

SENTIDO DE MOVILIDAD EN BICICLETA POR TRES RUTAS EN EL
DEPARTAMENTO DEL CAUCA



ANDERSON SEVILLA MARTINEZ
CARLOS LEANDRO DÍAZ MARTINEZ
MICHAEL KENT INGA CALVACHE

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS NATURALES EXACTAS Y DE LA EDUCACIÓN
LICENCIATURA EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ENFASIS EN EDUCACIÓN
FÍSICA, RECREACIÓN Y DEPORTES

POPAYÁN

2017

SENTIDO DE MOVILIDAD EN BICICLETA POR TRES RUTAS EN EL
DEPARTAMENTO DEL CAUCA

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR AL TÍTULO DE LICENCIATURA
EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ÉNFASIS EN EDUCACIÓN FÍSICA,
RECREACIÓN Y DEPORTES

ANDERSON SEVILLA MARTINEZ

CARLOS LEANDRO DÍAZ MARTINEZ

MICHAEL KENT INGA CALVACHE

DIRECTOR:

Mg. CARLOS IGNACIO ZUÑIGA

UNIVERSIDAD DEL CAUCA

FACULTAD DE CIENCIAS NATURALES EXACTAS Y DE LA EDUCACIÓN
LICENCIATURA EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ENFASIS EN EDUCACIÓN
FÍSICA, RECREACIÓN Y DEPORTES

POPAYÁN

2017

Nota de Aceptación

Director _____

Mg. Carlos Ignacio Zúñiga López

Jurado _____

Mg. Robinson Meneses Llanos

Jurado _____

Mg. Gerardo Hernán Jiménez López

Lugar y fecha de sustentación: Popayán, 12 de junio de 2017

AGRADECIMIENTOS

En primera instancia agradecemos a Dios quien ha llenado de bendiciones nuestras vidas entre ellas la culminación de esta etapa con lo cual reconocemos su inmenso amor y bondad.

A nuestras familias por ser esa fuente de inspiración, el motor y pilar con el cual emprendimos este camino, a ustedes que siempre fueron nuestro apoyo, quienes con su amor incondicional, nos alentaron para seguir adelante enfrentándonos a las adversidades, este sueño lo conseguimos de la mano de ustedes.

A nuestro director de proyecto y queridísimo amigo Carlos Ignacio Zuñiga, por seguirnos la corriente entre tanta locura que se nos pudo haber ocurrido, por su paciencia, por creer en nosotros y por siempre estar dispuesto a ayudarnos, imprimiendo esa alegría que nos caracteriza y que fortaleció una gran amistad.

A la Universidad del Cauca por abrirnos sus puertas y dejarnos conocer la academia. A los diferentes profesores que llenaron de conocimientos y experiencias nuestras vidas haciendo de nosotros grandes profesionales y personas integras.

A todas las diferentes personas, compañeros de aula y aquellos grandes amigos quienes siempre nos llenaron de buenas energías, con los cuales reímos y disfrutamos de este proceso.

Infinitas gracias a todos, compartimos esta alegría, este nuevo triunfo con la motivación firme de seguir construyendo muchos más. Dios bendiga cada uno de nuestros pasos para que así sigamos dejando la mejor de las huellas.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
Introducción	7
1. Justificación	9
2. Objetivos	10
2.1 Objetivo general	10
2.2 Objetivos específicos	10
3. Descripción del problema	11
3.1 Pregunta de investigación	14
4. Antecedentes	15
4.1 Antecedentes internacionales	15
4.2 Antecedentes nacionales	16
4.3 Antecedentes regionales y locales	16
5. Contexto	19
5.1 Aspectos demográficos	19
5.2 Contexto sociocultural	21
5.3 Escenario sociocultural	21
5.4 Actores sociales	22
5.4.1 Población indígena	22
5.4.2 Población afrodescendiente	23
5.4.3 Población mestiza	24
6. Área temática	25
6.1 Área de conocimiento general	25
6.1.1 Sentidos de movilidad en bicicleta	25
6.2 Área de conocimiento específico	29
6.2.1 Bicicleta como medio de transporte	29
6.2.2 Bicicleta como actividad física y salud	29
6.2.3 Bicicleta como deporte competitivo	30

6.2.4 Bicicleta como actividad recreativa	31
7. Diseño metodológico	33
7.1 Paradigma y enfoque investigativo	33
7.2 Diseño etnográfico	34
8. Hallazgos de la investigación	41
8.1 La facilidad y la economía de la bicicleta como medio de transporte	42
8.2 Mi amiga en el deporte que combate los malos hábitos	43
8.3 Mi bici, la medicina de mi vida	45
8.4 La bicicleta la aliada del planeta	46
8.5 Pedaleando para sobrevivir	47
8.6 Motivaciones de pedalear	50
8.7 Caracterización vial y contextual, una percepción del ciclista	52
8.8 La bicicleta, amiga en el deporte que cuida mi vida	55
8.9 La bicicleta un transporte aliado del planeta	58
8.10 La bicicleta como sustento económico	62
8.11 Desarrollo de las motivaciones intrínsecas y extrínsecas fundamentadas y alcanzadas desde la bicicleta	64
8.12 La bicicleta como una práctica social que visibiliza al sujeto y posibilita una mejor calidad de vida	67
9. Conclusión	74
10. Recomendaciones	77
11. Referentes bibliográficos	78

INTRODUCCIÓN

El presente es un proyecto de investigación que surgió y se desarrolló a partir del interés de conocer e identificar la situación social configurada desde la práctica de pedalear en las comunidades y rutas.

Es así, que el objetivo principal del proyecto fue comprender los sentidos de movilidad que le otorgan las comunidades al uso de la bicicleta en las tres rutas del Departamento del Cauca (Popayán - El Bordo, Popayán - Morales, Popayán - Paletará); abordando la diversidad poblacional reconocida a nivel regional, como afrodescendientes, indígenas y mestizos, permitiendo interactuar e indagar con niños, adolescentes, adultos y adultos mayores que aportaron en la consecución de la información materia de interés.

El proyecto investigativo se centró en el paradigma cualitativo, desde el enfoque Histórico Hermenéutico que apoyado en el diseño etnográfico direccionó su desarrollo. Basados en las situaciones sociales que viven los sujetos dentro de sus comunidades, donde el uso de la bicicleta como factor de movilidad ocupa protagonismo, se configuro el proceso descriptivo e interpretativo que llevo a obtener una comprensión del sentido práctico como realidad histórica.

Fundamentados en el interés de investigar los distintos pensamientos e ideas acerca de los sentidos de movilidad en bicicleta, y en coherencia con el método investigativo, se tuvo en cuenta la implementación de las técnicas de observación participante y entrevistas semiestructuradas como fuentes de recolección de la información, manejada por medio de instrumentos como los diarios de campo, guías de preguntas, fotografías y filmaciones, que posibilitaron la organización y el análisis de toda la información recogida para el desarrollo del informe final como culminación del proyecto.

A nivel de hallazgos, se resaltó que en las diferentes rutas y comunidades investigadas la bicicleta adquiere validez desde diferentes utilidades, que nacen de unas necesidades básicas personales y sociales; en este caso un sujeto que se visibiliza a través de la bicicleta y que con su ayuda proyecta mejorar su calidad de vida y la de su comunidad.

1. JUSTIFICACIÓN

La realización del proyecto investigativo resalta algunos aspectos que fueron indispensables para conseguir las pretensiones establecidas. Partiendo de los problemas esbozados dentro de la construcción social que se puede llevar a cabo, la configuración de ciudadanía, la satisfacción de las necesidades humanas y la buena utilización de los medios de movilidad, donde la bicicleta se convierte en el eje fundamental, se pudo notar que la investigación realizada en primer lugar, fue **importante** porque permitió que las comunidades le den el valor significativo a la movilidad en bicicleta con sentido de pertenencia, ubicándola como una práctica social que puede enriquecer la caracterización del sujeto y el contexto que habita como protagonistas de la ciudadanía; además su carácter **trascendente** recae en el hecho de que dicha práctica les ayudará a construir un campo social que proyecte ante los sujetos sus beneficios individuales y colectivos, destacando el ideal de masificación como herramienta satisfactoria y útil; de igual manera, la trascendencia radica en el fortalecimiento de las tradiciones y culturas alusivas al pedal.

Por otra parte, fue **pertinente** en el hecho de que su ejecución se llevó a cabo por diferentes comunidades y contextos, saliendo de lo cotidiano y corriente que pueden llegar a ser otros proyectos investigativos que trabajan de forma centralizada; por tal razón, se les dio la posibilidad a estas comunidades de participar, aportar y adquirir un conocimiento nuevo de manera formal.

Sumado a lo anterior y como punto final, se destacó como aspecto **novedoso** la intencionalidad que se tuvo por parte de los investigadores de acceder al campo de investigación, haciendo uso de la bicicleta durante todo el recorrido, permitiéndoles sentir y vivenciar la significación práctica de pedalear como eje de movilización.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo general

Comprender los sentidos de movilidad que le otorgan las comunidades al uso de la bicicleta en las tres rutas del Departamento del Cauca (Popayán - El Bordo, Popayán - Morales, Popayán - Paletará).

2.2. Objetivos específicos

- Reconocer los intereses y proyecciones significativas de las comunidades al movilizarse en bicicleta.
- Descubrir los aspectos socioculturales demarcados en cada comunidad como sentido de movilidad al hacer uso de la bicicleta.
- Describir las diferentes características del sentido de desplazamiento en bicicleta en las tres rutas del departamento del Cauca (Popayán - Bordo, Popayán – Morales y Popayán – Paletará)

3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Los sentidos de movilidad en las diferentes comunidades están dados desde las concepciones de ciudadanía que puedan apropiar; tal como lo plantea Castillo (2006) en su tesis doctoral donde la considera como:

Forma inventada por los seres humanos para ejercer la socialidad de las personas, referidas a sus nexos con la sociedad, con el Estado, con las normas que regulan dichas sociedades o con el escenario de donde se ejerce la convivencia en términos de la vida pública. En general, configuran las formas de ser personas en relación con los colectivos. Es una construcción histórica, que evidencia las expresiones de cómo los sujetos se perciben a sí mismos en relación con los demás.¹

Es así que la movilidad en bicicleta se convierte en una dinámica social (socialización) que enmarca una historia en cada comunidad, resaltando unas significaciones específicas, que inducen a la configuración de las ciudadanías por parte de los sujetos. De este modo, se reconoce que uno de los problemas de la movilidad recae en la concepción de ciudadanía por parte de los usuarios de la bicicleta, dado en el hecho que la sociedad objetiva y condiciona el uso de esta máquina haciendo que las personas pierdan el sentido intrínseco, la emoción y sensibilización como parte fundamental de lo subjetivo que puede asumir cada usuario.

Partiendo de lo anterior, el ejercicio de movilidad en bicicleta como practica social que se ve condicionada desde su objetivación, define directamente unos sentidos que son adoptados por los sujetos quienes le dan utilidad como forma de beneficio que la sociedad les instaura. Dicho de una forma más clara, la sociedad es la encargada de decirle a los sujetos el por qué y para qué conseguir y utilizar la bicicleta, fundando en ellos el pensamiento objetivo de que esta sirve y

¹ CASTILLO GARCIA, José Rubén; “configuración de Ciudadanías Juveniles en la Vida Cotidiana de Estudiantes Universitarios de Manizales” centro de Estudios Avanzado en Niñez y Juventud CINDE-Universidad de Manizales; Doctorado en Ciencias Sociales, Niñez y Juventud; Universidad Autónoma de Manizales; 2006; pag. 118.

beneficia para ahorrar dinero, para transportarse eficientemente, para hacer deporte o ejercitarse, entre muchas otras utilidades que les puede hacer ver, pero no vende la idea de que su uso es agradable, chévere, desestresante, entre otras sensaciones que solo quien monta en ella puede sentirlo y definirlo.

En concordancia a lo planteado por Castillo (2006), cuando expresa que “las subjetividades presentes en ellos, que se convierten en el fundamento de sus relaciones con la realidad social en el marco de la configuración de la ciudadanía [...]”², se logra reconocer que cuando se asume la bicicleta, entran a hacerlo desde el campo de la movilidad objetiva, careciendo de total subjetivación el cual termina siendo un factor fundamental e indispensable a la hora de concebir la ciudadanía como “resultado de los procesos de institución, constitución y construcción de las realidades sociales a partir de los cuales el sujeto ejerce su socialidad”³, lo cual les permite vincularse de una manera más efectiva en la dinámica de vida, estableciendo el desarrollo de capacidades, habilidades y destrezas para comunicarse y relacionarse con los demás.

Por otra parte, la configuración de ciudadanía dadas desde la movilidad en bicicleta, pone a los sujetos dentro del marco referente que Max Neff (1986) conoce como necesidades humanas, las cuales “deben entenderse como un sistema en las que las mismas se interrelacionan e interactúan. Simultaneidades, complementariedades y compensaciones (trade offs) son características de la dinámica del proceso de satisfacción de las necesidades”⁴. En este sentido, toma fuerza la relación de que la movilidad en bicicleta aporta en la configuración de ciudadanía y se valida a nivel subjetivo y objetivo desde las necesidades básicas

² CASTILLO GARCIA, José Rubén; “configuración de Ciudadanías Juveniles en la Vida Cotidiana de Estudiantes Universitarios de Manizales” centro de Estudios Avanzado en Niñez y Juventud CINDE-Universidad de Manizales; Doctorado en Ciencias Sociales, Niñez y Juventud; Universidad Autónoma de Manizales; 2006; pag.19-20.

³ CASTILLO GARCIA, José Rubén; “configuración de Ciudadanías Juveniles en la Vida Cotidiana de Estudiantes Universitarios de Manizales” centro de Estudios Avanzado en Niñez y Juventud CINDE-Universidad de Manizales; Doctorado en Ciencias Sociales, Niñez y Juventud; Universidad Autónoma de Manizales; 2006; pag. 9.

⁴ MAX NEEF, Manfred y colaboradores; “Desarrolla a escala humana. Opciones para el futuro”; Biblioteca CF+S; Primera edición Santiago de Chile; 1986; pag. 17.

humanas existenciales y axiológicas. “Esta combinación permite operar con una clasificación que incluye, por una parte, las necesidades de ser, tener, hacer y estar; y por la otra, las necesidades de subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad”⁵.

Entonces, la movilidad en bicicleta nace desde las múltiples necesidades del ser humano que se fundamentan en la subsistencia (bicicleta para la salud), en el afecto (interacción social – amistad), en la participación (trabajo, construcción social), en el ocio (recreación, juego), en la creación (habilidades, destrezas, deporte), en la identidad (valores, grupos de referencia) entre otras, que determinan una nueva problemática que se expone en el sentido de la búsqueda de satisfactores como esa forma de ser, tener y hacer alusivas a las necesidades.

Cabe señalar que cada necesidad puede satisfacerse a niveles diferentes y con distintas intensidades. Más aún, se satisfacen en tres contextos: a) en relación con uno mismo (Eigenwelt), b) en relación con el grupo social (Mitwelt) y c) en relación con el medio ambiente (Umwelt). La calidad e intensidad tanto de los niveles como de los contextos dependerá del tiempo, el lugar y las circunstancias⁶. Max Neff (1986).

Así pues, la búsqueda de satisfacer necesidades de movilidad en bicicleta como situación problemática, es visibilizada en las comunidades e influye en la toma de decisiones por parte de los usuarios que llevadas a la práctica pueden contribuir en la consolidación de satisfactores como formas de organización, estructuras políticas, condiciones subjetivas, valores y normas, espacios, contextos, comportamientos y actitudes que simplifican la realización de las satisfacciones humanas.

Como último punto, el problema de concebir y configurar la ciudadanía en relación con las necesidades básicas, se puede agudizar al incluir las afectaciones que a

⁵ MAX NEEF, Manfred y colaboradores; “Desarrolla a escala humana. Opciones para el futuro”; Biblioteca CF+S; Primera edición Santiago de Chile; 1986; pag. 17.

⁶ MAX NEEF, Manfred y colaboradores; “Desarrolla a escala humana. Opciones para el futuro”; Biblioteca CF+S; Primera edición Santiago de Chile; 1986; pag. 17.

nivel social puede generar el uso de los diferentes medio o niveles de movilidad entre ellos los tecnológicos, que han rezagado a la bicicleta haciendo que esta pierda cierto grado de interés social, por lo cual a manera de discusión se reconoce y establece como tercer problema, al cual se le quiere dar relevancia con la firme intención de que se logren dar solución a partir del realce de beneficios y utilidades que se puede dar a la movilidad en bicicleta como forma de la construcción social, dentro de las diferentes comunidades investigadas.

3.1. Pregunta investigativa

¿Cuáles son los sentidos de movilidad que le otorgan las comunidades al uso de la bicicleta en las tres rutas del Departamento del Cauca (Popayán - El Bordo, Popayán - Morales, Popayán - Paletará)?

4. ANTECEDENTES

4.1. Antecedentes internacionales

En el ámbito internacional, Marta Orihuel Ayuso⁷ en su investigación “Plan global para la consolidación de la bicicleta como medio de transporte en la UAM” llevado a cabo en la universidad autónoma metropolitana (México D.F Septiembre 2007), en el cual buscaba fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible para la sensibilización ambiental en la UAM; concluyendo que la bicicleta es una de las claves en el desarrollo de proyectos de movilidad sostenible, por lo cual las universidades deben ser ejemplo de la nueva cultura de movilidad promoviendo la utilización de este vehículo.

De igual manera, Pablo Elisségaray Inostroza⁸ en su investigación “Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos” (Chile Septiembre 2009), da a conocer las características de uso de la bicicleta, su potencialidad y dificultad en función de las políticas públicas específicas y las normativas asociadas al transporte en la ciudad en conjunto con las propuestas de las organizaciones civiles. El carácter de su estudio fue exploratorio, operacionalizado mediante una estrategia cualitativa de recolección y análisis de información, apoyadas por fuentes secundarias de datos e indicadores. Su investigación partió desde la indagación acerca de los usuarios de la bicicleta, las variables que inciden en su uso, los efectos de otros medios de transporte urbanos y las políticas públicas que promocionan el uso de este vehículo.

⁷ OIRHUEL AYUSO, Marta; “Plan Global para la Consolidación de la Bicicleta como Medio de Transporte en la UAM”; septiembre 2007

⁸ INOSTROZA, Elisségaray “Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos” Chile; septiembre 2009

4.2. Antecedentes nacionales

A nivel nacional, Juan Camilo Herrera Guzmán⁹ en su investigación “Propuesta para la implementación de la bicicleta como medio de transporte y recreación en la universidad tecnológica de Pereira” llevado a cabo en la universidad tecnológica de Pereira (2005), elabora una propuesta para la implementación de la bicicleta como medio de transporte y recreación en la Universidad Tecnológica de Pereira; esta propuesta de carácter social es una investigación cuantitativa de tipo descriptivo, en la que a partir de la obtención de datos (cifras numéricas) se describieron los resultados de la medición de las variables objeto de estudio, concluyendo que la comunidad universitaria está dispuesta a hacer uso de la bicicleta como medio de transporte dentro del campus universitario y en áreas urbanas de la ciudad, de igual manera el número de ciclistas dentro de la universidad ha ido aumentando más del 200%; por otra parte, se demostró la eficiencia de la bicicleta respecto al peatón, para desplazarse entre los lugares más distantes del campus, gastando entre un 24% y 27% de su tiempo al hacer los mismos recorridos.

4.3. Antecedentes regionales y locales

A nivel regional y local, Efraín Alirio Rojas Galvis y Juan Gabriel Meneses Mamian¹⁰, desarrollaron la investigación “Biomecánica de la articulación de la rodilla, en la acción del pedaleo, durante el desplazamiento en terreno llano en el ciclismo de ruta, de los integrantes de la selección caucana de ciclismo Senior Master, en el año 2009”. Llevado a cabo en Popayán, con el cual buscaban

⁹ HERRERA GUZMAN, Juan Camilo “Propuesta para la Implementación de la Bicicleta como Medio de Transporte y Recreación en la universidad Tecnológica de Pereira”; 2005

¹⁰ MENESES MAMIAN, Juan Gabriel; ROJAS GALVIS, Efraín Alirio; “Biomecánica de la articulación de la rodilla en la acción del pedaleo, durante el desplazamiento en terreno llano en el ciclismo de ruta, de los integrantes de la selección caucana de ciclismo Senior Master, en el año 2009); universidad del Cauca; Popayán 2010.

caracterizar e identificar posibles factores biomecánicos de la articulación de la rodilla que fueran posible causa de lesión en los deportistas trabajados; para lo cual partieron del interrogante ¿Cuáles son las características de la biomecánica de la articulación de la rodilla en la acción del pedaleo durante el desplazamiento en terreno llano en el ciclismo de ruta de los integrantes de la selección caucana de ciclismo Senior Master, en el año 2009?; centrados en el enfoque cuantitativo, descriptivo de corte transversal, utilizando como técnicas de recolección la observación (vista lateral y anterior) a través del registro video gráfico de la ejecución del movimiento (pedaleo) y analizando los registros a través del software Quintic Sport interpretando los resultados obtenidos que los llevó a la discusión y conclusión de que el mayor problema que afecta la articulación de la rodilla está dado por la ejecución incorrecta del gesto técnico o por una inadecuada postura.

Igualmente, Alex Dario Caicedo y Carlos Piamba¹¹, a través de su investigación “Influencia de un plan de entrenamiento deportivo enfatizado en la fuerza para deportistas de downhill. Entre 19 y 25 años de edad, pertenecientes al club deportivo de Popayán”, desarrollado en el año 2012, buscaban diseñar y desarrollar un plan de entrenamiento q les permita determinar y evaluar la influencia a nivel de las capacidades condicionales (fuerza y velocidad) de los deportistas del club Konstriktor’s D.H. Team; para lo cual hicieron uso del paradigma empírico analítico de enfoque cuantitativo de tipo no experimental y de corte longitudinal estudiando una o más variables a lo largo de un periodo de tiempo, llegando a la conclusión que tras una buena ejecución del plan de entrenamiento y test evaluativos se consigue una mejoría en dichas capacidades condicionales de los deportistas, considerándolas importantes para el rendimiento, desempeño y eficacia en la práctica del downhill.

¹¹ CAICEDO SEGURA, Alex Darío; PIAMBA RESTREPO, Carlos Alberto; “Influencia de un plan de entrenamiento deportivo enfatizado en la fuerza para deportistas de Downhill entre 19 y 25 años de edad, pertenecientes al club deportivo Konstriktor’s D.H. Team de Popayán” Universidad del Cauca; 2012.

Por otra parte, después de visitar las plataformas virtuales de las universidades, las bibliotecas de la ciudad, se encontraron pocos proyectos investigativos, razón por la cual, es necesario reconocer instituciones que a nivel regional y local se han venido conformando y consolidando. Cerca de 13 grupos y/o colectivos pro 'Bici' como Cleto, Vamos en Bici, Mirada en Bici, Cicloturismo para Popayán, Mi Bici, Ciclo Social, EcoCiclo, entre otros, han venido trabajando con el fin de otorgarle la importancia social a la bicicleta y la viabilidad desde sus diferentes sentidos de uso, reconociéndole así beneficios que a nivel social son claramente influyentes.

Es evidente que existen diferentes antecedentes a nivel internacional, nacional, regional y local que marcan un trabajo centrado al uso de la bicicleta dentro de unas propuestas, estrategias, consolidaciones y políticas públicas, que van en procura de unos beneficios sociales.

Todos los anteriores antecedentes (internacionales, nacionales, regionales y locales) aportaron diversas formas de pensar el uso de la bicicleta, reconociendo aspectos que desde la objetivación y subjetivación de la práctica de movilidad en bicicleta toman importancia en el fortalecimiento de la construcción social, permitiendo tener mayor claridad a nivel teórico y metodológico ayudando al desarrollo investigativo.

En lo que concierne al trabajo a cerca de los sentidos de movilidad no se encontraron antecedentes pertinentes que aportaran a la investigación que se llevó a cabo; además, a las tres rutas del departamento del Cauca no se le ha dado importancia como objeto de estudio en donde su riqueza multicultural puede aportar de manera significativa a la investigación, por lo anterior, se quiere dar un gran auge a este proyecto siendo este trascendental de carácter sociocultural y novedoso.

5. CONTEXTO

5.1. Aspectos demográficos

El total del recorrido realizado fue de 310 Km con inicio en la ciudad de Popayán, capital del departamento del Cauca y finalizado en la misma ciudad. Se tuvieron en cuenta tres rutas específicas por donde se llevó a cabo el recorrido, pasando por algunos municipios representativos del departamento.

Los contextos en los que se realizó esta investigación fueron en las siguientes tres rutas: Popayán – El Bordo, Popayán – Morales y Popayán – Paletará. En total fueron 310 kilómetros de recorrido que tuvo como eje central la ciudad de Popayán, ésta, capital del departamento del Cauca con 245.285 habitantes según la proyección del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE (2006)¹². Popayán fue el origen de esta investigación y se encuentra ubicada a 1.737 metros sobre el nivel del mar, su temperatura promedio es de 19 °C, se encuentra ubicado al sur occidente de la república de Colombia, es una ciudad en donde su 90% de los habitantes viven en la zona urbana y el 10% restante está en la zona rural.

Dado a conocer el origen del recorrido, cabe resaltar que se transitó por cabeceras municipales sobre la vía y la primera fue Timbío con 34.341 habitantes según datos estadísticos del SISBEN (2008)¹³, de este total de habitantes 12.138 pertenecen al casco urbano y el resto de habitantes en la zona rural, la temperatura está comprendida entre 18 y 24 °C, se encuentra a 1000 y 2000 msnm.

¹² REPÚBLICA DE COLOMBIA DEPARTAMENTO DEL CAUCA MUNICIPIO DE POPAYÁN; SECRETARIA DE SALUD MUNICIPAL “plan de salud del municipio de Popayán 2008 – 2011” Popayán, abril de 2008; disponible en: <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/popayancaucapts2008.pdf>

¹³ ANAYA ANAYA, Fredy Ovidio; “municipio de Timbío: monografía compilada” república de Colombia departamento del cauca municipio de Timbío; 2009; disponible en: http://www.timbio-cauca.gov.co/apc-aa/files/62636335356437333763363736636366/MUNICIPIO_DE_TIMBIO_CAUCA_monografia_compilada.pdf

El segundo municipio fue Rosas con 13.058 habitantes según la estimación censal del DANE en el plan de desarrollo de Rosas 2012 – 2015¹⁴, su temperatura media es de 19°C, se ubica a 1900 msnm.

El tercer municipio fue el Patía y su cabecera municipal situada en la vía panamericana es El Bordo - Patía, que se encuentra a 82.1 Km de distancia sobre el punto de partida. El Bordo - Patía se encuentra a 910 msnm, y su temperatura es de 23°C, este municipio cuenta con 33.382 habitantes y en la cabecera municipal con 15.536 habitantes (2007, Proyección DANE Censo 2005)¹⁵.

El cuarto municipio por el que se transito fue Piendamó, éste cuenta con 42.886 habitantes, se encuentra ubicado en la zona centro del departamento del Cauca, su cabecera municipal está ubicada sobre la carretera panamericana a 25 km de la ciudad de Popayán, su temperatura media es de 18°C, su altura es de 1685 msnm; datos recogidos del sitio oficial de Piendamó-Tunía Cauca (2017)¹⁶.

El quinto municipio fue Morales, el cual cuenta con 24.391 habitantes, según censo de 2.005¹⁷, Morales tiene una altura promedio de 1.635 msnm, cuenta con temperaturas que fluctúan entre 23°C y 28°C en el área de influencia de la Salvajina y temperaturas entre 14°C y 20°C en la zona de la cordillera occidental (zona montañosa), en esta zona algunas veces en la noche la temperatura es inferior a 10°, presentándose heladas.

El sexto municipio fue Puracé, con su cabecera municipal Coconuco, cuenta con 16.492 habitantes según censo DANE (2.005)¹⁸, tiene una altura de 2.850 msnm,

¹⁴ LULIGO, Ruth alcaldesa, Alcaldía de Rosas Cauca, plan de desarrollo 2012 – 2015. Tomado de: <http://www.rosas-cauca.gov.co/apc-aa-files/30376430313039346430653362393139/plan-de-desarrollo-2012-2015-rosas-cauca.pdf>

¹⁵ ALCALDÍA DEL PATÍA; “plan de desarrollo municipal de Patía cauca”; http://www.patia-cauca.gov.co/apc-aa-files/38343963613863623730633838623037/PDM_MUNICIPIO_DE_PATIA_2008___2011_1.pdf

¹⁶ ALCALDIA DE PIENDAMO, línea del medio Tunía, línea del medio Cauca, última actualización abril 2016. Tomado de: <http://piendamo-cauca.gov.co/informacion-general.shtml>

¹⁷ DUQUE, Yesid alcalde, ALCALDIA MUNICIPAL DE MORALES, plan de desarrollo 2008 – 2011. Tomado de: http://www.morales-cauca.gov.co/apc-aa-files/64366236383736633332623635393165/PlanDesarrollo2008_2011Morales.pdf

¹⁸ MINISTERIO DE CULTURA, república de Colombia, Coconuco o la gente de la dualidad. Tomado de: www.mincultura.gov.co/areas/poblaciones/noticias/documents/caracterizacion%20del%20coconuco.pdf

su temperatura es de 9°C, su cabecera municipal está ubicada a 30 km de Popayán; dentro de este municipio se terminó el recorrido en el corregimiento de Paletará que tiene una altura de 3.400 msnm.

5.2. Contexto sociocultural

En las tres rutas del departamento del Cauca y sus municipios aledaños se encontraron varios factores: culturales, económicos e históricos, factores influyentes a nivel del desarrollo social. La economía está marcada en gran manera por la producción agrícola de diferentes productos comúnmente cosechados en los diferentes territorios especialmente por comunidades campesinas, además de la producción pecuaria, donde se destaca la producción bovina que es tradicional e intensiva, la ganadería es de doble propósito (carne y leche). También se explotan de manera artesanal otros animales domésticos de las especies caballar, mular, porcícola, cunícula, piscícola, avina, aves de postura y aves de corral. En el área urbana las principales actividades económicas son el comercio y los servicios con algunas pequeñas industrias o microempresas, de las cuales cerca del 50% corresponden a la manufactura artesanal.

Las vías de comunicación de las diferentes comunidades aledañas a las tres rutas del departamento del Cauca son terrestres de categoría terciaria y secundaria, que comunica las cabeceras municipales con las zonas rurales.

5.3. Escenario sociocultural

Este estudio de investigación se realizó por tres rutas del Departamento del Cauca y comunidades intermedias. Actualmente estas rutas representan conexiones viales de gran importancia para el flujo vehicular, la ruta 25 o vía panamericana es la más popular del departamento y una de las más transitadas a nivel nacional,

conectando el centro del país con la zona sur que comunica al país vecino del Ecuador, estableciendo el contacto vial con otros países suramericanos; el recorrido por esta ruta se desarrolló partiendo de la ciudad de Popayán capital del Departamento del Cauca hasta el municipio de El Bordo; la siguiente ruta que se recorrió, conecto la capital Caucana con el municipio de Morales al Norte del departamento y por último para culminar el recorrido se realizó el trayecto entre la ciudad de Popayán y el municipio de Paletará perteneciente al municipio de Puracé ubicado al oriente del departamento. Estas rutas representan turismo, historia y cultura caucana motivo por el cual su mantenimiento ha sido fundamental incluyendo la elaboración de obras que posibilita el adecuado tránsito por ella.

5.4. Actores sociales

En el recorrido por las tres rutas del departamento del cauca el trabajo fue centrado en la interacción con las diferentes comunidades reconociendo en ellas la pluralidad étnica donde fácilmente se encontró y se socializo con comunidades afro descendientes, indígenas y mestizos. Por lo anterior fue necesario reconocer la conceptualización de estas etnias.

5.4.1. Población Indígena

La OIT en 1953¹⁹ un estudio denominado “poblaciones indígenas. Condiciones de vida y de trabajo de las poblaciones autóctonas de los países independientes” describe a la población indígena como “los descendientes de la población aborigen que vivía en un país determinado en el momento de su colonización o conquista por algunos de los ancestros de los grupos no indígenas que detentan el poder político y económico”.

¹⁹ OIT “definición de pueblos indígenas” el nuevo enfoque internacional en materia de derechos de los pueblos indígenas; 1953; disponible en: http://biblio3.url.edu.gt/idies/nuevo_enfo/4.pdf

El departamento del Cauca es reconocido por la cantidad de comunidades indígenas que ahí habitan; en los diferentes municipios investigados se pueden observar parte de esta población identificando en ellas su riqueza cultural, resaltada y caracterizada por su pertenencia y arraigo que a simple vista es apreciada por su tipo de vestimenta, sus rasgos físicos y costumbres. Se consideran personas humildes y amables, demostrándolo al interactuar con los demás, a la hora de recibir visitas en su comunidad lo hacen con los brazos abiertos, son dados a responder sin tapujos la información que sea requerida. Estas comunidades en su mayoría manejan una estratificación baja, muchas viven en condiciones de vulnerabilidad, aunque cuentan con muchas ayudas de organizaciones gubernamentales pero a pesar de esto son pocos los que tienen una economía y trabajo estable; así mismo, por su carácter de pertenencia son celosos y precavidos con sus bienes, tradiciones y territorios que se encuentran dentro de su colectividad.

5.4.2. Población Afrodescendiente

Definición jurídica de afrodescendiente, de acuerdo con la declaración de Santiago y la declaración de Durban 2011²⁰ “es aquella persona de origen africano que vive en las Américas y en todas zonas de la diáspora Africana por consecuencia de la esclavitud.”

Este tipo de población se encontró principalmente en el municipio de El Bordo, personas que se reconocen fácilmente por su tez negra, presentan un carisma que llama la atención de los demás por su alegría y la facilidad de socializar, son fuertes, con mucho entusiasmo para luchar en su vida, muy abiertos a la hora de responder información de su vida y comunidad, siempre con los brazos abiertos para la visita y dar a conocer su municipio, son personas de un estrato

²⁰ Comisión interamericana de derechos humanos; “la situación de las personas afrodescendientes en las Américas”; documento oficial de la Organización de los Estados Americanos (OEA); diciembre del 2011

socioeconómico bajo, con trabajo relativamente escaso, pero tiene las ganas para lo que se le denomina el rebusque, son personas que lo principal es la familia, el respeto y la lealtad.

5.4.3. Población Mestiza

La noción de mestizaje ha servido para identificar fenómenos de mezclas culturales. En general, se considera que mestizaje se refiere al proceso de mezcla racial entre españoles e indígenas y a la génesis de un tipo racial y étnico particular: el mestizo” (Michel Bertrand 1999)²¹.

Este tipo de población se encontró durante todo el recorrido y principalmente en la ciudad de Popayán. Personas caracterizadas por tener una estratificación más estable, con mayor acceso al campo laboral y educativo, presentan mayores comodidades a nivel social; son personas cordiales, hablan con orgullo de su comunidad, tienen los brazos abiertos para los visitantes y acomodados para la ayuda; es una cultura de gente alegre y de mucha fe.

²¹ BERTRAND, Michel. "La Famille: Un Espace de Métissage Dans le Monde Colonial Hispano-Américain". en: histoire des métissages hors d'europe. nouveaux mondes? nouveaux peuples? (paris, montréal: l'harmattan, 1999), p. 87.

6. ÁREA TEMÁTICA

6.1. ÁREA DE CONOCIMIENTO GENERAL:

6.1.1. SENTIDOS DE MOVILIDAD EN BICICLETA

Para ahondar en la conceptualización de los sentidos de movilidad en bicicleta por tres rutas en el departamento del Cauca, es básicamente necesario reconocer desde la perspectiva propia la concepción de la bicicleta, movilidad y los sentidos como parte de la subjetividad humana.

La sociedad actual ha venido adquiriendo sensibilidad en relación al uso de la bicicleta, por sus múltiples beneficios y posibilidades que como vehículo les puede llegar a brindar; de esta manera, generan un impacto positivo en sus comunidades con lo cual favorecen el interés por la práctica de pedalear, atrayendo o aumentando el número de usuarios. La bicicleta desde la diversificación de usos, proporciona en sus practicantes mejoras a la salud, posibilita el acercamiento y reconocimiento de los territorios (entorno), promoviendo mayores espacios de comunicación social y de equidad siendo utilizada como medio de recreación y deporte, mientras que en materia de movilidad se ha reconocido su viabilidad como medio de transporte favoreciendo claramente sus desplazamientos a la vez que contribuye con el medio ambiente al reducir la emisión de gases contaminantes comunes en los vehículos automotores.

Se ha hablado un poco acerca de la bicicleta, pero, ¿Qué es la bicicleta? Claramente la bicicleta entraría en la categoría de vehículo de tracción humana, a lo cual Gonzales (2009), citado por Valencia Cardona en el 2013²², menciona que

Los vehículos de tracción humana son todos aquellos que emplean la fuerza bruta humana. Este término abarca un conjunto de medios de transporte, que para su desplazamiento emplean únicamente la fuerza

²²GONZALES (2009) citado por VALENCIA CARDONA en el 2013, “los VTH (vehículos de tracción humana)” disponible en: file:///C:/Users/Invitado/Downloads/CDMDI370.pdf

humana y en su gran mayoría utilizan los pedales para transformar esa fuerza para el desarrollo de su movimiento; el ejemplo más claro y comercial que existe es la bicicleta.

Por consiguiente, la bicicleta es un vehículo de transporte personal de propulsión humana. Sus componentes básicos son dos ruedas, generalmente de igual diámetro y dispuestas en línea, un sistema de transmisión a pedales, un cuadro metálico que le da la estructura e integra los componentes, un manillar para controlar la dirección y un sillín para sentarse y estos componentes presentan varias disposiciones o maneras de adaptar su mecanismo según su diseño, estructural y/o funcionalidad, más sin embargo esta dado bajo el mismo principio de componentes, “el del desplazamiento que se obtiene al girar con las piernas la caja de los pedales que a través de una cadena hace girar un piñón que a su vez hace girar la rueda trasera sobre la carretera”²³. La bicicleta puede ser utilizada para varias actividades humanas, entre otras se puede citar: trabajo, salud, deporte, recreación, seguridad, turismo, presentaciones artísticas, entre otras. En palabras distintas, la bicicleta prolifera una variedad de sentidos de desarrollo humano. Por tanto, tal como lo concibe Trujillo (2015)²⁴ citando a Rowland y Gordon.

La bicicleta es una máquina de propulsión muscular popularizada desde finales del siglo XIX. Ha sido fenómeno de variedad, vehículo obrero, dispositivo de emancipación, implemento deportivo, equipo de guerra y aparato urbano. La máquina es un sistema de elementos con un propósito. Este sistema es también un medio de producción y trabajo.

Se reconoce que la bicicleta es el medio de transporte ideal para los desplazamientos entre el domicilio y el trabajo para combatir la falta de actividad física, constatando los beneficios que conlleva el pedalear, “la bicicleta es una máquina mecánica que tiene abstracción de ciencia y goce” (Trujillo 2015).

²³ DEPARTAMENTO DE MATEMATICAS DEL INSTITUTO JOVELLANOS; “Las Matemáticas de la Bicicleta”; 2014/2015; pág. 1; disponible en: http://www.iesjovellanos.com/archivos/PLEI3.2aLas_matematicas_de_la_Bicicleta.1426873516.pdf

²⁴TRUJILLO GARCÍA, Aliex “La Bicicleta Maquina e Insistencia” 2015

Entonces la bicicleta no es más que un medio de transporte que facilita la intervención sobre las necesidades de movilidad o simplemente, de desplazamiento, independientemente de los sentidos que le apropie cada persona. Pero si se habla de desplazamiento como eje fundamental en la acción de movilización que se da sobre la bicicleta haciendo uso de una malla vial, se le reconocerá a esto como el traslado de un lugar a otro; pero desde esta disyuntiva, la movilidad toma mayor relevancia desde el punto de vista sociocultural reconociendo aspectos más intrínsecos de sus actores principales y del contexto. Blanca Ramírez (2009)²⁵ expone que “La movilidad es una cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento [...], un movimiento sustancial, cualitativo o cuantitativo como proceso o cambio”, y así Marc Augé (2007)²⁶ la caracteriza como una movilidad “sobremoderna”, argumentando que existe una superabundancia de causas que le dan existencia, por lo cual, el análisis de sus efectos es compleja por lo tanto, la movilidad debe ser un ideal absoluto en las personas debido a su condición educativa y de aprehensión concreta de la vida social, lo cual implica no solo una movilidad física sino también, una movilidad de pensamientos, de sentires, de un sentido progresivo que estará refugiado en las barreras de la espacialidad y el tiempo (fronteras, culturas, identidades, etc.) y que buscan claramente enmarcar una historicidad.

Al pedalear sobre una bicicleta se adquiere una experiencia relativa al mundo que se vive o se quiere vivir, es de ahí que los sentidos de movilidad toman el valor fundamental en cada persona quienes ven y reconocen los múltiples beneficios y facilidades que les brinda la bicicleta; como medio de transporte para dirigirse a sus trabajos, a sus instituciones educativas, para el deporte competitivo lo cual requiere mayor dedicación, para la actividad física y la salud, para la actividad

²⁵ RAMÍREZ VELASQUEZ, Blanca “Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos”; Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco (México); abril-junio, 2009

²⁶ AUGÉ, Marc “Por una antropología de la movilidad”; Editorial Gedisa; primera edición octubre de 2007; impreso en España

recreativa, para jugar, entre otros sentidos que le puedan dar las personas que de manera consciente y razonable hacen uso de este vehículo.

Los sentidos [...] son los que tienen que ver con la forma de racionalidad e interpretación que hacemos de nuestra realidad, y que a menudo realizamos para guiar nuestro comportamiento, formas de actuar, de hacer, surgen en el contexto donde tienen lugar nuestras acciones sociales”.(Corrales,1996 en Narváez, 2007)²⁷.

En este caso, el sentido esta dado como objeto y sujeto de comprensión e interpretación. Captando el objeto como verdad-sentido a partir de un sujeto como razón-sentido, ósea que existe una relación interpuesta objetiva-subjetivamente en relación al hombre. Es un sentido consentido visto desde la racionalidad hermenéutica, un sentido humano o humanado.

Para Andrés Ortiz (2003)²⁸ “El sentido en la hermenéutica no es pues, el mero sentido lógico o funcional, sino el sentido ontológico o existencial”, donde la comprensión del sentido es profunda captando los límites del mundo y la propia muerte en vida, lo cual significa que no existe un sentido sin su respectivo sinsentido.

En este caso, los sentidos no son más que la intensión o razón de pedalear haciendo uso de la bicicleta como una amalgama de un complejo de significados. Por tal razón el sentido es conciencia y subjetividad pura. A través del sentido se habita la corporeidad viviente lo cual acontece como una verdad que se ha gestado desde la existencia y la experiencia. Por todo lo anterior, los sentidos de movilidad en bicicleta representan claramente el centro de atención en el recorrido por las tres rutas del Departamento del Cauca, como materia principal del estudio.

²⁷ NARVÁEZ, Xiomara “Perspectiva de la Acción Social desde los Sentidos y los Significados de los Actores”; revista de investigación y dialogo académico; 2007

²⁸ORTIZ OSÉS, Andrés; “Amor y sentido: una hermenéutica simbólica”; Anthropos Editorial; Barcelona 2003

6.2. ÁREA DE CONOCIMIENTO ESPECÍFICO:

Hay que destacar que la bicicleta es un medio de transporte sano, ecológico, sostenible y económico. Así mismo, ha sido empleada para diversos tipos de uso, definidos desde los sentidos tales como:

6.2.1. Bicicleta como medio de transporte

La bicicleta como medio de transporte es la utilidad más común que se encuentra sobre este vehículo, esencial para promover la movilidad sostenible, combina a la perfección las ventajas de un vehículo privado (rapidez, libertad y versatilidad) con las ventajas sociales, económicas y ambientales del transporte público.

Según Ramos (2000)²⁹ “Entrando ya al siglo XXI, se vislumbra la conveniencia de contar cada vez más con la bicicleta, como una alternativa de transporte limpia, económica y socialmente equitativa. La bicicleta es un modo de transporte que posee las siguientes ventajas: No contaminante, Económica, Eficiente, Divertida y Versátil”. Las personas están diseñadas para moverse y la bicicleta es el medio de transporte ideal para los desplazamientos cortos como entre el domicilio y el trabajo o instituciones educativas, para satisfacer sus propósitos, etc.

6.2.2. Bicicleta como actividad física y la salud

La bicicleta representa claramente un medio para adquirir beneficios a nivel de la salud. Se pueden reconocer algunos de los aspectos más relevantes de la relación entre la bicicleta, la actividad física y la salud, entre los beneficios podrían destacarse los cambios que se puedan producir en los sistemas cardiovascular y respiratorio; abre una nueva gama de sensaciones, percepciones y experiencias

²⁹ RAMOS, Javier Enrique; “Citibikes de Colombia. La Bicicleta Publica: Sistema Alternativo de Transporte para SantaFe de Bogota”; innovaa, año 2000, disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/26732/1/24384-85409-1-pb.pdf>

que difícilmente se pueden conseguir con otro tipo de actividades; aumenta el número de habilidades coordinativas: biodinámica del pedaleo, equilibrio, curvas, etc.; cumple con muchos aspectos de la condición física: resistencia, fuerza y velocidad. Por su parte, Bressel³⁰ citando a Froböse, también recalca los beneficios del uso de la bicicleta en la salud tales como: Mejora de las funciones del sistema circulatorio. Una actividad equilibrada, como es ir en bicicleta, reduce el riesgo de infarto en más de un 50%. Según explica el Profesor. Froböse,

El ritmo cardíaco aumenta y la presión baja, en pocas palabras: el corazón trabaja economizando. Practicando esta actividad física se reduce el colesterol negativo, el cual es responsable de la calcificación de los vasos sanguíneos. En cambio, la cantidad de colesterol positivo, el cual es responsable de la protección de los vasos sanguíneos, aumenta. En consecuencia los vasos sanguíneos aumentan su flexibilidad, la sedimentación de la placa aparece con menos frecuencia y disminuye el riesgo de una calcificación de las arterias.

La bicicleta vista para la actividad física influye directamente en la mejora de la salud y este es el motivo principal por el cual muchas personas salen a pedalear viéndolo como una actividad que puede realizarse a intensidades relativas a las condiciones de las personas.

6.2.3. Bicicleta como deporte competitivo

Muchas personas amantes al deporte ven a la bicicleta como la herramienta y la oportunidad para desarrollar sus capacidades por lo cual deciden reforzar su dedicación y trabajo sobre ella; la ven como un trampolín que los puede llevar al profesionalismo y de no ser así, por lo menos llegar a un nivel relativamente alto, siendo competitivos en dicha disciplina deportiva. Esto se refiere a un desarrollo motor y valórico total del deportista, el cual tiene que tener claro que su desarrollo físico máximo va de la mano con una alimentación saludable, con un trabajo

³⁰ RUBIO BRESSEL, Cesar; “actividad física, salud y bicicleta” universidad Valladolid

detrás de distintas disciplinas como son psicólogos, kinesiólogos, nutricionistas, directores técnicos, preparadores físicos, entre otros.

Están los que se dedican al deporte de la bicicleta, el ciclismo, desde profesionales, hasta gente amateur que se entrena, se alimenta y se prepara (tanto él como su bicicleta) en post de un objetivo competitivo, gente que sale regularmente en bicicleta, de tres a cinco días en la semana, más el día de competición, tienen sus rutas de entrenamiento, horas de entrenamiento, etc. Fattori Durán (2009)³¹.

Estas personas tienen un objetivo definido y para eso se preparan, buscan superar o vencer a un contrario o a sí mismo. En esta concepción del deporte lo fundamental es conseguir grandes e importantes resultados, muchas veces sin importar el medio, lo cual conlleva un gran sacrificio por parte de los participantes y un entrenamiento ordenado para lograr los fines deseados.

6.2.4. Bicicleta como actividad recreativa

Esta actividad recreativa de pedalear es una de las más frecuentes o comunes en las personas de las comunidades, las cuales hacen uso de la bicicleta como medio para recorrer lugares, pasear, hacer turismo, entre otras. En este sentido, Valencia Cardona (2013)³² toma la fuente de COLDEPORTES (2009) para destacar los beneficios de la recreación en el ciclo de vida de la formación humana, así como los beneficios sociales, individuales, ambientales y económicos; este define que los servicios de ocio y recreación, pueden por una parte contribuir a preservar las raíces de los pueblos y los procesos de identidad, reconociendo el pedalear como

³¹ DURÁN FATTORI “La Bicicleta como Soporte Gráfico: La Personalización de la Gráfica Aplicada a Bicicletas”; universidad de chile. Santiago de Chile 2009; disponible en: http://repositorio.uchile.cl/tesis/uchile/2009/aq-fattori_e/pdfamont/aq-fattori_e.pdf

³² VALENCIA CARDONA, Valentina; “Medio de Transporte Adaptable a Vehículos de Tracción Humana Tipo Bicicleta, con componentes audio-visuales de la cultura indígena Quimbaya para el parque Comfamiliar galicia”; Pereira 2013; disponible en: <file:///c:/users/invitado/downloads/cdmdi370.pdf>

una actividad recreativa, abordan algunos beneficios como: contribuir a la creación de hábitos saludables, contribuyen al desarrollo social, crea relaciones de amistad, proporciona habilidades para una convivencia pacífica, fortalece el trabajo en grupo, desarrolla valores de cooperación, solidaridad y contribuye a la construcción de una cultura de la sostenibilidad.

El pedalear como actividad recreativa se debe dar de acuerdo a los intereses y a las capacidades de los participantes. Esta actividad siempre generará el disfrute sin necesidad de ser vencido, sin necesidad de esforzarse y sin tener un objetivo de ganar, será algo más personal con satisfacción y diversión.

7. DISEÑO METODOLÓGICO

7.1. Paradigma y enfoque investigativo

El presente proyecto investigativo que lleva como título sentido de movilidad en bicicleta por tres rutas en el Departamento del Cauca, se desarrolló desde el paradigma cualitativo pretendiendo hacer un análisis que buscaba “ubicar y orientar la praxis personal y social dentro del contexto histórico” Osorio S. (2007)³³. El interés práctico toma relevancia desde el enfoque Histórico Hermenéutico, trabajando desde la historia (praxis) como eje de autoconstitución humana y lugar de interpretación.

La investigación hermenéutica de la realidad sólo es posible bajo el interés determinante de conservar y ampliar la intersubjetividad en la comprensión orientada a posibles acciones. La comprensión de sentido se orienta pues según su estructura al posible consenso de aquellos que obran en el contexto de una autocomprensión de la tradición. Este interés se llama a diferencia del técnico, interés de conocimiento de tipo práctico. Osorio S. (2007)³⁴

El proceso investigativo desde el su paradigma y enfoque direccionó la comprensión e interpretación del fenómeno social para lo cual fue necesario “meterse en lo que se quiere entender” Curcio (2002)³⁵; Por medio de la comprensión e interpretación se apropió la tradición y la historia, representando de esta manera el sentido que le otorga la interpretación colectiva de la bicicleta como artefacto usado históricamente y que se pretendió evaluar en términos de la

³³ OSORIO, Sergio Nestor; “La Teoría Crítica de la Sociedad de la Escuela de Frankfurt. Algunos Presupuestos Teórico-Crítico”; Revista Educación y Desarrollo Social; Universidad Militar Nueva Granada; 2007; pág. 113

³⁴ OSORIO, Sergio Nestor; “La Teoría Crítica de la Sociedad de la Escuela de Frankfurt. Algunos Presupuestos Teórico-Crítico”; Revista Educación y Desarrollo Social; Universidad Militar Nueva Granada; 2007; pág. 114

³⁵ CURCIO, Carmen Lucia. “Investigación cuantitativa. Una perspectiva epistemológica y metodológica”. Editorial Kinesis; 2002

actualidad, analizando los sentidos de la movilidad como una praxis socialmente constituida basada en el uso de la bicicleta.

7.2. Diseño Etnográfico

Dentro del enfoque Histórico Hermenéutico se incluyó la etnografía social como diseño investigativo, aportando en el proceso de interpretación y comprensión de las estructuras y fenómenos sociales. Murillo y Martínez (2010) parten del concepto etimológico proveniente del griego “ethnos” (tribu, pueblo) y de “grapho” (yo escribo) y se utiliza para referirse a la “descripción del modo de vida de un grupo de individuos” ³⁶ (Woods, 1987); a través de este diseño se consiguió la aproximación a la situación social objeto de estudio, teniendo en cuenta los sentidos que emergen a partir de las practicas que se desarrollan en las comunidades basadas en el uso de la bicicleta; para esto se realizó una sucesión de actividades de investigación planteadas por Murillo y Martínez (2010)³⁷, para llegar a la interpretación y comprensión de la realidad social.

En primera instancia se llevó a cabo la **selección del diseño**, partiendo de lo que se quería estudiar y el objetivo propuesto; en este caso, surge la pregunta de investigación y se define una estructura con la cual se logre reflejar el cumplimiento de los objetivos que a la vez dé respuesta a la indagación, en este caso, conocer y comprender los sentidos de movilidad que le otorgan las comunidades al uso de la bicicleta en las tres rutas del Departamento del Cauca.

³⁶ MURILLO, Javier y MARTÍNEZ Chyntia; “Investigación Etnografica. Metodos de Investigacion Educativa en Ed. Especial”; 2010; pág. 4; disponible en: https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/I_Etnografica_Trabajo.pdf

³⁷ MURILLO, Javier y MARTÍNEZ Chyntia; “Investigación Etnografica. Metodos de Investigacion Educativa en Ed. Especial”; 2010; pág. 9; disponible en: https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/I_Etnografica_Trabajo.pdf

Como segunda medida se **determinaron las técnicas** con las cuales se logró recolectar la información. Estas técnicas son procedimientos especiales que utilizados en el proyecto para obtener y evaluar las evidencias necesarias, suficientes y competentes, permitiendo formar el juicio objetivo, facilitando la clasificación de los hallazgos detectados. Entre las técnicas utilizadas están las planteadas por Monje C (2011):

La observación participante: se considera como una técnica que permite el registro de las acciones perceptibles en el contexto natural y la descripción de una cultura desde el punto de vista de sus participantes. Comprende dos tipos de aproximación complementarios: la descripción de los componentes de la situación analizada, es decir, lugares, autores, comportamientos, etc., con el fin de elaborar tipologías. La otra aproximación que es propia de la aproximación participante conlleva a descubrir el sentido la dinámica y los procesos de los actos y de los acontecimientos. Para tal fin el investigador se integra en la vida de los individuos afectados por el estudio. La observación participante toma en consideración los significados de los sujetos implicados que atribuyen a sus actos, en tal sentido favorece la intersubjetividad.³⁸ (Purtois y Desnet 1992) citado por Monje (2011)

Por medio de esta técnica los investigadores colaboraron de forma activa, recogiendo la información necesaria para la investigación. se tuvo un acercamiento a los sujetos investigados logrando comprender sus comportamientos y sus experiencias ocurridas en su medio natural. se recolectan los datos relacionados con la actividad materia a examinar; aquí tomó mucha relevancia las percepciones, sentimientos y expectativas (subjetividad) del investigador quien describe los elementos concretos de la situación y refiere textualmente las afirmaciones de los sujetos observados.

La segunda técnica desarrollada para extraer la información fue la expuesta por Monje A. (2011) conocida como entrevistas dirigidas o semiestructuradas

³⁸ MONJE ÁLVAREZ, Carlos Arturo. "Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa – guía didáctica" Universidad Surcolombiana, Neiva 2011. Pág 154

En ellas se usa una lista de áreas hacia las que hay que enfocar las preguntas, es decir, se utiliza una guía de temas. El entrevistador permite que los participantes se expresen con libertad con respecto a todos los temas de la lista y registra sus respuestas (con frecuencia mediante grabadora). En lugar de hacer preguntas tomadas directamente de un cuestionario, el investigador procede a un interrogatorio partiendo de un guion de tópicos o un conjunto de preguntas generales que le sirven de guía para obtener la información requerida.³⁹

Con base a las entrevistas semiestructuradas, el objetivo fue obtener una perspectiva interna de los sujetos investigados. Se determinó de antemano cual era la información relevante que nos remitiera al sentido de movilidad de los actores sociales. Se realizaron preguntas abiertas dando oportunidad de dar más matices de sus respuestas y desde ahí ir ratificando la información de interés. Se formularon preguntas de forma directa, clara y no amenazantes, permitiendo ir encauzando y entrelazando temas.

De igual manera, dentro del proceso investigativo se utilizaron algunos instrumentos que facilitaron el manejo de los registros; entre ellos los, diarios de campo, guía de preguntas o muestreo teórico, grabaciones de audio y videos e imágenes fotográficas.

Los diarios de campo fueron informes personales que se utilizaron para recoger información sobre una base de cierta continuidad, en este caso, el recorrido por las tres rutas. Estos diarios de campo contienen notas sobre observaciones, sentimientos, percepciones, reflexiones e interpretaciones de los investigadores, reflejando la experiencia vivida que se vierte en un escrito que preservan una secuencia y duración de los hechos y actividades.

Como tercer momento etnográfico, se enmarca el **acceso al ámbito de investigación**. En este caso, se reconoció que cada contexto (vías transitadas) o

³⁹ MONJE ÁLVAREZ, Carlos Arturo. "Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa – guía didáctica" Universidad Surcolombiana, Neiva 2011. Pág 149

comunidad y presentaban una situación social donde los sujetos son sus principales actores. El escenario investigado fue escogido de forma intencional de acuerdo al objetivo de la investigación; seguidamente se establecieron unas estrategias de entrada, teniendo en cuenta que se podían encontrar escenarios accesibles y algunos cerrados debido a sus arraigos culturales. Partiendo de lo anterior, en los escenarios cerrados fue necesario ubicar personas que por su posición jerárquica pudieran autorizar el acceso; de igual forma, al abordar a los sujetos investigados se tuvo en cuenta el manejo del consentimiento informado el cual fue grabado en audio. Como investigadores fue necesario que en cada comunidad y ruta se diera a conocer a los sujetos a investigar la intención, los objetivos y las aportaciones del estudio a realizar como una estrategia abierta de acercamiento y acceso al campo.

Después de acceder al campo, se llegó a la fase de la **selección de los informantes**, lo cual se desarrolló partiendo de la idea del uso de la bicicleta como situación social del interés investigativo; de esta forma se seleccionaron y abordaron sujetos que se conociera que hicieran uso de esta máquina de una forma recurrente, o que al momento del trabajo de campo se pudieran apreciar movilizándose en ella. Al seleccionar los sujetos informantes, se establecieron relaciones abiertas creando un ambiente de afinidad y confianza a partir de una buena comunicación y el buen trato.

Una vez resueltos los problemas de muestreo y la selección del escenario, las situaciones sociales y los informantes, pasa a ser prioritario el tema de la obtención de la información, aquí llegamos a la sexta fase que es la **recogida de datos y la determinación de la duración de la estancia en el escenario**. Partiendo de la realidad objeto de estudio se inicia la recolección de la información aportada por los sujetos para lo cual se llevaron a cabo registros escritos, fotográficos y de audios que permitieran la descripción e interpretación de las situaciones sociales investigadas. De todos ellos, los diarios de campo cobran

especial relevancia al ser el medio a través del cual los investigadores registraron tanto sus observaciones como sus propias impresiones y sentimientos.

Cuando se logró conocer suficientemente la realidad objeto de estudio, se abandonaron los escenarios investigados y se centró el trabajo en la organización y **procesamiento de la información recogida** que es la fase número seis orientando el análisis y **posterior elaboración del informe** como última fase del proceso etnográfico. Como técnica de análisis se utilizó la Teoría fundamentada expuesta por Corbin y Strauss.

Teoría derivada de datos recopilados de manera sistemática y analizada por medio de un proceso de investigación. En este método, la recolección de datos, el análisis y la teoría que surgirá de ellos guardan estrecha relación entre sí. Debido a que las teorías fundamentadas se basan en los datos, es más posible que generen conocimientos, aumenten la comprensión y proporcionen una guía significativa para la acción.⁴⁰

Esta técnica posibilitó la identificación de los procesos sociales básicos como punto central de la teoría formal. Ir del dato a la construcción de la teoría fundamentada es la firme intención con la cual se lleva a cabo esta técnica de análisis. Lo anterior se consigue mediante un proceso que se empieza a configurar desde la codificación como base de identificación de los datos, que recae en el hecho de categorizar partiendo de la relación que pueda establecerse entre la información que se adquiere, que por último fundamenta la teoría emergente.

A través de la teoría fundamentada, se realiza el análisis que empieza a tomar sentido por medio de la codificación y el microanálisis, permitiendo “examinar e interpretar datos de manera cuidadosa y a menudo minuciosa⁴¹”, y a partir de allí

⁴⁰ CORBIN, Juliet. STRAUSS, Anselm. técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada, Editorial Universidad de Antioquia, Colección Contus, 2002

⁴¹ STRAUSS, op. cit., pág. 64

construir diferentes categorías extraídas (abiertas, axiales, selectivas y núcleo) desde el contexto de intervención haciendo uso de la agrupación de las unidades de sentido.

El microanálisis se fundamentó desde las unidades de sentido representadas en frases de los sujetos, o como lo plantean algunos autores línea por línea. “el análisis línea por línea y que consistirá en discutir minuciosamente como la persona citada ha usado las palabras, frases y oraciones particulares.”⁴² Este análisis línea por línea concedió en primera instancia una codificación, que contempla el sujeto informante (**E1**), que representa la técnica de recolección que en este caso es la entrevista 1; en segundo lugar se enmarca el escenario donde se desarrolló la técnica, ejemplo (**Pi**) significando el municipio de Piendamó; en tercer lugar se ubica el nombre de los investigadores (**AS – LD – MK**), que significan Anderson Sevilla, Leandro Díaz y Michael Kent; en cuarto lugar se tomó en cuenta los sujetos abordados reconociéndolos como ciclistas, por este motivo se referencia como (**C1 – C...**); y por último se tiene en cuenta el número del relato (**R1 – R...**); el siguiente es un ejemplo del código descrito antes: (**E1/Pi/AS/C2/R3**).

Entre los criterios de inclusión se encontró que el proyecto estuvo enfocado al trabajo con toda la población en general (niños en etapas altas de desarrollo, adolescentes, adultos y adultos mayores) que hacen uso de la bicicleta en su diario vivir.

Los criterios de exclusión fueron definidos por algunas características personales que los priven de la práctica de ciclismo en sus diferentes dimensiones y sentidos, personas que presenten patologías de desarrollo cognitivo.

Los criterios éticos que se trabajaron fueron: desarrollar el trabajo investigativo con responsabilidad, interactuar con respeto y amabilidad con la población que se

⁴² STRAUSS, op. cit., pág. 64

trabajó, cada una de las personas que se abordó para el proceso investigativo se le hizo firmar un consentimiento informado.

La población universo fueron las diferentes comunidades en las cuales se pudo adentrar y realizar la investigación. La población muestra fueron las diferentes personas con las cuales se logró interactuar para conocer el sentido que tiene pedalear.

8. HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN

A partir de los objetivos y de la pregunta de investigación se fundamentó el desarrollo investigativo con el cual se recolecto la información para su respectivo análisis. A nivel de hallazgos, se pudo dar cuenta de las múltiples categorías que emergieron las cuales a partir del proceso descriptivo e interpretativo fueron decantando en la configuración de la categoría central.

AXIALES	SELECTIVAS	NÚCLEO
<ul style="list-style-type: none"> • La facilidad y la economía de la bicicleta como medio de transporte. • Mi amiga en el deporte que combate los malos hábitos. • Mi bici, la medicina de mi vida. • La bicicleta la aliada del planeta. • Pedaleando para sobrevivir. • Motivaciones de pedalear. • Caracterización vial y contextual, una percepción del ciclista 	<ul style="list-style-type: none"> • La bicicleta, amiga en el deporte que cuida mi vida. • La bicicleta un transporte aliado del planeta. • La bicicleta como sustento económico. • Desarrollo de las motivaciones intrínsecas y extrínsecas fundamentadas y alcanzadas desde la bicicleta. 	<p>LA BICICLETA COMO UNA PRÁCTICA SOCIAL QUE VISIBILIZA AL SUJETO Y POSIBILITA UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA.</p>

Nota: autoría propia.

8.1. LA FACILIDAD Y LA ECONOMÍA DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Durante el recorrido por los diferentes municipios y por medio de la interacción e inmersión al contexto, se logró un reconocimiento de los sentidos que le dan los diferentes pobladores al hecho de movilizarse en bicicleta.

En este sentido, la bicicleta como vehículo comúnmente utilizado por las diferentes comunidades, se constituyó en uno de los principales hallazgos, desde donde se pudo constatar que es utilizada, mayoritariamente, como el principal medio de transporte debido a la economía y a la facilidad de movilización que esta genera; situación que se evidencia en los siguientes relatos: “[...]este es el medio de transporte más económico que hay”⁴³, “[...]es un medio de transporte con la cual puedo ir a varias partes, como por ejemplo a mi casa y para desplazarme por el pueblo[...].”⁴⁴; “otra utilidad que le doy a la bicicleta es para ir al colegio, es mi medio de transporte, hasta para realizar los mandados siempre voy en ella”.⁴⁵

En consecuencia, la bicicleta es el medio de transporte más fácil que les permite o posibilita a los pobladores ir de un lugar a otro, al trabajo, al colegio o a sus hogares, para hacer diferentes recorridos, hacer mandados o realizar diferentes diligencias, incluso para transportar personas (familiares) y objetos. La facilidad que permite el uso de la bicicleta, no es otra cosa que entenderla desde la agilidad de movilizarse por entre el tráfico, de ubicarla o estacionarla en cualquier lugar, en tanto que esta ocupa poco espacio.

[...] uno se moviliza a donde quiera que vaya, no necesito de pagar transporte y la aseguro donde quiera que este, es muy fácil para uno

⁴³ (E1/PI/AS/C2/R4)

⁴⁴ (E1/PI/AS/C1/R1)

⁴⁵ (E1/PI/LD/C13/R3)

transportarse; no solo para eso, porque uno la utiliza para muchas otras cosas, en ocasiones le carga uno lo que puede en ella. Yo me desplazo todos los días, de la casa hasta el pueblo y desde el pueblo hasta la casa; muchas veces, me madrugo y me desplazo en mi bicicleta muy fácilmente hasta el hospital para pedir una cita médica. Desde que se trate aquí en pueblo a uno le beneficia mucho.⁴⁶

Son tantas las facilidades que la bicicleta presta para la movilidad, que muchas personas le confieren un valor significativo viéndola como una parte de gran importancia en sus vidas; *“esta es mi burrita, mi compañera, todo para mí, la bicicleta es mi medio de transporte, es lo más fundamental”*⁴⁷. Es tan importante que la dimensionan y trascienden en la idea de otorgarle ese toque afectivo por lo cual, *“En ocasiones la bicicleta pasa a ser parte de la familia y son apreciadas y consentidas con normalidad”*⁴⁸, por lo tanto la gente se esmera por el cuidado de ellas en retribución al servicio de transporte y movilidad que esta le presta en el desarrollo de los diferentes contextos motivo por el cual el uso básico de la bicicleta para estos pobladores se ubica dentro de la categoría de medio transporte el cual conciben desde su economía y facilidad para movilizarse.

8.2. MI AMIGA EN EL DEPORTE QUE COMBATE LOS MALOS HABITOS

Un nuevo sentido a la movilidad en bicicleta por parte de los pobladores que emerge, se ubicó desde el campo deportivo y la salud. En este acercamiento, se vio que una de las actividades primordiales donde se ubica el uso de la bicicleta, es para la práctica del deporte, ante todo se da una utilización de esta máquina como una manera para realizar actividad física, independiente de que sea o no a nivel competitivo, de que se tenga o no habilidades, destrezas o capacidades. Además, las comunidades a través del sentido deportivizado que le dan a la movilidad, reconocen que esto trae consigo unos beneficios para su salud ya que

⁴⁶ (E1/PI/AS/C7/R3)

⁴⁷ (E1/PI/LD/C10/R6)

⁴⁸ (E1/PI/LD/C12/R5)

permite y ayuda a combatir los malos hábitos. Así mismo, los usuarios que aprovechan la bicicleta como práctica deportiva, logran una distracción sana, haciendo que su tiempo sea más valioso y saludable; en este sentido ellos manifiestan que “[...] *la bicicleta es como un medio para distraerse, mi compañera, mi amiga, para hacer deporte, para estar bien de salud*”⁴⁹. Por otra parte, algunas personas en el campo deportivo, expresan su inconformidad que a nivel social existe por la falta de apoyo gubernamental y a través de sus bicicletas piden que se les dé mayor visibilidad y participación, con relación a lo anterior mencionan:

[...] en este tiempo que hay tantas situaciones de muchos deportes, sería bueno que el gobierno departamental apoyara mucho a los jóvenes para que hicieran deporte como el bicigrós o BMX porque es muy bueno, integra mucho a los jóvenes a estar haciendo deporte y es un beneficio para ellos porque no están pensando en coger malos hábitos si no en hacer deporte y disfrutarlo más que un premio⁵⁰.

Además, comentan que el montar bicicleta es muy bueno y fundamental como procesos formativos en el deporte ya que se logra más motivación y entusiasmo para andar en ella. “[...] *A nivel social la bicicleta beneficia para todo; a los jóvenes, en este momento, les doy el consejo de que coja el proceso de deporte en ciclismo, ya que es proceso bueno que tienen que estimarlo y valorarlo*”⁵¹.

Justamente, estas personas tienen en común que el sentido de movilidad deportivizada se ha fortalecido con el paso del tiempo y mantendrán sus pretensiones, tal como lo expresan: “[...] *El significado que le doy es un deporte muy bacano, me gusta mucho y desde pequeño lo he practicado, primero he comenzado en cicla normal, después me dedique a la ruta y ahorita le estoy haciendo al BMX freestyle o calle, saltar muros o hacer trucos*”⁵².

Los pobladores demuestran que las prácticas deportivas a través de la bicicleta los aleja de las diferentes situaciones adversas comunes en las sociedades actuales,

⁴⁹ (E1/C/LD/C3/R1)

⁵⁰ (E1/M/LD/C7/R5)

⁵¹ (E1/PI/LD/C11/R4)

⁵² (E1/PI/LD/C13/R1)

“la bicicleta principalmente me sirve para hacer deporte, hago ejercicio en ella para estar alejado de los malos vicios que se pueden adquirir en la calle, el deporte nos aleja de la droga, de la delincuencia y además configuro un estilo de vida con hábitos saludables”⁵³.

Finalmente los usuarios de la bicicleta le dan un sentido deportivizado ciertamente valedero para alejarse y combatir con los malos hábitos que hoy en día abundan en nuestra sociedad; en este caso, la amistad que se crea entre el usuario y la bicicleta en relación al deporte, se establece como fundamentación del sentido de movilidad con el cual buscan vivir de la mejor manera.

8.3. MI BICI, LA MEDICINA DE MI VIDA

Durante la interacción con los sujetos se pudo evidenciar otra de las utilidades conferida a la movilización en bicicleta centrada en el campo de la salud y vista como una forma para mantener un buen estado físico. Por lo tanto, otro de los sentidos que se le otorga a la bicicleta es el de hacer ejercicio en beneficio de la salud para su vida; como caso representativo *“[...] la bicicleta me motiva para el ejercicio, por eso me mantengo así full, usted al hacer uso de la bicicleta baja de colesterol, baja triglicéridos, mejora la respiración pulmonar [...] es una medicina, es salud [...]”⁵⁴*. Además, se mencionan que es una “máquina”⁵⁵ que ayuda a mantener un buen estado físico, ayudándolos a estar bien; por ello, *“montar en bicicleta es salud, ayuda mucho en el estado físico y en cuanto al cuerpo le ayuda a uno para estar bien”⁵⁶*.

⁵³ (E1/Pi/AS/C2/R2)

⁵⁴ (E1/Pi/AS/C2/R6)

⁵⁵ Las máquinas son herramientas que nos ayudan a hacer más fácil nuestro trabajo. La física nos dice que existe trabajo cada vez que se usa fuerza para mover un objeto. Una bicicleta es una máquina que hace que llegar a algún lugar sea más fácil (y más divertido!), pero no significa que llegar requiera menos trabajo. Hay que pedalear y empujar, a veces muy duro. Pero juntas, las máquinas y las personas pueden llegar al otro lado del pueblo. Manual de Maquinas Simples, Tinybop; Pág 2 – 3 disponible en: <https://tinybop.com/assets/handbooks/simple-machines/Tinybop-EL4-Simple-Machines-Handbook-ES.pdf>

⁵⁶ (E1/Pi/AS/C7/R2)

El uso de la bicicleta es fundamental como una manera efectiva para ejercitar el cuerpo; *“al hacer ejercicio se tiene un buen estado de salud, es como una vitamina, es algo esencial para la salud [...]”*⁵⁷. La comunidad en su mayoría al tener la expresión de vitamina en alusión a su movilidad en bicicleta le confieren la importancia que recae en el sentido del favorecimiento y mantenimiento de su estado de salud física y mental.

Son diferentes los beneficios que se le otorgan a la bicicleta en cuanto a la salud y gracias a ella los sujetos ayudan a mantener una buena calidad de vida, tal como se anuncia a continuación: *“la principal razón por la cual me movilizó en mi bicicleta es para quitarme la amargura, para desestresarme”*⁵⁸.

La salud es una prioridad para estas personas, lo cual hace que se preocupen a diario y vean la bicicleta no solamente como el medio de transporte o como medio deportivo, sino que la fortalecen dentro de la práctica como una herramienta que les ayuda a mantener un estado saludable, en otras palabras, la bici es una medicina para la vida.

8.4. LA BICICLETA LA ALIADA DEL PLANETA

Los sujetos reflejan una preocupación que a nivel social afecta a todas las comunidades. Un sentido de movilidad fundamental para estas personas se radica en el interés ecológico *para “[...] ayudar al medio ambiente, que es ahora lo más importante [...]”*⁵⁹.

Los altos índices de contaminación emitida por la combustión, principalmente por vehículos automotores, es el punto desde donde parte el sentido ecológico de estas personas, por lo cual hacen uso de la bicicleta como un mecanismo para mitigar esta problemática *“[...] porque la bicicleta no contamina el aire para*

⁵⁷ (E1/M/LD/C7/R6)

⁵⁸ (E1/C/AS/C2/R6)

⁵⁹ (E1/M/AS/C1/R9)

*nada*⁶⁰. Es así, que el sentido de pedalear está pensado a nivel social para un beneficio global, es por esto que mencionan que *“montar en bicicleta nos beneficia a todos porque disminuye la emisión de gases contaminantes la cual afecta la capa de ozono, al movilizarse en ellas se contribuye al cuidado del medio ambiental”*⁶¹.

De forma concreta, los usuarios afirman que la bicicleta ayuda directamente al medio ambiente, reduciendo los niveles de contaminación; de este modo, el sentido de movilidad para estas comunidades está centrado en el pensamiento ambiental que fundamenta la importancia del uso como un beneficio social ante la problemática del calentamiento global que en gran parte es ocasionada por la emisión de gases contaminantes producido por la combustión de vehículos no ecológicos, los cuales terminan siendo el factor negativo que influye en el ambiente y en el aire que se respira.

La movilidad en bicicleta para todas las comunidades y sus usuarios termina siendo una contribución total al mundo que se habita y es tal su valor ambiental benéfico que llega a ser considerada la aliada del planeta.

8.5. PEDALEANDO PARA SOBREVIVIR

De los aspectos más importantes que se encontraron en las diferentes comunidades por donde se realizó el recorrido, están los beneficios que le da la bicicleta a cada uno de los habitantes que cuentan con una de estas; es sumamente importante resaltar el sentido laboral que adquieren a partir de la movilidad en esta máquina y dependen en gran medida de ella para obtener el dinero que les ayude a sobrevivir ante las múltiples necesidades que puedan tener los sujetos. En sentido estricto, el uso de la bicicleta se convierte en parte vital para el desarrollo económico, es decir que es utilizada como fuente lucrativa.

⁶⁰ (E1/Pi/AS/C3/R5)

⁶¹ (E1/C/AS/C2/R5)

[...] a la bicicleta podría darle otras utilidades, supongamos que en este trabajo no me da resultado, puedo buscar otra forma de trabajo siempre en la bicicleta, porque prácticamente esta bicicleta la puedo utilizar para trabajar en muchas cosas porque las adaptaciones que tiene me permite transportar diferentes productos con los cuales puedo ganarme el sustento⁶².

Muchas personas debido a las diferentes situaciones de desempleo, se vieron abocados a buscar la manera de suplir sus necesidades básicas, fue entonces que vieron a la bicicleta como una forma de solventar esta situación y desde entonces se ha convertido, para algunos habitantes, en su fuente de trabajo. Actividades relacionadas a la venta de bicicletas, accesorios y al mantenimiento de las mismas, son los empleos más estables y accesibles.

Sí, yo la utilizo en el trabajo. De la edad de 11 años comencé a montar bicicleta y a la edad de 15 años comencé a trabajar en el taller de bicicletas, me pareció muy bien el uso de la bicicleta cuando comencé a trabajar, cuando murió mi padre me tocó responder por mis hijos y por mis hermanos, me sometí al trabajo y me gustó el trabajo en bicicletería. Les doy un consejo, trabajar con bicicletas es un proceso bueno, porque en todo momento la bicicleta le ayuda al campesino en el trabajo. Aprendí mucho a acobalar rines, soldar, incrustar empaques y colocar guayas de frenos; además, se armar bicicletas y rines. La bicicleta para mi es de gran utilidad porque esta es mi fuente de trabajo, lo hago con mucho empeño, mucho entusiasmo y con amor para que luego, algún día, otras personas también aprendan de mí y tomen este proyecto⁶³.

A nivel de transporte y la movilidad, los pobladores fortalecer el sector, comercial con el cual la economía de las comunidades se ve beneficiada. Muchas personas aprovechan las oportunidades y ajustan sus pensamientos a proyectos laborales con los cuales se pretende conseguir el dinero para sobrevivir en un mundo donde todo tiene un valor cuantificado.

[...] es el modo de trabajar para yo sobrevivir, modo de trabajar yo para sobrevivir, eso es todo, la utilizo para eso para el trabajo, estoy

⁶² (E1/M/AS/C3/R3)

⁶³ (E1/PI/LD/C11/R1)

trabajando para mi sustento, el sustento cada día, el sustento para mí y para mi familia.⁶⁴

Hoy en día es común encontrar en las diferentes comunidades personas que dependen económicamente de la comercialización de distintos productos y la prestación de algunos servicios que tienen relación al uso de la bicicleta, es por eso que muchas personas pedalean para sobrevivir, visualizado desde la ventaja que tienen los pobladores quienes por medio de la bicicleta buscan el dinero que ayude a solventar todas sus necesidades básicas y la de su círculo familiar.

Pedalear se convierte en una práctica cotidiana debido a que las necesidades personales no dan espera, por eso trabajar a partir de la bicicleta ya sea desde su comercialización o mantenimiento, consolida una opción de vivir y laborar de una manera independiente donde el sacrificio y esfuerzo en muchos casos constituye el crecimiento capital y material del trabajador, como se pudo conocer por parte de un poblador quien reconoció que “[...] *El beneficio que he recibido del taller es mucho porque he conseguido parte de mi casa, he conseguido la finca gracias al taller de bicicletas*”⁶⁵.

De esta manera, algunos trabajadores fundamentan su intención de lucro desde la bicicleta quien es la que les otorga su sustento diario. En muchos casos, algunos pobladores han adaptado sus bicicletas de forma tal que sobre ellas han montado sus negocios ambulantes (venta de raspados, de frutas, helados, mazamorra, dulces, utensilios para el hogar, repuestos de carros y motos entre otros) llevando y ofreciendo sus productos a la comunidad. Estas bicicletas las han adaptado de tal forma que se facilita el transporte de sus negocios inclusive a lugares fuera de su comunidad.

La bicicleta me ayuda para el negocio, voy donde quiera en ella, no pago pasaje con ella, voy donde quiera con mi maquina raspadora de hielo,

⁶⁴ (E1/M/AS/C3/R2)

⁶⁵ (E1/PI/LD/C11/R3)

incluso en ella misma transporte el hielo y los demás elementos básicos de mi negocio⁶⁶.

El gusto y agrado por la bicicleta, por pedalear y sumado a eso la necesidad de sobrevivir en una sociedad donde la economía toma relevancia principalmente en la calidad de vida de las personas, hace que muchos visionarios emprendan proyectos laborales con la firme intención de obtener unos ingresos que facilite la manutención de sus hogares. La fuente lucrativa del pedal ha permitido que muchos hayan adquirido una estabilidad económica y agradecen a sus bicicletas el poder contar hoy en día con algunos bienes materiales, con un crecimiento capital que como pensamiento material constituyen el interés de facilitar la vida a futuras generaciones.

8.6. MOTIVACIONES DE PEDALEAR

Los puntos de vista motivacionales en relación al uso de esta máquina son importantes en sus vidas, por tanto el sentido de movilidad en este caso no es otro que el pedalear para lograr un objetivo de esta manera una de las mayores intenciones se enmarca en el hecho de compartir y socializar con otras personas.

Un sentido enmarcado en la categoría motivacional, preponderó el pensamiento de los usuarios de la bicicleta con la cual pretenden cumplir sus pretensiones que también son vistas como sueños que se quieren alcanzar o hacer realidad. Existen situaciones personales importantes para resaltar, las cuales se fundamentan en una visión futura, cuando expresan que: *“Mi motivación es formar un grupo grande de muchachos y constituir un club para que el deporte del ciclismo sea mejor visto y puedan para participar en otros lados”*⁶⁷.

De esta manera, muchas personas pretenden en algún momento ser ciclistas profesionales y representar al Departamento del Cauca en competiciones oficiales;

⁶⁶ (E1/M/LD/C9/R1)

⁶⁷(E1/C/LD/C8/R5)

por ejemplo: *“Mi motivación es algún día participar en algunas pistas de BMX y representar al Cauca y porque no a Colombia”*⁶⁸.

Por otra parte, algunos sujetos en cada una de las comunidades, usualmente, expresan sensaciones de agrado cuando se movilizan en bicicleta, caso particular del usuario quien manifestó que *“la mayor motivación es que a donde salga puedo ir tranquilo en ella, tengo el gusto de observar el paisaje por donde uno va”*⁶⁹, por consiguiente, el sentir de la gente es disfrutar del paisaje por la movilidad que le genera la bicicleta, gustan del pedalear cuando van a su trabajo, a su estudio, los mandados, se gozan los trayectos, además de permitirles socializar con las demás personas; por su diseño y movilidad la bicicleta ayuda a interactuar más con el mundo. De cierta manera, la bicicleta también les motiva y les permite estar más cerca de los seres queridos, de sus amigos y demás personas; en este caso, dentro de la población se puede ver que al usar la bicicleta se conocen más personas, dando la oportunidad de establecer y compartir diálogos, creando lazos de amistad.

En relación a lo anterior, algunas personas hacen uso de la bicicleta con la firme intención de mejorar o elevar su estado de ánimo, siendo esta una motivación que va más allá del pedalear, esta actividad ha sido elegida por los pobladores para movilizarse, generándoles satisfacción, llenándolos de energía, y estar activos todo el día, llevándolos a olvidar sucesos adversos o incómodos que han tenido en sus vidas.

[...] la bicicleta me motiva a estar bien. Cuando estoy mal y monto en mi bicicleta me siento mejor, me ayuda en momentos de depresiones; uno va a montar cicla y [...] automáticamente comienza a olvidarse de lo que le ha sucedido, dedicándose más a la cicla. Uno puede olvidarse de todo el estrés y de todo lo malo. La bicicleta ha llegado a convertirse en mi psicóloga.⁷⁰

⁶⁸(E1/C/LD/C6/R6)

⁶⁹(E1/M/LD/C10/R3)

⁷⁰(E1/PI/LD/C13/R8)

Es tanta la motivación que les genera la bicicleta que permite crear un vínculo especial entre el usuario y la máquina, hasta cierto punto que la ven como un integrante más de la familia, la bicicleta les brinda tantas emociones que por eso buscan mantenerla siempre a su lado, *“yo duermo con ella, a veces cuando esta limpiecita la coloco al lado de la cama acostada manteniéndola siempre en la pieza, no la tengo en el patio”*⁷¹.

La bicicleta les ha sido útil para tantas funciones como anteriormente se han enunciaron: transporte, salud, cuidado del planeta, deporte y medio para sobrevivir, con el ideal de mejorar su calidad de vida generándoles motivaciones placenteras por pedalear.

8.7. CARACTERIZACIÓN VIAL Y CONTEXTUAL, UNA PERCEPCIÓN DEL CICLISTA

Profundizar el sentido de movilidad en bicicleta es una tarea que cada ciclista va fortaleciendo a lo largo de su práctica, en este caso, el reconocimiento de los múltiples beneficios que pueda aportar el pedalear, promueve cada vez más la utilización de la bicicleta. Que el ciclista tenga conciencia de lo que hace, de como lo hace, por donde lo hace y para que lo hace es fundamental, así mismo como es indispensable saber que para montar bicicleta se necesita de unos espacios adecuados y de unas condiciones externas que permitan un buen desarrollo de la práctica, de manera que la valoración subjetiva siempre estará presente en los ciclistas y relacionará directamente los factores extrínsecos con su movilidad en bicicleta.

Cuando un ciclista piensa a través de su bicicleta, automáticamente asocia el contexto y las vías por las cuales se moviliza, construyendo una percepción con la cual ajusta sus piezas en procura de su favorecimiento; al respecto, Vargas

⁷¹ (E1/PI/LD/C13/R8A)

Melgarejo (1994)⁷² realiza un trabajo interesante sobre el concepto de la percepción y en este punto asocia la mirada antropológica y la concibe como:

[...] la forma de conducta que comprende el proceso de selección y elaboración simbólica de la experiencia sensible, que tienen como límites las capacidades biológicas humanas y el desarrollo de la cualidad innata del hombre para la producción de símbolos. A través de la vivencia la percepción atribuye características cualitativas a los objetos o circunstancias del entorno mediante referentes que se elaboran desde sistemas culturales e ideológicos específicos contruidos y reconstruidos por el grupo social, lo cual permite generar evidencias sobre la realidad.

Con base a lo anterior, a través de sus bicicletas los moradores acceden al conocimiento exterior a partir de lo que comunican sus sentidos procesando la información para reconocer e interpretar, desde su vivencia, juicios y valoraciones del contexto a lo largo de las rutas que frecuentan, motivo por el cual se sienten en la condición de caracterizar el contexto, desde factores positivos y negativos que son asociados a la movilidad.

Los juicios y valoraciones subjetivas toman tanto poder en el ciclista que puede condicionar la práctica de movilizarse en bicicleta. Caracterizar las rutas por su flujo vehicular, por las condiciones geográficas (topografía) y climáticas, por el grado de peligrosidad, orden público y por la majestuosidad de sus paisajes, entre otras características, genera en cada uno posturas que llevan a tomar decisiones acerca de la utilización de la bicicleta. A través de la percepción subjetiva, un ciclista puede reconocer factores que promocionan o limitan su movilidad.

Cuando pedalear se ha constituido en un hábito recurrente o cotidiano, las percepciones tienden a ser más reflexivas y críticas sobre la práctica que está llevando a cabo y del contexto en el cual se desenvuelve; por un lado una percepción positiva permite considerar que todas las condiciones se ajustan a la práctica promoviéndola aún más, en cambio una percepción negativa está dada

⁷² VARGAS MELGAREJO, Luz Marina; "Sobre el Concepto de Percepción"; Revista Alteridades; Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa México; 1994; disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/747/74711353004.pdf>

por inconformismos que se buscan ser transformados para facilitar la movilidad o en el peor de los casos para tomar la decisión de abandonarla ya sea de manera transitoria o definitiva.

La caracterización que lleva a cabo los ciclistas por medio de sus percepciones, comúnmente son una de las causas por las cuales muchos se cohiben e inhiben el movilizarse en bicicleta tal como lo consideran Fernández y Monzón⁷³, quienes mencionan que las distancias demasiado largas, la percepción del riesgo frente a accidentes, los terrenos adversos, las situaciones climáticas como el frío, el calor, las fuertes lluvias, los fuertes vientos, el miedo al robo de la bicicleta, son percepciones que comúnmente alejan de la práctica a quienes no familiarizan con estas dificultades.

En relación al pensamiento, valoración y juzgamiento subjetivo como percepción, se debe tener en cuenta que estos son la configuración de una realidad totalmente establecida por cada persona, en este caso quien se moviliza en bicicleta por estas rutas o contextos; dicho de otra manera, quien percibe está en la condición de enfrentar ante los demás su razón o juicio, porque para él es y siempre será de esa forma así vaya en contra de la de los demás. De igual manera, las percepciones pueden reconfigurarse cada vez que se quiera hacer la tarea y normalmente se quedará la percepción última de un estímulo, es decir, con la última o últimas veces que se movilicen en bicicleta. Por ejemplo, ante un día nefasto porque ha coincidido que tres maleantes han puesto en riesgo la vida del ciclista, ese día la percepción de éste cambia con respecto al día anterior y pasa a pensar que todo lo demás durante sus recorridos seguirá siendo peligroso.

La sensibilidad del ciclista, agudiza sus sentidos alejándolos de la ficción y acercándolos a la realidad que prioriza el enfoque descriptivo que termina en la caracterización contextual, por lo tanto no se puede ignorar las percepciones de

⁷³FERNANDEZ HEREDIA, Álvaro; MONZÓN DE CÁCERES, Andrés; "Comportamiento Ciclista, de la Teoría a los Hechos"; Universidad Politécnica de Madrid; disponible en: http://oa.upm.es/6797/2/INVE_MEM_2010_74727.pdf

movilidad que tengan los ciclistas porque desde ahí ellos apropian la forma de ser y vivir desde sus bicicletas que en últimas es el interés de su movilidad.

8.8. LA BICICLETA, AMIGA EN EL DEPORTE QUE CUIDA MI VIDA

El recorrido por algunas rutas del Cauca dispuso de una variedad de sentidos de movilidad en bicicleta, con lo cual sus usuarios se han venido identificando plenamente a partir de la utilidad que esta máquina puede ofrecerles. El reconocimiento de los múltiples beneficios que puede traer el montar en bicicleta, ha hecho que varias personas la vean como una parte fundamental en sus vidas, uno de ellos toma fuerza desde la práctica deportiva en el cual sitúan la intención de cuidar la salud como parte fundamental en la vida de los pobladores.

La importancia de la actividad deportiva en la vida de los pobladores resulta indiscutible; el uso de la bicicleta no sólo es una actividad divertida de la que se puede disfrutar en el tiempo libre o compartir con la familia o amigos, sino que también puede convertirse en una excelente deporte para mejorar la calidad de vida previniendo afecciones o enfermedades comunes en personas sedentarias.

Los pobladores aún consideran fundamental el mantener un estado de salud óptimo dándole relevancia a la vitalidad, energía, vigorosidad, que pueden fortalecer desde la práctica del deporte; es así que partiendo de ese sentido logran visualizar a la bicicleta como una amiga con la cual pueden combatir los malos hábitos (fumar, drogarse, beber alcohol, sedentarismo) que hoy en día son tan comunes. Si conocemos que la salud, para la Organización Mundial de la Salud (1996)⁷⁴ es: “un estado de bienestar físico, mental y social general, es decir, una ausencia de enfermedad y debilidad”, entonces la práctica del ejercicio, la actividad física y el deporte se muestran como un instrumento imprescindible para la salud, por tanto muchos usuarios de la bicicleta buscan a través de ella mejorar

⁷⁴ WEINECK Jürgen, “Salud, Ejercicio y Deporte”; Editorial Paidotribo; Barcelona España; 1996; Pág. 7

y fortalecer sus sistemas orgánicos para que su cuerpo funcione apropiadamente. Además la bicicleta para los usuarios proporciona una gran prevención frente a las enfermedades cardiovasculares, respiratorias y otras asociadas a la obesidad. Los doctores Dora, Hosking, Mudu (2011)⁷⁵ reconocen que existen un gran número de estudios que han mostrado que andar en bicicleta asociado a la actividad física, reduce la obesidad y disminuye significativamente el promedio de mortalidad anual.

Para los usuarios de la bicicleta es más factible hacer uso de ella diariamente, donde lo ven como una actividad libre y placentera, la cual no los condiciona u obliga a cumplir unos horarios, logrando reconocer que ejercitarse desde su bicicleta independientemente del día, la hora, el clima, es benéfico para su salud; quienes practican este tipo de actividad logran mantener un buen estado de ánimo ya que lo hacen por placer, no solamente buscan una condición óptima de salud a nivel físico si no también psicológico que los hace mantener más felices; al respecto Francke citado por Weineck (1997)⁷⁶, considera que la salud: “es un rendimiento psicofísico individual; es la realidad de la vida”; además, siguiendo el pensamiento de Dekoster y Schollaert (2000)⁷⁷, se logra concebir la bicicleta desde sus beneficios prácticos, donde esta proporciona libertad y agrado; además, su mantenimiento es factible y permite tenerlas en óptimas condiciones para así darle una buena ejecución práctica y por ende favorecer la salud integral del usuario.

Con respecto a lo anterior, a través de un estudio investigativo que llevaron a cabo Dekoster y Schollaert (2000)⁷⁸, pudieron analizar y comparar aspectos con relación al estado de salud de quienes se movilizan frecuentemente en bicicleta

⁷⁵ DORA Carlos, HOSKING Jamie, MUDU Pierpaolo, “Transporte urbano y salud”; Editorial Dominik Schmid; Germany; 2011.

⁷⁶ WEINECK Jürgen; “Salud, Ejercicio y Deporte”; Editorial Paidotribo; Barcelona España; 1996; Pág. 7

⁷⁷ DEKOSTER J y SCHLLAERT U; “En bici, hacia ciudades sin malos humos”; Comisión Europea; Luxemburgo; 2000; Pág. 34

⁷⁸ DEKOSTER J y SCHLLAERT U; “En bici, hacia ciudades sin malos humos”; Comisión Europea; Luxemburgo; 2000; Pág. 35

con quienes no lo hacen, dando razón al hecho de que las personas que efectúan un desplazamiento en bicicleta al menos cuatro días por semana son más saludables tanto a nivel físico como psíquico que aquellas que no lo realizan, también detectaron en los ciclistas recurrentes una disminución notable de la hipertensión, la bronquitis crónica, el asma, afecciones ortopédicas, enfermedades de las glándulas sebáceas y las varices de las extremidades inferiores. Así mismo, quienes no se desplazan en bicicleta de forma recurrente, presentan índices más altos de afecciones cardíacas (las enfermedades cardiovasculares son una de las principales causas de mortalidad en nuestros países). Por último destacan y ponen en manifiesto que la probabilidad de que los ciclistas se consideren “felices” o “muy felices” es cuatro veces superior a los demás.

Si se hablaba de ejercicio y actividad física haciendo uso de la bicicleta, muchas personas centran dicha práctica desde un sentido deportivizado, con el cual direccionaban su intencionalidad ya fuera a nivel competitivo o recreativo, sin alejarse de uno de sus objetivos primordiales que es mantener su calidad de vida, aquí la bicicleta se considera una amiga gracias a su conexión con el usuario, al tiempo que terminan compartiendo y al afecto que recae en su vinculación; por tal razón, la subjetividad de quien pedalea cumple su función y sobrevaloriza esta máquina como un eje fundamental para el mantenimiento del estado óptimo de su salud. Por lo tanto, el deporte, en bicicleta se expande como un ideal positivo y es bien visto por muchas comunidades que buscan fortalecer su práctica, donde la visualización de la bicicleta está ubicada en la línea de los triunfos y una vida plenamente saludable.

Es claro que las personas que no practican ningún deporte o lo hacen en grado insuficiente, tendrá más posibilidades de sufrir enfermedades producidas por la falta de ejercicio (obesidad, problemas cardíacos, hipertensión) en consecuencia, muchos pobladores en su afán de mantener un buen estado físico que les ayude a combatir las enfermedades y así cuidar sus vidas, convierten la bicicleta en su

amiga con la cual hacen que el “*deporte*” tal como lo enuncia los pobladores se convierta en salud.

De igual manera, Weineck J.(1996)⁷⁹ reconoce que: “existe el deporte para la salud, con el cual se pretende alcanzar un equilibrio, una recuperación o un buen estado físico, y que puede estar organizado de muy diversas formas, tanto como deporte, popular, de ocio o lifetime”. Los usuarios de la bicicleta de las diferentes comunidades han explorado el deporte del pedal desde sus diferentes clasificaciones, teniendo mayor relevancia el deporte para la salud, aunque en muchos casos el camino para llegar a dicho estado, ha sido a través del uso de la bicicleta mediante el deporte aficionado y profesional, reconociendo también que el deporte termina siendo sano si se practica de la manera adecuada y de ser así, la bicicleta terminará siendo catalogada como la amiga en el deporte que cuida la vida de sus usuarios.

8.9. LA BICICLETA UN TRANSPORTE ALIADO DEL PLANETA

La sociedad moderna ha venido reconociendo y visualizando en gran parte los múltiples beneficios y ventajas que conlleva la movilidad en bicicleta. Contribuir a mejorar la problemática ambiental, ha dado cabida a planteamientos y propuestas que articulados a la movilidad en los diferentes territorios, pretenden mitigar el daño que la misma humanidad ha ocasionado. Dejar a un lado la combustión que afecta la capa de ozono, es la idea con la cual muchas comunidades han pensado contribuir y desde ahí han venido generando una cultura ambiental, que permite resaltar la utilización de la bicicleta como mecanismo de acción ante dicha problemática.

Las emisiones contaminantes del uso de la bicicleta son muy escasas o nulas en relación a las que presentan los vehículos motorizados. Por tanto, Varcárcel J

⁷⁹ WEINECK Jürgen; “Salud, Ejercicio y Deporte”; Editorial Paidotribo; Barcelona España; 1996

(2013)⁸⁰, enuncia que “La bicicleta es un medio de transporte silencioso, sólo consume energía humana, al usarla dejamos de generar gran cantidad de gases contaminantes lo que contribuye a frenar el cambio climático”. En consecuencia, logramos reconocer que los pobladores usuarios de la bicicleta son conscientes que a través de ellas generan un beneficio social, contribuyen a un ambiente tranquilo, alejados del bullicio que emiten los vehículos motorizados, al mismo tiempo que favorecen la respiración de toda una comunidad la cual podrá salir y obtener un aire mucho más puro, ésta es la motivación con la cual buscan crear cultura ambiental para que futuras generaciones puedan disfrutar de un ambiente más saludable en el cual van a poder vivir de una manera más sana; por eso, *“es importante cuidar el medio ambiente, porque si uno anda en una moto está contaminando, en cambio en la bicicleta se aprovecha para todo, la salud, el deporte y además cuida del planeta”*⁸¹.

Los medios de transporte se han empoderado de los territorios nacionales y no han sido la excepción en las comunidades visitadas durante la investigación, esto no ha sido una casualidad sino una causalidad derivada de las necesidades sociales y más aún personales, una necesidad de “desplazamiento”, que desde los mismos sentidos subjetivos se apropia. Partiendo de lo anterior, la bicicleta se ha convertido en uno de los medios de transporte más comunes en estas comunidades permitiéndoles cumplir diferentes tareas articuladas a la movilidad; pero la cultura ambiental ha generado gran impacto que a nivel social realza el valor ecológico de usar esta máquina, rezagando en muchos casos vehículos automotores culpables en gran medida de los altos índices de contaminación ambiental.

“Las emisiones contaminantes (atmosféricas y sonoras) de la bicicleta son muy escasas frente a las que presentan los vehículos motorizados, sobre todo en los viajes cortos, donde la incidencia de las emisiones es

⁸⁰ VARCÁRCEL Josefina; “La Conducción de Bicicletas”; Ministerio del Interior; Dirección General de Tráfico; Subdirección General de Intervención y Políticas Viales; Unidad de Intervención Educativa; Madrid; disponible en: <https://web.ua.es/es/ecocampus/documentos/campanas/movilidad/conduccion-bicicletas.pdf>

⁸¹ (E1/Pi/AS/C5/R5)

mucho mayor. Además, la bicicleta contribuye a la mitigación del cambio climático causado por la emisión de gases de efecto invernadero del sector transporte” Monzón Andres y Colaboradores PROBICI (2010)⁸²

Un concepto de movilidad que no solo se queda en el hecho de mover algo físico, lo meramente superficial, sino que va más allá y permite movilizar cultura, pensamientos e ideas con lo cual se extiende y exterioriza una intencionalidad y es ahí que se toma conciencia sobre el factor ambiental para lo cual la bicicleta termina siendo la aliada con la cual se protege y cuida nuestro planeta.

En realidad, el aporte del grupo investigador PROBICI valida la consciencia ambiental reconocida en los usuarios de la bicicleta, donde esta sobresale ante todos sus beneficios pero se centraliza en el favorecimiento del medio ambiente, por lo cual termina siendo considerada la aliada del planeta a diferencia de muchos otros medios de transporte que lo deterioran a raíz de los altos índices de contaminación atmosférica y auditiva sumado a otros aspectos negativos que deterioran el medio ambiente y afectan al peatón, al ciclista y en fin, a toda una comunidad.

La masificación de la bicicleta como medio de transporte aliado del planeta ha favorecido a sus diferentes usuarios, los cuales dependen de ella en muchas ocasiones para escatimar el gasto en combustibles para automotores o el gasto que generalmente acarrea el transporte público motorizado. La sensibilización al movilizarse principalmente en bicicleta, ha permitido que muchas personas hagan uso de esta máquina debido a la facilidad que conlleva desplazarse por espacios, lugares y zonas reducidas, quien se movilice en este medio no tienen que lidiar con las congestiones de tráfico; la bicicleta es el medio de transporte más económico y eficaz para viajes cortos permitiéndoles llegar más rápido a sus destinos, respirando y aportando un aire más puro, libre de contaminaciones.

⁸²MONZÓN Andres y Equipo Investigador PROBICI; “Guía de la Movilidad Ciclista: Métodos y Técnicas para el Fomento de la Bicicleta en Áreas Urbanas”; Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA); Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid; Madrid; julio de 2010; Pág. 34

El principal sentido que le doy a mi bicicleta, es el medio de transporte gracias a que es muy fácil y económico, porque de todas maneras usted va a ahorrar plata, por donde quiera que se transporte; además de que le sirve para la salud de todos, está ahorrando dinero; usted va para su trabajo y en donde quiera que vaya ahí tiene su aparato, no necesita estar diciéndole a otro llévame, tráeme, no, se montó en su cicla y hágale⁸³.

Así como muchos usuarios tienen el firme pensamiento de la bicicleta como medio de transporte, algunos estudios ratifican lo beneficioso que esto llega a ser. En un contexto rural, las bicicletas también tienen una función importante. Según organización Bicycles For Humanity-BFH (2008) citada por la Embajada del Ecuador en los Países Bajos, “en los lugares donde las opciones de transporte son muy restringidas, las bicicletas proveen una mejora movilidad personal y facilitan la capacidad de la gente de determinar su propio horario”⁸⁴.

A la bicicleta se le puede utilizar también como un medio de transporte para ir de un lado a otro, para movilizarse, para recrearse, eso es en lo que más utilizo yo la bicicleta... por ejemplo en esta, para hacer un mandado. Yo en este momento trabajo aquí en la terminal como vendedor ambulante pero a veces requiero ir para la galería o alguna parte, me voy en la bicicleta, eso es lo que más utilizo, para medio de transporte⁸⁵.

De igual manera, el transporte en bicicleta ha tenido cierto éxito gracias al aprovechamiento de los múltiples beneficios, principalmente el hecho de contribuir con el medio ambiente, por lo cual a nivel social se le busca dar preeminencia y desde ahí trabajar en unas políticas que favorezcan el uso de este medio de transporte; por consiguiente, con cada poblador que opte a movilizarse en bicicleta, se aporta a un cambio positivo a beneficio de todos, contribuyendo claramente a un medio ambiente más humano, tranquilo, saludable y habitable.

⁸³ (E1/Pi/AS/C7/R8)

⁸⁴EMBAJADA DEL ECUADOR EN LOS PAISES BAJOS; “El Uso Masivo de la Bicicleta para el Buen Vivir”; Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración; Pág. 53; disponible en: <http://www.embassyecuador.eu/site/images/descargas/uso-masivo-bicicleta-buen-vivir.pdf>

⁸⁵ (E1/Pi/AS/C2/R3)

Cuando los sujetos logran reconocer a la bicicleta como el medio de transporte ideal y sumándole a eso los beneficios que a nivel ambiental genera, fortalecen la idea de priorizar su uso de modo que las comunidades articuladas al campo político, establecen medidas que les permite mejorar las condiciones de movilidad para el bienestar personal y social. En consecuencia, la Bicicleta pasa a ser una alternativa de transporte para las comunidades, un transporte consciente y con el cual se adquiere una sensibilización ecológica favoreciendo la calidad de vida de todas las personas.

8.10. LA BICICLETA COMO SUSTENTO ECONÓMICO

La falta de empleo es considerada como una de las razones por las cuales las personas tienden a vivir situaciones apremiantes, casos que pueden verse reflejados como problemas que se desenvuelven, incluso, al ámbito sentimental del sujeto que sumado a adversidades cotidianas influyen directamente en su estado de ánimo. Las afectaciones que suelen tener las personas con bajos ingresos o sin empleo, tienden a extenderse a las personas de su círculo social y de manera especial a sus seres más allegados; un claro ejemplo se da en el caso de que si una persona no encuentra una forma de ganar dinero, no habrá manera de comprar alimentos, de brindarle vestido, vivienda e incluso educación a los hijos, entre otros aspectos que la gente comentó a lo largo de las diferentes rutas transitadas durante este ejercicio investigativo, caso evidenciado a continuación: *“la principal razón por que yo monto bicicleta es por el sustento económico”*⁸⁶.

La problemática de desempleo tan común en nuestro país, es algo por lo cual las personas luchan a diario. Pobladores de las distintas comunidades investigadas no son ajenos a este inconveniente, situación que en ocasiones lleva a las personas a tomar decisiones inadecuadas (delinquir, mendigar) que acarrearán una problemática aún más compleja a nivel social; caso diferente de personas que a

⁸⁶ (E1/M/AS/C3/R9)

raíz de la necesidad laboral, piensan, diseñan y ponen en marcha proyectos con los cuales pueden suplir, de manera parcial o total, dichas necesidades. Durante el recorrido por algunas rutas del departamento del Cauca se encontró personas que ante la poca oportunidad laboral, se ven en la obligación a crear fuentes de ingresos económicos y una de las alternativas que visualizan, sin llegar a afectar negativamente a terceros, es darle utilidad a sus bicicletas como una forma de generar un sustento económico.

Partiendo de lo anterior, se evidencio que estas personas utilizan de múltiples formas la bicicleta para su sustento diario y económico, muchas de estas actividades son relacionadas con ventas de bicicletas, accesorios, arreglos, mecánica y lavados; constituyéndose así la bicicleta en una herramienta para generar una fuente de ingreso que pueda cubrir algún tipo de necesidades; además, en algunos casos las bicicletas son personalizadas y adaptadas para laborar, gracias a ellas pueden trabajar en ventas informales tales como: heladería, algodones de azúcar, distribución y venta de pan, conos, chontaduros, productos lácteos entre otros. Este tipo de comercio o trabajo ha emergido ante la falta de oportunidad laboral que se presenta dentro de los diferentes contextos, permitiéndoles a estas personas sostener a su núcleo familiar y brindándoles, además, la oportunidad de conseguir todo lo que se proponen, como lo enuncia uno de los pobladores: *“yo quiero este trabajo, [...] este trabajo es un amor para mí. Me deja un recurso para la comida, para el vestir y gracias a este le di la universidad a la niña”*⁸⁷.

De esta manera, la utilidad de la bicicleta como medio de trabajo es fundamental, además de beneficiarse lucrativamente también beneficia a la comunidad en tanto facilita algunos servicios, productos y alimentos, lo cual se evidencia en el siguiente relato: *“A nivel social, el beneficio puede ser en el trabajo, por ejemplo: yo traigo mis cremas y usted que viene con sed le provoca una, entonces usted*

⁸⁷ (E1/M/LD/C9/R4)

*me colabora a mí y yo le colaboro al satisfacerle su necesidad de sed*⁸⁸. Es por tal razón que a falta de acceso laboral, la bicicleta se convierte en un instrumento que genera trabajo y a su vez es una forma de adquirir un sustento económico. En este sentido, se puede inferir que la bicicleta es utilizada como un medio laboral dentro de estas comunidades, ellas tienen múltiples formas de darle uso como ya se enuncio; esto es simplemente un “rebusque” a la falta de empleo que afecta a estas comunidades.

8.11. DESARROLLO DE LAS MOTIVACIONES INTRINSECAS Y EXTRINSECAS FUNDAMENTADAS Y ALCANZADAS DESDE LA BICICLETA.

En una sociedad donde se moldean acciones, actuaciones y conductas es inevitable encontrar sujetos que parten del sentido motivacional para cumplir o alcanzar objetivos que sin lugar a duda nacen de una necesidad personal. Montar en bicicleta, salir a pedalear sin otorgarle una significación, carece de propiedad y de razón; es así que el proceso investigativo llevó a reconocer que la movilidad en bicicleta en las diferentes comunidades, adquiere relevancia desde los sentidos por el cual las personas se hacen usuarios de esta; en este caso un hecho representativo se decanta en las motivaciones que las personas tienen para usar la bicicleta; entendiéndose como motivación el concepto que Ajello (2003) citada por Naranjo Pereira (2009)⁸⁹, al señalar que “la motivación debe ser entendida como la trama que sostiene el desarrollo de aquellas actividades que son significativas para la persona y en las que esta toma parte”.

En alusión, los usuarios de la bicicleta logran concebirla como la herramienta que los lleva a lograr o alcanzar lo que se desea, de tal manera que el hecho de

⁸⁸ (E1/M/AS/C3/R8)

⁸⁹ NARANJO PEREIRA, Maria Luisa; “Motivacion: Perspectivas Teoricas y Algunas Concideraciones de su Importancia en el Ambieto Educativo”; Revista Educación 33; 2009; Pág. 153; disponible en: file:///C:/Users/Invitado/Downloads/motivacion.pdf

pedalear se convierte en un proceso que se inicia y se direcciona hasta lograr el cometido o la meta; *“Lo que motiva andar en bicicleta es conocer lugares por que uno puede estar en cualquier parte donde las motos o carros no pueden llegar”*⁹⁰. En este caso, la motivación surge desde la necesidad individualizada de viajar por los diversos lugares a los cuales la bicicleta le da la posibilidad de acceder sin restricciones ni complicaciones a diferencia de muchos otros medios de transporte automotor. En dicha manifestación se reconoce que la bicicleta abre nuevas rutas, nuevos destinos, los pone frente a lugares nunca antes vistos, teniendo así la satisfacción de vivir y conocer a través del pedal.

Conviene subrayar que pueden llegar a ser muchos los factores que pondera la motivación en los usuarios de la bicicleta, factores internos (personales) y factores externos (contexto, sociedad), a lo cual Ajello (2003)⁹¹ conoce como motivaciones intrínsecas y extrínsecas.

La motivación intrínseca se refiere a aquellas situaciones donde la persona realiza actividades por el gusto de hacerlas, independientemente de si obtiene un reconocimiento o no. La motivación extrínseca, por su parte, obedece a situaciones donde la persona se implica en actividades principalmente con fines instrumentales o por motivos externos a la actividad misma, como podría ser obtener una recompensa.

Cuando los usuarios fundamentan sus motivaciones en hechos personales, como es el caso de aquellos que bajo sus necesidades de autoestima, autorrealización y de crecimiento, ponderan la motivación intrínseca desde donde parte el ideal de sentirse realizado; como denota a continuación un usuario, quien dice: *“al andar en bicicleta lo que me motiva es la velocidad que ellas pueden coger”*⁹²; en este caso quien se moviliza en bicicleta tiene la motivación de vivir al extremo, de sentir adrenalina, de darle emoción a su vida subido en su máquina, pero también

⁹⁰ (E2RMKC2R7)

⁹¹ NARANJO PEREIRA, Maria Luisa; “Motivacion: Perspectivas Teoricas y Algunas Consideraciones de su Importancia en el Ambieto Educativo”; Revista Educación 33; 2009; Pág. 166; disponible en: file:///C:/Users/Invitado/Downloads/motivacion.pdf

⁹² (E1/Pi/AS/C1/R2)

existen otros usuarios, quienes centran su motivación en cambiar estilos de vida, en tomar decisiones favorables para su existir y salir del automatismo que pueda tener su diario vivir; ese es el ejemplo del usuario quien expresa: *“lo que me motiva andar en bicicleta es salir del estrés, salir de la rutina, hacerle movimiento al cuerpo”*⁹³. Así como estas personas piensan más de una manera individualizada, muchas otras ven la posibilidad de movilizarse en bicicleta motivados en el hecho de socializar como esencia natural del ser humano, una necesidad de pertenecer a un grupo, de sentirse aceptado y construir nuevas relaciones, ellos edifican una motivación intrínseca y desde ahí permean la sociedad, una sociedad de familia y amigos de la bicicleta.

Si bien es cierto que las motivaciones en gran medida parten de cada sujeto, en muchos casos, son factores externos a ellos los que dan cabida y peso a estas; lo anterior es conocido como motivaciones extrínsecas y ese es el caso de las personas quienes buscan darle alegrías a otras personas enorgulleciéndolos con el simple hecho de cumplir sueños personales y sociales con lo cual pretenden cambiar el contexto social donde las oportunidades son tan escasas.

Me motivo por mis papás, por ellos lo hago, todas las noches salgo a montar, llegar hacer grande en la vida, como Sebastián, uno que es de argentina, él saca muchos trucos me gustaría ser como él, que lo patrocinara a uno Red Bull, si no que aquí en Piendamó no hay mucha motivación para eso, le toca a uno personalmente⁹⁴.

La condición inherente de pensar y actuar desde las motivaciones es una esencia básica de cada ciclista. Quien no tenga una motivación ya sea personal (intrínseca) o social (extrínseca) no apropiará el verdadera sentido de movilidad. La motivación como proyección de la práctica se convierte en ese impulso que fortalece el deseo de conseguir algo y siempre que una bicicleta desde su andar motive al ciclista, terminara convirtiéndose en la cómplice de las aventuras con las cuales se construye el bienestar que satisface la vida de sus usuarios.

⁹³ (E5RMKC5R10)

⁹⁴ (E1/PI/LD/C13/R4)

8.12. LA BICICLETA COMO UNA PRÁCTICA SOCIAL QUE VISIBILIZA AL SUJETO Y POSIBILITA UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA

La bicicleta a través del tiempo se ha venido consolidando como una práctica social, con la cual el sujeto refleja diferentes sentidos de movilidad como factor de visibilización histórica, además de mediar en la comprensión de la realidad. A través del proceso etnográfico, se ha logrado abordar dichas realidades de las cuales se entretajan las intencionalidades subjetivas donde la bicicleta se convierte en la herramienta de aproximación de ideales, sueños, objetivos, propósitos y proyectos; es así que la bicicleta se piensa, se habla y se siente desde la firme intención de posibilitar la mejoría de la calidad de vida de cada uno de sus usuarios.

En este sentido, la bicicleta se convierte en una necesidad para el sujeto pasando del discurso simple al sentido práctico, el cual toma preeminencia; por tal motivo la utilización de la bicicleta se masifica en estas comunidades y no se queda en el solo hecho de pensarla y deseirla. En consecuencia, se asume como una práctica social que visibiliza al sujeto que presenta necesidades básicas, deportivas, socio-ambientales, de motivaciones personales internas y contextuales, que amalgamadas incentivan la apuesta por mejorar el bienestar de los sujetos.

Partiendo de lo anterior, las diferentes comunidades y usuarios de la bicicleta configuran su sentido de movilidad como “practica social”, a lo cual Murcia N; Jaimes S y Gómez J (2016)⁹⁵, consideran que:

Es algo más que una actividad, incluso que debe superar los acuerdos sociales desde los cuales se imponen unas funciones que los miembros de un grupo social deben cumplir y en el marco de las cuales debe realizar sus prácticas sociales, que tampoco, por si mismas definen sociedades; antes que imposición, es una expresión de muchas cosas

⁹⁵ MURCIA Napoleón, JAIMES Sandra, GÓMEZ Jovany; “La Practica Social Como Expresion de Humanidad”; Revista Virtual Cinta de Moebio; 2016; Pág. 260; Disponible en: <http://www.cintademoebio.uchile.cl/index.php/CDM/article/view/44425>

que se conjugan en el ser humano; es particularidad y socialidad, es creación y reconocimiento sociohistorico, es manifestación ética, estética, comunicativa, política... es todo esto a la vez.

En consecuencia, el sentido práctico de pedalear para estos actores sociales, usuarios de la bicicleta, se constituye en la expresión diversificada de la realidad social con la cual garantizan la extensión histórica, cultural, social, política como referentes de significación, que al mismo tiempo reconoce al sujeto desde su particularidad como un ser socializado. Según Castro P y colaboradores (1996)⁹⁶, las prácticas sociales pueden entenderse desde tres esferas: la socio-parental, con la cual se garantiza la generación, el mantenimiento y formación de las futuras generaciones; la socio-económica, que garantiza la producción de las condiciones materiales para la vida social y la socio-política, garantizando la creación de categorías sociales que trascienden la condición sexual. Un ejemplo claro de la práctica social desde estas tres esferas se aprecia en el siguiente relato:

Empezó por la situación de desempleo, tuve la oportunidad de que un hermano me ayudó adquirir el taller; cuando empecé no tenía ni idea, ni siquiera sabía despinchar una cicla, pero gracias a Dios, un cuñado me enseñó, y cuando él se retiró yo seguí con el negocio. Me ha parecido muy rico trabajar en esto, es beneficioso porque uno ayuda mucho a la gente y aquí en Morales vienen amigos de Popayán y de Tunía a montar en bicicleta; para mí es muy grato prestarles el servicio⁹⁷.

En cuanto al relato del actor social, el reconocimiento de su realidad refleja la necesidad personal desde donde dispone la práctica. En dicho caso la esfera socio parental (grado de consanguinidad) aparece como elemento de transmisión cultural, como hecho de significación laboral evidenciada en la consecución de un negocio y en la reproducción de la forma de trabajo; por otra parte, la producción económica que genera la labor lucrativa, es una clara muestra de que la práctica socio económica está presente, permitiendo así la obtención de su sustento diario.

⁹⁶ CASTRO Pedro y Colaboradores; "Teorias de las Practicas Sociales"; 1996; disponible en: file:///C:/Users/unicauca/Downloads/30964-30982-1-PB.PDF

⁹⁷ (E1/M/LD/C7/R3)

Ahora bien, como esfera socio política se refleja el interés y satisfacción por ayudar y prestar el servicio a su comunidad.

Con respecto a la naturaleza del sujeto, la vida lo enfrenta a un sin número de necesidades básicas que a nivel personal y social dan relevancia al sentido de movilidad como práctica social, la cual posibilita mejorar la calidad de vida de los actores sociales usuarios de la bicicleta.

Urzúa A y Caqueo-Urizar A, (2012)⁹⁸, citando a Hornquist (1982), definen la calidad de vida en términos de “satisfacción de necesidades en las esferas física, psicológica, social, de actividades, material y estructural”. Así pues, la práctica social a través de la bicicleta impulsa el hecho de pensarla y actuarla con un fin claramente establecido desde una relación subjetiva y objetiva con un alto grado de conciencia e introspección que les permite evaluar y autoevaluar el cambio que se puede generar. En concreto, la calidad de vida es entendida como el grado de satisfacción de las necesidades humanas objetivas y subjetivas, individuales y sociales, en función de la cultura y del entorno natural de una sociedad particular.

Asi mismo, frente a este concepto Wrosch y Scheier (2003); Huppert y Whittington (2003), citados por Urzúa A y Caqueo-Urizar A, (2012)⁹⁹ plantean que:

Se ha investigado la Calidad de Vida relacionándola con indicadores objetivos (condiciones de vida, estado de salud) e indicadores subjetivos (satisfacción con la vida, bienestar). Ambos asumen que explican parte de la varianza de la Calidad de Vida reportada por las personas y que las personas pueden valorar más una cosa que otra, dependiendo de la significación que le otorguen y los estándares de comparación.

⁹⁸ URZÚA Alfonso, CAQUEO-URIZAR Alejandra; “Calidad de Vida: Una Revisión Teórica del Concepto”; Terapia Psicológica; Sociedad Chilena de Psicología Clínica; Santiago de Chile 2012; pág. 62; disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=78523000006>

⁹⁹ URZÚA Alfonso, CAQUEO-URIZAR Alejandra; “Calidad de Vida: Una Revisión Teórica del Concepto”; Terapia Psicológica; Sociedad Chilena de Psicología Clínica; Santiago de Chile 2012; pág. 64; disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=78523000006>

Entonces, si la calidad de vida pensada desde la bicicleta comprende descriptores objetivos y evaluaciones subjetivas de bienestar físico, material, social y emocional, junto con el desarrollo personal y de actividades, todas estas mediadas por los valores personales, ayudan a entender con mayor facilidad el afán de las personas por masificar el uso de esta máquina como herramienta fundamental e indispensable para la construcción de un mejor futuro. Bajo este concepto, se pueden provocar cambios que a nivel personal y social se convierte en el engranaje de la dinámica de los territorios. En efecto a lo anterior, la bicicleta como práctica social satisface las necesidades de sus usuarios aportando bienestar físico, mental y social; por esta razón, las aspiraciones, las expectativas, los deseos, las referencias vividas y conocidas se convierte en el punto de partida para construir dicha práctica.

La posibilidad de mejorar la calidad de vida siempre está presente en cada uno de los usuarios de la bicicleta; al respecto algunos actores sociales hacen alusión a que *“nos beneficia a veces para compartir este espacio con otro tipo de personas, de pronto le da la posibilidad a uno de compartir en grupo y asociarse y cumplirse unas metas sencillas en este grupo”*¹⁰⁰, *“en primer lugar a uno lo beneficia en la salud, permaneces bien, no tienes ningún tipo de anomalías referente al cuerpo; a nivel social le hago un bien al medio ambiente, gracias a que movilizándonos en bicicleta hay poca contaminación”*¹⁰¹.

Es importante que las comunidades logren enfocar su visualización desde las necesidades básicas que se presenten en el entramado social para ajustar y consolidar unas políticas que vayan encaminadas a satisfacerlas, reconociendo en la bicicleta la práctica social como pieza clave para la consecución del bienestar de los actores sociales y su comunidad, simplificando el sentido de alcanzar una

¹⁰⁰ (E1/M/AS/C4/R4)

¹⁰¹ (E1/T/MK/C1/R5)

mejor calidad de vida y todo lo que esto significa para cada usuario quien se moviliza sobre esta máquina.

La calidad de vida como propósito superior de las políticas públicas aparece asociada a la satisfacción del conjunto de necesidades que se relacionan con la existencia y bienestar de los ciudadanos. La disponibilidad y acceso de la población a los satisfactores es lo que va a permitir cubrir los requerimientos de los individuos, grupos sociales y comunidades respecto a un determinado componente de necesidad. Leva German (2005).¹⁰²

Cabe subrayar que la bicicleta en este caso visibiliza a los sujetos como actores sociales que buscan satisfacer sus necesidades, mostrando claramente las características del constructo entre lo subjetivo, al pensar en la salud personal y lo objetivo al aludir el hecho de interactuar y buscar un bien común a nivel social. De igual manera en muchos de estos casos se distingue la percepción de los sujetos en relación a su posición de vida dentro de su contexto, enmarcando aspectos representativos que a nivel de su cultura, tradición y valores toman bastante fuerza.

Aparecen como algo común la búsqueda del bienestar, de la satisfacción multidimensional, de pensar en sí mismo y en los demás, que como concepción de calidad de vida adquiere un sentido holístico que permea la práctica social y retribuye la reflexión y evaluación en aras a la construcción social.

Lindenboim (2000)¹⁰³ citado por Leva (2015) resalta el carácter multidimensional de la definición y establece determinantes:

¹⁰² LEVA Germán; "INDICADORES DE CALIDAD DE VIDA URBANA, TERORÍA Y METODOLOGÍA"; Universidad Nacional de Quilmes; 2015; pág. 3; disponible en: http://institutoestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Observatorios_Urbanos/Indicadores_Calidad_Vida-Leva_G-2005.pdf

¹⁰³ LEVA Germán; "Indicadores de Calidad de Vida Urbana, Teoría y Metodología"; Universidad Nacional de Quilmes; 2015; pág. 17; disponible en:

Calidad de vida es una noción plural, ajustada a cada contexto, constituida por múltiples factores inscriptos en diversas dimensiones temáticas de la realidad. Calidad de vida afecta a cada individuo frente a sus contextos micro y macro comunitarios de articulación social y es determinado por: 1) las modalidades ponderadas de asociación entre las necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana, [y] 2) las potencialidades, condiciones y niveles relativos de accesibilidad a la satisfacción de las mismas.

En suma de los múltiples sentidos de movilización, donde la bicicleta es la principal protagonista del proceso investigativo, las comunidades y sus diferentes actores sociales usuarios de esta máquina, rescatan el hecho de otorgarle diferentes beneficios tanto personales como sociales; inicialmente nacen intereses en áreas específicas como el deporte, la salud, los medios de transporte, las formas de integración e interacción social, la recreación y la facilidad laboral como parte lucrativa.

En efecto, se llegó a considerar la bicicleta diversificada adquiriendo un valor afectivo para cada uno de sus usuarios; dicho de otra manera, las motivaciones intrínsecas y extrínsecas, trazan la ruta y apropian cada sentido de movilización como umbral donde la bicicleta se convirtió en la amiga que a través del deporte influye en la salud y cuida la vida de quien la usa; por otra parte, pasa a ser el medio de transporte aliado del planeta con el cual se contribuye a la reducción de la contaminación, comúnmente producida por vehículos automotores; así mismo, les permitió considerar la bicicleta como sustento económico, con el cual muchas personas obtienen el sustento para sus hogares, y finalmente fortalece el sentido de percepción del ciclista del ciclista en relación al contexto y rutas en las cuales centra la frecuencia de su práctica social. conclusión, La conjugación de todos estos sentidos ratifica la importancia que tiene la movilización en bicicleta en las rutas y comunidades investigadas, ponderando la categoría emergente que enfoca

a ***“la bicicleta como una práctica social que visibiliza al sujeto y posibilita una mejor calidad de vida”***.

9. CONCLUSIONES

A manera de conclusión, la investigación da cuenta que los sentidos de movilidad fundamentales con relación al uso de la bicicleta en las diferentes comunidades, nacen a partir de unas necesidades ya sean a nivel personal o social, que determinan y configuran la versatilidad de esta máquina; es así, que la movilidad en bicicleta es entendida como una alternativa para cuidar el medio ambiente, como medio de transporte fácil, como una fuente de trabajo que beneficia la economía, como una forma para ejercitarse y estar bien de salud; además se termina constituyendo en una práctica social que se da de forma repetida como una experiencia compartida por todos los integrantes de pequeñas comunidades, con el ideal de mejorar la calidad de vida generándoles motivaciones placenteras por pedalear.

La carretera, calles o pistas, se afianza como espacio social donde se generan distintas vivencias desde actitudes diversas pero que simpatizan, integrándose entre sí y nutriéndose en concordancia para dar paso a los nuevos modos de hacer y vivir la experiencia de pedalear, de tal modo que al final la práctica continúe creciendo, configurando en los usuarios la disciplina deportiva, recreativa y social como un espacio de experiencias.

Dentro del proceso de investigación el aspecto más fuerte que motivan a los usuarios de la bicicleta a usarla es el de obtener un transporte fácil, ligero y económico que ofrece un estilo de comodidad y rapidez para llegar a su lugar de destino y es clave para el movilizarse cuando hay mucho flujo vehicular, ayuda a transportar distintos materiales, personas y claro está, es una manera de economizar pasajes de transporte público. Si reemplazamos los medios de transporte por la bicicleta sería de un gran ahorro económico con diferencia. Una bicicleta está al alcance de cualquiera, incluso teniendo la posibilidad de alquilar o préstamo en muchas ocasiones su uso es aún más sencillo y barato.

Al uso de la bicicleta se le da el sentido de medio ambiente quien ayuda a mitigar la contaminación que perjudica directamente al planeta, ayuda a no contaminar el aire ya que no emite ninguno de los gases que afectan a la calidad del aire, hecho que ayuda a reducir los niveles de contaminación en la ciudad; ayuda a darle un respiro a la gente; sobre todo en ciudades con alto tráfico, cuando se opta por la bicicleta y se prescinde de vehículos motorizados, incluyendo el transporte público, se contribuye claramente a un medio ambiente más humano, tranquilo, sano y habitable. Así mismo, la bicicleta tiene la característica beneficiosa de ser silenciosa, sólo consume energía humana, convirtiéndose de esta manera en una aliada del planeta.

La bicicleta es uno de los medios de socialización que permite la interacción social en un espacio que está influido por reglas, actitudes y significaciones impropias al mundo cotidiano, permitiendo el diálogo de desconocidos a través de un lenguaje entre ellos el del movimiento; es además una acción que te vincula a la sociedad, que se desarrolla en calles, carreteras o pistas al momento de pedalear. A partir de estos diálogos las personas construyen lazos de confianza que favorecen a relacionarse entre sí, comunicando emociones sobre vivencias de pedaleos. Este tipo de comunicación inicial es influido por un ambiente de familiaridad y respeto, que permite la expresión ética y moral de las personas y la vivenciación de valores durante el uso de esta, además, el pedaleo se da de forma libre y es entendida como un medio de inclusión donde se plantean una serie de acciones con y para el uso de la bicicleta.

Vista como una noción de salud que tiene en cuenta las características físicas y de bienestar personal de los usuarios que desarrollan la práctica, donde disfrutan el pedalear. Sin duda, el ejercicio regular moderado que se lleva a cabo de forma activa, fácil y llevadera con la bicicleta, a su vez, mejora la salud y el estado de ánimo en los usuarios. Si convertimos este ejercicio en un hábito la salud mejorará notablemente. La bicicleta, además, no contamina y es silenciosa, con lo cual contribuye a una mejor salud individual y colectiva al mismo tiempo.

Por último, la bicicleta se ve como un elemento de trabajo facilitando ingresos económicos, ya que los usuarios ven como les proporciona maneras de trabajo, el utilizarla pedaleando y modificarlas son aspectos comunes dentro de las comunidades que se le da a la bicicleta, por ejemplo, mitad bicicleta (galápago, pedales y marco), la otra mitad es un cajón con elementos (vitriñas, dos llantas delanteras, vasijas) que ayudan para vender raspados, comida rápida, algodones de azúcar, etc. Es la manera en que ellos se ganan la vida, simplemente con creatividad y ganas de superarse económicamente para obtener su recompensa tanto familiar como individual.

10.RECOMENDACIONES

A la Universidad del Cauca se le recomienda abrir o fortalecer espacios para la comunidad estudiantil, basados en políticas que resalten, promuevan y masifiquen la movilidad en bicicleta, para estructurarla como practica social que fomente a través de la experiencia la construcción de sociedades del pedal en proyección del bienestar universitario.

Al programa de Educación Física se recomienda ajustar y promover que dentro del desarrollo de las áreas o unidades temáticas por cursar de las didácticas en los deportes, se tengan en cuenta la diversidad de deportes existentes, en este caso todo lo relacionado con la bicicleta, sus múltiples usos y beneficios que trae para nuestro contexto social, posturas teóricas que amplíen el horizonte conceptual del deporte, dando cabida a varias formas de vivirlo y entenderlo teniendo en cuenta que estas prácticas despiertan intereses social y enmarca un lugar primordial dentro de una población. El departamento el uso de la bicicleta

A los Licenciados en Educación Física se les invita a crear e implementar programas de formación a nivel recreativo, competitivo y desde el campo de la salud a través del uso de la bicicleta, desde un sentido social donde la práctica sea satisfactoria, relajante y emotiva para que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida, donde niños, jóvenes, adultos y adultos mayores puedan disfrutar con agrado y placer el pedalear como una posibilidad de ocupación del tiempo libre.

A los diferentes actores sociales usuarios de la bicicleta en las rutas y comunidades exploradas, se les recomienda continuar con su práctica al punto de masificarla, creando una cultura entorno al pedal, reconociendo la riqueza que puede traerles a nivel físico, mental, laboral, cultural y social, sacando a relucir el sentimiento más profundo cuando montamos en ella y así dar a conocer que es más que una máquina, “es simplemente vida”.

11. REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS

AGUILERA, Bárbara; “trayectoria y desplazamiento”; blog educativo; julio del 2012; disponible en: <http://barbarafisica.blogspot.com.co/2012/07/trayectoria-y-desplazamiento.html>

ALCALDÍA DEL PATÍA; “plan de desarrollo municipal de Patía cauca”; disponible en: http://www.patia-cauca.gov.co/apc-aa-files/38343963613863623730633838623037/PDM_MUNICIPIO_DE_PATIA_2008_2011_1.pdf

ALCALDIA DE PIENDAMO, línea del medio Tunía, línea del medio Cauca, última actualización abril 2016; disponible en: <http://piendamocauca.gov.co/informacion-general.shtml>

ANAYA ANAYA, Fredy Ovidio; “municipio de Timbío: monografía compilada” república de Colombia departamento del cauca municipio de Timbío; 2009; disponible en: http://www.timbio-cauca.gov.co/apc-aa-files/62636335356437333763363736636366/MUNICIPIO_DE_TIMBIO_CAUCA_monografia_compilada.pdf

ARAYA VARGAS, Gerardo A; “Actividad Física, Ejercicio y Deporte: Conceptos”; Escuela de Educación Física y Deportes; Universidad de Costa Rica; Pág. 56-57; disponible en: www.edufi.ucr.ac.cr/pdf/trans/Actividad%20física,%20ejercicio%20y%20deporte.pdf

AUGÉ MARC “Por una antropología de la movilidad”; Editorial Gedisa; primera edición octubre de 2007; impreso en España.

BERTRAND, Michel. "La famille: un espace de métissage dans le monde colonial hispano-américain". En: Histoire des métissages hors d'Europe. Nouveaux mondes? Nouveaux peuples?(Paris, Montréal: L'Harmattan, 1999).

CAICEDO SEGURA, Alex Darío; PIAMBA RESTREPO, Carlos Alberto; "Influencia de un plan de entrenamiento deportivo enfatizado en la fuerza para deportistas de Downhill entre 19 y 25 años de edad, pertenecientes al club deportivo Konstriktor's D.H. Team de Popayán" Universidad del Cauca; 2012.

CASTILLO GARCIA, José Rubén; "configuración de Ciudadanías Juveniles en la Vida Cotidiana de Estudiantes Universitarios de Manizales" centro de Estudios Avanzado en Niñez y Juventud CINDE-Universidad de Manizales; Doctorado en Ciencias Sociales, Niñez y Juventud; Universidad Autónoma de Manizales; 2006.

CASTRO Pedro y Colaboradores; "Teorías de las Practicas Sociales"; 1996; disponible en: file:///C:/Users/unicauca/Downloads/30964-30982-1-PB.PDF

COMISIÓN INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS; "la situación de las personas afrodecendientes en las américas"; documentos oficiales de la Organización de los Estados Americanos (OEA); diciembre del 2011.

CURCIO, Carmen Lucia. "Investigación cuantitativa. Una perspectiva epistemológica y metodológica". Editorial Kinesis. (2002).

DORA Carlos, HOSKING Jamie y MUDU Pierpaolo, "Transporte urbano y salud"; Editorial Dominik Schmid; Germany; 2011.

DUQUE, Yesid alcalde, ALCALDIA MUNICIPAL DE MORALES, plan de desarrollo 2008 – 2011. Tomado de: http://www.morales-cauca.gov.co/apc-aa-files/64366236383736633332623635393165/PlanDesarrollo2008_2011Morales.pdf

ELISSÉGARAY INOSTROZA, Pablo; “uso de la bicicleta en la región metropolitana: diagnóstico perspectivas y desafíos”; septiembre 2009.

EMBAJADA DEL ECUADOR EN LOS PAISES BAJOS; “El Uso Masivo de la Bicicleta para el Buen Vivir”; Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración; Pág. 53; disponible en: <http://www.embassyecuador.eu/site/images/descargas/uso-masivo-bicicleta-buen-vivir.pdf>

DEKOSTER J y SCHLLAERT U; “En bici, hacia ciudades sin malos humos”; Comisión Europea; Luxemburgo; 2000.

FATTORI DURÁ, ENZO Cesar Adolfo; “la bicicleta como soporte gráfico: La personalización de la gráfica aplicada a bicicletas”; Universidad de Chile. Santiago de Chile 2009.

FERNANDEZ HEREDIA, Álvaro; MONZÓN DE CÁCERES, Andrés; “Comportamiento Ciclista, de la Teoría a los Hechos”; Universidad Politécnica de Madrid; disponible en: http://oa.upm.es/6797/2/INVE_MEM_2010_74727.pdf

HERRERA GUZMÁN, Juan Camilo; “propuesta para la implementación de la bicicleta como medio de transporte y recreación en la universidad tecnológica de Pereira”; Universidad Tecnológica de Pereira facultad de ciencias ambientales programa de administración del medio ambiente; Pereira 2005.

LEVA Germán; “INDICADORES DE CALIDAD DE VIDA URBANA, TERORÍA Y METODOLOGÍA”; Universidad Nacional de Quilmes; 2015; disponible en: http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Observatorios_Urbanos/Indicadores_Calidad_Vida-Leva_G-2005.pdf

LULIGO, Ruth alcaldesa, Alcaldía de Rosas Cauca, plan de desarrollo 2012 – 2015; disponible en: <http://www.rosas-cauca.gov.co/apc-aa-files/30376430313039346430653362393139/plan-de-desarrollo-2012-2015-rosas-cauca.pdf>

MANUAL DE MAQUINAS SIMPLES, Tinybop; Pág 2 – 3 disponible en: <https://tinybop.com/assets/handbooks/simple-machines/Tinybop-EL4-Simple-Machines-Handbook-ES.pdf>

MENESES MAMIAN, Juan Gabriel; ROJAS GALVIS, Efrain Alirio; “Biomecanica de la articulación de la rodilla en la acción del pedaleo, durante el desplazamiento en terreno llano en el ciclismo de ruta, de los integrantes de la selección caucana de ciclismo Senior Master, en el año 2009); universidad del Cauca; Popayán 2010.

MINISTERIO DE CULTURA, república de Colombia, Coconuco o la gente de la dualidad; disponible en: www.mincultura.gov.co/areas/poblaciones/noticias/documentos/caracterizacion%20del%20coconuco.pdf

MONZÓN ANDRES y Equipo Investigador PROBICI; “Guía de la Movilidad Ciclista: Métodos y Técnicas para el Fomento de la Bicicleta en Áreas Urbanas”; Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

(IDEA); Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid; Madrid; julio de 2010.

MURCIA Napoleón, JAIMES Sandra, GÓMEZ Jovany; “La Practica Social Como Expresión de Humanidad”; Revista Virtual Cinta de Moebio; 2016; Pág. 260; Disponible en: <http://www.cintademoebio.uchile.cl/index.php/CDM/article/view/44425>

MURILLO, Javier y MARTÍNEZ Chyntia; “Investigación Etnografica. Metodos de Investigacion Educativa en Ed. Especial”; 2010; pág. 4; disponible en: https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/I_Etnografica_Trabajo.pdf

NARANJO PEREIRA, Maria Luisa; “Motivacion: Perspectivas Teoricas y Algunas Concideraciones de su Importancia en el Ambieto Educativo”; Revista Educación 33; 2009; disponible en: <file:///C:/Users/Invitado/Downloads/motivacion.pdf>

NARVAEZ, Xiomara; “perspectiva de la acción social desde los sentidos y los significados de los actores”; revista universitaria de investigación y dialogo académico; Venezuela 2007.

OIT “definición de pueblos indígenas” el nuevo enfoque internacional en materia de derechos de los pueblos indígenas; 1953 disponible en: http://biblio3.url.edu.gt/IDIES/nuevo_enfo/4.pdf

ORIHUEL AYUSO, Marta; “plan global para la consolidación de la bicicleta como medio de transporte en la UAM”; Resumen del Proyecto de Fin de Carrera de la Licenciatura de Ciencias Ambientales; septiembre 2007.

ORTIZ OSÉS, ANDRÉS; “Amor y sentido: una hermenéutica simbólica”; Anthropos Editorial; Barcelona 2003.

OSORIO, Sergio Nestor; “La Teoría Crítica de la Sociedad de la Escuela de Frankfurt. Algunos Presupuestos Teórico-Crítico”; Revista Educación y Desarrollo Social; Universidad Militar Nueva Granada; 2007.

RAMÍREZ VELASQUEZ, BLANCA “Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos”; Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco (México); abril-junio, 2009.

RAMOS, Javier Enrique; “citibikes de Colombia. la bicicleta publica: sistema alternativo de transporte para Santafé de Bogotá”; Innovaa, revista de ciencias administrativas y sociales; diciembre del 2000.

REPÚBLICA DE COLOMBIA DEPARTAMENTO DEL CAUCA
MUNICIPIO DE POPAYÁN; SECRETARIA DE SALUD MUNICIPAL
“plan de salud del municipio de Popayán 2008 – 2011” Popayán, abril de 2008; disponible en:
<http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/popayancaucapts2008.pdf>

RUBIO BRESSEL, César; “trabajo de fin de grado: actividad física, salud y bicicleta”; universidad de Valladolid.

TRUJILLO GARCIA Aliex “la bicicleta maquina e insistencia”; Nómadas (Col); Universidad Central; Bogotá; 2015; disponible en:
<http://www.redalyc.org/pdf/1051/105140284015.pdf>

URZÚA Alfonso, CAQUEO-URIZAR Alejandra; “Calidad de Vida: Una Revisión Teórica del Concepto”; Terapia Psicológica; Sociedad Chilena de Psicología Clínica; Santiago de Chile 2012; disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=78523000006>

VALENCIA CARDONA, Valentina; “medio de transporte adaptable a vehículos de tracción humana tipo bicicleta, con componentes audio-visuales de la cultura indígena Quimbaya para el parque Comfamiliar Galicia”; Universidad Católica de Pereira facultad de arquitectura y diseño programa de diseño industrial; Pereira 2013.

VARCÁRCEL Josefina; “La Conducción de Bicicletas”; Ministerio del Interior; Dirección General de Tráfico; Subdirección General de Intervención y Políticas Viales; Unidad de Intervención Educativa; Madrid; disponible en: <https://web.ua.es/es/ecocampus/documentos/campanas/movilidad/conduccion-bicicletas.pdf>

VARGAS MELGAREJO, Luz Marina; “Sobre el Concepto de Percepción”; Revista Alteridades; Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa México; 1994; disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/747/74711353004.pdf>

WEINECK Jürgen; “Salud, Ejercicio y Deporte”; Editorial Paidotribo; Barcelona España; 1996.

ZELEDÓN GONZÁLEZ, Miguel Alberto; “escuela de ciclismo icoder-fecoci- los ángeles: iniciación ciclista o ciclismo en la base”; disponible en: <http://www.deportivalosangeles.com/docs/material/Escuela%20de%20Ciclismo.pdf>