



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

**INFLUENCIA DE LOS COLECTIVOS BOGOTANOS DE BICI USUARIOS EN
EL PROCESO DE FORMACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE LA
BICICLETA A NIVEL DISTRITAL**

Carlos Enrique Suárez Olave

Trabajo de Grado

Opción Maestría

Título de la propuesta: INFLUENCIA DE LOS COLECTIVOS BOGOTANOS DE BICI USUARIOS EN EL PROCESO DE FORMACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE LA BICICLETA A NIVEL DISTRITAL	
Investigador principal: Carlos Enrique Suárez Olave	Código del investigador: 2157380
Entidad: Universidad Santo Tomás – Bogotá Facultad de Sociología	
Lugar de Ejecución del Proyecto Ciudad: Bogotá D. C. Departamento: Distrito Capital	Año: 2018
Descriptor / Palabras claves: Movilidad urbana, participación ciudadana, espacio público, políticas públicas, bici usuarios	

Tabla de contenido

Resumen.....	3
Abstract.....	4
Introducción.....	5
Contextualización de la problemática.....	7
Justificación.....	9
Estado del Arte.....	10
Discusión teórica.....	18
Generalidades.....	18
Desarrollo teórico.....	19
Espacio público.....	19
Movilidad urbana.....	21
Participación ciudadana.....	24
Enfoque sociológico y metodológico.....	26
Resultados.....	28
Dinámicas de diálogo.....	28
Cursos de acción.....	32
Institucionalizados.....	32
No institucionalizados.....	34
Alcance de las propuestas.....	35
Nivel distrital.....	36
Nivel nacional.....	38
Conclusiones.....	39
Referencias citadas.....	41

Resumen

Este documento tiene como objetivo comprender la influencia de los colectivos bogotanos de bici usuarios en el proceso de formación de políticas públicas sobre la bicicleta como medio de transporte a nivel distrital. El documento se vale de los siguientes objetivos específicos para ello: 1), conocer las dinámicas de diálogo en la relación entre colectivos de bici usuarios y las entidades distritales pertinentes de Bogotá; 2), describir los cursos de acción empleados por los colectivos de bici usuarios para visibilizarse en el debate de las políticas públicas sobre la bicicleta, y 3), analizar el alcance de las propuestas y acciones conjuntas llevadas a cabo entre colectivos e instituciones distritales.

La investigación se enmarca en el enfoque cualitativo y se vale de técnicas de recolección de información como la revisión documental y la entrevista para dar respuesta a sus objetivos. Posteriormente, en los resultados se demuestra que los colectivos sí influyen en la formación de políticas públicas a nivel distrital; además, se exponen otras consideraciones importantes con respecto a las dinámicas de diálogo, los cursos de acción y el alcance de las propuestas de la colectividad de bici usuarios.

Palabras clave: Movilidad urbana, participación ciudadana, espacio público, políticas públicas, bici usuarios

Abstract

The present paper is done with the objective of comprehend the influence of the bicycle user groups in the process of formation of public policies about bicycles as a transportation mean at the district level. In this paper the subject is tackled through the following objectives: 1) to know the conversation dynamics between public entities and the bicycle user groups, 2) to describe the courses of action taken by bicycle user groups to make themselves visible in the debate about public policies related to bicycles and 3) to analyze the scope of the joint proposals and actions taken by bicycle user groups and public entities.

The investigation is framed with qualitative focus and uses techniques of recollection of information such as documentary review and interviews in order to answer the objectives. Subsequently, the results show that the bicycle user groups do influence the formation of public policies at the district level. In addition, other important considerations are presented regarding the dynamics of dialogue, the courses of action and the scope of the proposals of the bicycle user groups.

Keywords. Urban mobility, citizen participation, public space, public policies, bicycle users

Introducción

A nivel mundial el paradigma de movilidad urbana está cambiando: Holanda, Hungría, Alemania, Francia y Dinamarca son algunos de los países que han adoptado un modelo de sostenibilidad y cuidado del medio ambiente en donde se le otorga una importancia creciente a los medios de transporte no motorizados y de nula emisión de gases. Este cambio se ha pensado no solo para ayudar a la conservación del medio ambiente, sino también al mejoramiento de la salud pública, el tránsito por la ciudad y las economías nacionales debido a la reducción de la inversión en combustibles fósiles (ConexionCop, 2015).

Ahora bien, en Colombia, y más específicamente en Bogotá, el cambio de paradigma en la movilidad urbana ha sido el resultado, en parte, de una constante movilización y organización colectiva que ha permeado poco a poco en la formulación de políticas públicas y planes institucionales, para que respondan a las peticiones de la ciudadanía. Tales organizaciones o agrupaciones de personas con objetivos comunes se definen generalmente como colectivos sociales, y se caracterizan por desarrollar una identidad propia, tener y defender intereses comunes, y darse a conocer por medio de prácticas solidarias (Gómez, 2009).

Aun cuando hay varios colectivos que abogan por un cambio en la movilidad urbana y el transporte, los grupos de bici usuarios, o también bici colectivos, son de particular interés para esta investigación. La gran mayoría de estos tienen iniciativas en campos como la recreación, la cultura, el medio ambiente y la política. Algunos de estos grupos han tenido un importante papel en la promoción de la bicicleta como medio de transporte, ejemplo de ello es su participación en encuentros académicos de universidades, convocatorias distritales y congresos, foros o mesas a nivel nacional (BiciRed Colombia, 2017).

En este sentido, es necesario pensar a los colectivos de bici usuarios como agentes de cambio en las dinámicas sociales, culturales, políticas y económicas de la actualidad. Se hace innegable entonces el estrecho vínculo que los colectivos de bici usuarios, en

tanto actores sociales, tienen con la perspectiva del desarrollo sostenible y el fenómeno de la participación política.

Así pues, surge un especial interés por preguntarse ¿cómo los colectivos bogotanos de bici usuarios influyen en el proceso de formación de políticas públicas sobre la bicicleta como medio de transporte a nivel distrital?

En función de dicha pregunta, esta investigación tiene como objetivo general comprender la influencia de los colectivos bogotanos de bici usuarios en el proceso de formación de políticas públicas sobre la bicicleta como medio de transporte a nivel distrital. Por tanto, en los objetivos específicos se pretende: 1) Conocer las dinámicas de diálogo en la relación entre colectivos de bici usuarios y las entidades distritales de Bogotá, 2) Describir los cursos de acción empleados por los colectivos de bici usuarios para visibilizarse en el debate sobre las políticas públicas relacionadas a la bicicleta, y 3) Analizar el alcance de las propuestas y acciones conjuntas llevadas a cabo entre colectivos e instituciones.

Las técnicas de recolección de información que se utilizaron fueron la revisión documental y la entrevista. Estas dos técnicas de carácter cualitativo definen a su vez el enfoque metodológico del presente trabajo. La investigación se enmarca dentro de la sociología urbana y la sociología del desarrollo, y hace énfasis en el potencial que tiene la participación ciudadana para impulsar un cambio hacia el desarrollo sostenible desde la movilidad urbana.

En cuanto a las conclusiones de la investigación se puede encontrar que, en efecto, existe una significativa influencia de los bici colectivos en la formulación de políticas públicas. Seguido a ello se destaca que 1) es necesario fortalecer la producción académica por parte de los bici colectivos, 2) la participación ciudadana de estos actores en asuntos públicos ha traspasado, con casos como la Ley 1811 de 2016, la barrera distrital para tener impacto nacional, 3) la informalidad de los colectivos dificulta la materialización de las propuestas e ideas que puedan tener y 4) que se hace necesaria la constitución de una organización ciudadana que represente oficialmente a la población bici usuaria.

Esta investigación responde a las exigencias para aspirar al título de sociólogo de la Universidad Santo Tomás. Debido a que se enmarca en la opción de grado de maestría, es importante aclarar que este trabajo no es un proyecto a desarrollar a futuro durante el resto de la maestría, sino que lo que se muestra en él es el producto final de la investigación para ser presentada únicamente como trabajo de grado.

Contextualización de la problemática

Actualmente en la ciudad de Bogotá, las cifras de población bici usuaria han aumentado drásticamente, pues, según la Secretaría de Movilidad de Bogotá (2016), mientras en 2005 se realizaban aproximadamente 281.000 viajes, en 2011 fueron 441.000 y en 2015 alrededor de 575.000 viajes diarios. Esto se debe tanto a cuestiones macro, como los modelos de desarrollo sostenibles propuestos en la Cumbre de Río, el Protocolo de Kioto o la Cumbre del Milenio, como a cuestiones micro, entre ellas la salud pública, la recreación, el ahorro de tiempo y dinero, y las malas condiciones de servicio del tránsito por la ciudad. En este segundo ámbito, ha sido fundamental el hecho de que la ciudadanía se ha manifestado y ha generado espacios de comunicación y acción en función de los usuarios de la bicicleta, sus derechos, deberes y seguridad en las vías.

El aumento exponencial de viajes en bicicleta ha sido un fenómeno global en los últimos años. Entre las razones que lo justifican, hay que destacar que es el medio de transporte más eficiente para distancias cortas o inferiores a 6 km; ayuda al ahorro de dinero de sus usuarios; minimiza la contaminación atmosférica y auditiva ya que no emite gases nocivos ni sonidos de altas frecuencias; ayuda a prevenir enfermedades, mejora la salud tanto física como mental de quienes la usan y hace más atractiva la imagen de los lugares donde se usa (BID, 2016).

Aun cuando Bogotá es un ejemplo de ciudad ciclo-inclusiva a nivel latinoamericano, tiene un largo camino por recorrer en cuanto a las garantías de seguridad, infraestructura y aumento de la población bici usuaria. Según la Cámara de Comercio de Bogotá (2016) la ciudad posee actualmente 385 Km de cicloruta y 82 Km de bici carriles adecuados, ayudando a que en el 2015 se realizaran 575.356 viajes diarios en la ciudad,

teniendo como consecuencia, según la encuesta de percepción ciudadana de “Bogotá ¿Cómo Vamos?” (2017), que el 83% de los usuarios de tal vehículo se encuentran satisfechos con sus condiciones. Sin embargo, en comparación con los demás medios de transporte, la bicicleta solo tiene un 5% de utilización en Bogotá, según el Banco Interamericano de Desarrollo BID (2016) y 3% según el Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional SIMUR (2017).

En Bogotá no se conoce con exactitud el momento específico en el que se empezó a pensar en políticas públicas sobre la bicicleta y bici usuarios. La creación de la ciclovía en 1976, por medio de los decretos 566 y 567 de ese mismo año, puede considerarse uno de los primeros acercamientos a un programa pensado para la promoción de la bicicleta, sin embargo, se reconoce que desde el primer gobierno de Antanas Mockus como Alcalde Mayor de la ciudad en 1995–1998, se hizo evidente el interés del gobierno por tal medio de transporte (Instituto Distrital de Recreación y Deporte [IDRD], 2016).

Así, pues, en la actualidad algunos ejemplos de política pública para la promoción de bicicleta como medio de transporte pueden ser la Ley 1811 del 2016, la renovación del Código Nacional de Tránsito; la regulación y creación de infraestructura como ciclovía, cicloruta, bici carriles; los programas como “Al colegio en bici”, la ciclovía dominical, el Sistema de Bicicletas Públicas de la administración distrital de Gustavo Petro, el "Plan Bici" y el reciente “Manual del Buen Ciclista” de la Secretaría Distrital de Movilidad (2017).

En el marco de la participación ciudadana y los movimientos sociales, se destacan colectivos como la “Mesa de la bicicleta Bogotá”, la “BiciRed Colombia”, “Teusaca tu Bici”, “Paradas en los Pedales”, “Bikennedy” “Biela Tunal”, “CicloPaseos de los Miércoles” y “Súbase a la Bici”, ya que han sido parte importante del diálogo entre el gobierno distrital y la población bici usuaria para el mejoramiento de las condiciones en las que se encuentran quienes usan dicho medio de transporte.

Para el caso del colectivo Súbase a la Bici, quienes reúnen a los bici usuarios del noroccidente de Bogotá en la localidad de Suba, la promoción del uso de la bicicleta es una herramienta para las acciones de inclusión y participación ciudadana, como se

muestra en el transcurso de este trabajo. En el pasado, las rodadas se realizaban cada 15 días los martes en el Portal Suba desde donde se movilizaban. Ahora, el colectivo se reúne solo cuando hay eventos especiales. A la cabeza del colectivo se encuentran Fabián Munar y Natalia Prieto, quienes han impulsado al colectivo a jugar distintos roles en la protección y promoción del uso de la bicicleta.

Las acciones de inclusión y participación ciudadana también son un aspecto fundamental del colectivo Teusaca tu Bici, que reúne a los bici usuarios del centro occidente de Bogotá, particularmente los de la localidad de Teusaquillo, todos los jueves en el Park Way. Hace un poco más de dos años, el líder del colectivo era Juan Camilo Agudelo pero, debido a un proceso de relevo generacional, actualmente el líder es Daniel Rueda, quien ha centrado sus esfuerzos en la participación ciudadana orientada a la formulación de políticas públicas y al trabajo con las instituciones pertinentes para garantizar la promoción del uso de la bicicleta y la protección de los bici usuarios desde la administración.

Entre algunos de los logros de varios de estos colectivos puede encontrarse su participación en foros y congresos tanto a nivel académico (universidades), como a nivel institucional (ministerios, departamentos, alcaldías); presencia activa y voto en varias de las discusiones estatales para la creación de programas; la ejecución de proyectos licitados a nivel departamental y nacional y demás. Por ejemplo, el colectivo “Bikennedy” ha ganado dos licitaciones para la creación de programas educativos y de promoción de la bicicleta a nivel de localidad; “Súbase a la Bici” ha participado en congresos de universidades sobre desarrollo sostenible, entre ellos los promocionados por la Universidad Santo Tomás, y la “BiciRed Colombia” es la principal organización de bici usuarios representante de esta población en las discusiones estatales sobre políticas públicas.

Además, las iniciativas de colectivos de bici usuarios fuera de Bogotá también han logrado cambios significativos en la administración pública local. Ejemplo de ello es la creación del Plan Maestro de la Bicicleta en el Valle de Aburrá, Antioquia (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2015); la implementación del servicio de bicicletas

públicas en el centro comercial La Estación e instituciones públicas, y la creación de ciclorutas en Ibagué, Tolima, además de la presencia en el Concejo Municipal de Pasto de un funcionario representante de los colectivos de bici usuarios que, entre otras, licitó la compra de bici parqueaderos para la ciudad (Alcaldía Municipal de Pasto, 2017).

Justificación

En tanto un fenómeno es comprendido, también puede llegar a ser replicable. De este modo, el estudio de las acciones político-organizativas de colectivos pro-bicicleta, es fundamental para el diálogo entre las entidades distritales y dicha población respecto a sus necesidades y perspectivas de movilidad no motorizada en la ciudad. Por tal razón, esta investigación es un aporte al debate sobre la bicicleta en los nuevos paradigmas de movilidad urbana sostenible; además, proporciona información relevante a los involucrados para pensarse como agentes políticos, potenciar sus iniciativas, y mejorar el diálogo con las entidades públicas encargadas de las normas y la calidad de lo relacionado a este medio de transporte.

Aunque desde el urbanismo destacan autoras como Claudia Dangond y Andrea Gutierrez (que se expondrán en el marco teórico), en las ciencias sociales existe un enorme vacío de información en el campo de la movilidad urbana; así, la investigación a realizar sobre el papel de los movimientos y colectivos de bici usuarios en la formación de políticas públicas es una buena contribución al conocimiento de la movilización social, la participación ciudadana y la conformación de redes de cooperación, en este caso, aplicado al tema de la movilidad urbana sostenible.

En relación a lo anterior, es importante destacar que, aunque se quisiera lograr un mayor aporte con este documento, existen limitaciones temporales y de recursos que no permiten abordar el tema de una manera más general y compleja. Sin embargo, los resultados del trabajo pueden dar paso a nuevas preguntas e investigaciones con la motivación de seguir aportando a la voz de los bici colectivos y a la producción académica sobre este fenómeno.

Estado del arte

Teniendo en cuenta que el objetivo principal de esta investigación es comprender la influencia de los colectivos de bici usuarios en el proceso de formación de políticas públicas sobre la bicicleta como medio de transporte a nivel distrital en los últimos años, se hace indispensable conocer el estado de la producción de conocimiento relacionada al tema. Por tal razón, en primera medida, se explora la movilidad urbana en tanto base para el análisis, dando paso a la relación que tiene dicho concepto con categorías como el espacio público y la participación ciudadana, comúnmente trabajadas en las ciencias sociales. Para finalizar, se muestra la conexión de todo lo anterior con los colectivos de bici usuarios y el transporte no motorizado, con la intención de evidenciar algunos de los aportes conceptuales y empíricos a la comprensión del movimiento ciclista como transformador de la sociedad.

La mayoría de estudios urbanos relacionados suelen analizar el transporte con un fuerte énfasis en sus aspectos infraestructurales, tecnológicos y económicos. Sin embargo, existe también un creciente interés de las ciencias sociales en tal tema y en la forma en la que los diferentes actores disponen y se relacionan con el espacio o el desplazamiento para llevar a cabo las diversas prácticas sociales que caracterizan a la ciudad.

Actualmente la forma de entender los fenómenos e implicaciones del desplazamiento han ocasionado que organismos internacionales como el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y muchos más, prefieran adoptar el concepto de movilidad urbana para la formulación de sus programas y políticas sobre transporte. Esto se debe principalmente a la diferencia misma entre lo que se entiende por transporte y movilidad urbana.

Los conceptos de movilidad urbana y transporte se diferencian principalmente en su percepción sobre el desplazamiento, siendo claramente más complejo y centrado en las dinámicas sociales el primero de ellos, es decir, reconociendo la relevancia del espacio

en cuanto a sus dimensiones sociales y simbólicas. El transporte, por otro lado, hace referencia más que nada a los aspectos físicos del fenómeno como lo son el equipamiento vial, los vehículos y las tipologías en las que se enmarcan.

En términos institucionales, los efectos negativos de la limitada visión que supone hablar de programas y políticas públicas de “transporte” y no de “movilidad urbana” pueden evidenciarse en la investigación hecha por Apaolaza, Blanco, Lerena, López-Morales, Lukas, & Rivera (2016). En ella se hace un estudio comparativo de los casos de dos barrios de Buenos Aires (Parque Patricio, Pilar) y dos de Santiago de Chile (Estación Central, Colina). A pesar de la presencia de diferentes modos de transporte, el acceso a servicios, el tiempo de desplazamiento y la percepción del paisaje urbano son completamente diferentes, aumentando la desigualdad y variabilidad del capital espacial por grupo o clase social. Tal caso evidencia que el medio de transporte y la infraestructura no son los únicos aspectos a tener en cuenta en la comprensión del desplazamiento. Por ello, es necesario hablar en términos de movilidad urbana y su amplio espectro de influencias sociales, económicas, ambientales, políticas y culturales.

La preocupación de las instituciones nacionales e internacionales de planificación frente al mejoramiento de la movilidad urbana es cada vez más amplia. Así, como bien se menciona la Comisión de las Comunidades Europeas en el “Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”:

Para que las políticas de movilidad urbana sean eficaces, deben adoptar un planteamiento lo más integrado posible y combinar las respuestas más ajustadas a cada problema: innovación tecnológica, fomento de transportes limpios, seguros e inteligentes, incentivos económicos y cambios en la legislación (Comisión de las Comunidades Europeas, 2007, pág. 5).

Tal carácter integral e interdisciplinario es el que hace que este concepto sea considerado en la actualidad, tanto por la academia como por las instituciones de planificación, como el más adecuado para tratar las diferentes aristas del fenómeno de desplazamiento de personas y mercancías, además de su influencia en otros campos fundamentales de la vida urbana.

En este orden de ideas, las ciencias sociales han aportado en gran medida al debate sobre la movilidad urbana, ya que se han preguntado por el carácter conflictivo y simbólico que tiene la utilización, apropiación y distribución del espacio público. El experto en movilidad Carlos Pardo, (2009) afirma en su artículo “Salida de emergencia: reflexiones sociales sobre las políticas de transporte”, que el desplazamiento de una persona de su hogar a su punto de trabajo o estudio puede tomar muchos significados, entre ellos el de viaje, es decir que moverse de un lugar a otro representa una experiencia para los sujetos. El carácter positivo o negativo de la experiencia depende en gran parte de su relación con otras personas, con el paisaje urbano, la sensación de seguridad, la percepción del medio, la infraestructura y el equipamiento físico del medio de transporte.

Las experiencias de moverse por la ciudad son aspectos fundamentales para la definición de la misma, es decir que los actores sociales dan significado a los espacios públicos por los que diariamente se encuentran, siendo entonces agentes transformadores y constructores de su entorno físico y subjetivo. Por tal razón, el espacio público pasa a ser el medio de expresión y participación de la ciudadanía, dadas sus características simbólicas.

La relación entre espacio público y participación ciudadana puede presentarse de muy diversas maneras y en campos diferentes a la movilidad urbana; algunos de ellos son los movimientos colectivos, la privatización y expropiación del suelo, la resignificación cultural de espacios (por ejemplo, la Plaza de Toros Santamaría en Bogotá), o el *urbanismo participativo*. Este último término ha ido tomando fuerza en varios países y se entiende como una forma de construir ciudad en la que, siendo los habitantes el actor más importante, la ciudadanía y las dependencias estatales de urbanización toman decisiones de forma conjunta sobre el mejoramiento de los espacios. Puede concebirse como un enfoque a tener en cuenta desde la visión de las empresas e instituciones encargadas de la infraestructura urbana o puede ser también entendida, desde la ciudadanía, como la auto-organización y manifestación de las necesidades o propuestas de las personas para la modificación o mejora de su hábitat (Araque, 2016).

Respecto a la implementación de este concepto, Araque afirma que Colombia se encuentra en una situación particular: a pesar de tener una buena normatividad que garantiza la participación de la población en la toma de decisiones sobre asuntos públicos, en la realidad tales mandatos no suelen cumplirse. Esto perpetúa el crecimiento de la desigualdad, la violación a los derechos humanos, el desplazamiento, la mala calidad de vida y demás situaciones similares. Algunas de las normas de la Constitución Política de Colombia que sustentan este punto son el artículo 2: “Son fines esenciales del Estado: (...) facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación” (Const., 1991, art. 2); el artículo 23 que afirma: “toda persona tiene derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general o particular y a obtener pronta resolución” (Const., 1991, art. 23); y el artículo 270 que dice: “La ley organizará las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados” (Const., 1991, art. 270) (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

Un estudio realizado en España por Álvaro Fernández, Alberto Fernández y Fernando Sabín (2013) demuestra que, la participación de estos colectivos es directamente proporcional a la creación de políticas públicas y normas para tránsito seguro de los bici usuarios. Este estudio se basó en una comparación entre las ciudades de Madrid y Sevilla, las cuales son actualmente dos de las que más kilómetros de cicloruta tienen y con mayor población bici usuaria en España (Fernández, Fernández, & Sabín, Sistemas de movilidad urbana sostenible, 2013). La investigación da cuenta de la relación directa entre la participación ciudadana de actores específicos y la transformación de los espacios públicos urbanos.

Ya explorado el estado de conocimientos sobre movilidad urbana y participación ciudadana, es necesario centrarse en la información existente sobre el sujeto de estudio de la presente investigación: los colectivos de bici usuarios. La gran mayoría de documentos concernientes a esta población tienen una característica común, y es el hecho de verse inmersas dentro del concepto del desarrollo sostenible. Este término viene trabajándose desde la segunda mitad del siglo pasado tomando cada vez más fuerza en la

comprensión de la realidad, al punto de ser uno de los más importantes ejes de las agendas políticas de las grandes organizaciones internacionales como la ONU o el Banco Mundial. Es necesario explorar dicho concepto antes de mencionar el conocimiento sobre los colectivos de bici usuarios.

El desarrollo sostenible puede entenderse de muchas maneras, pero la más común y aceptada por las comunidades científicas es de la Comisión Brundtland de 1987, la cual lo asume como la explotación de recursos para el mejoramiento de las condiciones de vida del presente sin afectar negativamente a las generaciones futuras (Bermejo Gómez de Segura, 2014).

La sostenibilidad urbana puede entenderse entonces como una corriente a nivel local del desarrollo sostenible y está fundamentada en el hecho de que los cambios de la realidad en el paradigma desarrollista empiezan desde las acciones y estudios micro, pues su capacidad de replicabilidad es mucho mayor (Velásquez, 2012). Sin embargo, esta categoría presenta una contradicción epistemológica en sí misma, ya que la ciudad es una sustitución del espacio ruralizado y la producción agropecuaria, por la velocidad, producción masiva, comunicación en masa, acumulación y demás, mientras que la idea de sostenibilidad busca la eliminación de algunos de estas características intrínsecas en la urbe (Velásquez, 2012).

En relación con lo anterior, los viajes en bicicleta o caminando aportan sobremedida a los aspectos económicos, culturales, políticos, y ambientales de un país con miras hacia la sostenibilidad, ya que disminuyen considerablemente los riesgos y costos de salud de la población, ayudan a disminuir la dependencia al petróleo y además disminuyen la mortalidad y accidentalidad de la ciudad (Hook, 2006). Según el investigador y doctor en planificación urbana de la GTZ, Walter Hook, la creación de políticas públicas y programas que estimulen los medios de Transporte No Motorizados (TNM) es un paso esencial para la creación de movilidad urbana sostenible, pues el hecho de desplazarse en transportes no motorizados, no genera mayor aporte si no se planea en función de ello y se genera conciencia sobre su significado y funcionamiento para el bienestar social y ambiental.

La misma posición frente al aporte de los Transportes No Motorizados al desarrollo sostenible se puede encontrar en las publicaciones de la Fundación Despacio, que estudia los fenómenos de la vida urbana para el mejoramiento de la calidad de vida en las ciudades. En su libro *Integración de transporte no motorizado y DOTS* afirman que:

Es necesario transformar la manera en que se han venido planificando las ciudades, de estar enfocadas principalmente en generar infraestructura vial que solucione únicamente los desplazamientos motorizados cotidianos, a un desarrollo urbano que permita integrar el uso del suelo con un transporte más adecuado, de manera que se jerarquicen los viajes, priorizando los no motorizados sobre los demás modos de transporte (Despacio, 2014, pág. 23).

Así, pues, se puede destacar que la promoción de los medios de transporte no motorizados (TNM) significa un importante mejoramiento de las condiciones de vida en aspectos como el medio ambiente, la salud, la economía, la seguridad, el tiempo, la desigualdad y la equidad. Por ello es necesario generar políticas públicas e infraestructura que proteja y promocióne estas formas de desplazamiento.

En el documento de la Fundación Despacio se hace referencia al concepto del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Según la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, éste se entiende como:

Un modelo de planeamiento y diseño que facilita la interacción social y la accesibilidad al sistema de transporte público a través de intervenciones y estrategias que priorizan la movilidad a través de medios no motorizados; es un modelo en el que se generan entornos urbanos vibrantes con calidad en el espacio público, con mayores aprovechamientos en el uso del suelo y donde se facilita la oferta de servicios a las comunidades involucradas en torno a las infraestructuras de transporte con el fin de desestimular la dependencia al uso del automóvil (Secretaría Distrital de Planeación, 2013).

Ahora bien, los movimientos y colectivos de bici usuarios existen en Colombia desde no hace mucho tiempo, dando paso a muchas preguntas sobre su origen y abrupto crecimiento. En el artículo “Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia

(1950–1970)” del antropólogo Oscar Iván Salazar, se reflexiona sobre el origen de la fiebre del ciclismo y el aumento de la población ciclista en el país. Salazar plantea que el aumento abrupto de bicicletas y ciclistas en ciudades como Bogotá y Barranquilla entre los años 1950 y 1970, se debió a dos momentos particulares que son la primera “Vuelta a Colombia” en 1951 y la fiebre del ciclismo desde la década de 1960 en adelante. Dichos eventos, al ser novedosos y publicitados en todo el país, produjeron un alza en las ventas de bicicletas y en la cantidad de ciclistas urbanos en todo el territorio nacional (Salazar, 2016).

Sin embargo, en el momento (1950–1970) no se esperaba tal crecimiento desmesurado de la población ciclista tanto en la ciudad como en el campo, lo que supuso un inconveniente en términos de legislación, de infraestructura y de políticas públicas pues, antes de ello, no había ningún tipo de reglamentación para el tránsito en bicicleta. Esta poca preparación que hubo en dicho momento de fiebre ciclista, desencadenó un grave desorden en la movilidad de las ciudades y un alto nivel de accidentalidad, animando a la población a reclamar legislación al respecto (Salazar, 2016).

La información académica respecto a los movimientos y colectivos de bici usuarios aún no es muy extensa, pero está en crecimiento. España es uno de los países más interesados en el tema, destacando los casos de Madrid y Sevilla debido a su gran cantidad de colectivos pro-bici y la conformación de un departamento distrital de la bicicleta. Álvaro Fernández, Alberto Fernández y Fernando Sabín (2014) proponen desde la sociología una metodología integral para el análisis de la movilidad ciclista, que se fundamenta en que la comprensión de las dinámicas sociales de estos actores se logra a través de un estudio integrado y complejo de aspectos territoriales, climático-ambientales, históricos, culturales, institucionales y demás que afectan a dicho grupo poblacional.

Los resultados de dicha investigación evidencian que, por un lado, la ciudad de Madrid muestra que la falta de diálogo y cooperación entre los diferentes actores involucrados en el tema, y la falta de voluntad política institucional, son importantes causas del atraso en el crecimiento de la movilidad ciclista. Mientras tanto, Sevilla demuestra un crecimiento acelerado de su población bici usuaria debido al alto grado de

diálogo entre colectivos promotores de la bicicleta e instituciones de planificación, además de tener mejores condiciones demográficas y geográficas para la circulación de este medio de transporte (Fernández, Fernández, & Sabín, 2014).

Una investigación realizada en Colombia sobre la influencia de colectivos de bici usuarios en las decisiones de las instituciones públicas es la de Paola Benavides (2015). En ella, la autora centra su atención en evidenciar las dos posturas más polarizadas sobre la promoción de la bicicleta en la ciudad de San Juan de Pasto. Una de ellas es la de los colectivos y organizaciones ciudadanas pro-bici, y la otra es la visión institucional. De tal modo, el texto explora la importancia del discurso y la simbología de las acciones tomadas por cada parte, para dar cuenta de la complejidad del fenómeno de la participación ciudadana en la movilidad urbana, además es un caso de varios que evidencia las choques y la dificultades de conciliar que en ocasiones tienen los colectivos ciudadanos, en este caso de bici usuarios, y la administración pública, reflejándose en el estancamiento de las políticas públicas para ciclistas (Benavides, 2015). En términos metodológicos, el artículo hace uso del enfoque cualitativo de investigación. Así, pues, el trabajo se desarrolla por medio de la entrevista a tres representantes de la promoción de la bicicleta y, posteriormente, el análisis tanto de sus discursos como de sus acciones.

Para concluir esta sección, se puede evidenciar un creciente interés por investigar las alternativas de transporte que responden al modelo de movilidad urbana sostenible que en los últimos años ha tomado tanta fuerza. Los usuarios de estas alternativas, en tanto no son predominantes en las ciudades, han debido acudir a mecanismos de participación como en el caso de España mencionado anteriormente. Por otro lado, las instituciones de planeación de todo el mundo empiezan a reconocer las necesidades de tal población y su inmenso aporte al cumplimiento de los objetivos de la sustentabilidad en la ciudad.

Discusión teórica

El abordaje teórico es una parte esencial de cualquier investigación, pues el contraste entre la realidad y las diferentes formas de interpretarla complementa la

comprensión de los fenómenos estudiados. A continuación, se procederá a explicar algunas generalidades teóricas pertinentes y conceptos básicos. Posteriormente, se profundizará en el desarrollo teórico de la investigación en tres categorías: espacio público, movilidad urbana y participación ciudadana.

Generalidades

Teniendo en cuenta que la sociología urbana aborda la ciudad como el entorno en que se manifiestan las dinámicas de la vida social, el estudio de los bici colectivos como agentes con influencia en la construcción de tal espacio es un fenómeno que se enmarca en este importante enfoque sociológico.

De acuerdo a la postura de Lamy (2006) en “Sociología urbana o sociología de lo urbano”, en el presente trabajo se entiende que la sociología urbana es más que el estudio de lo que pasa en la ciudad:

Transversal a otros campos de la sociología (familia, trabajo, educación, etc.), la sociología urbana se centra sobre lo propiamente urbano de los diversos aspectos de la vida social; interroga sobre la manera en que los elementos que estructuran de manera específica las relaciones entre actores, instituciones y grupos sociales constituyen a la ciudad como entorno (Lamy, 2006, p 214).

Por otro lado, así como lo hace la Secretaría Jurídica Distrital (2016) en el Proyecto de Acuerdo 81 de 2016, es importante destacar que en el presente documento se le reconoce a quienes se movilizan en bicicleta como “bici usuarios” y no como “ciclistas urbanos”. No obstante, esto no implica que haya diferencias significativas entre uno u otro término sino que, para este trabajo, se entiende que ser usuario implica estar adscrito a algún servicio, en este caso al de transporte, entendiendo, entonces, a la bicicleta como un medio de transporte de personas.

Desarrollo teórico

Espacio público. El espacio público es un concepto clave en el entendimiento de la investigación, ya que es en las calles, plazas, parques y demás zonas públicas donde

con mayor frecuencia y potencia, se manifiestan los colectivos de bici usuarios, para celebrar, protestar y conmemorar; el espacio público es el aliado principal de estos colectivos. Se hace pertinente, entonces, hacer una aproximación conceptual al mismo. El debate, aún vigente, sobre la definición del concepto demuestra su importancia como categoría de análisis en las interacciones sociales de la ciudad.

En su tesis doctoral, la profesora e investigadora Carmen Velásquez busca aportar en temas de urbanismo y transporte sostenible en aras del mejoramiento del transporte y de la adecuada gestión de vehículos motorizados y no motorizados (Velásquez, 2015). Como parte fundamental de su tesis, la profesora discute el concepto de espacio público desde tres diferentes dimensiones: física, política y simbólica. Estas dimensiones fueron planteadas por los urbanistas Jordi Borja y Zaida Muxí, en su investigación “El espacio público, ciudad y ciudadanía” (2000), que se retomará más adelante.

Así, para la autora, el espacio público se entiende “como una estructura, donde se objetiva lo social como lo cultural, apropiado social, cultural y políticamente por actores sociales que con intereses particulares coexisten y se reproducen en contextos específicos e históricamente determinados” (Velásquez, pp. 25-26, 2015). Es importante destacar el carácter multidisciplinario de esta definición, en donde los actores sociales también forman parte y dan significado a la ciudad. En este sentido, el espacio público es producto de la sociedad que habita en él y se construye no solo físicamente, sino también por los elementos culturales que conforman esa sociedad, política y simbólicamente (Velásquez, 2015).

Aunque en la época contemporánea es cada vez más difícil la distinción entre espacio público y espacio privado debido a las connotaciones globalizadas y tecnológicas de este periodo histórico, Velásquez afirma que:

El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncional. Su facultad de ser accesible a todos le otorga su rango de centro: todos acuden al espacio público por uno u otro motivo, ya sea para pasear; para conocer a otros; para comunicarse con otras partes del entramado urbano. (...) El uso que se le da a los distintos espacios de

la urbe, y los significados que la gente le atribuye a la vida social dicen bastante del tipo de sociedad que se quiere (Velásquez C., 2015, p. 29).

Borja y Muxí (2000), citados por Velásquez (2015), plantean el concepto de espacio público en tanto que éste es el centro de intercambio socio-cultural de la ciudadanía, es decir, no solo un lugar de paso entre un espacio privado y otro. Además de este carácter intangible de lo que es el espacio, también está directamente vinculado a la medición de aspectos sociales como la calidad de vida, las necesidades básicas insatisfechas, la división de clases.

En “El espacio público, ciudad y ciudadanía”, Borja y Muxí (2000) plantean que el espacio público no es solo la estructura física de la ciudad, sino que comprenden igualmente las dimensiones política y simbólica de la misma. Teniendo en cuenta estas tres dimensiones planteadas por los autores, se entiende el espacio público como el lugar de convergencia y de intercambio político y simbólico de la ciudadanía.

Debemos entender la dimensión simbólica como el aspecto socio-cultural del espacio público. Borja y Muxí entienden esta dimensión del espacio como el lugar donde los individuos construyen su identidad en función de la ciudad; es decir, la dimensión simbólica hace referencia a cómo los sujetos se reconocen a sí mismos como ciudadanos.

La investigación del sociólogo y profesor Rodrigo Salcedo (2002) brinda luz en aspectos importantes sobre la dimensión política del espacio público. Salcedo plantea, de la mano de Foucault, que el espacio público es el lugar donde se politiza el mundo, es decir, donde se expresa y ejerce el poder (Foucault, 1987, citado por Salcedo, 2002), pero también donde se expresa y ejerce resistencia a ese poder (Salcedo, 2002).

En este sentido, el concepto adquiere una doble cara, donde la perspectiva de que el espacio público se construye con la intención de expresar y ejercer el poder de las clases dominantes sobre las menos favorecidas se contrapone a la idea de que éste se construye en función de las necesidades e intereses públicos de la ciudadanía sería solo un lado de la misma (Salcedo, 2002). Así, pues, el espacio público se entiende también como el escenario de diálogos y tensiones en la puja por el orden social y la democratización del

espacio. Sobre esto, Salcedo menciona que “el espacio (público o no público) es siempre discutido en su uso, y por ende nunca puede ser completamente apropiado por los poderes o discursos dominantes” (Salcedo, 2002, p. 13).

Movilidad urbana. Es importante aclarar que no es numerosa la literatura teórica respecto a movilidad urbana y que tampoco existe un acuerdo en su concepto. De hecho, es común encontrar que las diferencias entre movilidad urbana y transporte son ambiguas. En este sentido, la movilidad suele usarse como sinónimo de transporte y entenderse únicamente desde sus características físicas. El transporte, a su vez, alude al desplazamiento de personas y productos a un destino específico a través de diferentes medios para ello (Gibson, Jolly, Monteoliva, & Rojas, 2011). Además, puede clasificarse según la tipología de los modos de transporte: transporte privado individual, público masivo y semi-público (Gibson et al., 2011).

Investigaciones como las de Montezuma (2000), Miralles-Guasch (2002) o Kaufmann (2002), se enfocan en esta versión ambigua de la movilidad, y se centran en estudiar temas como la geografía de transporte, la infraestructura, el equipamiento, y el desplazamiento de mercancías y de personas en un territorio. La urbanista Miralles-Guasch, en su trabajo investigativo, afirma que la movilidad, entendida desde la cotidianidad de los ciudadanos, se explica como “la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado” (Miralles-Guasch, 2002, citada por Gutiérrez, 2012, p. 64).

Por otro lado, Kaufmann (2002) afirma que la movilidad urbana es desplazamiento que implica un cambio social, es decir, cuando el desplazamiento genera “un cambio de rol, de función o de estado en la persona que lo realiza” (Kaufmann, 2002, p. 122, citado por Dangond Gibson et al., 2011, p. 8). Montezuma (2000), por otra parte, estudia la movilidad desde la definición planteada en el Plan de Desarrollo: “Establecer sistemas de transporte que aseguren una disminución en los tiempos de viaje y proporcionen un servicio digno, confortable y eficiente, con respeto por el entorno urbano y el ambiente” (Plan de Desarrollo, 1998–2001, art. 16 citado por Montezuma, 2000).

Otros esfuerzos en el acercamiento a la definición del concepto son los de la Comisión de Comunidades Europeas (2007); su propuesta afirma que la “movilidad urbana” supone el aprovechamiento al máximo de los diferentes modos de transporte y enfatiza en el aporte que el desplazamiento da al mejoramiento de la calidad de vida. Además, la profesora y geógrafa Miralles-Guasch sostiene que la geografía de los transportes “puede definirse como el estudio de los sistemas de transporte y sus impactos territoriales” (Miralles-Guasch, 2002, citada por Gutiérrez, 2012, p. 64).

Se hace evidente el carácter predominantemente técnico de estos discursos. Desde los autores mencionados, se entiende que la movilidad urbana genera procesos de transformación física y funcional, y su preocupación central son los medios de transporte y sus usos. Claramente, este enfoque desconoce las relaciones complejas de la movilidad con otros aspectos de la vida en sociedad. En palabras del antropólogo Lange Valdés:

Los procesos anteriormente referidos no solamente afectan a los grandes centros urbanos en su forma –es decir, como artefactos– en su funcionalidad –es decir, como sistemas–, sino que ellos también conllevan importantes transformaciones en los modos de vida de sus habitantes (Lange Valdés, 2011, p. 90).

Ante la debilidad de esta concepción, se plantea que, a diferencia del transporte, la movilidad urbana no solo implica distribución de objetos materiales y personas de un lugar a otro, sino también la distribución de actividades y prácticas sociales, reflejo de la interacción ciudadana con y en el espacio. Reducir el concepto meramente al acto de desplazar algo por el territorio, es desconocer las dinámicas sociales que se suceden *durante* el desplazamiento (Gutiérrez, 2012).

Por consiguiente, se analiza el aspecto social de la movilidad urbana priorizando sobre su dimensión física; no obstante, ambas dimensiones de la movilidad son pertinentes a esta investigación, dado que la influencia de los colectivos de bici usuarios puede verse reflejada en transformaciones morfológicas que conllevan cambios socio-culturales y políticos.

Al igual que ocurre con el espacio público, la movilidad urbana implica mucho más que estructuras físicas y desplazamiento, puesto que “incorpora condiciones sociales,

políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan” (Gibson et al., 2011). Por consiguiente, la movilidad urbana se entendería como un ejercicio ciudadano que abarca tanto lo físico como lo subjetivo del desplazamiento (Gutiérrez, 2012).

Un ejemplo de esto es que la forma en que se planea y gestiona el transporte urbano afecta la morfología y la estructura funcional de la ciudad (Gutiérrez, 2012); así, se gestionarán más autopistas y parqueaderos si se favorece un plan de movilidad basado en el vehículo particular. A diferencia del transporte, la movilidad urbana implica un reconocimiento directo del usuario más que de los medios: la movilidad favorece la construcción de espacios que priorizan a los ciudadanos que habitan el espacio público.

Complementando lo dicho por Gutiérrez (2012), es pertinente mencionar el concepto de movilidad urbana que plantea Dangond Gibson (2011), que tiene en cuenta la democratización y distribución equitativa del espacio en aras del mejoramiento en la accesibilidad, percepción y aprovechamiento de los servicios de la ciudad para los ciudadanos.

Además, Gutiérrez propone “entender la movilidad urbana como una *performance* en el territorio, y al transporte como el medio o vector que realiza el desplazamiento” (Gutiérrez, 2012, p. 65). Así, el transporte sería un aspecto interno a la movilidad, un factor sin el cual no existiría ésta, pero no el único en juego. Esta definición tiene ciertas implicaciones: por un lado, que la noción de *performance* ha de entenderse como “práctica social” (Gutiérrez, 2012, p. 65); por otro lado, que entender la movilidad como *performance* trae a la luz a los actores sociales que forman parte del mismo, que entran a moldear y darle un significado nuevo, “actualizado”, a la movilidad urbana, a una que los tenga en cuenta como variable central; por último, que el *performance* necesita de un espacio para desenvolverse, “producido y organizado por una sociedad concreta en una situación determinada en tiempo y lugar” (Gutiérrez, 2012, p. 65), lo que nos remite al concepto de espacio público anteriormente estudiado. Así, podemos plantear la movilidad urbana como una práctica social de desplazamiento en el territorio (Gutiérrez, 2012).

Participación ciudadana. El concepto de participación ciudadana ha sido ampliamente trabajado desde las ciencias sociales y puede entenderse, en términos generales, desde dos perspectivas muy similares: las de los politólogos Gianfranco Pasquino y María Eberhardt. La primera de ellas se encuentra en el libro *Nuevo Curso de Ciencia Política* (Pasquino, 2011), y se refiere a la participación ciudadana como:

Ese conjunto de acciones y de conductas que apuntan a influir de manera más o menos directa y más o menos legal sobre las decisiones, así como la misma selección de los detonadores del poder en el sistema político o en cada organización política (Pasquino, 2011, p. 70).

Este conjunto de acciones y conductas suelen encontrarse enmarcadas, independientemente del momento histórico, en tres modalidades que son 1) las prácticas reconocidas legalmente por normas o procedimientos oficiales, 2) las no reconocidas oficialmente, pero aceptadas como formas de manifestación no legalizadas y 3) las que definitivamente atentan contra el orden establecido y legalizado del sistema gubernamental (Pasquino, 2011).

En relación a lo anterior, puede verse que la definición de participación ciudadana varía de acuerdo con el régimen político que se esté analizando. Muestra de ello es que la capacidad de responder a cada una de las modalidades de participación propuestas depende en gran medida de la elasticidad/rigidez del sistema político dominante (Pasquino, 2011). Ejemplo de ello puede ser la reflexión de María Eberhardt (2007) sobre la importancia de la participación ciudadana como fundamento del régimen de gobierno democrático-representativo, mientras que en los regímenes dictatoriales se evita a toda costa la presencia de mecanismos de participación y manifestaciones ciudadanas.

Ahora bien, para la argentina María Laura Eberhardt (2007) la participación ciudadana es un conjunto de mecanismos y herramientas que permiten a la ciudadanía ser parte de la toma de decisiones públicas. Esto con la intención de reducir la brecha entre representantes y representados. Esta postura es completamente pertinente en esta investigación, ya que se hace evidente la intención de los movimientos y colectivos de

acercar a representantes y representados en la formulación de políticas públicas para los bici usuarios, y de mejorar las condiciones de los espacios urbanos.

Según la autora, la preocupación de la ciudadanía por el espacio en el que desarrolla sus prácticas cotidianas conlleva a que se cuestionen, manifiesten sus inconformidades y propongan alternativas para el mejoramiento del mismo, buscando ser escuchados por quienes administran el territorio (Eberhardt, 2007). La inconformidad e insatisfacción mostrada en las acciones y movilizaciones de la ciudadanía alertan a los tomadores de decisiones sobre puntos específicos a mejorar en las condiciones materiales e inmateriales de la vida en sociedad en un contexto determinado.

Enfoque sociológico y metodológico

Debido al innegable aire citadino que envuelve al fenómeno de los bici colectivos, la investigación se enmarca, tanto teórica como metodológicamente, dentro del enfoque de la sociología urbana. La perspectiva de Lamy (2006) sobre el carácter mutativo y acelerado de las dinámicas sociales de la ciudad, concuerda con la manera de concebir a los bici colectivos en tanto objetos de estudio.

En primera medida, la delimitación temporal se ajusta a un periodo relativamente corto y es desde el 2016 hasta la actualidad, esto principalmente por dos razones: la aprobación de la Ley 1811 del 2016 y la creación de la Gerencia de la Bicicleta, hitos importantes de la participación de bici colectivos en asuntos políticos. Por otro lado, aunque se reconoce la participación de ciudadanos particulares en temas de movilidad sostenible, la delimitación poblacional del estudio se enfoca únicamente en los bici colectivos y algunas instituciones distritales.

Aunque es posible abordar el tema desde un enfoque cuantitativo, en este trabajo se busca profundizar en las dinámicas dialógicas de la participación política de los colectivos de bici usuarios. Por ende, el diálogo entre instituciones y colectivos, los mecanismos que utilizan estos últimos para lograr su cometido y demás, se pueden explorar mejor desde el enfoque cualitativo de investigación y sus respectivas técnicas de recolección de información.

Por lo anterior, se utilizan técnicas pertenecientes a tal enfoque, como lo son la revisión documental y la entrevista. Las dos se encuentran presentes en los tres objetivos específicos, ya que su utilización proporciona información relevante para cada uno. La información que es posible obtener de cada uno de los instrumentos se presenta a continuación con más detalle.

Debido a que los colectivos de bici usuarios, y en general los nuevos movimientos sociales, se caracterizan por la utilización de las páginas web y las redes sociales como mecanismos de acción, creación de contenido y distribución de información, la mayoría de las fuentes de información que se tratan en la revisión documental son digitales. Esto aplica también para las instituciones distritales ya que, desde las entidades de participación ciudadana como el IDPAC, se vienen implementando plataformas digitales para el diálogo con la ciudadanía, como es el caso de Bogotá Abierta.

Por consiguiente, desde la revisión documental, se exploran fuentes como las páginas web de instituciones como la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC), la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, entre otros; estas dan información importante para el primer y tercer objetivo específico. Por otro lado, los informes, relatorías, imágenes y demás documentación que posean los bici colectivos de la ciudad, se tienen en cuenta para la resolución del segundo objetivo específico.

Para el caso del tercer objetivo específico se hace una revisión de la documentación respecto a las propuestas exitosas o llevadas a feliz término, las que no lo lograron, y las que se están dialogando en la actualidad. Esta revisión da información relevante al análisis de la disposición de ambas partes para conciliar, construir propuestas y dialogar respecto a la formación de políticas públicas.

Ahora bien, la entrevista brinda información pertinente sobre los bici colectivos, sus líderes, funcionamiento interno, las formas de dialogar con la institución, los cursos de acción empleados para dar a conocer sus propuestas, y el alcance de las diferentes propuestas y experiencias que han tenido. Las entrevistas son semi-estructuradas, cuentan con una guía de formulario y las respectivas transcripciones, que se encuentran en los

anexos. Tales entrevistas se aplican a líderes de los bici colectivos Subase a la Bici, Paradas en los Pedales, Teusaca tu Bici, la Mesa de la Bicicleta y a un funcionario de la Gerencia de la Bicicleta.

Es importante mencionar que, aunque existen muchos colectivos de bici usuarios, Bikenedy, Subase a la Bici, Teusaca tu Bici y la Mesa de la Bicicleta Bogotá son algunos de los que tienen un objetivo más político que recreativo. El último de ellos es de particular interés ya que es quien tiene como objetivo representar a los demás colectivos a la hora de entrar en diálogo con la institución. En las entrevistas se recolecta información sobre el significado, logística, recepción y demás características de las acciones de los colectivos que de otra manera no podrían conocerse a profundidad.

Finalmente, los resultados de cada uno de los objetivos anteriores dan respuesta, a su vez, a la pregunta sobre la influencia de los colectivos bogotanos de bici usuarios en el proceso de formación de políticas públicas de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte a nivel distrital. De tal modo, en las conclusiones, se procede al análisis y respuesta del objetivo principal de la presente investigación.

En la siguiente tabla se resume la metodología a utilizar en la investigación:

Objetivos específicos	Técnicas
1. Dinámicas de diálogo en la relación entre colectivos y entidades distritales	● Revisión documental ● Entrevistas
2. Cursos de acción empleados por colectivos de bici usuarios	● Revisión documental ● Entrevistas
3. Alcance de las propuestas y acciones conjuntas entre colectivos e instituciones	● Revisión documental ● Entrevistas

Resultados

Dinámicas de diálogo en la relación entre colectivos y entidades distritales

De acuerdo a la información obtenida de las entrevistas, tanto colectivos como instituciones afirman que la relación entre ambos es efectiva y respetuosa. Sin embargo, se reconoce que la disposición de diálogo ha disminuido por parte de los colectivos debido a la percepción de un sector de la ciudadanía sobre el alcalde Enrique Peñalosa y su renuencia al diálogo con esta población.

La comunicación frecuentemente se centra en asuntos muy específicos de seguridad en las localidades, dudas puntuales, datos inmediatos, acompañamiento policial, invitaciones a eventos tanto de colectivos como del distrito, foros, asambleas, cursos y demás. Por tal razón, los medios que se suelen usar son las redes sociales, aplicaciones como *WhatsApp* y las llamadas cortas. El funcionario de la Gerencia de la Bicicleta, Juan Manuel Prado dice:

Así sea por un chat, hablamos de ellos qué opinan, qué ciclo parqueaderos se necesitan en tal parte, información de dónde están robando bicicletas y cosas así, información muy inmediata que no tiene que ser una asamblea para nosotros decir que estamos dialogando con los colectivos, sino algo muy puntual, efectivo y rápido que no se vuelva en algo desgastante (J. M. Prado, entrevista 7 de mayo de 2018).

Respecto a la relación que se tiene con las instituciones, Andrea SanMarcelo, de la Mesa de la Bicicleta Bogotá afirma:

Amable pero poco productiva. Entendemos que no somos la única organización que busca una respuesta rigurosa y decidida por parte de la administración, son muchos los problemas que las instituciones tienen que gestionar para la ciudad (...) La comunicación con las instituciones sigue, pero definitivamente hace falta una voluntad política mucho más firme desde la construcción del plan de desarrollo y cuál es la visión real de la ciudad (A. SanMarcelo, entrevista 3 de mayo de 2018).

En cuanto a los acercamientos, proyectos en conjunto y oportunidades de diálogo, los colectivos han trabajado con varias instituciones. Entre las que más destacan están el

IDPAC y la Gerencia de la Bicicleta. Esta última tiene a su cargo toda la formulación, seguimiento, evaluación y mejora del Plan Bici: programa distrital que busca promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; el Plan Bici es un claro ejemplo del trabajo conjunto entre colectivos e instituciones, pues gracias a él se han abierto más espacios de diálogo y proposición con la ciudadanía (Secretaría Distrital de Movilidad, 2018).

Al respecto, Juan Manuel Prado afirma:

La finalidad [de la Gerencia] es ser la figura única que le permita a los usuarios, y también al distrito, poder tener una sola oficina trabajando por todo el tema de la bici, sabemos que es un tema de salud, de ambiente, de recreación, de transporte, de sostenibilidad, bueno un montón de cosas que se trabajan desde diferentes entidades, pero que era bueno que una sola entidad las canalizara (...). Ahí puntualmente sale el Plan Bici que son todas las estrategias que maneja el Distrito en temas de la bicicleta y se estructura en cinco grandes ejes: institucionalidad, infraestructura, seguridad vial y ciudadana, cultura y promoción y finalmente salud y ambiente (J. M. Prado, entrevista 7 de mayo de 2018).

Aunque el Plan Bici es un programa netamente institucional, da mucha importancia a los bici colectivos brindándoles espacios de participación, como son las charlas de promoción “Cambiando el Chip” que se dan en empresas, colegios, universidades, entidades públicas y demás. Estas charlas muestran experiencias de viajes en bicicleta, cómo está preparada la ciudad para el bici usuario, algunos programas para la ciudadanía y, en general, se impulsa a los asistentes a usar la bicicleta (Secretaría Distrital de Movilidad, 2018). Además de las charlas, también se realizan encuentros ciudadanos en las diferentes localidades de la ciudad, con el apoyo del IDPAC, para dar a conocer los ejes del Plan Bici y para escuchar propuestas, sugerencias y datos puntuales de los bici usuarios.

Destaca también el Manual del Buen Ciclista (Secretaría Distrital de Movilidad, 2017) en el que se exponen los comportamientos y conductas adecuadas para transitar en bicicleta por la ciudad. Además, en el Manual presentan programas para hacer más visible al ciclista en la noche o en puntos ciegos de los buses, juegos de roles a conductores de

SITP para concientizar sobre el cuidado al ciclista, y el programa de “Al colegio en Bici” que hace acompañamiento a estudiantes para moverse en bicicleta a sus instituciones educativas y crea rutas seguras para ellos.

El Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC) o Participación Bogotá, ha avanzado también en planes y programas en conjunto con los bici colectivos. Entre ellos destaca “Mi Plan Bici”, que consiste en convocar y promocionar iniciativas pedagógicas ciudadanas para bici usuarios; las propuestas ganadoras reciben una financiación de \$5’000.000 de pesos para ejecutar las actividades (Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal [IDPAC], 2017).

Por parte del IDPAC se encuentra la campaña “Dale Pedal” para la promoción del uso de la bicicleta. Ésta posee a su vez los programas “Giro Oriental”, que es una carrera de observación por los sitios emblemáticos de Teusaquillo y Chapinero, así como los principales espacios de participación de las localidades (Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal [IDPAC], 2017); y “Dale Pedal a tu FotoHistoria”, que consiste en un concurso de fotografía sobre la experiencia de moverse en bicicleta por la ciudad, y que busca reconocer los aspectos a los que la ciudadanía más da relevancia (Bogotá Abierta, 2017):

El IDPAC tiene unas convocatorias muy puntuales en temas muy diversos, donde la bici se puede incluir en programas como “Uno más Uno = Todos, Una más Unas = Todas”, “Bogotá Líder”; el año pasado tuvimos una que se llamó “Mi Plan Bici” que fue exclusivamente para temas de bici. A través de estas convocatorias la gente presenta sus proyectos bajo ciertos parámetros, ciertos requisitos donde finalmente obtienen como un premio o unos ciertos recursos en especie para ejecutar su proyecto (J. M. Prado, entrevista 7 de mayo de 2018).

Otras de las instituciones con las que los bici colectivos han manifestado tener diálogo son las alcaldías y concejos locales, la Alcaldía Mayor, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Secretaría de Cultura y el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación para el proyecto de “Vuelta a la Memoria”. Puede decirse entonces que, aunque la disposición de diálogo por parte de los bici colectivos ha disminuido, los espacios y mecanismos de

participación distritales siguen estando a su disposición para cuando quieran hacer uso de ellos. Al respecto Natalia Prieto, líder de “Subase a la Bici” y “Paradas en los Pedales” dice lo siguiente:

Hay un gran número de mecanismos y organizaciones para la participación, solo hay que buscarlos. Porque las organizaciones no van a ir a buscarlo a uno, lo que hacen es abrir convocatorias, proponer un portafolio de servicios y uno es el que debe tocar las puertas. Nosotros participamos mucho en ese tipo de convocatorias, lo que hacemos es mirar cómo nos adaptamos (N. Prieto, entrevista 7 de mayo de 2018).

Ahora bien, aunque los líderes de bici colectivos consideran a la Mesa de la Bicicleta de Bogotá como la principal representación de los bici usuarios, desde la Gerencia de la Bicicleta se ha preferido mantener diálogo con quien sea que se acerque, independientemente de si pertenece a un colectivo, la Mesa, otro tipo de organización o simplemente como persona natural:

Esta Mesa no es la representación total de los colectivos y mucho menos de todos los ciudadanos usuarios de la bicicleta, digamos que, si bien es una figura reconocida por muchos, estamos optando también por recurrir a otros que no se sienten representados por la Mesa de la Bicicleta, entonces terminamos hablando con muchos colectivos de diferentes formas, hasta ciudadanos del común que no están vinculados a nada, en aras de garantizar algo muy puntual (J. M. Prado, entrevista 7 de mayo de 2018).

Para finalizar este apartado, se debe hacer hincapié en que los líderes entrevistados están de acuerdo en que, para mejorar significativamente el diálogo y la efectividad del mismo, es necesario aportar conocimiento desde la academia y presentar los proyectos de manera más organizada respondiendo a los dictámenes de los mecanismos de participación que existen. La producción de artículos, noticias, informes, datos y demás es un punto fundamental para la mejora del diálogo, y que no se ha tenido en cuenta.

Cursos de acción empleados por los colectivos de bici usuarios para visibilizarse

De acuerdo con Pasquino (2011), existen tres modalidades de participación que se repiten independientemente del momento histórico, estas son 1) las prácticas reconocidas legalmente por normas o procedimientos oficiales, 2) las no reconocidas

oficialmente, pero aceptadas como formas de manifestación no legalizadas y 3) las que definitivamente atentan contra el orden establecido y legalizado del sistema gubernamental. En consonancia con tal planteamiento, los cursos de acción de los bici colectivos se dividen en institucionalizados y no institucionalizados.

Cursos de acción institucionalizados. Este tipo de acciones se encuentran principalmente en la relación de los bici colectivos con el IDPAC, Secretaría de Movilidad, Gerencia de la Bicicleta, los concejos y alcaldías locales, la Bancada de la Bicicleta del Concejo de Bogotá y demás instancias de participación ciudadana. Sobre el aprovechamiento de estos mecanismos el líder de Teusaca tu Bici afirma:

El estandarte nuestro como Teusaca Tu Bici es que sale de nosotros la iniciativa de crear un Consejo Local de la Bicicleta en la localidad de Teusaquillo, somos pioneros en eso (...). Más mecanismos de participación son las invitaciones a las rendiciones de cuenta de la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Seguridad, la Alcaldía Mayor, las alcaldías locales, mecanismos de participación que Teusaca Tu Bici ha podido tener en un ejercicio ciudadano para la reformulación o para hacer aportes a la Ley 1811 (...). Adicionalmente, la Semana de la Bicicleta Bogotá al inicio era ciudadano; el año pasado, el Concejo de Bogotá la decreta y la institucionaliza (D. Rueda, entrevista 3 de mayo de 2018).

Algunos casos interesantes de acción colectiva institucionalizadas son el Foro Distrital de Mujeres Bici usuarias, la Vuelta a la Memoria hecha en conjunto con el Centro de Memoria y la Semana de la Bicicleta.

Desde lo público está el Instituto de Participación (IDPAC), que es donde actualmente trabajo, y en Paradas en los Pedales nos hemos apoyado mucho de ese instituto. Por ejemplo, ellos nos han ayudado mucho con los espacios para el Foro (Foro Distrital de Mujeres Bici usuarias), con el fortalecimiento de la organización, con la certificación de que hemos trabajado temas de mujer y temas de participación. También nos hemos apoyado un montón en las alcaldías locales. Con Súbase a la Bici ya hemos presentado convocatorias con la Secretaría de Cultura y con el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación (...). Desde Paradas en los Pedales nos ganamos hace como tres años una convocatoria que era sobre fortalecer la participación de las mujeres en ese tipo de espacios, e hicimos dos ciclopaseos y dos charlas sobre la importancia de que las mujeres

participaran. En Súbase a la Bici el año pasado ganamos una convocatoria con Cultura dentro del tema de estímulos, que era sobre el tema de la reconstrucción de la memoria en Bogotá, entonces hicimos una carrera de observaciones donde las personas iban a diferentes espacios conmemorativos de todos estos años que hemos tenido de guerra en Colombia (N. Prieto, entrevista 7 de mayo de 2018).

Así, pues, los colectivos se apoyan en los mecanismos de participación que brinda el Distrito para mejorar las condiciones de movilidad de los bici usuarios. Aunque ambas partes resaltan la importancia de usar tales mecanismos, reconocen también que la frecuencia con la que se hace no es la esperada. Esto puede deberse a que los colectivos son débiles en la producción de contenido académico, evidencia de los procesos y, en general, material escrito y digital.

Para finalizar, se debe mencionar que, al igual que lo identificaron los líderes, el fortalecimiento de la estructura interna de los colectivos y de su producción académica permitiría desarrollar proyectos y eventos más adecuados para los lineamientos distritales y para el entendimiento del fenómeno de la movilidad en bicicleta como propuesta de sostenibilidad.

Cursos de acción no institucionalizados. Los bici colectivos como Teusaca tu Bici, Subase a la bici, Paradas en los Pedales, Bikennedy, Biela Tunal y demás se estructuraron todo, en sus inicios, a partir de un mismo tipo de acción: las rodadas o ciclopaseos nocturnos. Éstas consisten en reunirse en puntos específicos de cada localidad cada semana o cada cierto tiempo para recorrer la ciudad en grupos grandes de ciclistas. Aunque este tipo de actividades comenzaron de forma recreo deportiva, actualmente han obtenido un tono mucho más político y de visibilización del bici usuario como parte importante del sistema de movilidad:

La acción principal, que es por medio de los ciclopaseos, es un ejercicio ciudadano de protesta casi todos los jueves, de protesta en cuanto a entender que me puedo apropiar de mi ciudad, es un ejercicio de construcción ciudadana que no tiene que ver con ninguna entidad pública. (...) Es un ejercicio de transformar a la ciudad y a los ciudadanos que nos acompañan. Poder aportar al respeto, aportar a una sana convivencia (D. Rueda, entrevista 3 de mayo de 2018).

Los ciclopaseos son, a su vez, el principal componente de otras actividades y grandes eventos desarrollados por los colectivos en los que se protesta o se manifiesta sobre situaciones particulares que atentan contra la promoción de la bicicleta y las condiciones en las que se mueven los bici usuarios.

Es importante mencionar que, aunque los bici colectivos han ido adquiriendo con el tiempo una conciencia política mayor, no descuidan la parte recreativa por la que surgieron. En ocasiones, Subase a la Bici o Teusaca tu Bici hacen carreras de observación, *Alleycat*, eventos de danza, fotografía, carrera de obstáculos y fiestas. Sobre estas actividades, la Gerencia de la Bicicleta manifiesta su apoyo y reconoce el poder de convocatoria que tienen, más que nada por medio de redes sociales, no obstante, rechaza actividades en las que se ponga en riesgo la seguridad y salud tanto de bici usuarios como de otros actores viales, entre las actividades rechazadas están las carreras *Alleycat* o el consumo de sustancias psicoactivas durante las rodadas:

Con lo que no estamos de acuerdo, con lo que debemos empezar a trabajar es el tema de consumo en las rodadas nocturnas, el tema del comportamiento en la vía, utilizar carriles exclusivos del transporte público (...). Los *Alleycat*, las carreras y demás, no estamos en contra de las actividades sociales alrededor de la bici, pero que se hagan de manera responsable, porque no están solos en la ciudad, hay adultos mayores, carros, motos, peatones, digamos, con este tema es importante tener claro eso (J. M. Prado, entrevista 7 de mayo de 2018).

Como lo expresa Daniel Rueda, líder de Teusaca tu Bici, muchas veces las acciones que se toman tienen un carácter no institucional debido a la falta de personería jurídica de los bici colectivos. Ejemplo de ello es la subcontratación de los mismos por parte de fundaciones u ONG y la imposibilidad de aplicar a convocatorias específicas que requieren personería jurídica. Sin embargo, aunque esto obstaculice un poco el accionar de los colectivos, no tiene repercusiones significativas pues las diferentes instituciones aprueban y apoyan el funcionamiento informal de estas agrupaciones.

En relación a lo anterior, la Mesa de la Bicicleta podría cumplir un poco el papel de representante jurídico de los bici usuarios, sin embargo, para ello hace falta

organización en cuanto a su papel de entidad de intereses políticos. Se evidencia también que la Mesa de la Bicicleta tiene una relevancia muy similar a la de los diferentes colectivos, reafirmando así lo que dice Prado respecto a no interrumpir el diálogo con organizaciones o personas naturales que también estén dispuestas.

Alcance de las propuestas y acciones conjuntas entre colectivos e instituciones

Gracias a la información recolectada de las entrevistas y la revisión documental, se pudo identificar dos perspectivas para hablar del alcance de las propuestas y acciones conjuntas. Estas son el nivel distrital, es decir, los planes, proyectos y acciones que tuvieron influencia en los asuntos de movilidad urbana de Bogotá, y el nivel nacional, que se destaca por ser de carácter predominantemente institucional.

Nivel distrital. Tanto los bici colectivos como la Gerencia de la Bicicleta consideran la Semana de la Bicicleta uno de los hitos más importantes de la participación a nivel distrital:

La Semana de la Bicicleta Bogotá al inicio era ciudadano; el año pasado, el Concejo de Bogotá la decreta y la institucionaliza, obviamente dentro del decreto dice que esto es gracias a los colectivos y a la ciudadanía, entonces requiere de su participación para el éxito de la Semana de la Bicicleta Bogotá. (D. Rueda, entrevista 3 de mayo de 2018).

Como lo menciona Rueda, este importante evento surgió como una actividad ciudadana y logró consolidarse como programa distrital mediante el Acuerdo 668 de 2017 del Concejo de Bogotá. Según este acuerdo, la Semana de la Bicicleta queda fijada para la última semana de septiembre de cada año, contará con espacios de participación donde la ciudadanía y los bici colectivos aporten al diseño, ejecución y evaluación de las actividades de dicha semana (Concejo de Bogotá, 2017).

Antes del Acuerdo 668 de 2017, la gestión de las actividades de la Semana de la Bicicleta estaba a cargo de los colectivos, principalmente. La líder de Subase a la Bici y Paradas en los pedales, Natalia Prieto, afirma:

Nosotros también participamos muy activamente en la Semana de la Bicicleta: Fabián gerenció en el 2014 la Semana de la Bicicleta, y el Foro de Mujeres es una de las actividades de esa semana. (N. Prieto, entrevista 7 de mayo de 2018).

Por otro lado, Teusaca tu Bici fue pionera en la conformación de un Concejo Local de la Bicicleta. Esta figura tuvo éxito e influencia en Teusaquillo y empezó a ser replicado por los líderes bici usuarios de otras localidades, generando así mayor peso de la Bancada de la Bicicleta en el Concejo de Bogotá.

Otros momentos significativos en la participación de los bici colectivos en asuntos públicos son el proyecto “Pinta tu Carril” de Teusaca tu Bici, el Foro Distrital de Mujeres Bici usuarias, trabajado principalmente por “Paradas en los Pedales, y la “Vuelta a la Memoria” hecha en conjunto con la Cámara de Comercio de Bogotá y la Alta Consejería para los Derechos de las Víctimas, la Paz y la Reconciliación. El primero de ellos consistió en una actividad de visualización de los bici carriles de Teusaquillo, los participantes pintaron y delimitaron el espacio por el que transitan para contribuir a que los viajes en bicicleta sean más seguros. Esta actividad, aunque en principio no fue avalada por el distrito, permitió generar procesos conjuntos al identificar sus fortalezas:

“Teusaca tu Bici” pintaron la cicloruta literalmente de su bolsillo, a su manera, sin ningún especificación técnica, solo porque como usuarios se dieron cuenta de la posibilidad que se podía hacer ahí, y finalmente lo hicieron. Esa primera acción que ellos hicieron no estuvo avalada por la Secretaría de Movilidad pero sí nos sirvió para abrir las luces y oír esa propuesta de esta colectividad para nosotros finalmente ejecutarla, teniendo en cuenta todos los procesos burocráticos que esto amerita, digamos que este podría ser un gran ejemplo de cómo una acción ciudadana termina siendo ejecutada por el distrito (J. M. Prado, entrevista 7 de mayo de 2018).

El Foro Distrital de Mujeres Bici Usuarias ha sido otro proyecto exitoso de los bici colectivos que ha traspasado el ámbito institucional. Este proyecto nació del colectivo “Paradas en los Pedales” y obtuvo apoyo del IDPAC en cuanto a logística y recursos para llevar las actividades a feliz término:

Desde lo público está el Instituto de Participación (IDPAC), que es donde actualmente trabajo, y en Paradas en los Pedales nos hemos apoyado mucho de ese instituto. Por ejemplo, ellos nos han ayudado mucho con los espacios para el Foro (Foro Distrital de Mujeres Bici Usuarias), con el fortalecimiento de la organización, con la certificación de que hemos trabajado temas de mujer y temas de participación. También nos hemos apoyado un montón en las alcaldías locales (N. Prieto, entrevista 7 de mayo de 2018).

El IDPAC define este foro como un evento que, aparte de destacar las diferentes experiencias de ser bici usuaria en la ciudad, busca reflexionar sobre asuntos de seguridad vial, cultura ciudadana y participación de la mujer en la construcción de una movilidad sostenible (Alcaldía Local de Usaquén, 2017). Actualmente, el IDPAC y Paradas en los Pedales, se encuentran organizando la tercera versión del Foro Distrital de Mujeres Bici usuarias.

Nivel nacional. La influencia de los bici colectivos distritales ha sido tal, que en ocasiones son invitados a participar en proyectos y programas de alcance nacional. Esto puede evidenciarse puntualmente en dos alianzas destacadas por los líderes de los colectivos: las plataformas virtuales de SeamOS y Changes.org, y la participación en la creación de la ley 1811 del 2016 o Ley ProBici.

En el primero de los casos, la Mesa de la Bicicleta realizó un trabajo conjunto con SeamOS y Changes.org, para preguntar a los candidatos presidenciales cuáles eran sus posturas y propuestas para la población bici usuaria:

Motivamos como último una petición, junto a otras dos organizaciones que son Change.org y SeamOS, que se elevó a los candidatos presidenciales que se llama “Voto Bici”, y era generar un espacio de comunicación mucho más cercano con las personas que quieren entrar en la contienda electoral y que de alguna manera van a estar dentro de la administración (...). Ya hemos tenido unas victorias tempranas como diría un amigo: ya hay dos candidatos que adoptaron la petición, Petro y De la Calle, y la idea es que efectivamente sea un tema público, que la gente lo pueda reconocer como un tema importante y relevante (A. SanMarcelo, entrevista 3 de mayo de 2018).

Estas dos plataformas virtuales de participación tienen un alto reconocimiento a nivel nacional e internacional. Change.org es la plataforma de peticiones más influyente

en el mundo, en ella se mueven ideas, propuestas, campañas y demás formas de transmitir un pensamiento a los tomadores de decisiones, permitiendo una comunicación más efectiva entre las poblaciones y los dirigentes (Change.org, 2018). De igual modo, SeamOS es una plataforma virtual nacional de votos de opinión sobre muy diversas temáticas; por medio de ella se permite activar el diálogo con tomadores de decisiones y fortalecer el ejercicio de la democracia (SeamOS, 2018).

Por otro lado, el trabajo entre bici colectivos e instituciones más significativo fue la Ley 1811 de 2016 o Ley Probici. Este importante hito de la participación ciudadana marcó un punto fundamental para el análisis de los colectivos en la formulación de políticas públicas sobre la bicicleta. Líderes de varias organizaciones, colectivos, entidades, e incluso personas naturales, participaron en la creación de esta ley:

Uno de los fundadores de Teusaca Tu Bici que se llama Juan Camilo Agudelo tuvo un papel importante en la formulación de ese proyecto ahora ley, de la mano de Claudia López, sin quitarle el crédito a todas las personas que aportaron en su construcción. Lo bonito de esa ley fue que las recomendaciones que provinieron de los colectivos si fueron tenidas en cuenta, pero el crédito no se lo puede llevar solo Teusaca. Eso fue una construcción conjunta entre todos los actores, todos los colectivos participamos e hicimos nuestros aportes, así como activistas que no hacen parte de un colectivo, que son igual de importantes. (D. Rueda, entrevista 3 de mayo de 2018).

En la Ley Probici se encuentran estipulados los principales incentivos para la promoción de la bicicleta, algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito, las normas de conducta, equipamiento y disposición para los bici usuarios, las especificaciones de los ciclo parqueaderos, y las condiciones en que se debe dar la relación entre los diferentes modos de transporte (Ley 1811, 2016).

Para cerrar este apartado, se debe destacar la importancia de estos casos exitosos de participación de bici colectivos en cuestiones de alcance nacional. Hitos como estos evidencian la relevancia que tiene el tema del mejoramiento de las condiciones en las que se mueve una población tan significativa como lo es la de bici usuarios. La incursión de

los representantes de dicha población en la toma de decisiones es un paso necesario para renovar la concepción de movilidad urbana sostenible en el país.

Conclusiones

En relación a los conceptos tratados en el marco teórico, se puede concluir lo siguiente:

Respecto a la relación que tiene el fenómeno de los bici colectivos con el espacio público se identificaron tres aspectos importantes. El primero de ellos es que, como lo menciona Juan Manuel Prado, la institución desaprueba totalmente la utilización de carriles exclusivos del transporte público o el consumo de sustancias psicoactivas en las rodadas. Esto ha ocurrido también con movilizaciones de profesores, estudiantes, sindicatos y demás colectividades en su ejercicio de la huelga. Por tanto, se hacen evidentes las dimensiones política y simbólica que mencionan Borja y Muxí (2000), ya que la invasión de carriles exclusivos, daños a infraestructuras y demás, son consideradas formas de acción validadas por diferentes tipos de manifestantes.

En segundo lugar, ejercicios como “Pinta tu Carril” realizado por Teusaca tu Bici o la “Vuelta a la Memoria” hecha en conjunto con la Cámara de Comercio de Bogotá y la Alta Consejería para los Derechos de las Víctimas, la Paz y la Reconciliación, son una clara muestra de la validez de los planteamientos de Velásquez (2015), pues se hace innegable que el espacio público llega a ser producto de las características culturales, políticas y simbólicas que plasman en él sus habitantes.

Como tercer aspecto importante del espacio público, se debe destacar que las carreras de observación que hacen los diferentes colectivos como el “Giro Oriental”, “Dale Pedal a tu FotoHistoria” y en especial la que se dio en la “Vuelta a la Memoria”, son actividades que van acompañadas de un alto contenido simbólico. Al hacer este tipo de ejercicios los bici colectivos y los participantes reivindican el espacio y lo dotan de nuevos significados.

Ahora bien, en la relación entre bici colectivos e institución se trata, de forma inconsciente, el concepto de movilidad urbana que expone Dangond Gibsone (2011), ya

que instituciones como la Gerencia de la Bicicleta, las alcaldías locales, la Bancada de la Bicicleta en el concejo de Bogotá, el IDPAC y muchas otras, permiten al bici usuario exponer su visión de la movilidad en la ciudad y proponer cambios en aras del mejoramiento de la accesibilidad, la percepción y el aprovechamiento de los servicios de transporte de la ciudad.

Este caso sobre las dinámicas del diálogo entre bici colectivos e instituciones, puede brindar información importante para superar las ambigüedades de las que se habló en el marco teórico, en la diferenciación de los conceptos de transporte y movilidad urbana. Logros como la Ley 1811 de 2016, el Foro Distrital de Mujeres Bici Usuarías, la Semana de la Bicicleta, los concejos locales de la bicicleta o la Bancada de la Bicicleta en el Concejo de Bogotá, y el diálogo entre instituciones de participación, instituciones de movilidad y colectivos ciudadanos que se muestran en esta investigación, dan guía de una manera de construir una nueva movilidad urbana entre diferentes agentes de cambio.

Existe una estrecha relación entre las modalidades de participación expuestas por Pasquino (2011) y los cursos de acción de los bici colectivos, ya que estos últimos hacen uso de dos de las modalidades. La primera de ellas es la de “prácticas reconocidas legalmente por normas y procedimientos oficiales”, que se traduce a los derechos de petición, la asistencia a foros, asambleas y eventos, o la participación en la construcción de la Ley 1811 del 2016. La segunda modalidad es en la que se ejercen acciones “no reconocidas oficialmente pero aceptadas como formas de manifestación no legalizadas” (Pasquino, 2011), y se traducen a las rodadas nocturnas o ciclopaseos, así como las sesiones de “Pinta tu Carril” o los *Alleycat*.

Cabe añadir que la comunicación por medio de redes sociales, aplicaciones como WhatsApp, Messenger o llamadas, es una forma de participación ciudadana que no se suele contemplar pero que sí tiene influencia en la toma de decisiones por parte de la institución. Es posible considerar estas formas de comunicación como nuevas maneras de participación ciudadana porque, como afirma Eberhardt (2007), buscan de alguna manera reducir la brecha entre representantes y representados, aportando a la toma de decisiones sobre puntos específicos para mejorar las condiciones de la vida en sociedad.

Por otro lado, con base a los resultados de la investigación, y en forma de diagnóstico, se pudieron identificar las siguientes anotaciones relacionadas a la influencia de los bici colectivos en la formulación de políticas públicas sobre la bicicleta.

Tanto la institución como los líderes de los bici colectivos encuentran necesario el fortalecimiento de la producción de conocimiento académico. Este tipo de productos, aparte de abrir las puertas a nuevos públicos interesados en la movilidad en bicicleta, permitirían sustentar y estructurar de mejor manera el contenido de sus propuestas.

Se evidencia que la participación de bici colectivos en asuntos públicos fue tal, que logró influir en la toma de decisiones a nivel nacional, un claro ejemplo de ello fue su presencia en la formulación de la Ley 1811 o Ley Probici. Puede decirse entonces que los bici colectivos han intervenido, directa e indirectamente, en la formulación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad.

La informalidad de los colectivos de bici usuarios dificulta la materialización de las propuestas e ideas que puedan tener: la gran mayoría de los miembros activos de estos colectivos no cuentan con las herramientas para dedicarse de lleno al activismo político, ya que es una labor enteramente voluntaria y no paga. No contando con suficiente tiempo y recursos para trabajar, los bici colectivos tienden a incurrir en problemas de desorden a la hora de presentarse a convocatorias con el Distrito.

Esto abre la discusión sobre la necesidad de una organización de carácter ciudadano que represente oficialmente a los bici colectivos y bici usuarios ante la institución, ya que esta labor cívica no recae completamente en La Mesa de la Bici, a pesar de cumplir esta función parcialmente. Tener un agente de esta envergadura brindaría peso y fortaleza a las ideas, propuestas y proyectos que se planteen en materia de bicicleta.

Referencias citadas

- Alcaldía Local de Usaquén. (2017). Foro de mujeres biciusuarias. Obtenido de <http://www.usaquen.gov.co/noticias/foro-mujeres-biciusuarias>
- Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M., & Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 19 - 41.
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá, Colombia: *Asamblea Nacional Constituyente*.
- Araque, M. H. (2016). Urbanismo participativo. Construcción social del espacio urbano. *Revista de Arquitectura*, 6 - 17.
- Benavides, P. (2015). Bicicleta: transporte alternativo en la movilidad de San Juan de Pasto. *Revista de Sociología. Universidad de Nariño*, 7 - 33.
- Bermejo Gómez de Segura, R. (2014). *Del desarrollo sostenible según Brundtland a la sostenibilidad como biomimesis*. Universidad del País Vasco.
- BiciRed Colombia. (3-6 de agosto de 2017). *Foro Nacional de la Bicicleta*. . Obtenido de <http://www.biciredcolombia.org/p/foro-nacional-de-la-bicicleta.html>
- BID. (2016). *¡A todo pedal! Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe*. San Francisco: BID.
- Bogotá Abierta. (2017). *Dale Pedal a tu Foto Historia: La Magia de la Bicicleta en Bogotá*. Obtenido de <https://bogotaabierta.co/reto/dale-pedal-a-tu-foto-historia-la-magia-de-la-bicicleta>
- Bogotá cómo vamos. (2017). *Informe Especial sobre la bicicleta en Bogotá*. Bogotá: El tiempo casa editorial.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2016). *La Vuelta a la Memoria*. Obtenido de <https://www.ccb.org.co/Transformar-Bogota/Paz/Acciones-por-la-Paz/La-vuelta-a-la-memoria>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2016). *Observatorio de Movilidad: reporte anual de movilidad 2015*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Change.org. (Mayo de 2018). *www.change.org*. Obtenido de <https://www.change.org/about>

- Coehlo, V. S., & Liers, B. V. (2013). *Mobilizing for democracy: citizen action and the politics of public participation*. Zed Books Ltd.
- Concejo de Bogotá. (2017). *Acuerdo 668 de 2017: "POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA "PARQUEA TU BICI", SE INSTITUCIONALIZA LA SEMANA DE LA BICICLETA, EL DÍA DEL PEATÓN EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*. Bogotá: Concejo de Bogotá.
- Congreso de Colombia. (2016). *Ley 1811 de 2016: "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito"*. Bogotá, Colombia: Congreso de Colombia.
- Comisión de las Comunidades Europeas. (2007). *Libro verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Bruselas: Comisión de las comunidades Europeas.
- ConexiónCop. (20 de 04 de 2015). <http://conexioncop22.com/>. Obtenido de <http://conexioncop22.com/bicicleta-pedaleando-para-mitigar-el-cambio-climatico-en-latinoamerica/>
- Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel político*, 485 - 514.
- Despacio. (2014). *Integración de transporte no motorizado y DOTS*. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá.
- Eberhardt, M. L. (2007). *Participación política directa en las democracias representativas contemporáneas: los mecanismos de participación ciudadana en la ciudad de Buenos Aires*. FLACSO.
- Fernández, Á., Fernández, A., & Sabín, F. (2013). *Sistemas de movilidad urbana sostenible. XI congreso español de sociología*. Madrid: Federación Española de Sociología.
- Fernández, Á., Fernández, A., & Sabín, F. (2014). *Propuesta metodológica para un análisis más sociológico de la movilidad ciclista*. Obtenido de http://ciclopart.redcimas.org/wp-content/uploads/2014/03/CIT_2014_Heredia_Fernandez_Sabin.pdf
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74.
- Hook, W. (2006). Preservar y expandir el papel del Transporte No-Motorizado. En GTZ, *Transporte Sostenible: texto de referencia para formuladores de políticas públicas en ciudades de desarrollo*. Eschborn: GTZ.

- Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal -IDPAC. (2017). *Carrera de Observación "Giro Oriental"*. Obtenido de <http://participacionbogota.gov.co/carrera-de-observacion-giro-orienta>
- Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal -IDPAC. (2017). *Convocatoria "Mi Plan Bici"*. Obtenido de <http://participacionbogota.gov.co/convocatoria-mi-plan-bici>
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (2016). *Historia de la Ciclovía*. Obtenido de <https://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/content/historia-de-la-ciclovía>
- Kaufmann, V. (2002). *Re thinking mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. España: Ariel.
- Montezuma, R. (2000). Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades. Bogotá, Colombia: Fundación Ciudad Humana.
- Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106
- Lamy, B. (2006). Sociología urbana o sociología de lo urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 211-225.
- Pardo, C. F. (2009). Salida de emergencia: reflexiones sociales sobre las políticas de transporte. *Universitas Psychicologia*, 271 - 284.
- Pasquino, G. (2011). *Nuevo curso de ciencia política*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Salazar, O. I. (2016). Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia (1950 - 1970). *Revista Colombiana de Sociología*, 49 - 67.
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 28(84), 5-19.
- SeamOS. (Mayo de 2018). <http://seamos.co>. Obtenido de <http://seamos.co/?sd=1#/>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). *Plan Bici - Manual del Buen Usuario*. Obtenido de: <https://www.planbici.gov.co/proyecto/promocion-y-cultura/manual-del-buen-ciclista-2=922>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2018). *Plan Bici*. Obtenido de <https://www.planbici.gov.co/plan-bici/>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2018). *Plan Bici - Charlas de Promoción*. Obtenido de <https://www.planbici.gov.co/proyecto/promocion-y-cultura/charlas-de-promocion=607>

- Secretaría Distrital de Planeación. (2013). *Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable - DOTS: áreas de intervención priorizadas para la ciudad desde una visión urbana integral*. Bogotá: SDP.
- Secretaría Jurídica Distrital. (2016). <http://www.alcaldiabogota.gov.co>. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=65343>
- Secretaría de movilidad de Bogotá. (2016). <http://www.simur.gov.co>. Obtenido de <http://www.simur.gov.co/documents/10180/100374/Plan+Bici/cc9f22a4-4375-4f22-8aaf-c3229d31f3d6>
- SIMUR. (09 de 03 de 2017). *Indicadores del SIMUR*. Obtenido de <http://www.simur.gov.co/SimurIndicadoresWA/index.html>
- Thomas, C., & Cayford, J. (2010). *Democracy in practice: public participation in environmental decisions*. Resources for the Future.
- Torres, J., & Santander, J. (2013). Definición y componentes de las políticas públicas. En J. S. Jaime Torres, *Introducción a las políticas públicas Introducción a las Conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía* (págs. 55 - 74). Bogotá: IEMP Ediciones.
- Venice Commission. (2011). *The participation of minorities in public life*. Council of Europe Publishing.
- Venturi, R., & Scott B., D. (1978). *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Velásquez, C. (2015). El concepto del espacio público. En C. Velásquez, *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)* (págs. 21 - 44). Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Velásquez, C. J. (2012). El desarrollo urbano sostenible. En C. J. Velásquez, *Ciudad y desarrollo sostenible* (págs. 80 - 141). Barranquilla: Universidad del Norte.