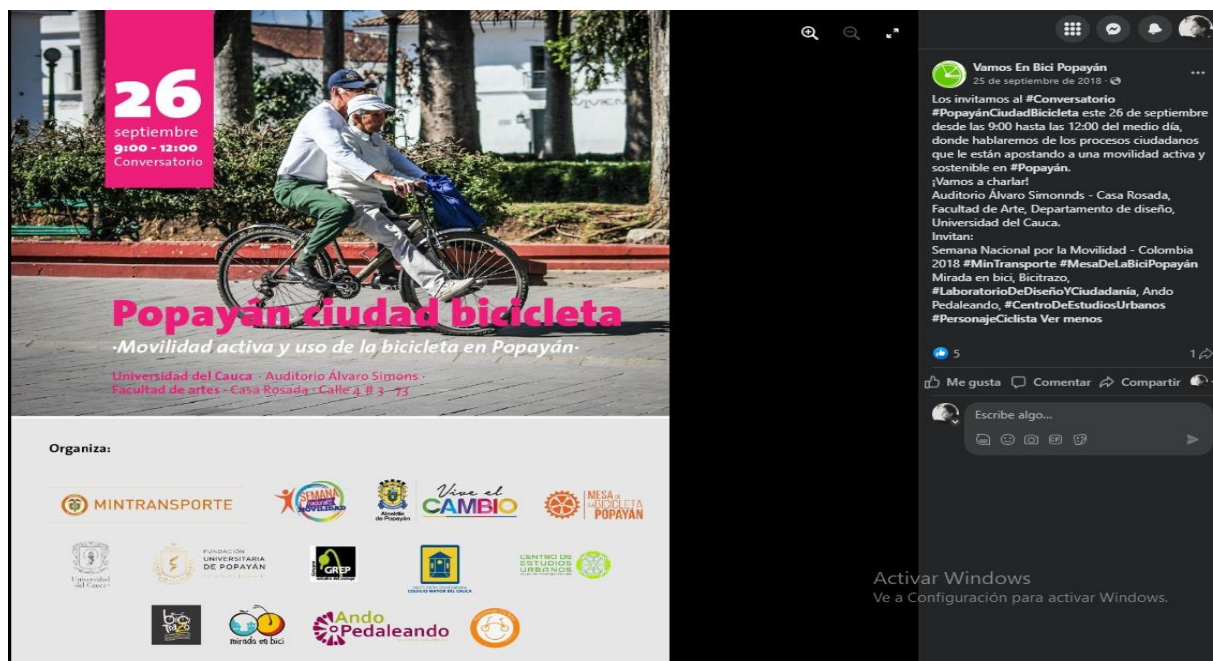
Cambios recientes

Juan Esteban Rengifo C
Creado hace aproximadamente 11 años

Denunciar

Captura de pantalla 5: colectivo vamos en bici- fuente: redes colectivo9s vamos en bici.

<https://www.facebook.com/legacy/notes/416148658424525b>



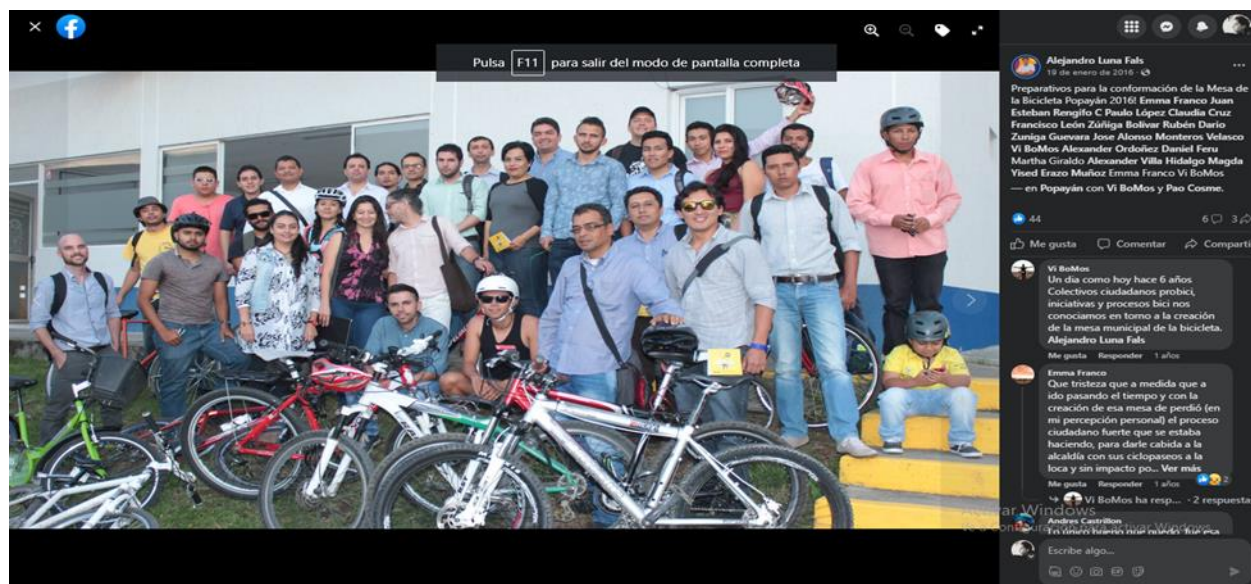
Captura de pantalla 6: invitación a conferencia pública- fuente colectivo vamos en bici.

<https://www.facebook.com/vamosenbici.popayan/photos/pb.100068245908113.-2207520000/913942022135739/?type=3>

También, los integrantes formados en derecho contribuyeron a la construcción del primer decreto municipal llamado La mesa de la Bicicleta, un espacio que se alimentaba periódicamente con temas sobre la bicicleta y sobre cómo mejorar la seguridad del ciclista.

La participación en aquel espacio desembocó en avances como la recuperación de ciclorrutas y la elaboración de ciclobandas, obras que hacen parte al área de ciclo-infraestructura.

Entonces sí, se lograron cosas con esa administración, se logró tener una fuerza más grande, ya se instala La mesa de la Bicicleta, es un espacio de articulación entre ciudadanía y administración municipal, donde la ciudadanía, que son los que la sudan, que son los que conocen la dinámica de la ciudad, que son los que a diario están en contacto con la ciudad, aportan a la administración en temas que creemos nosotros que son relevantes, necesarios para que ellos tomen nota y para que eso se pueda llevar a cabo en feliz término. (Entrevista a Vilmer Bojorge. 2021)

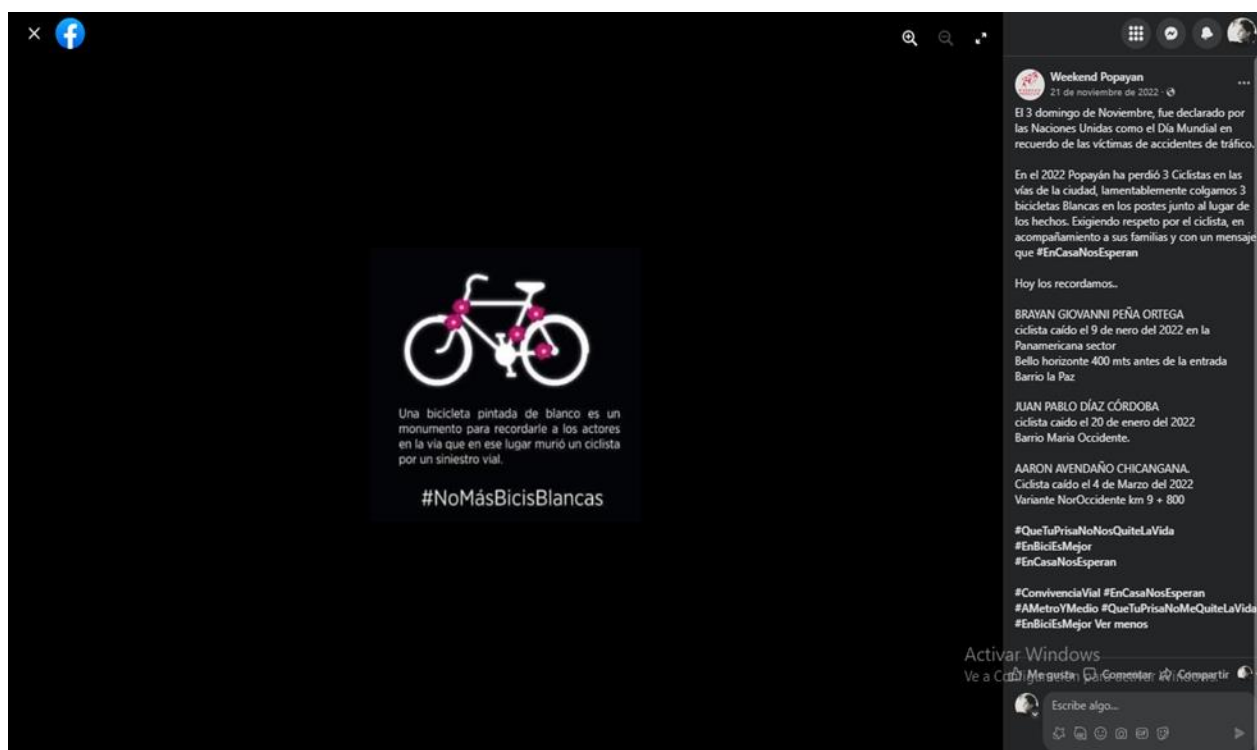


Captura de pantalla 6: Memoria preparación de Mesa de la bicicleta 2016. Fuente Alejandro Luna Fals.
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10153500906579023&set=a.102943319022>

En el año 2016, aproximadamente a partir de la segunda mitad, surgieron fracturas dentro de Vamos en Bici Popayán, Vilmer cuenta que hubo problemas con la administración y La Mesa de la Bicicleta, debido a que la administración no acataba peticiones y no se veía voluntad para realizar cambios. Renunciaron varios integrantes de La Mesa de la Bicicleta porque no se sentían representados, todo el proceso quedó inconcluso y paró, pero los integrantes de los colectivos siguieron con las actividades y agendas que tenía cada grupo, algunos con el tema de cultura ciudadana y el fortalecimiento en seguridad, señalización y normatividad, otros con el tema de género.

En el caso de Vilmer, en el colectivo Weekend al que pertenece, se habla principalmente de la seguridad, como el respeto por la vida del ciclista, por ejemplo, el respeto por el metro y medio entre el andén y la posición de los vehículos de motor, cuando muere un ciclista el grupo habla con la familia y si ella autoriza, cuelgan en el lugar del siniestro una bicicleta blanca en homenaje a ese ser y como exigencia de respeto a los demás actores viales.

El grupo de nosotros se enfoca más que todo en ese tema, de hacer visibilizar el tema de tomar conciencia, en el año hacemos dos actividades, una, la exigencia del metro con cincuenta. Nosotros el otro año hicimos en la calle cuarta entre carreras séptima y octava un carril formado con bicicletas llantas arriba, donde se le indicaba a la gente que ese espacio era espacio para los ciclistas y ese espacio también nos permitía que, a los mal parqueados, ganarles espacio y decirles mire, este espacio lo podemos ubicar mejor y respeta tu espacio, si tienes vehículo llévalo a un parqueadero. A los ciclistas le dábamos unas plaquitas que son reflectivas que decía un metro con cincuenta, básicamente eso es lo que nosotros hacemos. (Entrevista a Vilmer Bojorge. 2021)



Captura de pantalla 7: denuncia simbólica – Fuente Popayán weekend-
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=579386284192156&set=pb.100063623679899.-2207520000&type=3>

Otra actividad a la que hace referencia Vilmer es el acompañamiento a las empresas de transporte público de Popayán por medio de un ejercicio ciudadano llamado en las Ruedas del Otro, busca concientizar a los conductores de dichas empresas sobre el respeto por el ciclista, se les pide a los conductores que pedaleen mientras los vehículos les pasan cerca para que sientan la presión que siente el ciclista. Este ejercicio se hizo primero con la empresa Translibertad y con quince conductores. La principal razón por la que llegaron a este ejercicio radica en que, en septiembre de 2019, un conductor de transporte público invadió la ciclorruta y agredió verbalmente a una ciclista, el colectivo de ciclistas, al darse cuenta entabló un derecho de petición que favoreció a que la empresa accediera a hacer el ejercicio ciudadano anteriormente mencionado.

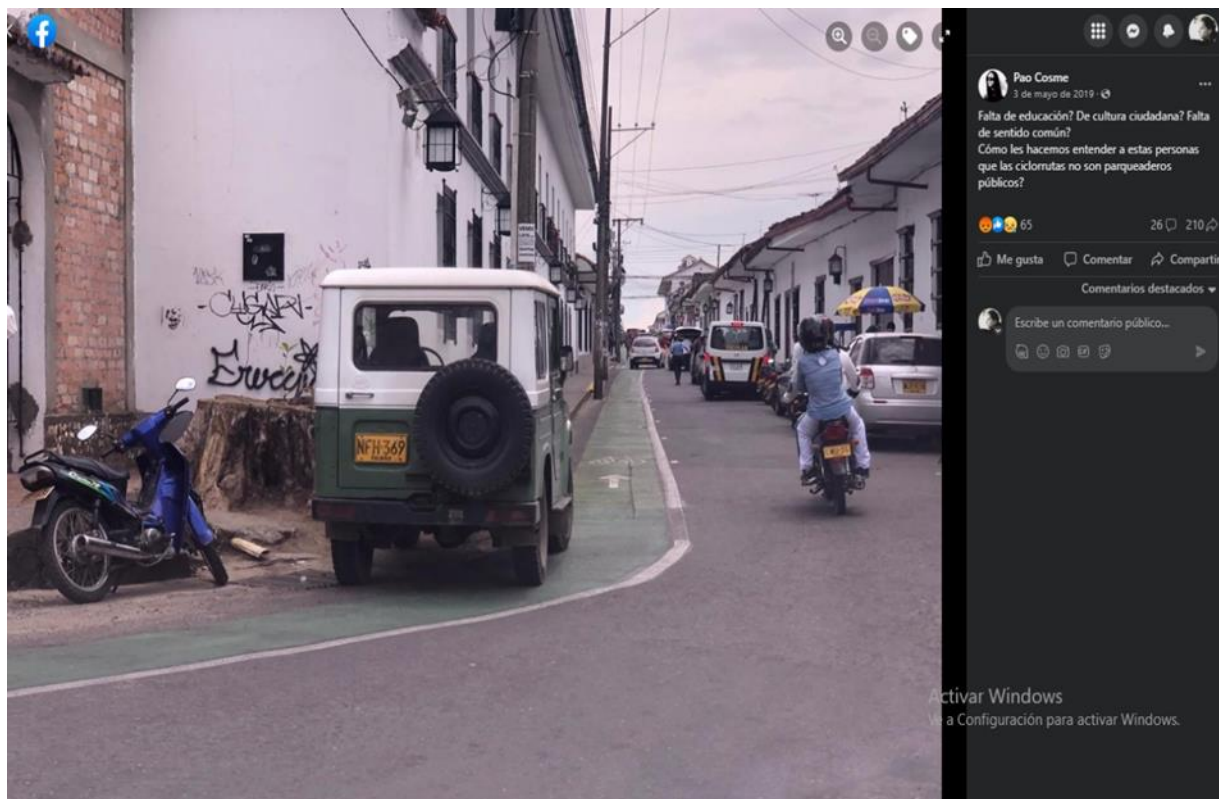
También resalta una actividad la cual lleva a cabo Weekend consiste en celebrar el cumpleaños del colectivo, en la rodada número 100 realizaron una salida turística con la fundación Memoria y Encanto donde se contó la historia del parque Caldas y de todo lo representativo de Popayán.

Al final de compartir las gestiones de las que ha hecho parte, Vilmer afirma que uno de sus objetivos más importantes es lograr una política pública para la bicicleta en la ciudad, ya que de esta forma se facilita un poco la consecución de recursos económicos para todos los proyectos que le gustaría llevar a cabo y muchos más.

Paola, a quien también ya se mencionó en este texto, cuenta que De los Patojos tuvo incidencia en la Mesa de la Bicicleta, buscaban tejer relaciones entre la ciudadanía y la administración,

tuvo las mejores intenciones, pero desafortunadamente, el vacío viene porque desde nuestro municipio no hay política pública de la bicicleta, todo se convierte en pequeñas reuniones, no hay presupuesto, no hay personal encargado para abordar estos temas. Fue desgastante porque nos estábamos preparando para entender el mecanismo sobre cómo funcionaba la mesa y es que era la mayoría de representantes de las secretarías, y de la ciudadanía eran solo tres representantes, ellos rotaban, pero los ciudadanos no. Los primeros dos años tuvo fuerza, pero no hubo mayor avance, no hubo una gestión real de la administración. (Entrevista a Paola Cosme. 2020)

Paola cuenta que las ciclorrutas de Popayán no cumplen con gran parte de la normatividad que les compete, son espacios invadidos en donde se entra en conflicto con otros actores viales como peatones, motociclistas y conductores de carros. Paola menciona que en este tema se ve la falta de participación de la ciudadanía, la cual podría exigir el cumplimiento de normatividad antes o durante la ejecución de los proyectos de ciclorruta. Cuenta que De los Patojos constantemente están enviando derechos de petición a la administración, preguntando por las metas del Plan de Desarrollo, procurando que la bici sea incluida en nuevos proyectos.



*Captura de pantalla 8: Denuncia ciudadana – fuente redes de Paola Cosme-
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10156305708066724&set=gm.2374217742853091>*

José López es ingeniero y estudiante de comunicación social, es cocreador de Bicintage, un grupo probici que nace en el año 2016, su primera rodada fue el 25 de octubre, salían a rodar cada lunes de la semana. Jose cuenta que al inicio del grupo tuvo apoyo de una de las personas influyentes en el mundo de la bicicleta en la ciudad llamada Shanon, a quien referencian varias personas vinculadas con la bicicleta, él quería que las personas del grupo rodaran solo en bicicletas panadera, por eso utilizó el nombre Bicintage, porque combina bicicleta con vintage,

Bicintage se creó con esa ideología, con esa premisa de que solo bicicletas antiguas, nuestra primera rodada fuimos 14 personas, me acuerdo tanto y todos teníamos una bicicleta antigua, era muy bacano, eran como unas 8 panaderas y unas dos o tres de

las otras, de carreras pero viejas, con esa ideología se creó Bicintage (Entrevista a Jose López. 2021)



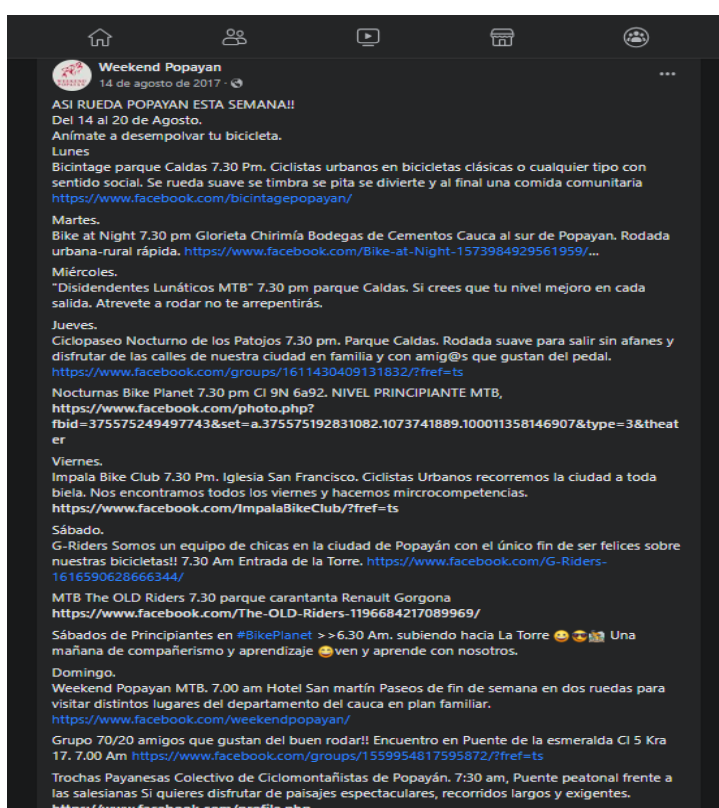
Captura de pantalla 10: bici paseo. Fuente: Bicintage Popayán-

<https://www.facebook.com/bicintagepopayan/photos/pb.100072447405039.-.2207520000/1119929474798383/?type=3>

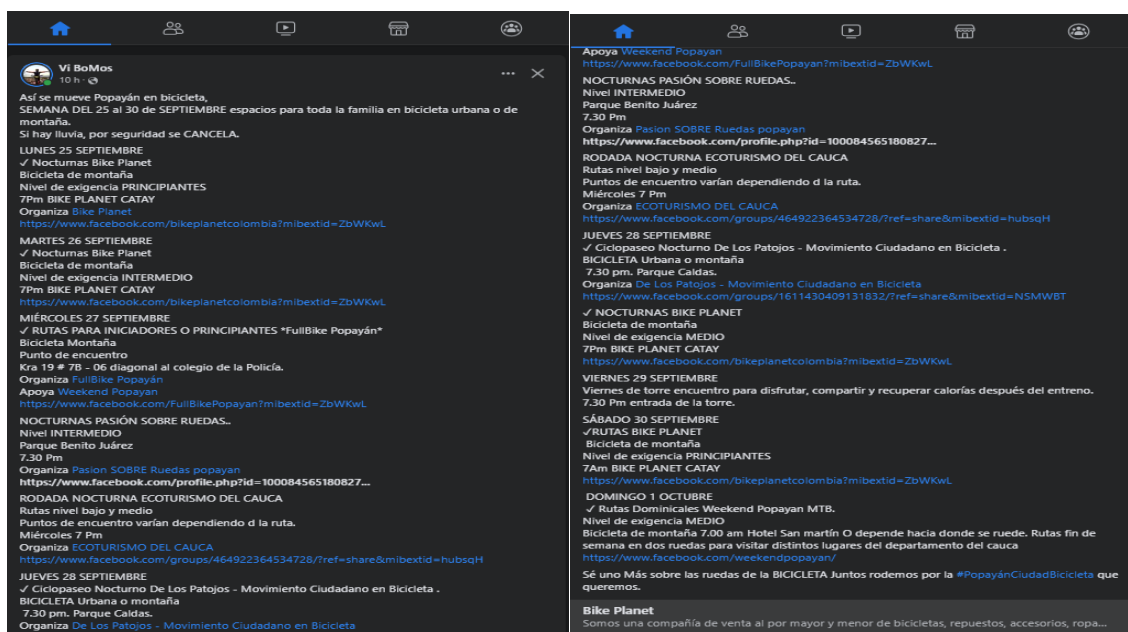
José cuenta que buscaba rutas cortas y poco peligrosas pensando en que todos se sintieran cómodos ya que no tenían el mismo nivel para andar en la bicicleta. Otro objetivo que tenía Bicintage era cumplir una labor social, en cada rodada buscaban recoger recursos económicos y repartirlos en un barrio de bajos recursos, pero cuenta que pedir recurso cada semana era complicado, entonces optaron por regalar agua de panela con habitantes de la calle, lo hicieron también pocas veces. Lo que hicieron de manera más reiterativa fue comprarle a alguna persona que estuviera vendiendo comida en la noche cuando terminaba la rodada, generalmente era salchipapa. José cuenta que no todas las personas se unían a ese plan ya que utilizaban la bicicleta más como deporte, él y otras personas no, lo veían como espacio de esparcimiento y para compartir

con amigos y disfrutar una cerveza con ellos, cuenta que ese compartir después de cada rodada fue la manera en que los empezaron a conocer por medio del voz a voz, eso hizo que llegaran más personas.

José cuenta que en el año 2017 se realizó la semana de la bicicleta en Popayán e invitaron a Bicintage para que realizara una actividad en el día de la semana que le correspondía, a continuación, se adjunta una imagen de aquella programación.



Captura de pantalla 9: convocatoria para rodar: fuente Popayán weekend-
<https://www.facebook.com/weekendpopayan/posts/890684507748568/>



Captura de pantalla 10: fuente: <https://www.facebook.com/ViBoMoS>

José cuenta que durante un tiempo hizo parte de un grupo llamado Impala, eran 8 integrantes y la mitad de ellos eran menores de edad en ese momento, por eso hacían recorridos a alta velocidad. En una ocasión los invitaron a un Alleycat,

es una carrera de ciclismo, pero no como la de hoy que te cierran la calle, sino que te dan cinco puntos, tu verás cómo lo haces, pero tú tienes que hacer esos puntos y dar una prueba de que estuviste ahí y el primero que llegue gana, generalmente lo hacen entre 5 y seis, aquí es relativamente suave, en Cali es bastante riesgoso, ahí ha muerto mucha gente. Los Alleycats nacieron de bicicletas fijas, vienen de la cultura de Estados Unidos, de los mensajeros, hay una película. (Entrevista a José López. 2021)

La invitación fue desde Cali a un evento que se llama Calitrac ya que Impala era el único grupo que rodaba con bicicletas fijas, les hicieron firmar un papel que exonera a los organizadores del evento de cualquier responsabilidad en caso de accidente, al evento fueron cuatro personas. “Las bicicletas fijas con las que el piñón es fijo si quieres ir para atrás debes dar pedal hacia atrás.” (Entrevista a José López. 2021)

José cuenta que en Popayán solo ha habido un Alleycat de ese estilo, se llamó Hollicat, fue en semana santa, la ciudad estaba llena de gente,

cuando se hizo aquí, como esto es tan pequeños y conocemos tanto se hicieron con cosas un poco más complejas, por ejemplo, una estación era la escultura o el arbusto de Juan Pablo Segundo, es por Campanario, cerca de La Villa, por eso ese centro comercial se llama La Papal. Y por ejemplo otra era el Sagrado Corazón de Jesús o se hacía también con la dirección, mucha gente no se guía con la dirección, pero una persona de aquí no llega. Me acuerdo que un amigo que no anda mucho él llegó de primero por cultura, yo llegué de segundo porque me perdí en la del Sagrado Corazón. (Entrevista a José López. 2021)

Capítulo V

Este apartado responde a la tercera pregunta subsidiaria sobre la percepción personal de las tendencias globales y la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán, se intenta responder a ella a través de la mirada autoetnográfica de quien escribe esta monografía, en calidad de bicisuararia y en calidad de estudiante de antropología quien hace un ejercicio etnográfico.

Antes de comenzar con el relato, es necesario aclarar que las narrativas autoetnográficas suelen revelar aspectos latentes y personales de quien las escribe, como resultado, quien investiga se expone públicamente en el texto, dotando su relato de emociones, afectos y expresividad. Siendo así, las autoetnografías rozan lo íntimo, lo que lleva a pensar que su razón de ser surge de sucesos del pasado, pasiones, conflictos, posiciones morales y objetivos de vida, por tanto, la decisión sobre el tema principal de esta también denota aspectos íntimos de quien investiga.

En otras palabras, las intenciones investigativas suelen producirse a partir de aspectos que marcan la vida del sujeto y dichas intenciones pueden ser evidentes para sí mismo o pueden estar ocultas y en el recorrido que evoca el proceso investigativo salen a flote. El encuentro con el territorio, con las raíces étnicas, con sí mismo, con momentos críticos de la vida, con la muerte, con una enfermedad, suele aflorar estos aspectos íntimos que influyen sobre la decisión de socavar en un tema etnográfico.

Para Adams (2019) estas epifanías conectan con instantes decisivos en la vida de una persona, que tuvieron impacto sobre ella y que se configuran como asuntos sin resolver y que buscan una suerte de reparación, resolución o una reclamación, por esta razón se conforman como investigaciones etnográficas que cumplen ciertos parámetros científicos, pero que también contiene a la persona de manera subjetiva.

En síntesis, lo auto etnográfico es expresado como relato encarnado, de identidades en crisis y reflexión. Que buscan solucionar asuntos de momentos que marcaron la trayectoria de vida, pero que establecen una relación con el mundo social o con un mundo histórico. Lo que compete en el sentido de esta investigación, la experiencia de una biciusuaría que se conecta con el sentido y las necesidades de otros biciusuarios de Popayán y con el inconsciente colectivo de la bicicleta, el cual conecta espacios, significados y objetos.

5.1. Cavilando a Popayán y pedaleando mi vida

Mi relación con la bicicleta nació desde el primer momento en que estuve sobre ella, de esto solo me di cuenta escribiendo esta tesis. Así, desde la niñez, hasta el presente nunca he dejado de usarla y viajar en ella, ha sido una relación a pedazos, a ratos, una relación sin saber que lo era, una relación pasional ignorada por mucho tiempo.

La manera en que llegué a esta conclusión fue después de haber abordado de muchas maneras mi tema de investigación, pienso que este proceso no sólo me llevó a intentar resolver los objetivos específicos de mi proyecto, sino que atravesó partes íntimas de mí, una de ellas fue reconocer que el haber llegado a la bicicleta como tema de investigación para la monografía, no fue por azar, sino sucedió por un vínculo afectivo con ella. De alguna manera como afirma Adams (2019), las elecciones no son libres de intensión, sino que vienen atravesadas por un tanto de afección que tenemos por algo, en este caso se da por la bicicleta, aun así, es claro que la delimitación del tema en sí, el qué investigar y qué no, es algo que se da en el proceso y es de manera intencional.

La relación afectiva con la bici surgió desde hace mucho tiempo, y como dije anteriormente, no me di cuenta que existía. Desde el primer momento que inició mi proceso de aprendizaje con la bicicleta, involucré muchos factores que pueden considerarse como entrañables y que seguramente no me pasó solo a mí, la explicación puede estar en que probablemente nos enseñó un familiar o un amigo, en mi caso, mi hermano, eso hizo que cada vez que recuerdo las anécdotas de esa época, lo haga con cariño, y en el caso de otras personas, ¿quién no se acuerda cómo aprendió a montar bicicleta? aunque esto, seguramente no siempre es agradable, pero, probablemente si se acuerdan de esa etapa, y es ese el punto, que hubo afección porque el proceso vivido tocó fibras íntimas. Otra explicación puede estar en que probablemente hubo golpes, caídas, raspones en todos los casos, algunas afecciones se generan a partir del dolor, se crea una especie de reflexividad en torno al acto que lo provoca, al menos así lo experimenté, en ese sentido, gracias a ese dolor que nos causa aprender a montar bici, es que podemos recordar durante toda nuestra vida cómo lo hicimos. Podríamos decir que algo similar pasa cuando aprendemos a caminar, a patinar, a utilizar nuestro cuerpo de una manera nueva, cuando una persona utiliza su cuerpo para desplazarse de un lugar a otro, de esta manera se comunica con el mundo, el tráfico, la sociedad, la composición arquitectónica.

La bicicleta es un vehículo por medio del cual se conoce y se interactúa en el medio social. Cuando una persona se sube a una bicicleta, su cuerpo ya no es el medio con que se transporta, pero el rol de su cuerpo no desaparece, ni es anulado por la bicicleta, porque esta no podría funcionar sin el cuerpo, así, la bicicleta se vuelve una extensión del cuerpo, debemos adaptarnos a la bicicleta para poder dominarla, debemos dominar el cuerpo y la bicicleta de manera simultánea para llegar donde queremos, se vuelve parte de nosotros para conocer de manera diferente,

podemos andar más rápido, podemos saltar en ella, podemos hacer figuras en el aire, como en el BMX.

El aprender a montar bici combina principalmente esos dos factores: que alguien cercano estuvo presente y que el aprendizaje fue a través del impacto y contacto físico con el entorno, por ello pienso que se causa afección en quien aprende, debido a partir de ese momento y dependiendo del aprendizaje quedan recuerdos, sentimientos y creencias que pueden ser agradables o desagradables.

En mi caso, quedaron recuerdos muy agradables y sé que, al subirme a la bicicleta para hacer campo, mirar documentales sobre la bici, ver programas sobre ciclismo, hablar con ciclistas apasionados, conocer más sobre el mundo de la bici de manera práctica y técnica, me hizo ser consciente de mi relación con ella. Esta conciencia me llevó a disfrutar la bicicleta de otras maneras, como conocer de ella a través de ver documentales, conocer sobre la historia de vida de ciclistas profesionales, querer esforzarme físicamente para llegar a lugares más lejanos con la bicicleta, conocer los proyectos sobre la bicicleta que hay en la ciudad y enterarme de las discusiones que se dan en los foros nacionales e internacionales. Me di cuenta que esto quería hacerlo de manera voluntaria y no de manera forzada o porque tuviera que incluirlo en mi investigación.

Desde el primer momento en que decidí el tema de investigación y durante el tiempo que hice trabajo de campo en la ciudad como biciusuaría y como aproximación en la etnografía, reflexioné sobre cómo es andar en bicicleta en la ciudad, los riesgos a los que nos enfrentamos los ciclistas en la vía, las condiciones de ciclovías, cómo la infraestructura de la ciudad favorece y desfavorece a los ciclistas, qué programas y eventos existen para promover el uso de la bicicleta. Reflexioné sobre las transformaciones constantes al interior de la ciudad, sobre la publicidad que se encuentra impresa sobre las estaciones de préstamos de bicicletas y las ciclovías. Todas estas

transformaciones son movidas en parte por las gestiones ciudadanas, el resultado de ello son el promover el uso de la bicicleta y configuración de la ciudad hacia la seguridad del ciclista. A continuación, se mencionarán eventos, gestiones, y programas sobre la bicicleta en la ciudad.

Como muestra de lo anterior, un evento que se realizó en Popayán en el año 2018, fue el Foro Nacional de la bicicleta, un evento Ciudadano que nació en el año 2015, como resultado del Foro internacional de la bici dado en Medellín. En este evento confluyen personas, ONG, emprendimientos, empresas, instituciones y colectivos para discutir aspectos en torno a la bici como medio de transporte y recreación y generar propuestas, acciones y proyectos para construir política pública. Sobre este evento, Alex Villa, recuerda que:

se trajeron algunos panelistas para hablar no solo de movilidad sino de términos ambientales, en términos de políticas públicas, de movilidad, pero también se trajo experiencias de colectivos alrededor de la bicicleta, experiencias productivas, experiencias ambientales, de emprendimientos, pero también experiencias alrededor del turismo y otras, se vino mucha gente a mostrar experiencias, emprendimientos de venta de bicicletas, bicicletas transformadas, cascos, etcétera. (Comunicación personal con Alex Villa. 2022)

Los eventos internacionales sobre ciclismo en los cuales participan colombianos le aportan al país una gran dinámica ciclista, estos ciclistas, a su regreso del Tour de Francia y o del Giro de Italia logran darle mucha fuerza al mundo de la bicicleta dentro del país, de alguna manera esto legitima el uso de la bicicleta para aquellos que ya la usan e invite a experimentar con ella a aquellos que no lo han hecho, esto le comunica al transeúnte que puede llegar al trabajo o a sus lugares de estudio en ella, que puede hacer sus diligencias, que puede llegar a pensar que la bicicleta es democrática y con ella puede ir donde quiera, puede ser su medio de transporte, moda,

mercancía. Mientras Egan, Nairo, Rigoberto acarician la gloria, el sueño de la periferia crece, el sueño colectivo de los marginados, sus ruanas se exhiben, aumenta la venta de bicicletas, accesorios y la ciudad cada vez toma forma de bicicleta. Con esto, el mundo de la bicicleta contribuye a afianzar la relación del individuo con la ciudad, con el espacio, con su cuerpo, con el otro. Permite pensar nuevamente en el mundo de las relaciones sociales, sobre la incidencia en el mundo y con el ambiente.

Así, los obreros, estudiantes, oficinistas, deportistas cotidianos pedalean y avivan sueños personales basados en sus ídolos ciclistas, muchos el fin de semana, usan sus cascos, uniformes y bicicletas de lujo o sencillas. Los hípsters con sus barbas y bicicletas clásicas, le dicen a la ciudad que es cool andar en bicicleta, que la bicicleta es el transporte del hoy y es una decisión personal para ayudar al medio ambiente y ser un pequeño revolucionario. Vemos también al activista queriendo territorializar la ciudad para la bicicleta, conquistar el espacio público destinado para los vehículos motorizados y los peatones. A través del activismo, del uso y recurrencia de la bicicleta, se delinearán nuevas formas de la ciudad y de vivir en ella, con espacios específicos, ciclorrutas, recorridos grupales, ciclo paseos. Los esfuerzos locales por parte de colectivos de usuarios han transformado la ciudad y las prácticas cotidianas en la ciudad.

Por otro lado, hay una herencia de lo rural y como las personas hacen uso de la bicicleta, entendiendo lo rural como una manifestación menos transformada del mundo natural, es decir, la naturaleza menos modificada. Colombia está atravesada por montañas a lo largo y ancho de todo el país. En el inconsciente colectivo de los ciclistas está establecido que lo rural y lo que ofrecen sus terrenos es lo que forma a un ciclista de nivel, una explicación de ese inconsciente colectivo podría explicarse desde el conocimiento general respecto a la procedencia de la mayoría de los ciclistas profesionales, aquellos que compiten nacional e internacionalmente, se asumen que su

fortaleza como competidores se ha formado por pertenecer a lo rural y los recorridos en bicicleta que hacen en bicicleta desde la niñez, cuando se reunían a jugar entre niños que vivían en fincas lejanas, para ir a la escuela que queda a dos o más horas de su casa o para hacer encomiendas de sus padres, crecen con la bicicleta como medio de esparcimiento, pero también como medio de transporte.

El ciclismo reconocido ponderado como deporte que representa lo nacional, no sólo revaloriza las hazañas de campesinos que practican profesionalmente el ciclismo, sino el valor del campesino cotidiano que escala las montañas en su caballo de acero, ese campesino que en el imaginario popular de la ciudad se convierte en el símbolo de fuerza y tenacidad, este sujeto es reconocido transeúntes de la carretera y especialmente por ciclistas en sus anécdotas.

Un día íbamos con un grupo de ciclistas MTB entrenados, todos con nuestras bicicletas con marco de aluminio y carbono, el que menos tenía ocho velocidades, padeciendo la subida a una montaña, y en esas pasó un campesino en una pandera de hierro, sin cambios ni nada, en ruana y nos pasó. Todos nos miramos y dijimos esto no puede pasar, y le dimos competencia, pero, lo perdimos. Ahí es que uno se da cuenta que la gente que pedalea de toda la vida es fuerte. (comunicación personal, Luis Chaves, 2022)

Lo rural es naturaleza sin modificar, por eso en los caminos se encuentran con cuestas, con terrenos desiguales, el enfrentarse a esto con bicicletas de hierro y sin cambios fortalece la resistencia y la fuerza en las piernas. En este sentido podemos inferir que esta práctica en bicicleta dentro de zonas rurales ha influido en lo urbano y en las prácticas ciclistas modernas, ya que como vemos en el MTB, por ejemplo, las personas se dirigen a las trochas que generalmente han sido adaptadas para rodar en bicicleta pero que conservan cierto porcentaje de naturaleza, lo hacen para

probarse físicamente, pero también para exigirse cada vez. Esta relación entre naturaleza y ciudad es interesante ya que podemos ver como las dos conviven y se producen la una a la otra, es decir, la naturaleza suple la necesidad de los ciclistas de encontrar terrenos para recorrer que impliquen esfuerzo físico, y el ser humano conserva estos lugares para continuar con sus prácticas. Esta hipótesis sobre la herencia de lo rural en lo urbano se puede apoyar en la siguiente cita:

En el mismo momento en que la urbanización del mundo condena a que el sueño rural se refugie en el cliché de la naturaleza acondicionada (los parques naturales) o en los simulacros de la naturaleza imaginada (los parques de diversiones), el milagro del ciclismo devuelve a la ciudad su carácter de tierra de aventura o, al menos, de travesía. (Augé. 2009, p. 15)

La bicicleta, en sus primeros años de vigencia, fue un objeto que difícilmente se encontraba en todos los hogares del mundo, los primeros ejemplares tenían un alto costo. Luego, a medida de la fuerza que tomaron los vehículos de motor, deja de ser atractiva entre las clases adineradas y es por esto que pierde parte de su valor económico, por tanto, puede ser adquirida entre clases populares. “En la década de los 70’s tener una bicicleta era como tener una moto porque eran muy costosas. En Popayán la bicicleta siempre ha sido muy utilizada debido a la facilidad de recorrerla por extensión geográfica, lo que la pondera como un vehículo idóneo para la movilidad” (Comunicación personal con Juan Díaz. 2020).

En la actualidad podemos ver en la ciudad, personas de todas las clases sociales andando en bicicleta, pero existen algunos que siempre han usado la bicicleta como medio de transporte, han cruzado y recorrido la ciudad previa a la construcción de las primeras ciclovías, parqueaderos de bicicleta y antes de la existencia de los grupos pro-bicicleta. Estas personas son: el panadero del barrio, el vigilante del edificio, el padre de familia dejando a su hija al colegio, el obrero con

el maletín que su hija ya no usa y que es rosado con una Barbie en el centro, el carpintero que lleva un pedazo de madera en una mano y con la otra controla la dirección, la señora que madruga a pedalear con su carrito de dulces soldado a su bicicleta para vender a la entrada del colegio, la mujer que llega en bicicleta a la casa de familia donde trabaja para ahorrar en transporte y claro, los estudiantes de los colegios y muchos estudiantes universitarios. Todas estas personas han sido ciclistas por excelencia. Desde tiempos lejanos han sido testigos de los nuevos usos de la bicicleta y las transformaciones de la ciudad, son jueces respecto a la forma en que debería ser la ciudad para los ciclistas, son las que han enfrentado los desafíos y riesgos de ser ciclista en la ciudad, por eso su voz es importante.

Javier, un carpintero que hace pequeños arreglos en muebles de madera a domicilio, cuenta que:

la bicicleta me sirve mucho a mi como trabajador, la uso desde toda la vida, desde que hago este oficio, me sirve para llegar donde los clientes, porque a veces me piden que vaya a ver lo que hay que arreglar, otras veces para ir comprar materiales, para ir a cobrar o pagar a los proveedores, incluso para llevar trabajo para hacerlo en la casa, llevo asientos o cositas más pequeñas en la cicla porque así no pago transporte, y trabajo mejor en mi casa, y si ya es muy grande también trabajo en la casa de la gente y llevo la pintura, o la lija, o lo que necesite, pero la bici me es de gran ayuda, es mi medio de transporte. aunque es un poco riesgoso para uno andar en la cicla porque aquí el que anda carro no respeta nada y el que anda en moto menos, uno sale a andar bajo su responsabilidad, por eso es bueno que haya ciclovía para que uno pueda andar más tranquilo, pero aquí eso es por pedazos que hay y vuelve y queda uno en la inseguridad. (Comunicación personal con Javier Erazo. 2022)

Parafraseando a Marc Augé (2009), la bicicleta más allá de reinsertar al individuo en el espacio le permite reinventar sus vínculos sociales, nutrir la interactividad y ante todo la movilidad y la interacción con el espacio. “[...] La ciudad está hecha para ser vista (vista directamente, sin la mediación de un aparato fotográfico ni de una cámara), de que es bella hasta en sus calles más modestas y de que es fácil y agradable recorrerla.” (Auge, 2009, p. 65). En este apartado las palabras de Juan toman sentido, “la bici es un estilo de vida, sirve como forma esparcimiento, entretenimiento o diversión, al ser estilo de vida sirve para cuidarse, cuidar la naturaleza.” (Comunicación personal con Juan Lora. 2021)

La ciudad es un espacio vivo, la ciudad, es ante todo un espacio socializado, las prácticas dan forma y transforman el espacio en territorio y esto es posible gracias al ejercicio de la cultura, que le dota de significados. La ciudad es territorio, pero este no solo es espacio físico sino también es la comunidad, es un lugar de la expresión, donde confluyen individuos que construyen tradición, relaciones de solidaridad, vecindad y ante todo un sentido, y este es construido por intereses compartidos o individuales. Así entonces llegamos al concepto: comunidad de sentido, pero comprender la idea, implica sacarla del terreno del límite geográfico, aunque muchos de estos sentidos se anclan a prácticas espaciales. Dentro de lo que compete en este texto, el sentido de la comunidad está construido alrededor de la movilidad en bicicleta y del mundo abstracto que denota dichos sentidos, al azar podemos mencionar los sentidos relacionados por ejemplo con la salud, el cuidado ambiental, la movilidad consiente, entre otros.

Hace unos años empecé a andar en bicicleta, lo hice como para hacer ejercicio, porque uno que trabaja en oficina no tiene mucho tiempo para ejercitarse y como paso mucho tiempo sentada empiezo a acumular estrés, empecé por eso por salud, pero

lentamente me ha interesado más porque además de salud le trae beneficios al oso polar, es decir al medio ambiente. Entonces se ayuda uno y ayuda al planeta, y es bueno saber que no es sólo una, sino que hay más personas que comulgan con esta idea. (Comunicación personal, Alejandra Ramírez, 2022)

Marc Auge (2009) ha resaltado esto como la construcción del espacio, al estar en el territorio y construir comunidad, retomar la ciudad y “construir una suerte de comunismo urbano para jinetes de la bici” (Auge,2009, p.65). Este sueño colectivo, se ha hecho carne a través de paseo recurrente, el uso y la construcción de comunidades de usuarios de la bicicleta. Lo que ha permitido el diálogo con la sociedad y claro, con las instituciones, y producto de este diálogo se han establecido consensos, modificado los territorios para la movilidad.

Esa construcción de sentidos a partir de la organización social que desemboca en comunidades, es posible rastrearla a partir de transformaciones en la ciudad y prácticas. En ese orden de ideas, podemos hablar de ejemplos claros en las ciudades del mundo y en Popayán.

El *Velip* o sistema de compartimiento público de bicicletas de París o el *Bicing* en Barcelona son el resultado de estas transformaciones, comenzó en los años 90 del siglo XX y se expandió alrededor del mundo, encontrando afianzamiento en el umbral del nuevo milenio, en el denominado tercer mundo (*Bici Quito, Sistema de transportes públicas de Bogotá –Bici-Bogotá y Medellín-Encicla*), donde también se busca recuperar el contacto del ciudadano con el espacio, situando los recorridos, la bicicleta y su representación visual. Aunque en esta influencia que ejerce la comunidad de sentido en consenso con las instituciones sobre la recuperación de la movilidad, genera una suerte de aplanamiento o estandarización de la ciudad actual, como veremos en las fotografías.



Foto 3: Des Vélib' à Paris. Fuente: 20 minutes, París.



Foto 4:Parqueadero Bicing. Barcelona. Fuente: Zicla.



Foto 5: S. de bicicletas públicas de Bogotá. Fuente: Infobae

. Foto 6: Encicla Medellín. Fuente: getvico.com

París, Bogotá, Barcelona, Bremen, Quito, Oslo, Montreal y muchas de las grandes ciudades del mundo comparten el sentido, en una consigna que parece no modificarse, la transformación de la movilidad, el cuidado del medio ambiente, la economía y la salud. Las imágenes se convierten en testigos de esta manifestación global de la ciudad actual. Las calles atestadas de cicleros, las carreteras y aceras se modifican con la construcción de señalización, el paso del gris pavimento a la fragmentación que produce la pintura de colores, que señala y da lugar al tránsito en dos ruedas, cuyo resultado, no pertenece sólo a la estrategia de movilidad diseñada por las instituciones, sino a las prácticas y sentidos de los ciudadanos. Aunque las ciclorrutas, señalizaciones, sistemas de bicicletas públicas son construcciones formales, obedecen a la

construcción informal y formal porque atienden al deseo ciudadano por medio de reclamaciones para habitar la ciudad, quienes, a través de recorridos, diálogos construyen un territorio para la movilidad. En otras palabras, la ciudad es el resultado de las acciones sociales, y estas se reflejan en el paisaje, dejan huellas, construyen símbolos que se convierten en parte del repertorio etnográfico de una ciudad.



foto 7: ciclo ruta en bremen.2019. fuente <https://www.archdaily.co>



Foto 8: Ciclo ruta en Viena. 2019. Fuente: <https://www.archdaily.co>



Foto 9: Toxic pollution., 2020. Fuente: Angelica Victoria-



foto 10: byke bogotá. 2019. fuente: <https://www.pinterest.co.kr/pin/104005072621662781/>



Foto 12: ciclo rutas en la periferia de Popayán. 2020.fuente: colectivo Vamos en bici.



Foto 13: Ciclo ruta barrio Esmeralda-Popayán. 2023. Fuente: Angélica Victoria



Foto 14: En tú bici vuelas. Popayán, 2020. Fuente: Angélica Victoria.

No solo las ciclorrutas permiten ver la conexión global con lo local a partir de sus manifestaciones en las ciudades, también el sistema de préstamo de bicicletas públicas permite llegar a las tendencias globales, por medio de la manera en que estos sistemas se instauran en la ciudad, aunque su llegada ha sido lenta, es un sistema que ha crecido y que en su ejecución ha tenido diferentes pausas en su funcionamiento. hice el ejercicio de ir a todas las estaciones y pude ver que actualmente, que corresponde a septiembre y finales de 2023 están funcionando solo una estación respecto a las tres que existen en la ciudad, una está ubicada en el banco de la república y está cerrada, otra está ubicada en el parque informático que también está cerrada y la última está ubicada en el parque Benito Juárez y es la única que está en funcionamiento con treinta (30) bicicletas. todas las bicicletas de las tres estaciones suman noventa (90), cada una tiene treinta (30) y por lo tanto son sesenta (60) las que están guardadas en sus respectivas estaciones. En la estación activa se encuentra una persona de 8: 00 am a 12:00 am y de 2:00 pm a 6:00 pm, esta persona cuenta que para acceder al préstamo de una bicicleta primero es necesario inscribirse en una página web, luego la personas puede dirigirse a la estación y dar sus datos personales para que le hagan

entrega de la bicicleta, su uso es máximo por dos horas dentro del horario de oficina, aunque esto puede cambiar a decisión de quien trabaja en la estación, según su criterio, es decir, si el funcionario ve que la persona que pide prestada la bicicleta es cumplida con su entrega y es fundamental usarla más tiempo, puede decidir prestársela más horas.

El sistema de bicicletas públicas de Popayán es bastante precario, en primer lugar, porque cuenta con pocas estaciones de préstamo, lo que sugiere pocas conexiones para la bici usuarios, esto limita su uso. En segundo lugar, porque, las bicicletas son bastante rudimentarias para prestar al usuario comodidad en recorridos largos o incluso los cortos. Mi experiencia con estas bicicletas no fue alentadora, estas bicicletas están hechas de acero, color naranja, cuentan con un sistema de cambios o velocidades básico, un sistema GPS para ubicarlas en caso de robo, su diseño antropométrico no se adapta a las necesidades de los usuarios, quienes, como yo, viajan incómodos. Quizá a esto se deba su escaso uso o invitación a hacer uso de este sistema. Quien está al frente de la única estación activa en la actualidad en el parque Benito Juárez, cuenta que el promedio de préstamos diarios es de dos bicicletas al día, aunque la base de datos de inscritos supera las 10 páginas. El número de usuarios devela la precariedad del servicio, bajo para el número de años que lleva existiendo el sistema, que además ha tenido largas temporadas de no funcionamiento. Para llevar más de tres años de funcionamiento, el sistema parece no tener un rumbo para incrementar sus usuarios y para mejorar la prestación del servicio, mientras las ciudades a nivel global modernizan sus sistemas de bicicletas públicas con bicicletas eléctricas y amplían su cobertura para mejorar la movilidad, el sistema de Popayán se encuentra letárgico en consonancia con lo que representa en sí misma la ciudad, mientras que los bici-usuarios y la demanda por una mejor movilidad crece.

En las siguientes fotos se pueden ver las semejanzas con los otros sistemas de préstamos de bicicletas de otros países.



Foto 15: Estación bicicletas públicas de Popayán- Benito Juárez-Popayán. 2023. Fuente: Angélica Victoria



Foto 16: Estación de bicicletas publicas clausurada Parque Informático-Popayán. 2023. Fuente: Angélica Victoria

Otra forma en la que se manifiestan esas tendencias globales en la ciudad es a través de los bicicleteros o parqueaderos para las bicicletas, entre los bicicleteros que he visto y utilizado en algunas ocasiones están los del Parque Caldas, los de entidades públicas como la alcaldía, en la secretaria de Tránsito y Transporte, en la Universidad del Cauca, en distintas facultades y en el centro deportivo de la universidad privada, Fundación Universitaria de Popayán y demás.



Foto 17: Bicicleteros públicos del Centro de Popayán, 2019. Fuente: colectivo Vamos en bici



Foto 18: Bicicleteros públicos Del Centro de Popayán, 2019. Fuente: colectivo Vamos en bici

Conclusiones finales

Es importante iniciar comentando que al final de la investigación se pudo comprobar y confirmar la hipótesis que entabla la relación entre: discursos ambientales sobre la bicicleta en los setenta a nivel internacional y las prácticas cotidianas en torno a la bicicleta en la ciudad, dichas prácticas son: las denuncias ciudadanas de algunos grupos probici, gestiones y actividades en pro del uso de la bicicleta, proyectos y estrategias ciudadanas con premisas ambientales.

Otra conclusión consiste en resaltar que la investigación al final no sucede como se espera, en la marcha surgen cambios, el investigador no finaliza con las mismas preguntas iniciales, sino que surgen nuevas. Suceden nuevos matrimonios entre categorías. Estos cambios etnográficos y necesidades conceptuales incluso llevan a abandonar lugares comunes en la antropología. El mismo proceso etnográfico arroja sus propias conclusiones y marca nuevos caminos. Una muestra de ello es lo que surgió en esta investigación respecto a lo político e institucional de la bicicleta, al final los resultados obligaron a centrarse más en preguntas dentro del ámbito desarrollista y por ello la categoría de tendencias globales tomó relevancia. Estos discursos desarrollistas atravesaron toda la investigación desde la teoría hasta la práctica, se evidencia en lo mencionado sobre categorías subsidiarias como globalización, desarrollo sostenible, participación ciudadana, movilidad sostenible y cultura ciudadana.

La pregunta central sobre ¿cómo se coproducen las tendencias globales y la participación ciudadana en torno a la bicicleta en Popayán? se confirmó en la investigación. Hay una continua producción e influencia entre las dos, a lo largo del texto esto se demuestra, se hace a través de la

coincidencia en lo que afirma la teoría de dichas categorías y la evidencia empírica en la ciudad sobre las mismas, evidencia como las citas textuales, paráfrasis, fotografías, documentos públicos, eventos públicos, gestiones, actividades, proyectos ciudadanos e interacción en las redes sociales. Cada capítulo de la investigación busca dar cuenta de esta coproducción.

Entre las contribuciones de esta investigación se puede mencionar el aporte a la antropología urbana, se abordó esta área desde estudios en temas de transporte, movilidad, discursos y prácticas ambientalistas, se indagó sobre el papel de la participación ciudadana. Son temas actuales y seguirán vigentes en el futuro, por tanto, pueden ser el foco o punto de partida para investigaciones venideras en y de la ciudad. Cabe mencionar que esta monografía también contribuye al departamento de Antropología de la Universidad del Cauca, debido a que la antropología urbana es un campo en crecimiento.

También hay un aporte en el abordaje antropológico dentro del mundo de la bicicleta, esta investigación responde solo a una pregunta de las muchas posibles. Sobre todo, en este momento que el uso del vehículo sigue en crecimiento, entendiéndolo que el uso solo representa un lente etnográfico respecto a los muchos que podrían surgir.

Por último, queda una recomendación, respecto a la investigación de lo político e institucional sobre el mundo de la bicicleta en la ciudad, queda mucho por hacer, se necesitan muchas claridades respecto a cómo abordar el campo, por ello se hace necesario prepararse mucho de manera teórica y práctica. Es un tema bastante interesante, pero es necesario fortalecer las habilidades etnográficas e investigativas, debido a que adentrarse en el campo no es tarea fácil, se

pueden encontrar dificultades como por ejemplo, la falta de disposición de algunas personas, tintes de renuencia en otras, trabas en la asignación de citas con funcionarios de cargos importantes, empeño en el uso de lenguaje políticamente correcto de los mismo y demora en la solicitud de papeles de uso público o incumplimientos en ciertos casos.

Referencias

- Adams, I., Bocher, A. y Ellis, C. (2019). Autoetnografía: un panorama. En S. M. Bérnard Calva (comp.), *Autoetnografía: una investigación cualitativa* (pp. 17-42). Universidad Autónoma de Aguascalientes, Colegio de San Luis AC.
<https://editorial.uaa.mx/docs/autoetnografia2.pdf>
- Agoglia Moreno, Ofelia Beatriz. (2010). *La crisis ambiental como proceso. Un análisis reflexivo sobre su emergencia, desarrollo y profundización desde la perspectiva de la teoría crítica*. Universidad de Girona. Tesis doctoral.
- Alzate Zuluaga, Mary Luz y Romo Morales, Gerardo. (2017). *La agenda pública en sus teorías y aproximaciones metodológicas. Una clasificación alternativa*. Revista Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública, vol. XV, núm. 26, 2017, pp. 13-35, Universidad Central de Chile.
- Ardila, Ana y Villamizar, Natalia. (2018). *Ciudad(anía) en movimiento: construcción social de instrumentos de políticas de movilidad en Bogotá y Belo Horizonte, 1995-2015*.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6886150>
- Augé, Marc. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Gedisa.
- Augé, Marc. (2009). *Elogio de la Bicicleta*. Gedisa.
- Banco Mundial. 2017. Movilidad sostenible para el siglo XXI.
<https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>

Barbieri, Elena y Pinto, Cecilia. (2014). *Aportes de la antropología social al estudio de las políticas públicas*. Segundas Jornadas de Ciencia Política del Litoral. Universidad Nacional del Litoral.

Baumann, Claire; Bojacá, Mariana; Bambeau, Marc; WannerZ'leste. (2013). *Biciudades: un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe*. American University School of International Services.
http://www.vanguardia.com/sites/default/files/informe_uso_de_las_bicicletas.pdf

Bravo, Pedro. (2014). *Biciosos ¿Por qué vamos en bici? y otras preguntas que te haces cuando vas a pedales*. Grupo Editorial España.

Cabello, Matrn. Antonio. (2013). Sobre los orgenes del proceso de globalizacin. methadods. revista de ciencias sociales. 1.
https://www.researchgate.net/publication/258284042_Sobre_los_origenes_del_proceso_d_e_globalizacion

Cabezas, Dani. (2017). *La revolucin silenciosa. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI*. Barcelona. Editorial UOC.

Caracciolo, Carlos Héctor. (2009). *Bicicleta, circulacin vial y espacio pblico en la Italia Fascista*. Bogotá. pp. 20-42. Historia Crtica.
https://issuu.com/publicacionesfaciso/docs/revista_historia_cr_tica_n_39

Castro Domingo, Pablo y Rodríguez Castillo, Luis. (2009). *Antropología de los procesos políticos y del poder*. Alteridades, 19(38), 107-127.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172009000200008&lng=es&tlng=es.

- Cinco siglos de procesiones. (S.f.). Museo Nacional de Colombia.
<https://www.museonacional.gov.co/sitio/popayan/popayan2.html#:~:text=Una%20de%20las%20primeras%20referencias,peruanos%20que%20fue%20finalmente%20sofocada>
- Dávila, Mónica. (2011). *Etnografía de la ciudad desde la bicicleta*. En: La investigación en las ciencias sociales: estrategias de Investigación. P.10 – 329. Universidad Piloto de Colombia.
- De la Paz Díaz Vázquez, M. S. (2016). *La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México*. Revista Transporte Y Territorio, (16), 112-126.
<https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3605>
- Eltit Neumann, Verónica. (2011). *Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco*. Revista INVI, 26(72), 153-184.
<http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/541/684>
- Escobar, Arturo. 1998. *La invención del tercer mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*, Bogotá: Norma.
- Esteva, Gustavo (2000). “Desarrollo”, en Andreu Viola *Antropología del desarrollo. Teorías y estudios etnográficos en América Latina*. Barcelona: Paidós, 67-101.
- Foro Nacional de la Bicicleta. 2017. Bicired Colombia. <http://www.biciredcolombia.org/p/foro-nacional-de-la-bicicleta.html>
- Gallo, Ignacio, Muñoz Katalina.2018. Caracterización de la economía de la bicicleta en Bogotá.
https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Gálvez, Cristina y Del Campo, Alberto. (2015). *Etnografía de la bicicleta en Granada*. Junta de Andalucía. Revista de Antropología Experimental. <https://rio.upo.es/xmlui/bitstream/handle/10433/1467/GRANADA-bicicleta.pdf>

González Arencibia, Mario. (2009). *Desarrollo sostenible en el ámbito de la globalización neoliberal: cuestiones a considerar en la definición del desarrollo local*. Red Académica Iberoamericana Local-Global. ProQuest Ebook Central. <https://ebookcentral.proquest.com/acceso.unicauca.edu.co/lib/biblioucaucasp/detail.action?docID=3183330>.

Hunt, Stacey L. 2015. Cultura ciudadana. Una nueva mirada al límite entre el estado y la sociedad Iconos. Revista de Ciencias Sociales, núm. 52, mayo, pp. 119-141 Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. <https://www.redalyc.org/pdf/509/50938990007.pdf>

Jaramillo Puebla, Bartolo. (2020). *La agenda pública*. México.

La bicicleta "herramienta para un mejor bienestar. (2019). El Nuevo Liberal. <https://elnuevoliberal.com/noticia-secundaria-columna-derecha/la-bicicleta-herramienta-para-un-mejor-bienestar/>

La bicicleta, nuevo protagonista vehicular. (2018). El Nuevo Liberal. <https://elnuevoliberal.com/mi-ciudad/editorialelnuevoliberal-las-bicicletas-nuevo-protagonista-vehicular/>

Las bicicletas, crecen en poco espacio. (2017). El nuevo liberal. <https://elnuevoliberal.com/noticia-principal/editorial-las-bicicletas-crecen-en-poco-espacio/>

- López León, Liliana. (2017). *El ciclismo urbano como movimiento social y su comunicación en el ciberespacio*. Ciclonautas de Mexicali y Barcelona. Tesis de doctorado.
- Martínez, Sergio. (2022). *Boletín estadístico Popayán: Fallecidos y Lesionados por Siniestros Viales Serie Capitales*. Enero – mayo 2022. Observatorio Nacional de seguridad vial. https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Boletin_Popay%C3%A1n_mayo_2022.pdf
- Mato, Daniel. (2023). América Latina en tiempos de globalización: procesos culturales y transformaciones sociopolíticas. https://www.researchgate.net/publication/48012340_America_Latina_en_tiempos_de_globalizacionprocesos_culturales_y_transformaciones_sociopoliticas
- Merino, M., Cejudo, G. (2010). *Problemas, decisiones y soluciones: enfoques de política pública*. México. Fondo de Cultura Económica. <http://old.clad.org/otras-publicaciones/problemas-decisiones-y-soluciones-enfoques-de-politica-publica>
- Montobbio, Manuel. (2019). *El Camino de la bicicleta: Reflexiones sobre el sentido, logros y retos de las cumbres iberoamericanas*. Afers Internacionals, núm. 51-52, pp. 95-107.
- Morales Carballo, L. (2011). *La movilidad ciclista como factor de sostenibilidad: breve análisis de su emergencia en Sevilla*. Hábitat y Sociedad, 2, 109-130. <https://idus.us.es/handle/11441/56616>
- Mosquera Becerra, Janeth. (2014). *La ciudad en disputa: aproximaciones al uso de la bicicleta como medio de transporte en Cali*. Universidad del Valle, sede San Fernando.

Mosquera Becerra, María Janeth. (2016). *El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia.*

Nuestra Geografía. (S.f.) Alcaldía de Popayán.
<https://www.popayan.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Nuestra-Geografia.aspx>)

Ordoñez Moriones, Anyela Aurora. (2016). *Una mirada sobre el quehacer del ciclero en la ciudad de Popayán.* Universidad del Cauca. Tesis de pregrado.

Ortega Botella, Diego. (2015). *Ciudadanos en pedales. Una etnografía sobre la nueva cultura de movilidad.* El caso de la ciudad de Valencia.

Pardo, Carlos. (2005). *Salida de emergencia: reflexiones sociales sobre las políticas del transporte.* Pontificia Universidad Javeriana.

Pritchard, Evans y Fortes, Meyer. (1940). *African Political Systems.* Published for the International African Institute by The Oxford University Press London New York Toronto

Puig Boix, Josep. (2019). *La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades.*
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=153383>

Quintero, Pablo. 2012. *Los estudios Antropológicos del Desarrollo. Temas Antropológicos.* Revista Científica de Investigaciones Regionales, volumen 34, número 2, 2012, Universidad Autónoma de Yucatán, ISSN 1403-843X, pp. 131-154.

Rahnema, M. (1996). Pobreza, en W. SACHS (editor), *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder.* Perú: PRATEC.

Sachs, Wolfgang. (1996). *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder,* PRATEC, Perú (primera edición en inglés en 1992).

Salamanca Quintero, Leidy Carolina. (2018). *El rol de la bicicleta en la movilidad urbana desde la gobernabilidad*. Pontificia Universidad Javeriana

Salamanca, Leidy. (2018). *El rol de la bicicleta en la movilidad urbana desde la gobernabilidad*.

Trabajo de grado para optar al título de politóloga. pontificia universidad javeriana facultad de ciencias políticas y relaciones internacionales carrera de ciencia política.

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/40121/TESIS%20DOCUMENTO%20.pdf?sequence=5>

Salazar Arenas, Oscar. (2016). *Fervor y marginalidad de las ciclo-movilidades en Colombia (1950-1970)*. Rev. Colomb. Soc.p. 49-67.

Salcedo Fidalgo, Andrés y Zeiderman, Austin. (2008). *Antropología y ciudad: hacia un análisis crítico e histórico*. Antípoda Revista de Antropología y Arqueología, (7), 63-97.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1900-54072008000200005&lng=en&tlng=es.

Salcedo, A. y Ziederman, A. (2008). *Antropología y Ciudad: Hacia un análisis crítico e histórico*. antípoda n° 7 julio-diciembre de 2008 páginas 63-97.

Salcedo. María T. (2007). Ciudad y dimensiones subterráneas de lo urbano: contribuciones al pensamiento Dialectico de Walter Benjamin. En: Gómez Pablo (Ed) Arte y etnografía: de artistas, textos, contextos, mapeos y paseantes. Bogotá. Universidad Francisco José de Caldas.

Shore, Cris. (2010). *La antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la “formulación” de las políticas*. Antípoda. Revista De Antropología Y Arqueología, 1(10),

21–49. <https://doi.org/10.7440/antipoda10.2010.03>

Trujillo García, Aliex. (2015). *La bicicleta, máquina e insistencia.*

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5428027>

Winchester, Lucy. (2011). *La formulación e implementación de las políticas públicas en ALC.*

https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/4/45114/Pol%C3%ADticaspublicasenALC_

[Winchester.pdf](#)