



INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,  
CULTURA E HISTORIA (ILAACH)

ANTROPOLOGÍA - DIVERSIDAD CULTURAL

**Conexiones sobre Ruedas: Recorridos en bicicleta y su impacto en el  
cotidiano urbano**

**JUAN SEBASTIAN GALVIS MOTOA**

Foz do Iguaçu

2025



INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,  
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)

ANTROPOLOGÍA - DIVERSIDAD CULTURAL

**Conexiones sobre Ruedas: Recorridos en bicicleta y su impacto en el cotidiano urbano**

**JUAN SEBASTIAN GALVIS MOTOA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Antropologia –Diversidade Cultural Latino-Americana.

Orientador: Prof. Doctor Waldemir Rosa  
Co-orientadora: Prof. Doctora Patricia Zandonade

Foz do Iguaçu

2025

JUAN SEBASTIAN GALVIS MOTOA

**Conexiones sobre Ruedas: Recorridos en bicicleta y su impacto en el cotidiano urbano**

BANCA EXAMINADORA

---

Orientador: Prof. Doctor Waldemir Rosa.

---

Co-orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Patricia Zandonade

---

Prof. Dr. Antonio de la Peña.

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Carolina Nazareth.

Foz do Iguaçu, 2025.

Dedico este trabajó a la memoria de mi madre, la cual fue la encargada de haberme transmitido tantas enseñanzas valiosas para la vida, llenándome de fortalezas para encarar los desafíos de vivir.

## **Agradecimientos**

A la Comunidad académica de la UNILA, al cuerpo docente de la universidad y en especial a todos aquellos profesores que a través de sus clases aportaron valiosas enseñanzas que me permitieron continuar adelante con esta etapa maravillosa de mi vida, ser estudiante de la UNILA, ser Unilero.

A las personas que contribuyeron e hicieron parte de este trabajo como, la asociación de ciclistas de Recife, (AMECICLO), a los entrevistados, a los amigos y compañeros con los que he pedaleado por las distintas ciudades latinoamericanas, atravesando fronteras, compartiendo historias, construyendo ciudad y sintiendo el tránsito de las culturas latinoamericanas.

Agradezco enormemente a mi hermano que me impulsó a tomar la acertada decisión de ir a la UNILA, agradezco también su apoyo incondicional, el buen ejemplo que me ha transmitido y las enseñanzas que me ha regalado.

A mi familia la cual me ha demostrado su total apoyo y ha puesto su confianza en mí para verme triunfar en esta etapa tan importante.

## Resumen

Este trabajo de grado en antropología examina la relación personal y social con la bicicleta, destacando su impacto en la salud, la movilidad y la construcción de comunidad. A partir de experiencias personales, el autor narra cómo, tras un periodo de sedentarismo en la adultez, redescubrió la bicicleta gracias a una conversación con un amigo. Este cambio no solo mejoró su estado físico y mental, reduciendo riesgos de enfermedades crónicas, sino que también lo llevó a adoptar una postura más consciente sobre los problemas ambientales, al contribuir a la reducción de emisiones contaminantes. A través de sus recorridos en bicicleta en ciudades como Bogotá, Foz do Iguaçu y Recife, el autor desarrolló una mayor conciencia sobre los entornos urbanos y sus desafíos. La interacción con otros ciclistas reveló una cultura rica y diversa, donde la bicicleta simboliza libertad, comunidad y resistencia ante un sistema de transporte público deficiente. Las anécdotas compartidas ilustran cómo la bicicleta fomenta conexiones humanas y redes de apoyo, resaltando la solidaridad entre ciclistas. El trabajo sostiene que la bicicleta trasciende su función como medio de transporte, convirtiéndose en un elemento que transforma la vida cotidiana, promoviendo la salud, la sostenibilidad y construyendo comunidad. Se plantea la necesidad de reflexionar críticamente sobre la movilidad urbana y la creación de entornos más amigables para los ciclistas.

**Palabras clave:** Bicicleta, Salud, Movilidad urbana, Comunidad, Sostenibilidad.

## Resumo

Este trabalho de graduação em antropologia examina a relação pessoal e social com a bicicleta, destacando seu impacto na saúde, mobilidade e construção da comunidade. A partir de experiências pessoais, o autor narra como, após um período de sedentarismo na idade adulta, redescobriu a bicicleta graças a uma conversa com um amigo. Esta mudança não só melhorou seu estado físico e mental, reduzindo riscos de doenças crônicas, mas também o levou a adotar uma postura mais consciente sobre os problemas ambientais, contribuindo para a redução das emissões poluentes. Através de seus passeios de bicicleta em cidades como Bogotá, Foz do Iguaçu e Recife, o autor desenvolveu uma maior conscientização sobre os ambientes urbanos e seus desafios. A interação com outros ciclistas revelou uma cultura rica e diversificada, onde a bicicleta simboliza liberdade, comunidade e resistência a um sistema de transporte público deficiente. As histórias compartilhadas ilustram como a bicicleta promove conexões humanas e redes de apoio, destacando a solidariedade entre os ciclistas. O trabalho sustenta que a bicicleta transcende sua função como meio de transporte, tornando-se um elemento que transforma a vida cotidiana, promovendo saúde, sustentabilidade e construindo comunidade. Surge a necessidade de refletir criticamente sobre a mobilidade urbana e a criação de ambientes mais amigáveis para os ciclistas.

Palavras-chave: bicicleta, saúde, mobilidade urbana, comunidade, sustentabilidade.

## Abstract

This graduation thesis in anthropology examines the personal and social relationship with the bicycle, highlighting its impact on health, mobility, and community building. Drawing from personal experiences, the author narrates how, after a period of sedentarism in adulthood, they rediscovered the bicycle thanks to a conversation with a friend. This change not only improved their physical and mental state, reducing the risks of chronic diseases, but also led to a more conscious stance on environmental issues, contributing to the reduction of pollutant emissions. Through bike rides in cities such as Bogotá, Foz do Iguaçu, and Recife, the author developed greater awareness of urban environments and their challenges. Interaction with other cyclists revealed a rich and diverse culture, where the bicycle symbolizes freedom, community, and resistance to an inadequate public transportation system. The shared stories illustrate how the bicycle fosters human connections and support networks, highlighting solidarity among cyclists. The thesis argues that the bicycle transcends its role as a means of transportation, becoming an element that transforms daily life, promoting health, sustainability, and community building. It raises the need for a critical reflection on urban mobility and the creation of more bike-friendly environments.

**Keywords:** bicycle, health, urban mobility, community, sustainability.

## Résumé

Ce mémoire de fin d'études en anthropologie examine la relation personnelle et sociale au vélo, soulignant son impact sur la santé, la mobilité et le développement communautaire. S'appuyant sur des expériences personnelles, l'auteur raconte comment, après une période de sédentarité à l'âge adulte, il a redécouvert le vélo grâce à une conversation avec un ami. Ce changement a non seulement amélioré son état physique et mental, réduisant les risques de maladies chroniques, mais a également conduit à une prise de conscience plus profonde des enjeux environnementaux, contribuant ainsi à la réduction des émissions polluantes. Grâce à des balades à vélo dans des villes comme Bogotá, Foz do Iguaçu et Recife, l'auteur a développé une meilleure connaissance des environnements urbains et de leurs défis. Les interactions avec d'autres cyclistes ont révélé une culture riche et diversifiée, où le vélo symbolise la liberté, la communauté et la résistance à un système de transport public inadéquat. Les témoignages partagés illustrent comment le vélo favorise les liens humains et les réseaux de soutien, soulignant la solidarité entre cyclistes. La thèse soutient que le vélo transcende son rôle de moyen de transport pour devenir un élément qui transforme le quotidien, favorisant la santé, la durabilité et le développement communautaire. Cela soulève la nécessité d'une réflexion critique sur la mobilité urbaine et la création d'environnements plus propices au vélo.

Mots-clés : vélo, santé, mobilité urbaine, communauté, durabilité.

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

<b>Fotografía 1</b> - Carrera séptima, Bogotá, cicloruta habilitada para la movilidad en tiempos de pandemia año 2020 .....	21
<b>Fotografía 2</b> - Foto con Rodrigo en el Dutyfree de la frontera Argentina – Brasil, regresando de una rodada por Puerto Iguazu .....	30
<b>Fotografía 3</b> – Ciudadanos esperando su bus a lo largo de toda la calle años 90s.....	44
<b>Fotografía 4</b> – Bus de la época 90s con todo su cupo.....	45
<b>Fotografía 5</b> - Bus de Transmilenio con alcalde Mockus .....	48
<b>Fotografía 6</b> – Ciudadanos abordando bus de SITP en paradero .....	48
<b>Fotografía 7</b> - Con mi bicicleta en el lago La República Ciudad Del Este Paraguay.....	60
<b>Fotografía 8</b> - Con mi bicicleta en el marco de las tres fronteras Argentina, Rio Paraná, Rio Iguazu .....	61
<b>Fotografía 9</b> – Rodrigo y yo en el paso fronterizo de Brasil y Argentina.....	62
<b>Fotografía 10</b> - Bicicleta de Rodrigo y la mía frente a la casa rosada Asunción Paraguay.....	63
<b>Fotografía 11</b> – Domingo en la playa de Boa Viagem, Recife .....	65
<b>Fotografía 12</b> - Miércoles encuentro de Bici Polo, Recife .....	70
<b>Fotografía 13</b> - Parte interna sede de Ameciclo, Recife .....	71
<b>Fotografía 14</b> – Evento en sede de Ameciclo, Recife .....	72
<b>Fotografía 15</b> - Colaboradores de Ameciclo haciendo conteo de ciclistas, Recife .....	72
<b>Fotografía 16</b> – Participantes noche de bicicletada, Recife.....	74
<b>Fotografía 17</b> – Mi bicicleta em el cerro de suba8ocalidadead de Suba, Bogotá.....	81
<b>Fotografía 18</b> – Rodrigo y yo, ciclovía ciudad de Asunción, Paraguay .....	84
<b>Fotografía 19</b> - Bus de Transmilenio colapsado .....	86

<b>Fotografia 20</b> - Ciclistas repartidores. ....	89
<b>Fotografia 21</b> – Ciclistas de alto rendimento .....	89
<b>Fotografia 22</b> - Taller ambulante.....	90

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Mapa recorrido proyecto Vamos en Bici.....	68
<b>Figura 2</b> - Fragmento de mapa ciudad de Bogotá Imagen .....	78

## Tabla de Contenido

<b>1. Introducción.....</b>	<b>12</b>
- Presentación del tema	
<b>2. Capítulo 1: Contacto con la ciudad desde la bici</b>	
2.1 Importancia de la salud.....	14
2.2 Economía para pedalear.....	28
2.3 La bici y la diversidad.....	37
<b>3. Capítulo 2 : Conexión del cuerpo con la bicicleta</b>	
3.1 Lo familiar y lo exótico.....	40
3.2 La bicicleta como extensión del cuerpo .....	50
3.3 Cuerpo en el territorio.....	62
<b>4. Capítulo 3: Construcción de ciudad</b>	
4.1 El camino.....	73
4.2 Movimiento y velocidad.....	81
4.3 Personas y su interacción con el espacio urbano .....	84
<b>5. Consideraciones finales</b>	
- Conclusiones.....	90
<b>6. Referencias Bibliográficas.....</b>	<b>92</b>

## 1. Introduccion

La bicicleta, un medio de transporte que ha existido durante más de un siglo, ha cobrado una relevancia renovada en las últimas décadas, no solo como una herramienta de movilidad, sino también como un símbolo de salud, sostenibilidad y comunidad. Este trabajo se propone examinar la relación personal y social que se establece alrededor de la bicicleta, destacando su impacto en la salud física y mental, así como su papel en la construcción de redes comunitarias y la promoción de entornos urbanos más amigables.

Desde mis primeros años de infancia, el deporte ha sido una parte integral de mi vida, fomentando un estilo de vida activo y saludable. Sin embargo, al llegar a la etapa de la joven adultez, el sedentarismo comenzó a afectar mi bienestar, lo que me llevó a reflexionar sobre la necesidad de un cambio en torno a la actividad física. Fue en una conversación casual con un amigo, quien compartió ese día su experiencia positiva con la bicicleta, donde encontré la motivación para retomar la actividad física en mi vida, y al mismo tiempo, contribuir a la sostenibilidad ambiental.

La decisión de incorporar la bicicleta en mi cotidiano no solo transformó mi estado físico, sino que también me permitió experimentar una conexión más profunda con mi entorno más cercano. A medida que recorría en bicicleta las calles de Bogotá, Foz do Iguaçu y Recife, me di cuenta que la bicicleta es mucho más que un simple medio de transporte; es un vehículo de transformación social. A través de mis trayectos, he podido observar y participar en una cultura ciclista vibrante y diversa, donde la bicicleta se erige como un símbolo de libertad, integración y resistencia ante las limitaciones de sistemas de transporte público a menudo deficientes.

Este trabajo también se adentra en las anécdotas y experiencias compartidas con otros ciclistas, que revelan cómo este medio de transporte facilita la creación de redes de apoyo y solidaridad. La interacción con otros usuarios de la bicicleta ha enriquecido mi vida, permitiéndome no solo recibir ayuda en momentos de necesidad durante algunos recorridos, sino también ofrecer apoyo o ayuda, fortaleciendo así el sentido de comunidad.

Finalmente, este estudio concluye que la bicicleta es un elemento transformador que va más allá de su función utilitaria. Fomenta la salud, promueve la

sostenibilidad y construye comunidad, abriendo un espacio para la reflexión crítica sobre la movilidad urbana. En un mundo donde los desafíos ambientales y de salud son cada vez más apremiantes, es fundamental considerar la bicicleta como una solución viable y necesaria para crear entornos más amigables y accesibles para todos. A través de esta investigación, espero contribuir a un diálogo más amplio sobre la importancia de la bicicleta en nuestras vidas y en nuestras ciudades.

## 2. Capitulo 1 - Contacto con la ciudad desde la bici.

### 2.1 Importancia de la Salud

Durante toda mi infancia y alguna parte de mi joven adolescencia, practique diversos deportes, como lo son, la natación, gimnasia, patinaje, *hockey* y futbol, de esta manera quiero comentar que siempre he sido un individuo muy atlético y muy dado a la actividad física. Al ir entrando en la etapa de la adolescencia y sin tener una explicación concreta, fui dejando de lado los deportes y la actividad física.

Atravesando por los primeros años de la adultez, percibí que mi estado de salud no era el mejor, ni tampoco el que tenía unos años atrás cuando practicaba deportes, pues el sedentarismo y la falta de actividad física habían hecho lo suyo, me sentía cansado, sin fuerzas, irritado por cualquier tipo de comentario que no fuera de mi agrado, en ocasiones llegue a pensar que la vida, o mejor, mi vida, tal y como estaba sucediendo, no tenía sentido. Es en ese momento en el que tomo la determinación de efectuar un cambio en mi vida, de aspecto positivo, el cual me incentive en la búsqueda de un bienestar, sin embargo no tuve claridad inmediata sobre cuál debería ser ese cambio.

Pasaron varias semanas, y yo aún no tenía la respuesta al cambio que quería realizar, fue entonces que me cruce con un amigo de la infancia, en esa oportunidad hablamos sobre nuestra niñez, y de cómo estábamos encarando la vida.

Fue allí cuando él me comento que desde hace unos meses se estaba transportando en bicicleta, que al inicio le costó bastante esfuerzo habituarse a la dinámica, pero que al poco tiempo de tener la costumbre, estaba muy satisfecho, comento que ahora tenía un mayor control sobre su tiempo, y que se sentía con otra actitud, con un estado de ánimo diferente.

Esas palabras se quedaron en mi cabeza haciendo eco, pasaron algunas semanas, sin embargo, la idea de transportarme en bicicleta se presentaba como ese cambio que llevaba tiempo buscando. Mientras me transportaba en bus urbano, observaba por la ventana los ciclistas que pedaleaban para llegar a sus destinos, en ese momento ubique mi mirada hacia la parte interna del bus, este estaba atiborrado de pasajeros. ¿Realice una breve comparativa de los dos escenarios en mi cabeza, logré evidenciar que el sistema de transporte publico estaba colapsado, este sería un

factor determinante que me impulsaría a optar por el uso de la bicicleta, en ese momento me pregunte, seré capaz de hacer mis recorridos en bicicleta?

Después de identificar la problemática que se vive a diario en el tránsito para desplazarse por la ciudad según la necesidad y haber tomado la decisión de utilizar la bicicleta como alternativa de transporte público, comienzan a surgir una serie de cambios y reflexiones de todo tipo. La actitud con la que interactuaba con las personas que configuran parte del cotidiano, el estado de ánimo frente a las labores que debía realizar, la capacidad y resistencia física que mejoraba con cada recorrido por los diferentes lugares de la ciudad. La reflexión era constante, prácticamente que se daba con cada pedaleada o recorrido.

Fue asombroso cómo al cambiar una sola cosa de mi rutina diaria ayudó para identificar varios aspectos de mi estado de salud que debían ser tratados y prestarles la atención requerida, teniendo en cuenta que desde muy pequeño fui diagnosticado con asma.

Al dejar de lado el uso del transporte público convencional fue como quitarme un paño de los ojos y comenzar a vivir nuevamente. Esto representó una gran responsabilidad, ahora no simplemente aportaba a mi salud, sino que también a la de una sociedad que vive en medio del aire contaminado a causa de las emisiones generadas por vehículos y por las fábricas del sector industrial. Esta fue una de mis diversas reflexiones al entrar en un contacto más próximo con la bicicleta.

Al cabo del tiempo identifiqué que mi equilibrio fue mejorando al estar en constante uso de la bicicleta y sentirme familiarizado con ella. Noté que mi capacidad para respirar con mayor facilidad mejoró, los músculos de mis piernas se agrandaron y fortalecieron, haciendo con que pudiera encarar recorridos más distantes, así mismo se volvieron más resistentes los músculos de mi espalda y la región lumbar, así como también ocurrió con la parte del abdomen. La concentración que fui aplicando a la hora de realizar alguna actividad mejoró, esto se da ya que para realizar desplazamientos en bicicleta se debe tener una muy buena concentración aparte de la disposición a enfrentarse con una convivencia problemática a raíz de los diversos actores que allí convergen.

Según un artículo publicado en septiembre del año 2017, *Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici*, evidencian

puntualmente algunos de los múltiples beneficios que el uso de la bicicleta trae a la salud de sus usuarios, entre estos beneficios se pueden encontrar los siguientes:

1. Reducción de los riesgos asociados a la aparición de enfermedades crónicas no transmisibles, como hipertensión, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, diabetes, trombosis, entre otras.
2. Pedalear frecuentemente mejora la eficiencia del ritmo cardíaco, ayuda a eliminar el colesterol malo, a retener el colesterol bueno y aumenta la elasticidad de los vasos arteriales, reduciendo en un 50% el riesgo de infarto cardíaco y de otras enfermedades cardiovasculares.
3. Reduce el peso corporal: Practicar ciclismo se puede hacer en cualquier etapa de la vida, y se puede adecuar a personas con sobrepeso y obesidad. Ayuda a quemar la grasa sobrante del cuerpo al aumentarse el ritmo metabólico.
4. Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis.
5. Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
6. Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.
7. Disminuye la probabilidad de cáncer: La práctica del ciclismo estimula células denominadas fagocitos, que protegen reduciendo el riesgo de padecer cáncer de colon, próstata, páncreas y de mama. Mejora la salud mental: La actividad física libera endorfinas, conocidas como la hormona de la felicidad, actuando a nivel cerebral y generando optimismo y reduciendo el estrés, la ansiedad y la depresión.
8. Mejora la respiración: El uso de la bicicleta aumenta la ventilación pulmonar, que asociado a su uso masivo aporta a la disminución de las concentraciones de CO<sub>2</sub> y otros contaminantes, mejorando la calidad del aire y en consecuencia el oxígeno que llega a los pulmones y la sangre.”<sup>1</sup>

Entrevistando los interlocutores en el trabajo de campo y conversando con diversos colegas, amigos y conocidos, pude identificar que dichas personas también presentaron varias mejoras en lo que se refiere a su salud, esto a partir de un uso constante de la bicicleta. Las personas me expresaban que realizaban recorridos más extensos a los que yo estaba acostumbrado, y se podía evidenciar que el estado de salud y de ánimo del individuo que compartía dicha narrativa era notablemente

---

<sup>1</sup> Disponible en el sitio web: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>. 08-2022.

alentador y reflejaba ánimo. En el caso de un amigo muy cercano, conversando con él pude observar que la pereza o falta de motivación con la que encaraba su cotidianidad cambio al incorporar el uso de la bicicleta a su rutina diaria, pues ya no se le veía desmotivado y por el contrario se le observaba animado, con disposición y con mucho entusiasmo.

Durante un intercambio académico que realicé en Recife, capital del estado nordestino de Pernambuco, en (Brasil), estuve y mantuve contacto directo con diversos ciclista, principalmente con los ciclistas de Ameciclo, una Asociación de Ciclistas de Recife. Allí interactúe con algunos de sus integrantes, durante mi estadía en la ciudad tuve la oportunidad de realizar varias entrevistas.

Recuerdo una entrevista realizada a un integrante de la asociación, su nombre es Marcelo, seleccione a este individuo puesto que siempre lo vi muy alegre, compañerista servicial, no solo conmigo si no también con sus colegas y lo que pude observar, también con las personas de su cotidiano, así no las conociera por completo.

Pues bien, al mostrarse tan abierto y animado decidí preguntarle si estaba de acuerdo y dispuesto a concederme una entrevista, le comenté que no se trataba de algo formal, simplemente se trataría de dos personas conversando sobre un tema en común, la bicicleta, él no le vio ningún inconveniente y decidió aceptar, una de las preguntas fue: **“cuénteme un poco sobre cómo a sido su historia con la bicicleta, cómo llegó a tomar la decisión de vincular la bicicleta a su vida y a su cotidiano.”**, A lo cual él me responde que antes de usar la bicicleta como medio de transporte siempre utilizo automóvil, lo usaba para ir al trabajó, para ir de viaje, en recorridos cortos y distantes. La respuesta de la pregunta fue que en la empresa donde estaba trabajando llego un compañero con una bicicleta y la tenía en venta, se la prestó a Marcelo para que diera una vuelta y la probara, a él le pareció divertido. Según comenta a lo largo de la entrevista, él sabe andar en bicicleta desde los 4 o 5 años, y decide comprar la bicicleta y después de más o menos tres meses, en los que usaba la bicicleta sin tanta frecuencia toma la decisión de vender su carro y desplazarse por medio de la bicicleta.

En el momento de la entrevista él tenía 30 años de edad y me indica en la misma entrevista que lleva cerca de 6 años en contacto directo con la bicicleta. Marcelo siente confianza en nuestra charla y se abre conmigo, que a sus 22 años de

edad fue diagnosticado con depresión y que está agradecido con la bicicleta porque, según él, la bicicleta le salvó la vida. Lo repite varias veces “la bicicleta me salvo” dice que es de verdad, que la bicicleta lo ayudo a controlar de cierto modo la depresión, y que hoy solo se desplaza mediante la bicicleta, agrego que, no siente el enojo o disgusto que se llega a experimentar al estar manejando un auto en medio del tránsito que se vive en una ciudad capital.

Como bien es sabido el uso de la bicicleta ayuda a prevenir enfermedades cardiovasculares y de otras índoles. Además de ser un elemento, herramienta, instrumento, etc., que promueve la salud, en los últimos años se fue configurando su uso cómo una recomendación a partir de la emergencia mundial sanitaria del COVID-19 que inició el pasado año del 2020. La Organización Mundial de la Salud (OMS), en uno de sus varios comunicados recomienda que es de suma importancia realizar algún tipo de actividad física diariamente mismo estando en el estado del confinamiento que se implementó en algunos países de América-Latina., Hubo personas que por la naturaleza de sus labores diarias debían salir a las calles de las ciudades y desplazarse hasta sus sitios de trabajó para realizar sus funciones de trabajó diarias. Sin embargo se presentaba un panorama poco favorable para estos grupos de personas, ya que al salir de sus casa y estar destinados a hacer uso del transporte público quedarían expuestos a un contacto cercano con diferentes personas que allí mismo transitaban, se les complicaba acatar el llamado mundial del distanciamiento social en el momento en el que subieran en cualquier tipo de transporte público, colocando en riesgo su salud y la de los individuos que a su vez tienen contacto con estas personas.

Es en este sentido que la OMS se manifiesta en un comunicado para llamar la atención y recomendar el uso de la bicicleta como mecanismo que puede permitir los diversos desplazamientos de las personas dentro de la ciudad para que logren llevar a cabo su cotidianidad, independiente de sus labores, y que se pueda dar cumplimiento al distanciamiento social, este “nuevo” modelo de transitar rumbo al trabajó también se configura como actividad física, siendo esta fundamental en la salud de los seres humanos.

“Siempre que sea posible, considere andar en bicicleta o caminar: esto proporciona distancia física mientras ayuda a cumplir con el requisito mínimo para la actividad física diaria, que puede ser más difícil debido al aumento del *homeoffice* y el

acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas", informó la OMS.<sup>2</sup>

Haciendo cumplimiento a este llamado, varias ciudades de América-Latina como lo es Bogotá, optaron por el acondicionamiento de algunas vías principales que regularmente eran destinadas para vehículos, ahora en tiempos de confinamiento y distanciamiento social se le abrió un espacio a las bicicletas en dichas vías, esto permitió que las diversas personas que debían salir de sus casa y desplazarse por la ciudad lo hicieran bajo una idea de promover su salud al realizar actividad física y de prevenir cualquier contagio manteniendo el distanciamiento social.

**Foto: Carrera séptima, Bogotá, ciclo ruta habilitada para la movilidad en los tiempos de pandemia, año 2020**



Ciclovías temporales instaladas en Bogotá durante la pandemia por coronavirus

Fuente:[https://bogota.gov.co/mi-ciudad/mapas-bogota-bici-para-que-biciusuarios-se-](https://bogota.gov.co/mi-ciudad/mapas-bogota-bici-para-que-biciusuarios-se-movilicen-mas-seguros)

[movilicen-mas-seguros](https://bogota.gov.co/mi-ciudad/mapas-bogota-bici-para-que-biciusuarios-se-movilicen-mas-seguros)

Teniendo en vista que vivía en constante reflexión mientras realizaba los diversos recorridos en bicicleta dentro de la ciudad, logré identificar que la problemática medioambiental de la que leve y vagamente se hablaba en medios tradicionales de comunicación, y de la que las personas del sentir popular comentaban, era real, y esto resulta ser más preocupante de lo que yo podría llegar a imaginar.

Que vendría siendo la contaminación ambiental? Según AQUAE fundación, “Nos referimos a contaminación ambiental al ingreso de sustancias químicas nocivas

<sup>2</sup> Disponible en [https://www.lasexta.com/noticias/sociedad/movilidad-sostenible/uso-venta-bicicletas-aumento-pandemia\\_202009215f6890ffd0cd8700011e737b.html](https://www.lasexta.com/noticias/sociedad/movilidad-sostenible/uso-venta-bicicletas-aumento-pandemia_202009215f6890ffd0cd8700011e737b.html). 08-2021.

en un entorno determinado. Este fenómeno repercute en el equilibrio de dicho entorno y lo convierte en un ambiente inseguro.<sup>3</sup> No simplemente se trata de sustancias químicas, también pueden ser elementos físicos y biológicos que impactan negativamente el medio ambiente generando un riesgo para la salud de los seres vivos que habitamos el planeta.

Se debe advertir que el ser humano es el principal actor, y fuente en lo que a contaminación se refiere, esto por su parte a lo largo de la humanidad ha provocado un desequilibrio ambiental y ecológico que viene repercutiendo de forma nociva en la vida de la fauna, flora y de los diferentes ecosistemas que se pueden encontrar en el planeta.

Pues al adoptar el uso de la bicicleta, primeramente como alternativa de transporte, implica que al realizar cada viaje dentro de la ciudad se está expuesto a una constante de diversas contaminaciones: En primer lugar se puede evidenciar la contaminación del aire, es tan fácil observar la combustión de gases que son emitidos por los carros, motos y buses, estos gases salen de la parte inferior de cada vehículo en forma de humo, que en algunos casos es de color oscuro y en otros un poco más claro. Posteriormente a la expulsión de esos humos, se disipan en el aire, un humo bastante contaminante para la inhalación de los ciudadanos y desagradable al olfato, adicional a esto se debe mencionar la contaminación producida por el sector industrial con las fábricas que se ubican en las ciudades.

En segundo lugar es inevitable percibir toda la contaminación acústica generada primeramente por los actores viales como son buses, buses viejos, carros, camiones viejos, motos, incluso se puede oír el ruido emitido por los aviones al pasar sobre la ciudad. Adicional a esto se debe sumar la contaminación acústica que se produce a causa de las innumerables obras de infraestructura distrital, como lo son las obras de mejoras, ampliación, etc., que siempre se adelantan en la ciudad.

Continuando con el tercer lugar, se puede identificar una contaminación de tipo visual, esto se da primeramente por la cantidad elevada del parque automotor, según el portal oficial, *Bogotá como vamos*, se estima que “Hoy, en Bogotá, circulan cerca de 2.400.000 vehículos. De estos, el 50% son automóviles, el 20% motocicletas y el

---

<sup>3</sup> Disponible en [https://www.fundacionaquae.org/wiki/causas-contaminacion-ambiental/#%C2%BFQue\\_es\\_la\\_contaminacion\\_ambiental](https://www.fundacionaquae.org/wiki/causas-contaminacion-ambiental/#%C2%BFQue_es_la_contaminacion_ambiental). 08-2022

14%, camionetas. Solo un 5% corresponde a transporte de servicio público y un 2%, a taxis amarillos<sup>4</sup>, de manera que el campo de visión se ve restringida en el momento de efectuar viajes o desplazamientos en bicicleta por la ciudad y encontrarse con esa gran cantidad de vehículos circulando por la ciudad.

Adicional a lo anterior se debe mencionar que en los diferentes recorridos por la ciudad se observan contenedores de basura, que obstaculizan la plena visibilidad de la vía en el tránsito, este tipo de contaminación puede traer graves accidentes para los diferentes actores viales, un último elemento de contaminación visual que se puede identificar son las vallas y carteles publicitarios, que llegan a distraer a los diferentes actores viales, está comprobado que una pequeña distracción en el momento de encarar el desplazamiento en el tránsito puede desencadenar una tragedia fatal.

Otro tipo de contaminación es la contaminación por olores ofensivos, esta contaminación se detecta en varios puntos de la ciudad no solo se trata de puntos fijos, como contenedores de basura, canales de aguas residuales e industrias, también se encuentran en constante movimiento por los diversos lugares de la ciudad, como fue mencionado anteriormente, el humo que despiden los buses, carros, motos, el camión de la basura, etc. A lo anterior se le debe adicionar los olores pútridos que emiten los cuerpos de los animales que por diversas causas pierden la vida y quedan muertos en el medio del tránsito descomponiéndose y generando grados de contaminación.

En la ciudad de Bogotá, se viene realizando una actividad desde el 24 de febrero del año 2000, esta actividad ha sido llamada “día sin carro”. Se trata de una jornada en la cual se estima disminuir los niveles elevados de CO<sub>2</sub>, restringiendo la circulación de vehículos particulares por la ciudad. La jornada fue aprobada mediante consulta popular en 1999 donde se propuso restringir el uso de vehículos particular 1 día al año.

Al transcurrir los años, **El día sin carro** ha experimentado algunas modificaciones. Al igual que la ciudad fue cambiando, la jornada del día sin carro también, pues bien, como se mencionó anteriormente no se permita la circulación o tránsito de vehículos particulares por las vías de la ciudad en un determinado horario.

Las modificaciones que se le fueron realizando después de 22 años de

---

<sup>4</sup> Disponible en <https://bogotacomovamos.org/preocupa-crecimiento-de-parque-automotor/> 08-2021

existencia fueron las siguientes: a la vigente restricción de circulación de vehículos particulares se le sumo la restricción de motos. Otra modificación se da debido al elevado incremento del parque automotor de motos en la ciudad, esto llevó a cambiar el nombre de la jornada a “Día sin carro y sin moto”, el horario de la jornada se amplió, modificando el inicio y el final de la misma. En la administración del alcalde Gustavo Petro (2012-2015) se realizó otra modificación a la jornada, se estipulo un segundo día sin carro, y adicional a esto y debido a su evidente éxito, el propio alcalde de ese entonces, se pronunció ante los medios y la ciudadanía proponiendo que se debía realizar mínimamente-una jornada de día sin carro y sin motor al mes. En esta jornada se espera que los ciudadanos que se movilizan cotidianamente mediante transporte particular, como moto o carro, los dejen guardados en sus casas y en este día durante la jornada lo hagan usando otros medios de transporte, como los permitidos en la ciudad, buses públicos, taxis públicos, bicicletas, patinetas, patines, caminando y monopatín. Sin embargo existen algunas excepciones que se aplican a la jornada del día sin carro y sin moto, el transporte público está permitido, en el caso de los buses, se trata de vehículos impulsados por un motor que funciona mediante combustible diésel, este tipo de combustible es el más económico del mercado, y de esa forma se configura como el más contaminante de todos los combustibles, continuando con las excepciones se puede encontrar el tránsito de ambulancias, carros de bomberos, carros o motos de policía y camionetas blindadas autorizadas por la Unidad Nacional de Protección - UNP.

En esta jornada se proponen unos elementos importantes para el cotidiano de los ciudadanos, como lo son, mejorar la movilidad en la ciudad y disminuir los elevados niveles de contaminación por CO<sub>2</sub>., Estos propósitos posiblemente se puedan llegar a cumplir, sin embargo, queda en evidencia que, los ciudadanos al no tener la posibilidad de usar sus motos o carros para desplazarse por la ciudad deben buscar una forma de transportarse durante ese día, esto implica que la flota de buses públicos deberán operar al 100% de capacidad para poder atender la grande demanda que se llegue a presentar, al igual ocurre con los taxis que operan en la ciudad.

Al final de estas jornadas la alcaldía revisa los informes que la jornada presentó en términos de movilidad, contaminación y uso de transportes públicos, al igual que los viajes realizados en medios de transporte considerados alternativos, generalmente ocurre que al presentar dichos balances, se puede observar que la movilidad para los

ciudadanos fue eficiente, que en la jornada no se presentó congestión vehicular, y que si bien la contaminación por los gases que emiten los vehículos, presenta índices bajos con respecto un día normal de flujo de carros, no fue significativa ni suficiente como podría llegar a ser, teniendo en cuenta que la mayor parte de la polución de las ciudades es debido a las actividades realizadas en las fábricas. Pienso que en primer lugar, esto se da al colocar toda la flota de buses a trabajar para brindar un mejor servicio de movilidad de los ciudadanos, emitiendo gases contaminantes durante toda la jornada. En segundo lugar, por no implementar una eficiente educación ambiental en los ciudadanos a usar medios alternativos de transporte que no generen congestión en la movilidad y que puedan realizar viajes más eficientes en menor tiempo, y que al hacer uso de dichos medios no produzca tan elevados índices de contaminación como los vehículos motorizados.

Cuando inicié mi proximidad con la bicicleta, en el momento que se fue configurando en primer lugar como la alternativa al transporte convencional y de ese modo poder realizar mis viajes dentro de la ciudad, es importante resaltar la palabra alternativa, ya que en un inicio, la bicicleta para mí fue eso, una alternativa, es decir, alternaba su uso con el del transporte público tradicional. Fue paulatinamente con cada uso, con cada viaje, con cada recorrido, que la incorporé como mi principal medio de transporte.

En la medida en que me familiarice con la bicicleta y me compenetre con su uso, fueron surgiendo elementos que de una u otra forma entorpecen o representan una amenaza a su adecuado uso, afectando un entorno propicio y adecuado para realizar desplazamientos de todo tipo por medio de la bicicleta. En este momento pretendo enfocarme en los factores de carácter medioambiental que afectan a los usuarios de la bicicleta, pero que a su vez también impactan en la cotidianidad de los diversos individuos que hacen parte de una sociedad, pertenecientes a una ciudad.

Ya familiarizado con el uso de la bicicleta, y haciendo uso de ella para desempeñar las actividades que se configuraban en mi cotidianidad y mi recreación en los tiempos libres, fui observando e identificando que, existen determinados elementos dentro de la ciudad que pueden llegar a ser extremadamente nocivos para la vida de los ciudadanos y de la biodiversidad que se encuentran en las ciudades.

Saliendo del lugar que configuré como casa en la ciudad de Bogotá, se

encuentra un potrero abierto, que funciona para que algunas vacas pasen el día. También sirven como camino para que los vecinos del sector transiten de sus casas al paradero de buses y viceversa. Pero existen algunos individuos que indiscriminadamente desechan los residuos de construcción y basuras al interior del potrero, atrayendo consigo la atención de insectos, roedores y todo tipo de animales considerados como de rapiña, generando quizá focos de infección, en el costado en el que el potrero colinda con la avenida principal. Fue instalado un contenedor de basura, el cual no tiene ningún tipo de restricción ni horario para su uso, esto en ocasiones produce un desbordamiento de los desechos que no caben dentro del contenedor y son dejados en la parte de afuera del contenedor por algunos vecinos, donde se ubica el paso peatonal. Este tipo de elementos, como lo son las basuras, contenedores, desechos de construcción, no son los únicos elementos contaminantes que encontré a lo largo de mis recorridos por la ciudad. Después de salir de casa, en la ciudad de Bogotá y encontrarme con los elementos de contaminación antes mencionados, debo informar que, continuando con mi recorrido cotidiano, justamente en la esquina de la avenida principal se ubica un semáforo, el cual regula el paso de una gran cantidad de vehículos a diario, en las horas de la mañana, principalmente es en el horario que iniciaba mi jornada cotidiana, pues al llegar al semáforo antes mencionado en dicho horario, se ubican filas numerosas en diferentes sentidos, de carros particulares, motos, buses, taxis y algunas bicicletas.

Estos vehículos impulsados por motores con principios de combustión, son altamente contaminantes al aire que los habitantes de la ciudad respiran. Para dar inicio a mi jornada y continuidad a mi recorrido debo pasar al lado de estos vehículos, incluso posicionarme en la parte trasera de los mismos, mientras espero que el semáforo cambie el color de su luz y permita el paso. En ese transcurso de tiempo, otros habitantes al igual que yo que hemos transitado por el potrero, cerca de los contenedores de basura y pasado cerca de la fila de carros mientras esperamos el cambio de luz, hemos inhalado los olores de la basura en descomposición, los sofocantes gases que despiden los escapes de los vehículos antes mencionados, y expuestos a las infecciones que se centran alrededor de las basuras.

Continuando el recorrido, se torna evidente el olor nauseabundo y pútrido que es proveniente de un canal de aguas residuales, este canal se ubica justo en medio de una avenida principal y sirve de separador entre dos sentidos de la misma vía, este

tipo de olores resultan ser ofensivos con los habitantes del sector. Al dar continuidad a mi recorrido cotidiano en bicicleta, evidencio que en todo el trayecto estaré acompañado de contaminación del aire por parte de los vehículos motorizados, por un canal de lluvias y aguas residuales que se ubica paralelamente a un concurrido corredor ciclovial, el cual va en el sentido oriente occidente y viceversa, los mismos desechos residuales que generamos todos los individuos incluyéndome y que son depositados en las basuras. Debo mencionar que en los viajes que he realizado por la ciudad, me he encontrado con sectores industriales, los cuales emiten gases contaminantes que a su vez despiden un olor bastante desagradable y que quedan en el aire para posterior e inherentemente ser inhalados por los habitantes del sector, incluso de la ciudad, de manera que este aire contaminado por los gases de las fábricas y del sector industrial, sumado a los gases emitidos por los buses y carros le brindan a los ciudadanos Enfermedades Respiratorias Agudas - ERA.

Durante los años en los que viví en la ciudad de Foz do Iguaçu, también identifiqué varios elementos de contaminación medioambiental, que resultan ser nocivos para la salud de los habitantes y que pueden llegar a significar un riesgo para los actores involucrados en el tránsito.

Como ya comenté anteriormente, los gases emitidos por los vehículos, son los que recurrentemente aparecen como la fuente principal de contaminación, pues bien, en la ciudad de Foz do Iguaçu, también encontraría este tipo de contaminación, en una proporción diferente a la que pude encontrar en Bogotá, esto se debe al tamaño de la ciudad, en su extensión territorial, tanto como en la densidad poblacional.

Otro de los elementos de contaminación con los que conviví en mis recorridos diarios por la ciudad de Foz do Iguaçu son las **caçambas de entulho**, que cumplen la función de recolectar los residuos que resultan después de una construcción, sin embargo, al quedar expuestos al aire libre, son usados indiscriminadamente por algunos individuos para colocar desechos y residuos de sus casas. Al quedar expuestos, los residuos se descomponen en las condiciones climáticas que brinda la ciudad, generando un foco de infecciones, llamando la atención de insectos, roedores, animales de rapiña y produciendo olores ofensivos para todo aquel que pasa cerca de la **caçamba**.

Como bien es sabido, la ciudad de Foz do Iguaçu está ubicado en una triple

frontera, colinda en el occidente con Ciudad del Este de Paraguay, y al sur con Puerto Iguazu Argentina. En esta región de triple frontera se configura un intercambio comercial entre estos tres países, acentuándose principalmente en la ciudad Paraguaya de Ciudad del Este, es por ese motivo que en las regiones cercanas a la frontera (Foz do Iguazu - Ciudad del Este), existen una gran cantidad de vallas publicitarias, generando una contaminación visual que puede producir distracciones en el tránsito y así mismo quizá un accidente o una tragedia, muchas veces en mis recorridos por estos lugares logré observar conductores distraídos por prestar atención a la publicidad y promociones que los carteles mostraban.

En la época en la que viví en Recife, Pernambuco, Brasil, logré identificar en cada recorrido en bicicleta por la ciudad que, la contaminación del aire por medio de los gases emitidos por los vehículos, se da de una forma similar al igual que en Bogotá y Foz do Iguazu, la cantidad de humo que se respira en la ciudad mientras se está andando en bicicleta es bastante desagradable, al punto de resultar repugnante. Debo indicar que, la ciudad de Recife es una ciudad costera y que está conformada por dos islas conectadas mediante un sistema de puentes. Uno de los ríos que pasan por la ciudad de Recife es el Capibaribe, este río atraviesa todo el estado de Pernambuco y posee una longitud de 240 km antes de desembocar en el océano Atlántico, es en ese punto donde llega a Recife. Por los recorridos que realice en esta ciudad, transité justo del lado del río, y logré evidenciar que, las aguas residuales de la ciudad y los desechos que son generados por algunos ciudadanos terminan en el río, siendo parte del mismo río, esto produce un olor nauseabundo y bastante repulsivo, es de esa manera que el río Capibaribe se configura gracias a su contaminación como un elemento de contaminación medio ambiental en la ciudad de Recife, tanto para los ciudadanos, como para los ciclistas y los individuos que circulan cerca de sus orillas.

Conversando con Rodrigo, un amigo y colega de la universidad, nacido en Rio de Janeiro, Brasil, y criado la mayor parte de su vida en São Paulo, también en Brasil, con el cual compartimos el gusto y la pasión por andar en bicicleta, le pregunte, sobre su relación con la bicicleta y, que hace cuanto tiempo está usando la bicicleta como medio de transporte. Él me respondió que desde el 2015 comenzó a usar la bicicleta como medio de transporte. Al continuar con la conversación, recuerdo que su respuesta me hizo formularle la siguiente pregunta, le pregunte que si logra identificar alguno o algunos elementos de contaminación ambiental y de qué forma los consigue

identificar, Rodrigo me responde que “identifica la acción de la contaminación ambiental en el tránsito, entre automóviles, con un fuerte impacto sonoro y en los gases contaminantes que son emitidos por los vehículos”.

Continuando con nuestra charla, me surge la duda sobre si él fue afectado por ese tipo de contaminación, en ese momento la conversación toma una postura más seria y Rodrigo me responde que: “De 2015 a 2016 trabajé como mensajero usando una bicicleta para hacer entregas. Durante este período, todos los días finalizaba el período de trabajo con la cara, los brazos y las piernas sucias y contaminadas con gases contaminantes.” Su respuesta me impactó bastante, no imaginé que los gases que despiden los vehículos, se pudieran ver plasmados y reflejados en la piel o en el cuerpo de las personas.

Recuerdo que por último se me ocurrió preguntarle si quizá él, al verse directamente afectado por dicha contaminación en el tránsito mientras hacía uso de la bicicleta, tenía alguna idea, o había pensado en alguna forma de cómo combatir dicha contaminación, a lo cual el me responde lo siguiente: que para poder mitigar ese impacto de contaminación ambiental se debe hacer varias reformas en la ciudad, por ejemplo, Construcción de ciclovías de calidad para conectar la población periférica con los centros urbanos. Construcción de aparcamientos para bicicletas en varios puntos de las grandes ciudades junto a estaciones de tren y metro. Regular los precios de las bicicletas y sus repuestos. Regular a los fabricantes de vehículos en cuanto a la emisión de gases contaminantes. Promover la investigación para cambiar los combustibles de los vehículos por combustibles no contaminantes. Construcción de partes de vehículos con materiales reciclados. Logística mejorada entre los trabajadores y su puesto de trabajo, o el trabajador debe trabajar lo más cerca posible de su domicilio.

1. Construcción de ciclovías de calidad para conectar la población periférica con los centros urbanos;
2. Construcción de aparcamientos para bicicletas en varios puntos de las grandes ciudades junto a estaciones de tren y metro;
3. Regular los precios de las bicicletas y sus repuestos;
4. Regular a los fabricantes de vehículos en cuanto a la emisión de gases contaminantes;

5. Promover la investigación para cambiar los combustibles de los vehículos por combustibles no contaminantes;
6. Construcción de partes de vehículos con materiales reciclados;
7. Logística mejorada entre los trabajadores y su puesto de trabajo, o el trabajador debe trabajar lo más cerca posible de su domicilio.

**Foto con Rodrigo en el Dutyfree de la frontera Argentina – Brasil, regresando de una rodada por Puerto Iguazu. Mayo 2017**



Fuente Propia.

## 2.2 Economía para pedalear

Al adoptar el uso de la bicicleta como alternativa de transporte dentro de la ciudad, y al convertirse en el elemento principal mediante el cual me desplazaría por la ciudad, identifiqué que ya no hago parte de un grupo de personas que diariamente están en uso del sistema de transporte público y convencional de la ciudad, de esa forma pude evidenciar que cada vez que fuera a realizar un recorrido no debía gastar la misma cantidad de dinero que solía gastar al momento de transportarme por la ciudad.

Teniendo en vista que por la época en la que inicie mis primeros acercamientos con la bicicleta para transportarme por la ciudad, año 2015 aproximadamente, el pasaje del transporte público presenta una tarifa bastante elevada, paso de costar \$1.500 pesos colombianos, R\$1,85 en hora valle a \$1.800, R\$2,22 en jornada

continua, con relación al servicio prestado, no veía justo que tuviera que invertir esa cantidad de dinero para poder desplazarme y así llegar a los diferentes lugares de destino.

Por esos tiempos en los que inicio mis primeros contactos con la bicicleta me encontraba realizando mis estudios de formación tecnológica en el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, y es en ese momento en el que recibo una oferta laboral de medio tiempo, en el horario extendido de una entidad bancaria, que corresponde de las 16:00h a las 19:00h. Al ser estudiante en la jornada diurna este tipo de ofertas son poco comunes ya que, no es habitual adquirir un trabajo u oferta de medio tiempo, pues dicha oferta fue muy bien recibida por mi parte. Decidí aceptar la oferta laboral, pero eso implicaba realizar dos nuevos recorridos al día, diferentes de los habituales, es decir, los recorridos cotidianos se contemplaban de la siguiente forma: en primer lugar, está el recorrido para ir a estudiar, de la casa al estudio, el segundo recorrido sería el siguiente, del estudio a la casa. Entendiendo que mi horario de estudio iniciaba a las 6:00h y terminaba a las 12:00h, horario en el que prácticamente quedaba libre, para poder realizar otro tipo de actividades que no implican cumplir con un horario, ahora que decidí aceptar la responsabilidad de tener un empleo el recorrido y mi cotidianidad adquirieron un cambio.

Debía llegar a la casa después del estudio, ya que desde la hora de terminar las clases hasta el horario de inicio de la jornada laboral transcurrían cuatro horas, las cuales decidí emplearlas en retornar a casa, para dejar los elementos de estudio, alistar las herramientas del trabajo, y tomar un breve descanso entre las actividades. Posterior a esto debía salir de casa nuevamente en dirección al trabajo hasta el horario que se estableció en el contrato laboral, para posteriormente volver a la casa, cenar, tomar un descanso y alistar nuevamente los deberes y elementos de estudio para el día siguiente.

En ese orden de ideas, mi cotidianidad había cambiado, pasé de realizar dos viajes diarios por la ciudad, (casa/estudio/casa) -, que eventualmente en ese momento los realizaba alternando el medio de transporte, unos días en bus de transporte público y otros días en bicicleta, a efectuar cuatro viajes diarios por la ciudad, casa/estudio/casa; y luego continuar casa/trabajo/casa.

Ahora con una nueva actividad para realizar en mi cotidianidad yo seguía

alternando el medio de transporte, bicicleta - bus de transporte público), en los cuatro recorridos mínimos que debía efectuar de lunes a viernes. Al transcurrir cerca de dos semanas logré identificar que el salario a devengar por desarrollar el trabajo de medio tiempo en el banco sería escasamente justo para los gastos mensuales y del día a día. Hice cuentas de los gastos diarios, y evidentemente fue bastante notorio que una gran parte de los gastos se centraban en los pasajes de transporte, es en ese momento que reflexione sobre las finanzas de mi vida respecto al tiempo, prácticamente estaba trabajando de lunes a sábado para pagar los transportes, eso para mí no tuvo sentido y me llevó a realizar un análisis en el cual me llevaría a gastar menos dinero y pudiera liberar más tiempo, para hacer mis actividades, ese tiempo lo estaba perdiendo en los trancones de todos los días, y el dinero se estaba gastando en el transporte público. Entonces tuve que tomar decisiones que sin darme cuenta cambiarían mi vida, a partir de esas decisiones pude tener la posibilidad de encarar la ciudad de otra forma, y no solo una ciudad sino varias. No me importo que aún sin tener plenamente la confianza en mis habilidades físicas, y apenas familiarizándome con el uso de la bicicleta para recorrer la ciudad, decidí que a partir de ese entonces el medio por el cual me transportaría para realizar mis actividades cotidianas sería la bicicleta, sin importar que en los primeros días y semanas, incluso hasta meses, eso significara un gran desgaste físico, ya que los recorridos que debía encarar no eran tan cortos ni tan sencillos como se podría llegar a imaginar. Entendí que adoptando el uso de la bicicleta e incorporando esta práctica diaria a mi cotidiano podría llegar a generar un tipo de ahorro, puesto que el dinero que exige la bicicleta diariamente para andar en ella es extremadamente mínimo, es importante siempre llevar hidratación y algún tipo de alimento que genere calorías, esto es importante debido a que el uso de la bicicleta es físicamente exigente y no se quiere encarar un episodio en el que a causa del desgaste físico se tenga una baja en la glucosa, y se produzca un mareo o se descompense el cuerpo de una u otra forma, como deshidratación por no llevar líquido para estar hidratado.

Teniendo en cuenta que en ese entonces, año 2015, el valor del pasaje costaba \$1.800 pesos colombianos, R\$2,22 cada recorrido, diariamente se debía contar con una cantidad mínima de \$3.600 pesos colombianos, R\$4,44 si se pretende realizar dos recorridos, (casa/destino/casa), en el caso de usar la bicicleta, se debe contar con algo de beber y comer, son recomendaciones que se deben tener en cuenta para no

sufrir los desgastes físicos de andar en bicicleta, la bebida como el agua se puede llevar de la casa al igual que el alimento., Pero si en determinado caso se olvida empacar estos elementos, puede parar y los puede comprar en cualquier tienda, el costo de una botella de agua de 500ml es aproximadamente de \$1.000 pesos colombianos, R\$1,23, el costo de un bocadillo, está entre los \$300, R\$0,37 y los \$500 pesos colombianos. R\$0,61. Adicional a eso es muy importante llevar algo de dinero en efectivo, ya que si la bicicleta sufre una falla mecánica se puede llevar a una bicicletería o buscar un taller de bicicletas de tipo ambulante que se ubican en puntos estratégicos de la ciudad donde hay un importante número de ciclistas transitando. Las fallas más comunes que sufren las bicicletas son las pinchada, perdida de aire en las ruedas, desajuste de los frenos, remplazo de frenos, ajustes en los cambios, entre otros.

Lo más costoso de asumir en cualquiera de las anteriores fallas mecánicas sería la des pinchada con un costo aproximado de \$1.000, R\$1,23 hasta incluso \$2.000 pesos colombianos, R\$2,46, seguido del cambio de frenos que puede tener un costo de \$4.000, R\$4,95 a \$6.000 pesos colombianos, R\$7,43, y el ajuste de los cambios que puede comprender un valor de \$2.000, R\$2,46 a \$3.000 pesos colombianos. R\$3,41. Esta información sólo representa valores aproximados, ya que los precios de los repuestos varían constantemente, sin embargo las fallas mecánicas que la bicicleta pueda llegar a presentar son eventuales y dependen del mantenimiento y el cuidado con el que se use la bicicleta.

Haciendo un breve comparativo de la cantidad de dinero que se gasta en un día en el cual se decide desplazarse por la ciudad mediante buses de transporte público, y un día en el que se toma la iniciativa de realizar el mismo recorrido en bicicleta, es bastante evidente que se gasta o se invierte una cantidad menor de dinero al andar de bicicleta. Debido a la reflexión y al análisis antes mencionada es que tomó la decisión de usar la bicicleta en mis recorridos diarios, puesto que ahora no se trataba simplemente de efectuar dos recorridos diarios sino cuatro, en ese sentido debía gastar para mis transportes diarios la cantidad de \$7.200 pesos colombianos, R\$8,91, si los realizaba mediante buses de transporte público, ahora bien, si continuaba transportándome cotidianamente en buses de transporte público el costo a la semana sería de \$43.200 pesos colombianos, R\$53,50 y al mes esa cantidad representa un gasto de \$172.800 pesos, R\$214,09 ese valor es solo para los

transportes de lunes a sábado.

En ese mismo año el salario mínimo legal vigente en Colombia fue de \$644.350, (R\$798,07), pesos moneda corriente, este valor sería referente a un trabajo de ocho horas diarias, el trabajo para el cual me llamaron a desempeñar requería de cuatro horas diarias durante seis días de la semana, lo que indica que el trabajo solo necesitaba de medio tiempo para ser efectuado, lo cual refleja una modificación al valor del salario mínimo de la época, se debía reducir a la mitad, dejando un pago mensual de \$322.125, (R\$398,92), pesos por las funciones cumplidas durante las cuatro horas diarias.

Entendí después de reflexionar y hacer cuentas, que si reflejaba ganancias mensuales de \$322.125, (R\$398,92), pesos por las labores cumplidas, y si gastaba en transportes mensuales la cantidad de \$172.800 pesos, R\$214,09 al final del mes estaría trabajando por la escasa cantidad de \$149.325 pesos, R\$184,96, este sería el valor por el que realmente estaría invirtiendo cuatro horas de mi vida al día durante seis días a la semana, llegar al punto de comprender esa realidad resultó bastante triste y me dejó un panorama algo desanimador. Si bien no es fácil tener la posibilidad de conseguir empleo en la ciudad, el hecho de ser estudiante lo complica aún más, ahora que conseguí un empleo de medio tiempo que se ajustaba a mis horarios de estudio, no me dejaba feliz que debía realizar un gasto tan alto solo para suplir la necesidad de transportarme y desarrollar mi cotidianidad, tanto en el estudio, como en el trabajo. Pues lo más preocupante y triste fue evidenciar que, el salario era poco, y a eso se le debe sumar el hecho que debía gastar más de la mitad del corto salario para poder desplazarme diariamente, dejándome un saldo económico aún más pequeño.

Para mí fue evidente que necesitaba pensar en algún tipo de solución a dicho problema, no me parecía beneficioso gastar esa cantidad de mi tiempo, de mi vida, por un resultado económico que me dejaría un saldo de poco dinero, para pagar cuentas y vivir el resto del mes, o encontraba una solución o debía dejar el trabajo, quizá debería buscar otro trabajo. Fue en ese momento de mi vida en el que me encontré con un gran amigo de mi infancia, y en medio de la charla que tocaba bastantes y diversos temas, llegamos a el uso de la bicicleta, el me comentó que hace algún tiempo venía usando la bicicleta para ir desde su casa hasta la universidad, que en cuestiones de tiempo le rendía en cada recorrido, y que el dinero que gastaba a

diario realmente era mínimo. Aparte que lo hacía sentir más saludable y lleno de ánimo, todo lo que Sebastián, mi amigo, me comentaba eran ventajas, me preguntó en tono de propuesta, que por qué no me compraba una bicicleta. Yo estaba bastante reacio a esa posibilidad, debido a que cerca de la región donde vivía se configura un terreno montañoso, con una inclinación bastante exigente que no es fácil de subir si no se cuenta con las condiciones físicas o una bicicleta que tuviera un sistema de cambios., Sin embargo me quedo sonando la idea de Sebastián, yo pensaba en la posibilidad de comprar una bicicleta, haciendo cuentas podría resultar en una buena inversión, pero también pensaba que, debía mejorar mi condición física, teniendo en cuenta que, en primer lugar, el uso de la bici requiere de un desgaste físico, con el cual no contaba, y en segundo lugar estaba muy consciente que debía recorrer la loma de la avenida Suba, que como ya comenté es bastante inclinada y exigente. Lo mencionado anteriormente es el resumen detallado de como inicie mi relación con la bicicleta, esa fue la historia de una gran decisión, la cual no pensé que fuese a tener tanto impacto en los años venideros.

Después de varios días de contemplar la idea de comprar una bicicleta, surgieron varios interrogantes que debía resolver, cuál bicicleta comprar, que marca, que clase de bicicleta, cuánto dinero debo invertir, qué tamaño sería el ideal, esas y otras fueron las preguntas que estuvieron rondando mi cabeza durante algunos días. Al cabo del tiempo tomé la decisión de comprar una bicicleta, sin embargo aún rondaban por mi cabeza las dudas sobre el tipo de bicicleta, tamaño, etc., pensé que al invertir una cantidad cercana a los \$300.000 pesos colombianos, R\$371,49, un valor menor al que se debía gastar en dos meses de transporte público, sería lo ideal para tener una bicicleta modesta que pudiera funcionar de la forma en la que yo estaba pensando que podría servirme, se configuraría como mi medio de transporte que aportaría a mi economía y quizá ayudaría a generar un tipo de ahorro.

Al reunir el dinero, cerca de \$300.000 pesos, R\$371,49, me comuniqué con mi amigo, le dije Sebastián, necesito de su ayuda, pues quiero comprarme una bicicleta, pero no sé dónde, no sé cuál y no conozco nada sobre los precios que las diferentes bicicletas manejan, él me comenta que podemos ir a un sector en Bogotá, reconocido por configurar en su zona varios almacenes y locales donde se comercializan bicicleta y todo lo relacionado con su uso, desde el repuesto más pequeño como lo es un tornillo, hasta una bicicleta entera, el nombre del sector se llama Siete de Agosto, en

este mismo sector se configuran, un gran número de talleres automotrices.

Pues bien, llegó el día de comprar la bicicleta, me encontraba con un estado de ánimo bastante emocionado, y con mucha decisión de la inversión que estaba a punto de realizar. Sin embargo también me encontraba un poco nervioso, ya que si bien la compra de una bicicleta representa una inversión económica, también requiere un esfuerzo físico al momento de usarla. La bicicleta como la veía y la entendía hasta ese entonces, pasaba de ocupar el papel de juguete, comúnmente he visto que, los niños a lo largo de la etapa de infancia, reciben una pequeña bicicleta como regalo de cumpleaños o como obsequio de navidad, esto como elemento de diversión, ahora que estaba a punto de adquirir una, la veía, y la alcanzaba a imaginar en mi mente, como una buena alternativa de transporte, de bajo costo, lejos de imaginar en lo que la bicicleta podría llegar a representar en mi futuro y cotidianidad.

Fue un domingo en el horario de la mañana, la fecha en la cual me encontraría con Sebastián, él me acompañaría y me asesoraría un poco en el campo de las bicicletas. La decisión de encontrarnos en domingo fue básicamente porque es el día en el que en la ciudad de Bogotá se lleva a cabo la Ciclovía y días festivos se cierra un carril de algunas de las avenidas más transitadas de la ciudad, para darle paso a peatones, ciclistas, personas en patines, etc., incentivando la actividad física al aire libre, se realiza en el horario de la mañana, de 7:00h a 14:00h., Entonces consideré que, ese sería el mejor escenario para efectuar mi primer recorrido en mi futura bicicleta. Me encontré con Sebastian aquella mañana de domingo, él estaba en compañía de su bicicleta, recorrimos los almacenes de bicicletas del siete de agosto, los precios eran algo elevados con respecto del presupuesto que yo tenía pensado invertir. Los precios de las bicicletas subían en relación del material y de los compuestos que se le quisieran colocar, el material de cada repuesto y la calidad influyen sustancialmente en los precios, y de cierto modo en el rendimiento de la bicicleta, puesto que una bicicleta para un niño, no necesita ser de tan alta calidad, ya que posiblemente sea vista como juguete y seguramente no la use todos los días. La bicicleta que pretendía comprar era una bicicleta tipo todo terreno, con cambios y de un tamaño de rin o de aro entre 26 y 27,5, (esa es la medida de la rueda), básicamente, esas eran las especificaciones que me gustaría tener en la bicicleta. Sin embargo entra en juego un factor, el cual no tenía previsto, el material de las piezas o componentes, si estos eran de aluminio o de carbono, la bicicleta quedaría más leve,

y con elementos de muy buena calidad, pero a su vez más costosa, en el caso que la bicicleta tuviera los componentes en acero, sería más económica pero más pesada y esto demandaría un esfuerzo físico mayor. De manera que esa mañana de domingo logramos encontrar una bicicleta económica que se adaptaba a las características que estaba buscando, se trataba de una bicicleta económica para tener las especificaciones que tenía, piezas en aluminio, pero marco o cuadro en acero, el valor de la bicicleta fue superior a mi presupuesto. Mi presupuesto de \$300.000 pesos colombianos, R\$371,49, se quedó corto, el costo de la bicicleta fue de un total de \$380.000 pesos colombianos, R\$470.55, es decir tuve que conseguir dinero prestado para poder comprar esa bicicleta, era la más económica del mercado, pero no por eso era de mala calidad, en términos de costo y beneficio era una buena inversión. Finalmente realice la inversión y compre la bicicleta, salimos a disfrutar del resto de la ciclovía y ya con la bicicleta nueva, la felicidad era absoluta, no quería pensar en el desgaste físico que significaría llegar hasta la casa con mi nueva bicicleta.

La bicicleta que compre se compone de un marco en acero, aros 27,5 doble pared, estilo todo terreno, sistema de suspensión simple, cambios económicos de 21 relaciones marca Shimano, de color negro con líneas amarillas, básicamente esos eran los componentes de mi primera bicicleta. El primer lunes con la bicicleta fue mortal, después de la ciclovía del día anterior, pensé que ya estaría listo para realizar recorridos de grandes distancias, y en los primeros 5 kilómetros percibí que aún no estaba en condiciones físicas para afrontar el trayecto desde mi casa hasta el estudio. Estaba subiendo la exigente loma de la avenida suba, y al llegar con bastante esfuerzo al punto más alto, pensé que lo de la bicicleta fue un completo error, que tenía bastante camino por delante hasta llegar a mi sitio de estudio, y que no sería capaz de lograrlo, en ese mismo momento pensé que si regresaba a casa debía cambiarme y tomar un bus, eso implicaría gastar dinero y tiempo. También pensé que, si lo hacía de esa forma, al terminar la jornada de estudio tendría que regresar en transporte público y eso representaría un nuevo gasto, aparte que ya tenía una deuda por la inversión de la bici en la que estaba andando, de manera que deje todas las inseguridades a un lado y continúe mi camino hasta llegar al lugar de estudio. El regreso fue complicado, bastante exigente, sin embargo, tenía un buen margen de tiempo para llegar a casa, alistarme y salir al trabajó. Después de ese primer día deje la bici en casa por cerca de dos semanas, solo la use en fines de semana para usarla en la ciclovía y así

acostumbrar mi cuerpo para adquirir un buen estado físico.

Al cabo del tiempo ya estaba usando la bicicleta 2 y hasta 3 veces por semana para realizar mis recorridos diarios, esto me permitió ahorrar para pagar el dinero que solicite prestado y poder comprar la bicicleta, al pagar la deuda ya contaba con un buen estado físico para encarar mis recorridos cotidianos. La compra de la bicicleta fue en el mes de agosto, para el mes de septiembre ya la usaba a diario, esto me dio la posibilidad de recuperar la inversión inicial y ahorrar algo de dinero, por un día que no tomara transporte público para realizar mis recorridos desde la casa al estudio, del estudio a la casa, de la casa al trabajo y del trabajo a la casa, podía ahorrar \$7.200 pesos, R\$8.91, en un mes eso representaría en términos de dinero \$172.000 pesos colombianos, R\$213.00, casi la mitad del valor de la bicicleta.

Esa bicicleta la use hasta el mes de marzo del 2016, ya familiarizado y muy a gusto con mi bicicleta, pude realizar innumerables recorridos por la ciudad y en diferentes horarios, sin invertir un solo peso para poder transportarme, solamente una única vez presentó una falla mecánica en el tensor, pieza ubicada en la rueda trasera encargada de mover la cadena por los diferentes piñones de la pacha, debido a esa falla de una pieza fundamental, tuve que reemplazarla, gaste en un tensor nuevo cerca de \$35.000 pesos colombianos, R\$43.34, de resto no gaste más, a excepción de una única vez durante esos ocho meses que la lleve a la bicicletería para que le realizaran un trabajo de mantenimiento que costo aproximadamente \$30.000 pesos, R\$37.15. En consecuencia, durante los ocho meses que estuve andando en esa bicicleta gasté aproximadamente para su funcionamiento \$65.000 pesos, R\$80.49, una cifra que no se compara en lo absoluto con lo que hubiese gastado en transporte público durante el mismo periodo de tiempo, aproximadamente en transporte público hubiese gastado durante el mismo periodo de tiempo la suma de \$1.376.000, R\$1.703,62, sin tener ningún tipo de beneficio de salud, personal o incluso económico.

Solamente estuve ocho meses con esa bicicleta ya que, en una tarde, al terminar la jornada de estudios, salí con mi bicicleta rumbo al lugar donde habitualmente almorzaba. Allí dejé mi bicicleta amarrada con su respectivo candado, ya que ese parqueadero queda expuesto en la vía pública, y me dirigí al restaurante, al terminar de almorzar, fui a buscar mi bicicleta y me lleve una muy triste sorpresa, mi bicicleta ya no estaba, alguien la había hurtado, de manera que hable con los vigilantes que se encontraban cerca de la zona, y me comentaron que ellos no están

prestando atención a esas bicicletas que dejan en ese lugar, no hubo nada que pudiera hacer, quedé con el casco de la bicicleta colgado en mi maleta y con toda la tristeza que pude expresar y toda la frustración que pude sentir me dirigí a tomar un bus de servicio público, durante ocho meses no hacía uso de los buses de servicio público, y ahora volvería a usarlos.

Volviendo a la cotidianidad del bus, identifiqué que, la bicicleta me había cautivado, y que quería continuar usándola como medio de transporte, pues al hacer uso de ella en cada recorrido solo veía que me aportaba bienestar. Tuve que invertir mis ahorros, ahorrar durante un mes completo para volver a conseguir una nueva bicicleta, esta vez quería otro tipo de bicicleta, el marco fue hecho a mi medida, se trataba de una bicicleta semi pistera, como de ruta, de las que tienen las llantas delgadas, la medida de los aros era 700x23, en esta oportunidad la inversión fue mayor, en el marco y el tenedor gasté \$140.000 pesos, R\$173.36, las ruedas costaron \$70.000 pesos el par, R\$86.68, el manubrio \$25.000, R\$30.96, el asiento \$20.000, R\$24.77, el tubo del asiento \$10.000, R\$12.38, los rodamientos \$30.000 pesos, R\$37.15, los pedales \$25.000, R\$30.96, las manzanas \$40.000 el par, R\$49.53, \$15.000 costaron los frenos, R\$18.57, los cambios \$70.000, R\$86.68, aproximadamente, gasté en la nueva bicicleta una cantidad cercana a los \$500.000 pesos colombianos, R\$619.15, fue una gran inversión por parte de un estudiante para comprar una bicicleta, sin embargo, el uso de la bicicleta ya hacía parte de mi cotidiano y en los pasados ocho meses pude darme cuenta que vale mucho la pena movilizarse en bicicleta.

<b>Concepto</b>	<b>Valor en pesos colombianos (COP)</b>	<b>Valor en reales (BRL)</b>
Ahorro diario en transporte (Septiembre)	\$7,200	R\$8.91
Costo de tensor de bicicleta	\$35,000	R\$43.34
Costo de mantenimiento (bicicletería)	\$30,000	R\$37.15
Costo total en funcionamiento bicicleta (8 meses)	\$65,000	R\$80.49
Gasto en transporte público (8 meses)	\$1,376,000	R\$1,703.62
Compra de bicicleta nueva (Marzo)	\$500,000	R\$619.15

### **2.3 La bici diversidad**

Existe una gran variedad al momento de hablar de bicicletas, para andar en la montaña, en la ciudad, en una pista, en carretera, de diversos tamaños y pesos, durante los años que llevo de andar en bicicleta. He podido observar y darme cuenta que, en la ciudad se configuran diversos tipos de personas que usan la bicicleta con diferentes fines, los costos de cada bicicleta varían según las características de la bicicleta, se debe tener en cuenta los materiales de la bicicleta y los componentes de la misma, hablar de precios exactos no tendría sentido, ya que estos fluctúan según el costo de la materia prima y varían a partir de la oferta y la demanda.

En mi caso, incorporé la bicicleta como medio de transporte y estilo de vida, pero hay individuos, los cuales no tienen opción de decidir sobre cómo desplazarse en la ciudad, pues se encuentran en una condición económica poco favorable, la cual los fuerza a reducir sus gastos en todo sentido. Desde la forma en la que van a trabajar, hasta los alimentos que consumen, estos individuos generalmente tienen trabajos donde se requiere un gran esfuerzo físico, como lo es el área de la construcción, con pésimos salarios, usan la bicicleta como medio de transporte, ya que de esa forma pueden reducir gastos al momento de ir de un punto a otro. Las bicicletas que suelen usar, no son modernas, ni tienen las mejores configuraciones, se trata de bicicletas de cualquier tipo, con componentes quizá artesanales u obsoletos, en algunos casos son bicicletas sucias y oxidadas, en muchos casos, es la bicicleta olvidada y abandonada que estaba ubicada en el último rincón de la vivienda, sin importar la bicicleta que usen, son individuos que generan una economía en su cotidiano.

En los últimos tiempos, y debido a los avances tecnológicos, se volvieron muy comunes los pedidos o compras por medio de plataformas digitales, estos pedidos son llevados, y entregados al consumidor final por medio de motocicleta y bicicleta.

Tuve la oportunidad de conversar con algunos repartidores que realizan su actividad económica por medio de la bicicleta. Son individuos que por medio de una, o varias plataformas digitales, aplicaciones para celular, y con el uso de la bicicleta generan un ingreso económico, por cada entrega. Al conversar con los repartidores de bicicleta pude identificar una forma de empleo, de generar dinero a partir del uso de la bicicleta, me cuentan desde su experiencia como repartidores, que para lograr algo de lucro, existen varios factores que se deben considerar para obtener ganancias, se debe tener en cuenta el día, si es un día en el cuál las personas, (usuarios de dichas plataformas que realizan pedidos por la misma), recibieron sus pagos salariales, por lo general si es un fin de semana en el que días antes los usuarios de las plataformas recibieron pagos, serían buenos días para trabajar, otro factor para tener en cuenta es el lugar de la ciudad donde se ubica el repartidor a la espera de un pedido, debe estar cerca de supermercados, tiendas de comida, lugares de trabajo, como oficinas, pero también cerca de lugares residenciales etc., el horario también se configura como una característica para tener en cuenta en el momento de realizar entregas, según me comentan los repartidores, cerca del horario de medio día los

trabajadores de empresas realizan pedidos referentes a sus almuerzo, ahora bien en el horario nocturno es más común realizar entregas en zonas residenciales, el valor de cada entrega aumenta en el horario nocturno.

Teniendo en cuenta que el concepto de movilidad es bastante amplio y todo lo que este puede llegar a englobar, se deben resaltar las diversas prácticas que van surgiendo al interior de este, prácticas que van más allá de un simple desplazamiento entre un punto y otro.

En este sentido a la “movilidad” se le revela una categoría analítica más integral que a la categoría “transito”, puesto que no dice respecto exclusivamente al desplazamiento físico entre dos puntos, pero, por el contrario, engloba practicas cargadas de sentido y que son marcadas por diferentes relaciones de poder, flujos y modos de pertenecimiento a la ciudad. (Amaral, 2018, p.4)

Debido al uso de la bicicleta en los dos anteriores casos: el uso de la bicicleta como medio de transporte, y el uso de la bicicleta como herramienta de trabajo para generar lucro, se puede evidenciar que en ambos casos se presenta un ahorro directo, ya que, al no tener que sacar dinero del bolsillo para realizar los diversos desplazamientos necesario en la cotidianidad de los individuos, se configuraría como un gasto menos, por otra parte logre identificar que al hacer uso de la bicicleta asociada con las diversas herramientas digitales se puede generar un tipo de ganancia en términos de dinero.

### **3. Capítulo 2: Conexión del cuerpo con la bicicleta**

#### **3.1 Lo familiar – Lo exótico**

A lo largo de prácticamente todas nuestras vidas, hemos sido condicionados a obedecer un orden categórico previamente establecido, los sistemas y las relaciones de poder son los encargados de manipular, e influir en las decisiones de “libre elección” de los individuos en nuestra sociedad. Es de esta manera que desde temprana edad nuestros pensamientos e ideales son sometidos a un molde de raciocinios previamente establecidos por los poderes hegemónicos que dominan las diferentes sociedades.

Desde mis primeros años de vida tuve que recorrer largas distancias dentro de la ciudad para llegar a clases en el colegio, recuerdo tanto que la jornada comenzaba desde tempranas horas de la mañana, cuando todavía el cielo se observaba con un tono oscuro, en ese entonces no lograba identificar si aún seguía de noche, pero se trataba del color que tiene el cielo en la madrugada, antes de amanecer, pues bien, mi madre me alistaba para llevarme al colegio, al salir de la casa debíamos, caminar cerca de tres cuadras hasta una avenida principal donde circulan los buses de transporte público.

En esa época no existían paraderos como puntos físicos establecidos dentro del recorrido que debían realizar los buses, para tomar el servicio de un bus los usuarios simplemente debían levantar y extender su brazo de forma horizontal para ser vistos por el conductor, y de esa forma el conductor detener el vehículo para que el usuario pudiera subir al bus, y en el momento en que el usuario desee bajar del bus, simplemente oprime un timbre ubicado en la parte final del bus, es decir que los ciudadanos podían subirse y o bajarse del bus en el punto de la ciudad que más conveniente les resultara, no existían puntos preestablecidos para que los buses se detuvieran.

**Foto: Ciudadanos esperando su bus a lo largo de toda la calle años 90s**

Fuente: Imagen de internet sin autoría

En esa avenida principal debíamos esperar un bus de servicio público que hiciera la ruta que necesitamos para llegar al colegio, a lo largo de la avenida se iban situando las personas que salían temprano de sus casas para ubicarse en algún punto de la misma y así esperar a que pase el bus con la ruta que necesaria para llegar a los diferentes lugares de destino, de manera que mi madre junto a mi hermano y yo debíamos esperar en dicha avenida, y contar con la fortuna de que cuando pasara el bus que nos servía para llegar al colegio, tuviera espacio en su interior, y así poder viajar cómodos, también debíamos esperar que el conductor del bus visualizara a mi madre extendiendo su brazo realizando el gesto para que pudiera detenerse y así ingresar.

Al interior del bus, suponiendo que tuviéramos una silla para sentarnos, nos ubicábamos en la respectiva silla algo somnolientos por la madrugada y emprendíamos el viaje, recuerdo que el recorrido hacia el colegio duraba entre cuarenta y cinco minutos y hasta cerca de una hora, algunos días incluso más, todo dependía de varios factores, las posibles obras en las vías, la posibilidad de encontrarnos con un accidente en tránsito que llegara a generar un trancón o embotellamiento, del número de veces que el bus se detuviera para dejar personas o para recogerlas, teniendo en cuenta que se trataba de una hora pico, es decir que hay mucha afluencia de personas desplazándose por toda la ciudad con el propósito de llegar a su lugar de destino, (trabajo, colegio, universidad, casa, etc), los individuos en

este ejercicio se encuentran algo tensos y la ciudad experimenta un punto de efervescencia por parte de sus ciudadanos.

**Foto: Bus de la época 90s con todo su cupo.**



Fuente: imagen de internet, sin autoría

Esa fue la dinámica en la cual comencé a desplazarme por la ciudad desde casa, para así poder ir al punto que necesitaba llegar, en este caso el colegio, en un inicio, siendo un niño pequeño, esta situación me parecía una aventura en los primeros días, quizá hasta un poco divertida, pero sin dejar de ser extraña o exótica para mí, pues en la época de jardín de niños, mi madre me llevaba caminando, el jardín de niños se encontraba dentro del barrio, pues bien esos días habían quedado atrás, y ahora yo debía salir de casa, salir del barrio, caminar, tomar un bus, y atravesar la ciudad para llegar al colegio. Después de un mes o posiblemente dos esa rutina dejó de ser algo emocionante, dejó de ser novedoso, ya los procesos para salir de casa, esperar el bus y transportarme se volvieron muy comunes, familiares, aburridos y

hasta tediosos, pues hubo días en los cuales llegábamos tarde al colegio y otros en los que no habían sillas disponibles para sentarse.

Al cabo de unos cuantos meses, la rutina de salir de casa para ir a la avenida y esperar el bus había cambiado, ahora mi hermano y yo viajaríamos en transporte escolar, o ruta escolar, este transporte nos buscaba muy temprano en la puerta de la casa y nos dejaba en la puerta del colegio, después de que la ruta escolar pasaba por nosotros debíamos realizar un recorrido de camino al colegio para buscar a los otros estudiantes que hacían parte de la ruta.

En la tarde al finalizar la jornada escolar, la ruta nos llevaba de regreso hasta la puerta de la casa, este recorrido de regreso a casa era realmente largo y bastante extenuante, pues se sentía el cansancio de la jornada, y adicional a esto, éramos prácticamente los últimos en ser dejados nuevamente en su casa.

Esta rutina hizo parte de mi cotidiano durante varios años de mi vida, haciendo esta dinámica bastante familiar, hasta que un día, ya un poco más grande y entrando en la preadolescencia, que decidimos hacer planes después de clases con algunos compañeros del colegio, de ir a un lugar donde se juegan maquinitas y juegos de video, esto implicaba no tomar la ruta en la tarde para retornar a casa, y en cambio tomar un bus de transporte público, no era algo tan simple, debía saber en qué lugar tomar el bus, debía identificar que efectivamente me sirviera su ruta, y también conocer el punto específico donde pudiera bajarme para poder retornar a casa.

Contaba con la fortuna que cuando salía con mi madre para realizar algún trámite, implicaba tomar transporte público, ella siempre se esforzaba por mostrarme y enseñarme la ciudad, para que yo pudiera ubicarme dentro de la misma, recuerdo que me indicaba los nombres de las avenidas, los puntos de referencia, me enseñó a distinguir los buses por sus distintos colores, y a identificar algunas rutas, de manera que en esa tarde después de clases cuando salimos con los compañeros a jugar video juegos, ya conocía la teoría de como regresar a casa, sin embargo se trataba de mi primera vez encarando ese desafío completamente solo, la teoría ayuda para visualizar y comprender determinada situación, sin embargo la practica lleva al individuo a enfrentar y experimentar situaciones nunca antes vividas, con posibles variaciones de las circunstancias, era un escenario bastante exótico para mí.

Realizando poco a poco más recorridos en bus, sin ningún tipo de compañía, comencé a ver con mis propios ojos la ciudad, las avenidas, los trancones, las diferentes rutas, percibir las distancias que recorren los buses con relación al tiempo, y fui tomando confianza en esta dinámica de tomar bus solo. Fui creciendo e incorporando poco a poco la dinámica de viajar en bus de transporte público, al pasar el tiempo ya no retornaba a casa por medio de la ruta escolar, pues era algo demorada al tener que ir hasta la casa de cada estudiante para dejarlo, en cambio yo tomaba bus público, me hacía sentir grande y responsable, aparte que llegaría más rápido a la casa, fue de ese modo que solo hacia uso de la ruta escolar en la mañana para llegar al colegio, y en la tarde tomaba bus. Este proceso me ayudo a obtener un poco de independencia al movilizarme por la ciudad.

Con el pasar de los años y debido a la problemática de transporte público que encaraba la ciudad, fueron surgiendo cambios en el esquema de transporte público, los buses viejos y contaminantes debían ser chatarrizados, surgió el sistema Transmilenio, las rutas de transporte publico fueron cambiando o simplemente dejaron de existir.

El novedoso sistema Transmilenio fue ganando terreno en la ciudad, con nuevas rutas, paraderos establecidos y tiempos más eficientes en cada recorrido, de manera que la ciudadanía encaraba algo nunca antes visto, al pasar los años el sistema de buses Transmilenio fue ganando terreno en la ciudad, construyendo más estaciones, y corredores viales exclusivos para dichos buses, los ciudadanos se fueron familiarizando más con este sistema, algunos de los buses tradicionales aún estaban en funcionamiento pero debían salir de circulación por su antigüedad, otros, los más nuevos, debían incorporarse a la transformación del sistema de transporte público (SITP), ya no se usaría dinero en efectivo para pagar los viajes, ahora se usaría una tarjeta que se integraría con los buses de Transmilenio, esta tarjeta se debe recargar en puntos autorizados para poder tener crédito, (viajes), y así transportarse por la ciudad.

**Foto: Bus de Transmilenio con alcalde Mockus.**



Fuente: Foto de internet, sin autoría

**Foto: Ciudadanos abordando bus de SITP en paradero.**



Fuente: Foto de internet, sin autoría

Durante la época en la cual realizaba mis recorridos por la ciudad en transporte público, era una época quizás sin darme cuenta en la cual vivía en un letargo, como si tuviera una venda en los ojos, sin embargo no me pude dar cuenta de esto, hasta

que logré realizar una serie de cambios en mi cotidiano, especialmente en la forma de desplazarme por la ciudad. En esa época estaba siendo sin darme cuenta, sometido a un modelo, a un sistema, un esquema de transporte público, el cual no me presentaba muchas posibilidades de alternativas, era lo que estaba impuesto para la sociedad, lo que se supondría era la forma más eficiente para desplazarse por la ciudad, lo que se impone en ese momento para que toda una ciudadanía realice su cotidiano.

Las pocas alternativas que pudieran existir no se presentan a simple vista muy accesibles económicamente hablando, entre estas alternativas se encuentra el servicio de taxi, también perteneciente al transporte público, con un costó más elevado que el transporte en bus de Transmilenio o SITP, ya que el valor de la tarifa inicia con un recargo básico equivalente a una cantidad específica de unidades y va incrementando en función de la distancia y el tiempo que tarda recorriendo la distancia requerida, los valores se tabulan en una tabla de unidades, que a su vez se miden por una pequeña maquina llamada taxímetro. La otra alternativa para lograr transportarse mediante transporte público es la de los servicios de transporte por plataformas digitales.

En ese momento mi cabeza no lograba ir más allá para alcanzar a visualizar otras posibilidades de transporte, mis ojos aún no llegaban a observar la posibilidad de movilizarme mediante el uso de la bicicleta. Mi rutina era salir de casa cerca de las cinco de la mañana para llegar a clase de seis de la mañana, debía tomar un bus alimentador, este bus era gratuito, con paraderos establecidos, que me llevara al portal de Transmilenio, (lugar de convergencia de diferentes rutas, donde llegan un número importante de personas de los diferente barrios de la localidad), y allí tomar la ruta que me servía para llegar a clase, esa rutina se convirtió en algo tan familiar que ya identificaba el horario del bus alimentador, si tardaba más de 3 minutos quería decir que algo sucedió en el tránsito, de manera que resultaba mucho mejor, en términos de tiempo, caminar hasta el portal, y allí poder tomar la ruta de Transmilenio.

Mientras realizaba los diversos y familiares viajes en bus, de un punto A, a un punto B, observaba por las ventanas del bus, a lo lejos, y veía personas en sus bicicletas, desplazándose por la ciudad, así ocurrieron varios días, cada vez fui prestando más atención en estas personas, e identificando más y más personas usando la bicicleta y otros medios de transporte que no necesitan de combustibles

para lograr desplazarse, como son las bicicletas, los monopatines y patines, entre otros, fue en ese momento en el que comencé a pensar en la remota posibilidad de viajar en bicicleta por la ciudad, pensé, y si consigo una bicicleta y la incorporo en mi cotidiano, pensé en su posible costo, en lo difícil que serían los recorridos, en el esfuerzo y desgaste físico que implicaría cada recorrido, en los días lluviosos, en los peligros de la ciudad, en lo diferente que esto se veía, en esos días fueron simplemente pensamientos vagos.

Los remotos pensamientos, de cambiar mi forma de transportarme por la ciudad, que llegaban con más frecuencia a mi mente, eran día con día más intensos, la familiaridad que sentía al viajar en transporte público ya me hacían sentir incómodo, no estaba conforme con el aglutinamiento de tantos usuarios al mismo tiempo, la demora en la espera de los buses era más frecuente cada día, sentía que intrínsecamente estaban jugando con mi tiempo, y la cereza del pastel, el costo que se debía pagar por cada viaje aumentó a un punto en el que me hizo reflexionar, y llevarme a buscar una eficiente alternativa de transporte, que me sacara del actual y agobiante rutinario cotidiano.

Fue entonces cuando decidí comprar una bicicleta, investigué un poco, sobre cuál sería la mejor bicicleta, en relación de costo beneficio, tenía claro que no podría comprar la bicicleta más cara del mercado, tenía conocimiento que algunos amigos y conocidos habían comprado bicicletas poco tiempo atrás, entonces me puse en contacto y les realicé una serie de preguntas que me ayudarían a tener una claridad más amplia sobre qué bicicleta debería comprar para convertirla en mi medio de transporte principal.

No podía creer el paso que estaba a punto de dar, hacer una inversión, para mí se trataba de una suma importante. Estaba a punto de entrar en un terreno exótico, desconocido y nunca transitado, debía dar todo de mi parte para no perder la inversión, finalmente fui a comprar mi primera bicicleta, un gran amigo me acompañó, yo pensaba que si no usaba la bicicleta de la forma como lo tenía en mente, esta quedaría guardada en casa y yo seguiría andando en bus, en ese caso todo habría sido un fracaso.

Deje de pensar tanto y decidí actuar, compré una bicicleta que soportaría todo lo que tenía en mente hacer, pretendía usarla todos los días, ir a clase, realizar con

ella los recorridos que surgieran día a día, pues ahí estaba yo, sobre una bicicleta, sin imaginar la cantidad de cambios que vendrían para mi vida, en las primeras horas fue divertido e incluso un poco difícil.

El primer día que la use para ir a clase tuve que subir una pequeña montaña, una hazaña bastante difícil para cualquier usuario de bicicleta, en el momento en el que llegue a lo más alto alcance a pensar en desistir, pensé que eso no era para mí, e incluso me arrepentí de estar sobre la bicicleta, pensé: “que hice, que estoy haciendo”, sin embargo y por fortuna gire mi cabeza hacia la izquierda de la vía, y en ese momento paso un bus de Transmilenio, el cual estaba atiborrado de personas, por sus caras se podían visualizar tristes, de mal humor, realmente no se veían felices, por otra parte yo estaba lleno de adrenalina, muy motivado y con el objetivo de llegar a clase.

Al pasar el tiempo y continuar haciendo uso de la bicicleta, logre incorporarla como parte de mi cotidiano, usaba la bicicleta siete días de la semana, entre semana de la casa al estudio, del estudio a la casa, sin embargo si debía resolver algún trámite, fácilmente podía desplazarme con eficiencia y resolverlo, o si tenía programado alguna reunión con amigos, llegaba en bicicleta, adopte la bicicleta, y transitar con ella dentro de la ciudad se volvió algo tan familiar, que ya sabía dónde ubicar las mejores rutas para llegar de forma rápida y segura a los lugares a los cuales debía presentarme.

Después de mucho tiempo recorriendo la ciudad en bicicleta tuve que retornar al uso de transporte público, esto se originó a raíz de la pérdida de mi bicicleta, en una tarde colgué mi bicicleta en un parqueadero colgante, como era de costumbre, mientras almorzaba, al terminar de almorzar, fui a buscar mi bicicleta para continuar con el día y así desplazarme hasta la casa, de repente me doy cuenta que mi bicicleta ya no estaba, quede asombrado, mirando para todas partes, no lo podía creer, el sentimiento de frustración y la tristeza eran enormes, no sabía que hacer, quede con el casco de la bicicleta colgando de mi maleta y un vacío me inundo el cuerpo.

De regreso a casa en transporte público, buscaba mi bicicleta por las ventanas del bus, todas la bicicletas que veía pasar se parecían a la mía, guardaba la ilusión que por un acaso de la vida la pudiera ver y quizá hasta recuperar, tristemente no fue así, allí estaba yo de nuevo en un bus de transporte público, de regreso a casa con el

casco de la bicicleta colgando de mi maleta, observando por la ventana, con ganas de salir de ese bus, veía a las personas transitar por la calle en sus bicicletas, felices de un lado a otro, quería traspasar ese vidrio y salir para andar en bicicleta, sentir el viento en mi rostro, quería sentirme capaz de llegar a un lugar gracias al esfuerzo imprimido por medio de la bicicleta.

Aproximadamente un mes duro mi regreso al transporte público, por fortuna no fue tanto tiempo, pero en esos días cada trayecto se sentía eterno, en la primer semana sentía que cada vez que me subía a un bus era una aventura nunca antes vivida, las personas a mi alrededor eran agresivas, bruscas, solo se importaban por sí mismas, no les importaba empujarse, gritarse, y en algunos casos insultarse, con tal de ingresar al bus y poder obtener un asiento, se trataba de un espectáculo poco agradable, los usuarios debían pagar un pasaje para ingresar en un sistema de transporte público que según yo se había quedado corto, es decir, no era lo suficientemente articulado o preparado para prestar su servicio a una ciudadanía en crecimiento demográfico, yo lo veía precario, después de adoptar la dinámica del uso de la bicicleta en mi cotidiano, volver a usar bus de transporte publico era bastante exótico.

Fue esa misma rareza, y más que la rareza, la precariedad en que se encontraba el sistema de transporte público, lo que me llevo a entender que no pertenecía a ese sistema, que no podía dejar que la mala dinámica del sistema me hiciera ser una persona poco sensible, no me veía empujando o insultando a personas que nunca había visto em mi vida.

Este es un tema complejo de proximidad que coloca sobre la discusión Da Matta, y Gilberto Velho identifica. “Lo que siempre vemos y encontramos puede ser familiar pero no es necesariamente conocido y lo que no vemos y encontramos puede ser exótico pero, hasta cierto punto, conocido” (Velho, 1978, p. 126).

Lo mío era andar en bicicleta, fue un mes bastante complejo, intentando adaptarme a la dinámica del bus, siempre pensando en obtener una bicicleta, veía por las ventanas del bus a las personas por las calles en sus bicicletas, se veían felices, y yo en ese momento seguramente no lo era tanto, debía ahorrar para comprar una bicicleta, y así fue.

Después de un mes pude comprar una bicicleta hecha a mi medida, y con muy buenas piezas, regrese a la rutina de la bicicleta, en un inicio estaba bastante feliz, sin embargo me sentía fuera de forma y cada recorrido me costaba un poco más de esfuerzo físico. Cuando me sentía cansado, simplemente levantaba la cabeza y observaba pasar los buses de Transmilenio atiborrados de personas, en ese momento el cansancio que podía sentir simplemente desaparecía y así sabía que el mejor lugar para transportarme era sobre mi bicicleta y no dentro de un bus de transporte público. Me sentía de nuevo en casa.

### **3.2 Bicicleta cómo extensión del cuerpo.**

Después de varios meses, incluso años, haciendo uso de la bicicleta como medio de transporte, la actividad de pedalear y recorrer la ciudad sobre una bicicleta se transformó en mi cotidiano, ya no era simplemente una herramienta que me llevaba de un lugar a otro, de ese modo la bici se fue configurando como un estilo de vida, como una compañera, no pensaba en la bicicleta como un elemento para hacer ejercicio determinados días de la semana, ni tampoco como apenas un medio de transporte que mediante un esfuerzo físico me llevaba a los lugares deseados.

La proximidad que tiene un investigador con su objeto de estudio ha sido muy debatido en el campo académico, hay quienes proponen que se debe tener una distancia mínima, para que el investigador pueda garantizar una objetividad y una visión “imparcial” y sus conclusiones o juicios no se vean deformados (Velho, 1978).

Sin embargo podemos encontrar que, “La noción de que existe un involucramiento inevitable con el objeto de estudio y de que eso no constituye un defecto o imperfección ya fue clara y precisamente enunciada” (Velho, 1978, p. 123)

La bicicleta hacía parte de mí, no existía un lugar donde yo estuviera sin mi bici, sin planearlo la bicicleta se fue configurando como una extensión de mi cuerpo, proporcionándome una capacidad mayor en términos de desplazamiento, podía recorrer largas distancias en un tiempo prudente, la satisfacción que se sentía al llegar al lugar planeado era indescriptible.

Con la bicicleta que compre hecha a mi medida, recorría la ciudad entre semana, y el fin de semana planeaba recorridos un poco más extensos a municipios

relativamente cercanos de la ciudad, estos recorridos fuera de la ciudad los realizaba con compañeros, amigos, o simplemente con conocidos, si ninguno de estos tenía la disponibilidad, simplemente tomaba mi bicicleta, detallaba la ruta y emprendía el recorrido, en esa dinámica estuve durante varios meses.

El desplazamiento de mi cuerpo en el territorio, la ciudad, ya no se realizaba, simplemente por medio de la caminata, ahora rodaba en dos espectaculares ruedas, mis piernas se convirtieron en dos ruedas, en sentido figurativo, por medio de la bicicleta pude llegar a lugares que jamás pensé en visitar y menos por medio de una bicicleta, ahora conociendo la ciudad tenía cierto control sobre el tiempo que gastaba en cada recorrido por el territorio, pues tenía más resistencia en las piernas y el cuerpo, esto hacía que pudiera ser más rápido.

Con la nueva bicicleta que arme a mi medida, recorría día y noche las calles de la ciudad, todos los días de la semana, no me sentía cansado, por el contrario, cuando se organizaba una salida, o rodada, me sentía muy emocionado el día anterior, y esperaba que llegara pronto el momento de salir a rodar. Como es habitual, las piezas de la bicicleta se van desgastando, esto quiere decir que deben ser remplazadas, la bicicleta necesita de un periodo de mantenimiento para poder hacer buen uso de ella, y sacarle todo su potencial.

En mi vida he tenido muy claro el objetivo de estudiar una carrera profesional, durante algún tiempo no tenía idea de cuál sería el camino profesional que debía transitar, fue después de varios días realizando un serio análisis sobre el tema, determiné cual era esa carrera profesional que debía estudiar, pensando en ese objetivo, encontré la posibilidad de estudiar en la Universidad Federal De la Integración Latinoamericana, (UNILA), ubicada en Foz do Iguaçu, en el sur de Brasil, colindante al sur con Argentina, y al oeste con Paraguay, separadas por los ríos Iguazú y Paraná, respectivamente. Realice la inscripción para estudiar allí, y fui aceptado, de manera que ahora debía salir de mi ciudad, de mi país y de mi casa, dejar atrás familia, amistades, y la ciudad que fui configurando a lo largo de la vida.

Comprendiendo que mi vida tomaría un cambio bastante importante, y que debía seguramente modificar diversos aspectos de mi cotidiano, pensé que la que ha sido mi compañera incondicional en tantos momentos, debía acompañarme, pues sin pensarlo, la bicicleta se fue convirtiendo en mi compañera, y no dejaba de ser mi

medio principal de transporte, no tenía ni idea a lo que me podría llegar a enfrentar, al igual que en mi ciudad actual debía transportarme, y ya hace años que había perdido la familiaridad de transportarme en bus, fue entonces cuando tome completamente la decisión, me llevo la bici.

Pensé, para llevarme la bicicleta debo realizarle un mantenimiento, cambiarle algunas piezas, mejorar otras, es decir comprar el mismo repuesto pero de mejor calidad, así fue, averigüé por varias semanas las piezas que debía cambiar y mejorar, los precios variaban, debía averiguar cómo sería el transporte de la bicicleta en un avión, cuál sería el costo requerido para poder transportarla, en qué condiciones debería estar la bicicleta, que requisitos debía cumplir para que fuera aceptada por parte de la aerolínea y que no tuviera ningún problema en su transporte.

La bicicleta debía viajar con las ruedas desmontadas, y debidamente desinfladas, con el manubrio desmontado, sin pedales y todo en una especie de equipaje rectangular, se trataba de un equipaje sobredimensionado, entonces no era necesario cumplir una medida específica, sin embargo existen marcas deportivas que comercializan maletas para el transporte de bicicletas, los precios de dichas maletas son bastante elevados y realmente no contaba con el dinero para costear una maleta de ese tipo. Finalmente decidí buscar los diseños de estas maletas para contratar a una persona adiestrada en las labores de la costura y la maquina plana, para encargarle este importante desafío.

La maleta de la bicicleta estaba lista y yo quedé más que satisfecho. En los días antes del viaje aún me encontraba realizando y finalizando los últimos por menores del viaje en mi bicicleta, ella fue la última cosa que empaque, horas antes de tomar el avión quedo reposando debidamente guardada según las especificaciones en su estuche. Finalmente llego el día del viaje, las maletas estaban listas, una maleta grande con algo de ropa e implementos de estudio, otra maleta con mi computador y elementos electrónicos, y por último la malta de la bici, ese fue todo mi equipaje.

Al embarcar en el aeropuerto El Dorado de Bogotá, no hubo ningún inconveniente, apenas me despedí de mi bici, pensando que en pocas horas estaríamos de nuevo juntos recorriendo las calles y avenidas de Foz do Iguaçu, era la compañía más cercana que me podía acompañar, el viaje era una aventura inesperada.

El vuelo salió a eso de las once de la noche y aterrizo en el aeropuerto de Guarulhos, São Paulo, a las cinco y treinta de la mañana, era la escala programada, allí debía reclamar mi equipaje de bodega y volver a registrarlo en la terminal de vuelos nacionales, para embarcar hacia el destino final Foz do Iguaçu, así fue como sucedió.

Llegue al aeropuerto de Foz cerca del mediodía, estaba algo agotado por el viaje, transcurría el mes de febrero y en esa época, para los que conocen, o han visitado la ciudad en dicha temporada, saben que, la ciudad enfrenta unas temperaturas bastante elevadas, yo que recién llegaba de la altura de Bogotá, donde la máxima temperatura es 19 o 20 grados centígrados, no sabía lo que estaba por venir, se sentía un calor extremo.

Una compañera veterana de la universidad, me recibió en el aeropuerto, me quedaría en su casa, en la cultura de los estudiantes de la UNILA es muy común ofrecer hospedaje solidario, y más tratándose de un estudiante recién llegado, este hospedaje se extiende quizá uno o dos meses, depende de las disposiciones de las partes.

Bien ella me dio la bienvenida, y en una charla algo apurada me dijo vamos al paradero para tomar el onibus porque debo regresar a clases, la verdad que no entendía muy bien que estaba pasando pero bueno, simplemente seguí la corriente, llegamos con mis maletas, entre ellas mi bici, al punto de onibus, subimos al bus, y me comento que el semestre pasado fue cancelado por una serie de manifestaciones, yo la verdad seguía sin entender pero continue escuchando y prestando atención, ella continuo, entonces como el semestre fue cancelado ahorita estamos terminando las clases del semestre anterior referente al año pasado, en ese punto entendí todo. Para concluir me dijo, cuando lleguemos a la casa le dejo las llaves y me voy a clase, nos vemos más tarde, yo simplemente respondí, bueno.

Durante el recorrido del aeropuerto, hasta la casa de la compañera, el bus debía atravesar toda la ciudad, pasando incluso por el centro de la misma, Elizabeth, la compañera, me iba señalando puntos de referencia, me indicaba el nombre de algunas avenidas, me señalaba donde quedaban los bancos, me mostro donde quedaba la anterior sede de la universidad, hacia qué lado estaban ubicados los hoteles y hostels, el puente fronterizo, bueno, realmente fue mucha información que en cuestión de minutos debía procesar.

Finalmente nos bajamos del bus, llegaríamos al barrio Porto Belo, cerca de la universidad, llegamos a la casa de Elizabeth, me enseñó su casa, me acomodo y se fue. En ese momento estaba completamente solo, en un lugar extremadamente distante de casa y desconocido, a mi alrededor mis maletas, una extraña sensación de confusión me invadió por un momento, llegaron a mi mente preguntas como, que estoy haciendo aquí, porque estoy aquí, no encontré los argumentos necesarios para responder esas dudas en ese instante, sin embargo, en medio de la confusión, me enfoque en mis maletas, estaba buscando respuestas pero lo que encontré fue a mi fiel compañera, la bicicleta.

Desempaque mi bicicleta, llevaba más de veinticuatro horas que no andaba en bicicleta, estaba muy emocionado por poder armarla y salir a pedalear, por fortuna tenía algunas herramientas que traje en la maleta de la bicicleta, pensé que con esas herramientas era suficiente para montar y ensamblar sus piezas, tristemente no fue así, entonces me sentí un poco frustrado, sin embargo esa sensación duro apenas un instante, ya que recordé que antes de entrar a la casa de Elizabeth vi un letrero en la casa del lado que decía “bicicletaria”, decidí salir y verificar que estuviera abierto, una vez constatado, pensé: bueno y ahora como digo para solicitar ayuda y que me colaboren con la armada de la bicicleta, de todos modos, pensé, es el menor de los inconvenientes.

Con el escaso portugués que hablaba en ese momento, (0%), tome la decisión de aventurarme y preguntarle al señor de la bicicletería, si podía colaborarme en armar la bicicleta, no sé cómo me entendió, sin embargo me dijo que si, yo le respondí que en un instante le traería la bicicleta, le pregunte que cuánto costaría ese servicio, él respondió que R\$ 25,00. Ande tres pasos y regresé a casa, aliste de nuevo la bicicleta en su maleta y la lleve donde el mecánico, en cuestión de máximo 15 minutos estaba lista para rodar por toda la ciudad. La felicidad estaba regresando.

Teniendo la bicicleta armada, hice un pequeño recorrido de verificación, los frenos, los cambios, la estabilidad, el centrado de las ruedas estaba en orden, entonces pague y agradecí al mecánico, en ese momento no lo pensé dos veces y salí a pedalear en mi bicicleta, me hacía falta sentirla, me hacía falta rodar, tome la avenida Tancredo Neves con dirección al centro de la ciudad, pues horas antes había pasado por esa avenida y era lo único que medianamente conocía.

En los primeros pedalazos sentí la diferencia del aire debido a la altura, no estaba acostumbrado a pedalear en esa temperatura y menos a tan baja altura sobre el nivel del mar, no le di mucha importancia a esos aspectos, yo me estaba reencontrando con mis piernas redondas, que me podían llevar de un lado a otro, realmente no tenía idea de cual sería mi próxima parada o mi destino, yo solo quería pedalear.

En el medio de la emoción yo miraba a mi alrededor intentando encontrar puntos de referencia que me fueran útiles para los días venideros, cuando de repente paso a mi lado un señor de aproximadamente cincuenta años en una bicicleta, él estaba con todo un traje de ciclista y aparentemente una buena bicicleta, en medio de mi emoción simplemente lo salude, y continuamos pedaleando, él me preguntó que para donde iba, yo respondí que no sabía, que posiblemente al centro, toda esta charla se dio mientras pedaleábamos juntos a toda máquina.

Después de pedalear juntos cerca de tres kilómetros llegamos al Terminal de Transporte Urbano, (TTU), de la ciudad, yo estaba asombrado de mis alcances de hasta donde había sido capaz de llegar. En ese semáforo giramos a la izquierda, yo continúe por la Avenida Republica da Argentina, y él hizo un retorno por la misma avenida que veníamos, de un grito nos agradecemos por la compañía y nos deseamos lo mejor para el camino, yo avance por cerca de dos o tres cuadras, me detuve en una esquina y mire a mi alrededor, no tenía la menor idea de donde estaba, mi preocupación fue mínima, pero recordé que Elizabeth me dejó sus únicas llaves de la casa, entonces debía llegar antes que ella para que no se quedara por fuera.

Ahora si debía resolver el interrogante de saber dónde estaba, saque mi celular y revise el mapa, no estaba tan lejos de casa, sin embargo se trataba de un lugar desconocido para mí, y ya estaba a punto de oscurecer como para poder identificar claramente los puntos de referencia que fui adoptando en la ruta, adicional a esto, saliendo del centro de la ciudad y atravesando el Puente de la Amistad, comienza una zona bastante extensa de naturaleza y zonas verdes a los costados de la carretera, lo que hacía el recorrido más oscuro y un poco más confuso.

Sin ningún problema tome el camino de regreso a casa, salí de la zona central de la ciudad, atravesé el puente de la amistad, continué con tan buen ritmo que llegue rápidamente a casa y Elizabeth no había llegado, entre en casa y no podía creer lo

que estaba ocurriendo, pues horas antes había llegado a una ciudad desconocida para mí, me sentí confundido frustrado y sin saber que hacer, pero después del pequeño recorrido de reconocimiento mis pensamientos y mis sensaciones ya eran otras, me estaba situando en la ciudad, fue lo que pensé en aquel momento, me encontraba animado, feliz de lo que había logrado y muy optimista de todo lo que estaría por venir. Le comente mi hazaña a Elizabeth, y ella me comento que tenía una amiga de su curso que le gustaba andar en bicicleta, que quizá ella podía darme algunos tipos, como rutas y contar su experiencia en la ciudad, al día siguiente no aguante las ganas de pedalear, explorar, recorrer, quería rodar y conocer la región en donde ahora viviría, entonces mire el mapa en mi celular, organice una ruta y me fui rodando hasta Ciudad del Este en Paraguay, primero llegue al punto fronterizo (migración Brasil), atravesé el puente de la Amistad, estaba lleno de autos , motos y camiones, pase por migración de Paraguay, y listo estaba en Ciudad del Este.

De entrada los visitantes son abordadas por muchos repartidores de panfletos y catálogos ofreciendo diversos productos, tecnología, ropa, perfumería, etc, necesitaba un estuche para mi celular, un canguro para guardar mis objetos personales mientras estaba pedaleando y no correr el riesgo que se cayeran en el camino, y por ultimo necesitaba un candado para amarrar la bicicleta cuando llegara a un lugar, posterior a comprar la mayoría de esas cosas me desplace a un lugar cerca del centro donde se puede encontrar un lago, es el Lago la Republica, allí di un pequeño recorrido, descanse un poco y regrese a Brasil, a casa.

**Foto: Con mi bicicleta en el lago La República Ciudad Del Este Paraguay.**  
Fevereiro 2017.



. Fuente propia

Al día siguiente estaba decidido en ir a rodar hasta Argentina, era un recorrido un poco más extenso, sin embargo busque la ruta en el mapa de mi celular y sin conocer emprendí el viaje, tuve que atravesar prácticamente todo Foz do Iguazu para poder llegar a la frontera, pase por el puente Tancredo Neves, que conecta a Brasil y Argentina. Llegue a Puerto Iguazu, la ciudad Argentina ubicada en esa frontera, continúe por la ciudad sin tener claridad sobre cuál sería mi destino final, simplemente había escuchado decir que existe un punto en el cual se pueden apreciar los dos ríos, y las tres fronteras, me dirigí hasta ese lugar.

Al llegar al marco de las tres fronteras, quede asombrado, el panorama es espectacular, frente a mi estaba Brasil y al costado izquierdo Paraguay, tres fronteras bañadas por dos grandes ríos bastante grandes e imponentes, en ese momento pensé en lo distante que me encontraba de mi familia, que era una pena no poder compartir esa hermosa vista con ellos, y al mismo tiempo tuve una sensación de felicidad al comprender que por mi propio esfuerzo físico pude llegar hasta ese punto del planeta, supe entonces que la bicicleta y yo éramos uno.

**Foto: Mi bicicleta en el marco de las tres fronteras Argentina, Rio Paraná, Rio Iguazu. Abril 2017**



Fuente propia

Regresé a casa, estaba un poco agotado, pero muy feliz y emocionado del recorrido y la visita que había hecho, en los días posteriores conocí a Bianca, la compañera de Elizabeth, ellas conocían de varios lugares, mercados y demás, donde se podrían conseguir artículos de primera necesidad a un menor costo en Ciudad del Este, (CDE), entonces organizamos una visita con Bianca para ir en bicicleta a CDE y mostrarme estos lugares populares, así sucedió, según lo planeado, me mostraron los mercados y donde conseguir diversos objetos y hasta repuestos para la bicicleta, siempre es bueno visitar lugares con personas que conocen sobre el lugar y que ya antes lo han visitado.

Todos los trámites legales y lo que corresponde al proceso de matrícula lo realice desplazándome en mi bicicleta, no reparaba con el intenso calor de esos días, no era impedimento para dejar de lado a mi compañera, a mi caballito de hierro como se le dice popularmente en Colombia, era parte de mí, no podía pensar en la idea de dejar mis piernas redondas guardadas en la casa. Pues bien, en esos días de integración conocí diversas personas de diferentes nacionalidades, entre ellas conocí a Rodrigo, un apasionado de la bicicleta igual que yo, él venía de São Paulo, y era nuevo en la ciudad igual que yo, la pasión y el gusto por andar en bicicleta nos convirtió en muy buenos amigos.

**Foto: Rodrigo y yo en el paso fronterizo de Brasil y Argentina. Mayo 2017**



Fuente propia.

Con Rodrigo hicimos varios recorridos, nos desplazábamos por las calles de la ciudad, pedaleábamos hasta el centro para comer shawarma, algunos fines de semana paseábamos por Ciudad del Este en Paraguay o por Puerto Iguazu en Argentina. En una oportunidad fuimos hasta Asunción, capital de Paraguay, el recorrido lo hicimos en bus, sin embargo, llevamos las bicicletas en la parte de la bodega del bus, una vez llegamos al terminal de buses en Asunción, simplemente tomamos nuestras bicicletas y a pedalear por la ciudad, no necesitamos de taxis o buses.

El objetivo del viaje era realizar un mural en el hostel de unos conocidos, entonces no se podía desaprovechar la oportunidad para pedalear y conocer la dinámica de otra ciudad latinoamericana, eran los primeros meses del año, eso quiere decir que el clima esta con un calor insoportable, pero no nos dejamos amedrentar de la temperatura de la ciudad. Era un mural pequeño, algo para realizar en un fin de semana, entonces, trabajábamos en el mural por la mañana y en la tarde salíamos a pedalear, conocer, y rodar con nuestras bicicletas, yo me sentía como si fuera originario del lugar, cruzando avenidas, subiendo puentes, visitando la costanera y tomando terere.

Esa tarde en la costanera, Rodrigo me dijo una frase que no llegue a comprender el fondo trascendental que podía tener sino tiempo después, tomando terere en la costanera de Asunción, hablando de la vida, filosofando, y debatiendo

algún tipo de idea o concepto, Rodrigo me dijo “la bici no conoce de distancias”, yo simplemente lo escuche aprobando su afirmación y no le hice mucho caso, sin embargo la frase quedo en mi cabeza, se repetía y se repetía, una y otra vez, “la bici no conoce de distancias”.

Al terminar nuestro mural en Asunción, regresamos a Foz do Iguazu, lo realizamos de la misma manera, llegamos al terminal de buses de Asunción, guardamos las bicis en la bodega inferior del bus y listo, embarcamos hacia CDE, al llegar allí, sacamos las bicis de la bodega, las montamos y nos fuimos a Brasil, yo me sentía como pez en el agua, nada me detenía, no tenía que esperar por un transporte, fluía como el viento, fue una experiencia muy agradable, como si en vez de caminar o esperar que alguien pase a buscarme, simplemente me subo en la bici y arranco.

**Foto: Bicicleta de Rodrigo y la mía frente a la casa rosada Asunción Paraguay. Março 2018**



Fuente propia

Tiempo después hice parte de un programa de intercambio académico, este intercambio académico lo realice dentro de Brasil, me postule a la Universidad Federal de Pernambuco, (UFPE), y fui aprobado, esta universidad se encuentra ubicada en el nordeste brasilero, en la ciudad de Recife, capital del estado de Pernambuco, desde Foz do Iguazu hasta Recife hay cerca de 3500km de distancia, mi cotidiano cambiaria

un poco y por un determinado tiempo, sin saber que me podía encontrar en Recife, tome la decisión de llevar mi bicicleta, pues ella se fue convirtiendo en mi compañera inseparable durante los últimos años.

En Recife llegue a vivir en el barrio Varzea, que está ubicado justo al lado de la universidad, algo bastante conveniente para no retrasarse al llegar a clases. Llegue a vivir en el apartamento de Clebes un egresado en psicología de la UFPE, y por suerte para mí, con un gusto bastante fuerte por las bicicletas, de manera que cuando me vio con mi bicicleta se animó bastante y me indico algunas rutas que podía realizar por la ciudad.

Tenía mi bicicleta nuevamente en su maleta, Clebes me indico una bicicletería cercana donde me podrían ayudar a armarla, así fue, el mecánico de la bicicletería me ayudo a montar la bicicleta, y recuerdo tanto que el primer recorrido que realice fue hasta el centro de la ciudad, allí encontraría un candado, puesto que el candado que compre años atrás en CDE ya se había dañado, Recife es una ciudad costera compuesta por tres islas y conectadas por puentes.

Al tratarse de una ciudad capital el tránsito de vehículos por la ciudad es bastante pesado, me recordó un poco a Bogotá, o a Asunción. Algunos compañeros de la UFPE me comentaron que en la ciudad existían varios grupos de ciclistas, en los cuales podría participar para pedalear y realizar recorridos, independiente si hiciera parte de un grupo de ciclistas, o no, o si alguien me acompañara a rodar, yo sabía que contaba principalmente con mi bicicleta y con ella llegaría a donde me lo propusiera.

Al tratarse de una ciudad costera, era toda una experiencia nueva para mí, yo nací en la altura de Bogotá, (2.625 metros sobre el nivel del mar), así que crecí rodeado de montañas y de una cultura diferente, mis visitas a la playa o al mar no eran tan frecuentes, ahora que estaba en Recife frecuentaba constantemente la playa de Boa Viagem, simplemente alistaba las cosas en una pequeña mochila y arrancaba en mi bicicleta, llegaba a la playa, me sentaba en la arena con la mirada fija en el infinito horizonte, como si estuviera buscando el inicio, o el fin, del mar, depende de cómo se interprete.

En una de mis visitas a la playa, me encontraba sentado en la arena, y pensaba en cómo había hecho para llegar hasta ese lugar, de repente vino a mi cabeza la frase que me dijo Rodrigo aquella tarde tomando terere en la costanera de Asunción, “la bici

no conoce de distancias”, en ese momento lo pude comprender lo que realmente significaba esa frase, pues estaba allí sentado, tan distante de los lugares que configure como casa, y agregando uno más a la lista, dándome cuenta que por medio de la bicicleta podía llegar a lugares nunca antes imaginados, lugares a los cuales nunca pensé ir en bicicleta.

**Foto: Domingo en la playa de Boa Viagem, Recife – PE. Março 2019.**



Fuente propia.

### **3.3 Cuerpo en el territorio.**

Adoptando la bicicleta como una parte más de mi cuerpo, comprendí que para desplazarme de un lugar a otro no era necesario caminar, o hacer uso del transporte público, pues ahora rodaba sobre las ruedas de una bicicleta, esto me saco de la “prisión” del rígido y limitado bus, del transporte público, para la libertad de tomar cualquiera de los diversos caminos que existen en una ciudad, que podría elegir al momento de realizar un recorrido dentro de la misma.

Mi cuerpo paso de estar en un letargo dentro de un sistema de transporte que estipula las rutas, y como usuario solo se es útil para asumir el costo del pasaje, prácticamente sin derecho a buscar una alternativa a la ruta, o interrumpir la misma por algún motivo inesperado, solo esperar hasta llegar al destino deseado, a ocupar un espacio dentro del territorio.

Fue como despertar de una pesadilla que parecía no tener fin, ahora entender que debo realizar un esfuerzo sobre la bicicleta para transportarme y que de ese modo puedo llegar a ocupar los diversos territorios dentro de la ciudad me convierte en un actor que debe tener una mirada crítica con respecto a las decisiones que se puedan llegar a tomar sobre dicho territorio, ya que no solo mi estilo de vida sino también mi cuerpo, mi seguridad e incluso mi integridad, al igual que la de los demás habitantes se pueden ver afectadas por las malas decisiones de los administradores de las ciudades.

En la época en la que vivía en Bogotá, recuerdo que el uso de la bicicleta estaba tomando bastante fuerza, tanto así que se habían conformado grupos de ciclistas urbanos por la ciudad, yo identifiqué que estos grupos se conformaban principalmente por localidades, (zonas que conforman la ciudad y están compuestas por barrios). Estos grupos son integrados por personas que viven dentro de esas localidades, no se trataban de grupos cerrados, por el contrario, bastaba con ser conocido de alguien que hiciera parte del grupo para pertenecer a él, vivir en la localidad, o simplemente tener gusto para andar en bicicleta.

Estos grupos de ciclistas urbanos realizaban actividades de rodar por la ciudad, como forma de reconocer la ciudad y que los ciclistas pudieran identificar alternativas de rutas o vías posiblemente más seguras, los coordinadores de estos grupos se colocaban de acuerdo entre ellos para realizar eventos o actividades en una escala de proporción mayor, se reunían los integrantes de los grupos de ciclistas, un número bastante importante de ciclistas, y en ocasiones, los eventos eran carreras, con premios patrocinados por alguna tienda de ciclismo, o concursos de rifas y demás.

Recuerdo que en alguna oportunidad yo estaba rodando por la ciudad y de repente me encontré con un amigo que también andaba en bicicleta, le pregunté que para donde se dirigía y él me respondió que a la rodada que se estaba organizando, yo sin tener conocimiento sobre tal convocatoria, le pregunté que hasta donde era el recorrido, él me comentó el recorrido, por suerte era en la dirección que yo estaba yendo, no tenía mucha prisa por llegar a mi lugar de destino, así que llegamos al lugar donde se encontrarían los ciclistas para salir a rodar, la plazoleta de la calle 85, Bogotá el lugar estaba a reventar de bicicletas, era imposible contar a simple vista cuantas bicicletas estaban esa tarde noche.

Cuando llego la hora indicada los líderes de los diversos grupos se reunieron para organizar una serie de concursos, con premios como bonos de descuentos en piezas de bicicletas y hasta herramientas, finalizando las actividades se dio inicio a la rodada, era de noche, así que se debía contar con luces y o elementos reflectivos en su atuendo, por el tema de la seguridad, la cantidad de bicicletas en la calle era multitudinario, a lo ancho de la calle ocupábamos un carril completo, fue bastante emotivo ver la presencia de tantas personas sobre sus bicicletas.

Años después, siendo estudiante universitario en la UNILA, con un grupo de compañeros, que les gustaba hacer uso de la bicicleta para transportarse, organizamos un proyecto de extensión llamado Vamos en Bici, infelizmente no pude participar activamente como hubiese querido ya que en el momento de comenzar a ejecutar el proyecto yo me encontraba realizando mi movilidad académica en la UFPE, sin embargo el proyecto se trataba de bicicletas comunitarias, yo estuve apoyando en su inicio la etapa del desarrollo del proyecto, y puedo comentar que a raíz de la problemática que se originaba con los horarios del transporte universitario (intercampi) fue que nació esta propuesta como una alternativa al uso del intercampi.

La universidad contaba con cuatro sedes, una sede estaba destinada a la rectoría y la parte administrativa, y en las otras tres se encontraban los lugares de las clases, la sede de Vila A era la administrativa, Almada era para música, Parque Tecnológico Itaipu, (PTI), y Jardim Universitario, eran para el resto de los cursos. El bus Intercampi, realizaba su recorrido entre esas cuatro sedes con algunos paraderos ya establecidos entre sede y sede, y contaba con un horario de salida y llegada.

Figura: Mapa recorrido proyecto Vamos en Bici



Fuente: Proyecto Vamos en Bici

El proyecto Vamos en Bici, proponía un sistema de bicicletas comunitarias, funcionaría con tres paraderos, uno en la sede de Almada, otro en PTI, y otro en el Jardim Universitario, siendo el Jardim Universitario (JU) el paradero principal, allí se implementaría un taller para realizar mantenimiento a las bicicletas, y sería el lugar en el cual reposarían las bicicletas en la noche.

Contando con la cercanía entre las sedes, se pensó en la viabilidad de este proyecto, ya que el esfuerzo que un individuo debía realizar para desplazarse por medio de la bicicleta era poco.

El plan era que las bicicletas se distribuirían en tres de las cuatro sedes de la universidad, se debía hacer en el horario de la mañana, se contaría con la presencia de coordinadores, siendo ese nuestro papel como promotores del proyecto, debíamos estar al pendiente del buen uso de las bicicletas, y del cuidado del individuo que hiciera uso de ella, las bicicletas solo podían ser usadas por estudiantes para desplazarse de una sede a otra y se le debía prestar el correspondiente mantenimiento a cada una de ellas. Me encontraba bastante motivado con este proyecto, sin embargo los compromisos académicos me hicieron dar un paso al costado.

En Recife conocí a un grupo de ciclistas urbanos, se reunían todas las semanas los días miércoles en la noche para jugar bicipolo o bikepolo, llegue a ellos gracias a un colega del curso de Arqueología. En una salida de campo, (reconocimiento de sitios arqueológicos), en Carnaúba dos Dantas, RN, conversando con el grupo y comentando sobre la vida, yo mencioné mi pasión por la bicicleta y que por ser nuevo en Recife no conocía muy bien la ciudad, las rutas ni personas que pudieran mostrarme la ciudad a través de sus recorridos y experiencias, es en ese momento es cuando Nicodemus, el compañero de Arqueología, me cuenta que hay un grupo de ciclistas que se reúnen todos los miércoles en una cancha para jugar bicipolo, que quizá en ese lugar podía dar con alguien que me ayudara con un recorrido por la ciudad.

Debo comentar que nunca antes había escuchado hablar del bicipolo o algo parecido, era desconocido para mí, sin embargo estaba bastante curioso por conocer otras partes de la ciudad. Llegando allí, pude identificar el lugar por la cantidad de bicicletas que se encontraban allí, era una pequeña cancha ubicada debajo de un puente. Esa noche llegue, me presente, y dije que Nicodemus me había comentado

sobre el lugar, me dieron la bienvenida y enseguida me convidaron para jugar, yo les advertí que jamás había jugado bicipolo y que no tenía idea de cómo podría llegar a tener éxito o siquiera no caerme de la bicicleta, las personas presentes ese día solo me dijeron que confiara en mí, y en mis habilidades sobre la bicicleta, finalmente me convencieron y entre en la cancha para jugar bicipolo.

En mi primer intento jugando bicipolo no lo hice tan mal, tuve felicitaciones por parte de los participantes, y debo mencionar que no me caí, eso era algo que quería evitar a toda costa, ya que una caída desde una bicicleta puede llegar a ser algo complicado. Las personas quedaron contentas con mi desempeño jugando bicipolo, así que me invitaron para el miércoles siguiente, yo acepte y estaba animado, pero realmente quería recorrer las calles de la ciudad, quería comprender la dinámica de la movilización y hacer parte de ella, quería vivir la ciudad, entonces se me ocurrió la brillante idea de indagar y preguntar sobre la existencia de grupos de ciclistas en la ciudad, me sorprendí al saber que existen varios grupos de ciclistas y aparte también existe una asociación de ciclista de la ciudad.

**Foto: Miércoles encuentro de Bicipolo, Recife. Março 2019.**



*Fuente propia*

Lo de ir a jugar bicipolo los miércoles, fue una práctica que incorporé a mi cotidiano durante el tiempo que estuve viviendo en Recife, en una de tantas noches de juego, me comentaron sobre la existencia de una asociación de bicicletas de la ciudad llamada Ameciclo, seguí indagando acerca de esta asociación, y después de todo pude visitar su sede y tener una charla con uno de sus coordinadores de la época,

en la charla le pregunté sobre el surgimiento de la idea de fundar una asociación de ciclistas, a lo cual él hace mención a la visibilidad e importancia que deben tener los ciclistas en la ciudad, después me comento sobre algunos proyectos que implementaron y que estaban desarrollando.

Un proyecto que me llamo la atención es sobre recolectar piezas de bicicletas, o bicicletas donadas, sin importar su estado, pero de preferencia en buenas condiciones, hacerles el respectivo mantenimiento a las piezas o a las bicicletas y donarlas a los niños de barrios populares en los cuales existe un nivel muy alto de pobreza y el dinero de la familia no alcanza a costear los pasajes de transporte público para que los menores se desplacen hacia las instituciones educativas.

Otro proyecto que me pareció bastante interesante es el hecho de abrir un espacio dentro de su sede, donde un día a la semana se realizan lecturas, como un grupo de lectura, tienen un texto, el cual es elegido entre los participantes, y ellos mismos van haciendo y acompañado la lectura, así como también discusiones sobre los diferentes textos.

La sede de Ameciclo, está abierta a todo el público, en especial a los que llegan en bicicleta, en su sede se puede encontrar, herramientas para ajustar su bicicleta, un baño por si en medio del recorrido debe hacer una parada, agua y un espacio para descansar, funciona como un refugio para el ciclista, allí se puede encontrar asesoría para ubicar los bici carriles que hay en la ciudad. Entre otras cosas.

**Foto: Parte interna sede de Ameciclo, Recife. Avril 2019.**



*Fuente propia*

**Foto: Evento en sede de Ameciclo, Recife. Maio 2019.**



Fuente propia

Ameciclo ideó una iniciativa de conteo de ciclistas, escogen un punto específico de la ciudad, por lo general una intersección de cuatro avenidas, se reparten los grupos de conteo en cada una de las esquinas de las avenidas, y comienzan a contabilizar la cantidad de personas que pasan en bicicleta por ese determinado punto y en ese preciso horario, también llevan registro de cuantas de esas personas son mujeres, cuantos son hombres, cuantos niños, cuantos son adultos, e incluso llevan un registro de cuantos usan casco como forma de protección, adicional a eso observan cuantos ciclistas van en bicicletas cargueras.

**Foto: Colaboradores de Ameciclo haciendo conteo de ciclistas, Recife. 2023**



. Fuente: Damião, voluntario

La asociación de ciclistas de Recife, Ameciclo, también ha participado en la cámara de los vareadores de la ciudad, con toda la información recopilada durante la realización de sus proyectos, han solicitado un plan ciclo viario, y que este sea implementado, y así mismo se respete, ese plan ciclo viario, se exigen vías de acceso seguras para los bici usuarios, entre otras cosas, esta información la logre obtener al entablar una charla con uno de sus asociados.

Dentro de los espacios de la ciudad que colocan al ciclista en una situación de marginalidad y hasta de invisibilidad por no contar con una planeación, una infraestructura adecuada y pensada para la segura movilidad en bicicleta por las calles de la ciudad, se comienza a observar los primeros destellos de una cultura de la bicicleta o una bicicultura.

Los estudios en los que se están abordando temáticas relacionadas con la bicicleta están siendo cada vez más trabajados por diferentes campos de la ciencia y la academia tanto brasilera como en contextos internacionales, aunque este tipo de estudios cada vez son más frecuentes se pueden identificar algunas carencias en el momento de articular y relacionar algunos campos de estudios con el de la bicicleta. “a pesar de la multiplicidad de abordajes, los estudios sobre la utilización de la bicicleta como medio de transporte son relativamente recientes” (Callil, 2018, p. 9).

Recuerdo que durante los encuentros de bicipolo se realizaban charlas sobre diversos temas, uno en particular, que me llamo la atención fue el de la bicicletada, es un evento que tiene lugar en las avenidas centrales o principales de la ciudad, se trata de reunir la mayor cantidad de ciclistas que estén inconformes con las condiciones dadas a la ciudadanía y más concretamente a los ciclistas urbanos para que realicen sus desplazamientos de forma segura y eficiente por la ciudad, esta masa crítica se lleva a cabo el último viernes de cada mes.

Tuve la enorme fortuna de participar en una bicicletada, el punto de encuentro era la plaza del Derby, no recuerdo exactamente la hora, pero sé que empezaba la noche, allí llegue con mi bicicleta, en un primer momento no vi a nadie conocido, sin embargo, observe varias personas en bicicleta, de esta manera supuse que participarían de la masa crítica, pues me acerque los salude y les pregunte si tenían información del evento, a lo cual ellos me respondieron que no, pero que estaban

esperando a un amigo que los había invitado para ese día, sin más yo decidí esperar hasta que llegara alguien conocido, después de unos minutos llego Damião un apasionado por la bicicleta que conocí en los encuentros de bicipolo, nos saludamos y esperamos hasta que llegara la hora de partir a pedalear por la ciudad.

**Foto: Participantes noche de bicicletada, Recife. Maio 2019.**



*Fuente propia*

Por medio de este evento también se busca sensibilizar a los conductores de buses, motos y automóviles, para que identifiquen que el tránsito en las vías es una convivencia, que las avenidas son de todos, y que así mismo todos merecen respeto y cuidado, la iniciativa de la bicicletada no tiene una organización estructurada, no hay un jefe supremo o un equipo de líderes, simplemente son los ciclistas urbanos manifestando su presencia en el territorio.

Al participar de la bicicletada, esa noche en Recife, me transporte automáticamente a mi natal Bogotá, donde ocurrían este tipo de eventos en masa, con una cantidad muy grande de ciclistas, todos estaban allí reunidos por diversos motivos, muy parecidos a los motivos que reunían a los ciclistas habitantes de Recife.

Todos los ciclistas de estas ciudades, necesitan mejores condiciones para realizar sus recorridos diarios, necesitan ser observados, y recibir, la importancia y el respeto que se merecen por parte de los otros actores viales que participan en el tránsito.

## **4. Capítulo 3 - Construcción de ciudad.**

### **4.1 El camino**

Debido a que ahora la forma de desplazamiento corre por cuenta propia, es indispensable establecer una variedad de rutas para llegar a los diversos lugares que se necesita y se desea llegar, como ciclista urbano, es de suma importancia construir una serie de rutas eficientes para que el desplazamiento dentro de la ciudad no sea limitado y por el contrario, creativo, y de este modo se pueda conocer mejor la ciudad sin llegar a proponérselo.

Dentro de un medio de transporte impulsado por combustiones, como lo es el transporte público, y ocupando un rol, o papel de pasajero, no se es tan importante pensar mucho en la ruta que se debe seguir para llegar a determinado lugar, no me mal entiendan, es importante conocer la ruta, saber que bus, o buses necesita tomar para llegar a su destino, pero la preparación para emprender el camino es solo esa, primero conocer cual bus le sirve, después, donde tomarlo, y por ultimo donde bajarse.

Ahora bien, como ciclista urbano, cada vez que me propongo realizar un recorrido, debo idear un plan para llegar al destino final, como primer punto de ese plan es trazar una ruta, esta ruta se puede efectuar al saber o conocer, las avenidas, calles, y cuadradas por las que se atravesará durante el recorrido, de esa manera, se puede identificar en cual esquina se debe girar, en cual avenida se debe seguir recto, o por cual cuadra no pasar debido a su condición.

A lo largo de cada recorrido se puede recrear una especie de mapa mental del barrio, de las calles, e incluso de las avenidas por las cuales se llevan a cabo los recorridos, de esta manera, al transitar por las diversas calles de la ciudad fui construyendo e ideando los caminos más efectivos y eficientes por los cuales como ciclista urbano debía tomar para obtener un mayor provecho y una mejor eficiencia al recorrer la ciudad en bicicleta.

En los incontables desplazamientos que he realizado en bicicleta, he identificado la importancia de conocer o tener una idea del camino. En los días actuales, y gracias a la tecnología podemos encontrar los diferentes mapas de las ciudades en las aplicaciones de los celulares que muchos de nosotros usamos a diario en nuestros cotidianos, incluso en estas mismas aplicaciones aparecen sugerencias

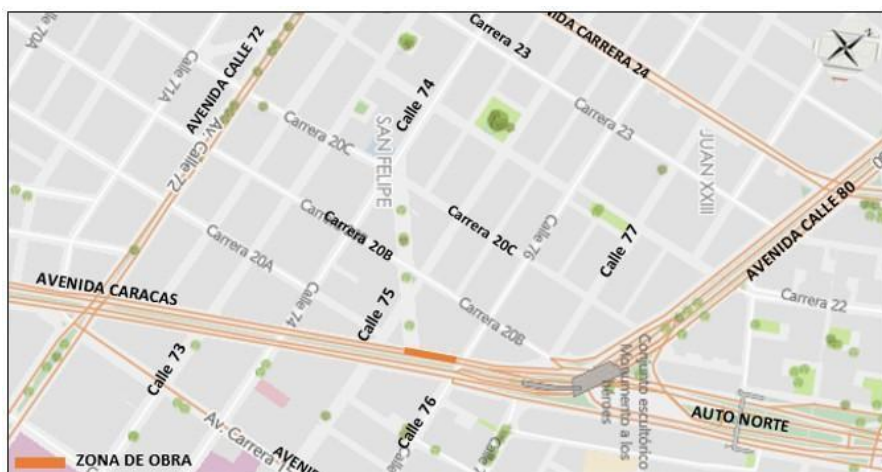
de rutas que se pueden tomar para llegar al destino.

Estos mapas digitales traídos a nosotros por medio de aplicaciones, son capaces de determinar diversas rutas y el posible tiempo que se requiere para realizar el recorrido, yo he usado estos mapas digitales como una guía muy útil para la ubicación espacial del territorio, simplemente para tener una idea de mi ubicación geoespacial y no para que trace por completo mis recorridos, prefiero hacer camino al andar, identificar puntos de referencia que voy guardando en mi cabeza. En los mapas digitales no se puede evidenciar el estado de las calles, tampoco aparece si es un lugar peligroso, o si quizá sea poco transitado por ciclistas, lo único que permite identificar es la ruta más rápida o directa.

En los años en que he recorrido la ciudad mediante la bicicleta he destacado la importancia de conocer los diversos caminos y así poder planear la ruta más eficiente para llegar hasta el destino final, se debe conocer un poco la ciudad o apoyarse como lo comente anteriormente, en las herramientas de mapas digitales. Al conocer el camino, o los diversos caminos, podemos identificar los posibles lugares que sean funcionales en nuestro recorrido, me explico, si necesito hacerle un ajuste urgente a la bicicleta debo saber dónde se ubica la bicicletería más cercana, o donde hay un taller ambulante, (bicicletería informal ubicada en las calles) si por casualidad necesito comprar un tarro de agua, debo saber dónde comprarlo y lo distante que me encuentro del lugar.

Las configuraciones de las ciudades son diferentes entre sí, por ejemplo en la ciudad de Bogotá se usa un sistema cartesiano para la ubicación de las direcciones, principalmente se manejan las calles y las carreras, las calles atraviesan la ciudad de oriente a occidente, y las carreras lo hacen de norte a sur de la ciudad, a las calles y carreras se les otorga un número, y de esta forma se puede dar una ubicación. En las ciudades brasileras de Foz do Iguaçu y Recife el método es diferente, allí las avenidas llevan nombres y las casas, o edificios los números, así es que para lograr ubicarse en una de estas dos ciudades se debe conocer las avenidas, o en su defecto preguntar a alguna persona de la región, fue de esa manera que pude lograr ubicarme en estas ciudades.

**Imagen: Fragmento de mapa ciudad de Bogotá Imagen. Julho 2023.**



*Imagen secretaria de movilidad.* <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/mapa-de-cierre-de-calzada-mixta-avenida-caracas-con-calles-76-y-75>. 07-2023

Al implementar en mi cabeza, y construir los diferentes mapas mentales de las ciudades pude hacer una idea de la ciudad, de las distancias que debo recorrer, de lo lejos o cerca que pueda estar de algún lugar, de lo peligroso que podía ser el recorrido, o de cómo evitar el posible riesgo, del estado de las diferentes avenidas y calles, en el momento en el que llegue a sentirme perdido, y sin tener la posibilidad de consultar a alguien de la región, acudí a observar los mapas digitales, y estos me brindaron la información necesaria para llegar a mis destinos.

El camino está lleno de diversidades y cambios, hay avenidas con huecos que pueden provocar una caída, un accidente o quizá al pasar sobre ellos generen un daño en la bicicleta, hay lugares o barrios peligrosos que yo he preferido evitar, también he podido encontrar en el camino distintas obras de construcción, casas derrumbadas, reparaciones de avenidas, desvíos, etc.

A medida que fui realizando cada recorrido, fui abriendo caminos que resultaban nuevos para mí, he encontrado ciclorrutas que no sabía que las podía encontrar en ese lugar, parques de los cuales desconocía su existencia, trabajadores informales, que en algún momento necesite de su colaboración, tanto para ubicarme, o para comprar algún artículo o servicio con ellos, al realizar mi camino, pude construir una imaginario de ciudad, en algunos momentos me sentía como un explorador dentro de una selva espesa de asfalto, calles, avenidas, autos luces, cruces, semáforos, etc., avanzando sin saber para donde ir y sin saber que se puede llegar a encontrar, pero

con cada pedaleada que daba construí un camino que hoy es imposible de olvidar.

[...] Ulf Hannerz identifico cinco aspectos de interacciones dentro de los cuales él definirá un “reparto de papeles” de los ciudadanos:

1) el hogar y el parentesco; 2) el abastecimiento (trabajo, consumo, accesos a los recursos); 3) la recreación (cuando una parte de las recreaciones tienen una forma autónoma del resto de la vida social);

4) la vecindad (“relaciones de cercanía estable”); 5) el tráfico (calle, grandes tiendas etc., de acuerdo con Hannerz, “la forma pura de encuentro entre extraños”). (Agier, 1999, p 90).

Estos cinco aspectos de interacciones tienen en común un carácter de movimiento por parte del ciudadano, de este modo se puede evidenciar la importancia que los diferentes individuos implícitos en una determinada sociedad le proporcionan a la bicicleta, configurándose con su uso como un actor social y transmitiendo en ella los diversos significados que para los ciudadanos puede representar en su cotidianidad.

Transitar mi camino, el que yo he construido, con las diversas rutas que me han funcionado de una forma eficiente, me ayudo a entender un poco más allá, que yo como ciclista urbano, al igual que el resto de ciclistas que transitan dentro de la ciudad tenemos el poder de escoger la ruta para llegar al lugar que deseaba llegar, entendí también que las rutas cuadradas y aburrias que realizan los buses de transporte público, no tienen que ser mis rutas, no estaba obligado a seguir ese camino, prefería y quería la dinámica de abrir los ojos y tomar la bicicleta para andar por las ciudades contribuyeron como actor social en ellas, quería entender un poco más las ciudades en las cuales estaba habitando teniendo un contacto directo a través de la bicicleta.

De la infinidad de historias que he vivido mientras he recorrido las diferentes ciudades, quiero comentar dos anécdotas particulares que viví. En una tarde noche de viernes, en la ciudad de Bogotá, cuando salía de trabajar, me surgió la idea de cambiar mi ruta hacia la casa, la ruta que siempre hacia era subiendo una montaña bastante exigente, y debido al agotamiento de la semana transcurrida pensé en buscar otro camino, ese camino debía evitar la subida de la montaña porque me sentía cansado para encarar esa exigencia, entonces comencé a buscar la forma de rodear la montaña, eso me llevo a entrar en un barrio el cual nunca había entrado antes, y al voltear por una cuadra encontré un pequeño parque, en este parque se encontraban unas personas compartiendo y escuchando música, yo llevaba varios minutos pedaleando desde que salí del trabajo y no tenía agua para hidratarme, en ese

momento me sentí un poco perdido, entonces tomé la decisión de acercarme al grupo de personas, primero para solicitar información sobre que ruta debía tomar para llegar al lugar de destino, y para que me hicieran el favor de indicarme donde podía encontrar una tienda, y allí comprar una botella de agua, al acercarme, saludar y realizar mis preguntas, me respondieron que no había forma de evitar subir la montaña, es decir si o si tenía que subir la montaña, y a la pregunta de la tienda, uno de ellos me indico que si tenía una botella él me podía compartir de su bebida ya que no habían tiendas cerca del lugar, entonces le pase mi tarro de agua y él compartió su bebida conmigo, yo agradecí, me despedí y retome mi ruta, ni contento ni triste, ya que no pude evitar el camino de la montaña, pero conocí un lugar del cual ignoraba su existencia.

Al transcurrir cerca de una semana salí agotado del trabajo y quise sentarme un rato y descansar, en ese momento vino a mi mente aquel parque ubicado cerca de la ruta que debía tomar para regresar a casa, entonces tuve la idea de pedalear hasta dicho lugar, al llegar al lugar me lleve la sorpresa de encontrarme con las personas que estaban allí la última vez que visite ese parque, decidí acercarme y saludar, ellos me reconocieron y me preguntaron sobre el camino que finalmente tome aquel día para regresar a casa, yo respondí que tuve que subir la montaña como era de costumbre, ellos se sorprendieron debido a que es un camino bastante exigente para subir en bicicleta, no obstante les pregunte que si vivían cerca, puesto que en una ciudad como Bogotá no es tan común encontrarse las mismas personas en el mismo lugar y con la misma frecuencia, ellos respondieron que toda la vida habían vivido en ese barrio y que ese parque era su lugar de encuentro desde muy pequeños, conversamos un poco más sobre diversos temas y continúe por mi camino hacia casa.

El viernes siguiente simplemente deje que mis piernas pedalearan sin un rumbo fijo, lógicamente debía llegar a mi casa, sin embargo no sentía ganas de llegar prontamente a descansar, fue entonces cuando estaba buscando otros caminos diferentes, y sin proponérmelo llegue nuevamente al parque donde había encontrado semanas atrás algunas personas reunidas, pues allí estaban ellos reunidos como de costumbre, me acerque, los salude y comenzamos a charlar un rato, de cierto modo sentí que ellos me aceptaron e incluyeron dentro de un círculo de confianza o de conocidos.

Fue una sensación agradable y bien interesante, continúe frecuentando el lugar durante muchos más días, compartíamos ideas, discutíamos sobre el escenario

político de la época, sobre la movilidad de la ciudad, también sobre música, piezas de teatro y lugares de fiesta, era un conversatorio de muchos temas, saltando de uno al otro, y regresando después al primer tema, no existía un orden sobre que, tema se hablaría, simplemente la conversación iba fluyendo.

Gracias al sentido de inconformidad, o a la intrínseca curiosidad que habita dentro de mi, me llevo a buscar un camino alternativo para regresar a casa, en efecto no lo logré, pero en cambio descubrí nuevos lugares, nuevas personas, charlas interesantes, y amplié el mapa mental que he construido en mi cabeza con el imaginario de ciudad para poder tener referencias y ubicarme dentro de la misma. La búsqueda de un camino me hizo encontrar un camino, pero no el que yo pretendía, ese fue un camino hacia un lugar de pausa, de respirar tomar agua y continuar la rodada.

**Foto: Mi bicicleta en el cerro de suba, localidad de Suba, Bogotá. 2016**



Fuente propia

La segunda anécdota ocurrió en la ciudad de Recife, era una noche de miércoles, quiere decir que se trataba de un día en el cual se realizarían partidos de bicipolo, como era lo habitual en los días miércoles, salí de casa y me encaminé al encuentro, después de haber jugado varios partidos, después de algunas charlas, de compartir entre ciclistas urbanos y personas apasionadas por la bicicleta, se pasaron

la horas, eran altas horas de la noche, y me encontraba lejos de casa.

Mientras estuve en la cancha jugando bicipolo, mi bici se chocó con la de otro compañero, al parecer, y en primera instancia no parecía nada grave, todo siguió transcurriendo según lo habitual, al terminar de jugar, me despedí de las personas presentes y tomé el mismo camino que siempre recorría los miércoles en la noche al salir de jugar bicipolo y dirigirme hacia la casa, sin embargo en medio del camino comencé a sentir la bicicleta de una forma extraña, la rueda estaba rara y yo me sentía que estaba como saltando mientras estaba sentado sobre la bicicleta, me inquieté un poco por esa situación pero decidí continuar y aumentar la velocidad para llegar lo más pronto posible a la casa, o por lo menos acercarme lo máximo posible en caso de sufrir un pinchazo o avería grave, lo cual me dejaría en la situación de continuar caminando a mi casa, o buscar un lugar para reparar la bicicleta, teniendo en cuenta el horario, era poco probable encontrar una bicicletería abierta en ese momento.

La incomodidad en la bicicleta se fue evidenciando más, y al pasar sobre un pequeño hueco de la carretera la rueda de la bicicleta se pinchó, lo cual trajo a mí un nivel elevado de preocupación, no sabía a ciencia cierta donde estaba, quizá ya había pasado en otros momentos por ese lugar, pero posiblemente en otro horario, miraba en todas las direcciones buscando un punto de referencia, pero nada me parecía familiar, a excepción de un árbol grande que estaba ubicado en una esquina.

Era cerca de media noche y en medio de mi sensación de nervios recordé que en alguna oportunidad pasé por esa cuadra donde estaba ubicado ese árbol y que cerca de allí estaba una tienda, en donde hice algunas paradas para comprar agua antes de llegar a los encuentros de bicipolo, entonces emprendí mi camino hacia esa tienda, al verificar que mi bicicleta no estaba en el estado adecuado para continuar pedaleando, tomé la decisión de solicitar un servicio de auto por aplicación, pues estaba lejos de casa como para ir caminando y llevar empujada la bici, a esas horas de la noche no es un secreto que cualquier ciudad se torna con algunos matices peligrosos, mi objetivo al tomar la decisión de ir a la tienda era buscar una conexión a internet, ya que no contaba con datos móviles para solicitar el servicio. Por fortuna la tienda se encontraba abierta, sin embargo no tenían servicio a internet, pero la persona a cargo de la tienda me colaboro haciendo la solicitud desde su celular. El auto llegó, desmonte la bici y la subí al interior de este, agradecí a la persona de la tienda y me subí al auto con mi fiel compañera que había sufrido un pequeño

percance, percance que solucione al día siguiente.

Al llegar a casa, pensé lo afortunado que fui tiempo atrás, agradecí conocer el camino hacia la tienda, ya que se trataba de esa tradicional tienda de barrio que se encuentra en un lugar especial, algo escondida y con dificultad de ser encontrada por aquellos forasteros que no son del barrio o de la región, pude evidenciar la importancia de conocer diversos caminos para así poder resolver cualquier tipo de eventualidad que se pueda presentar mientras se está pedaleando o desplazando por la ciudad, para mí, no se basa simplemente en pedalear según un mapa, yo pienso en la importancia de la libertad que ofrece la bicicleta para poder desviar, regresar, voltear o continuar recto, esos momentos en los que llegué a pensar que estaba perdido por voltear en una calle o cuadra desconocida, realmente no lo estaba, la realidad era que estaba conociendo caminos nuevos, ampliando y conociendo la ciudad que tenía configurada en mi cabeza hasta ese entonces.

Gracias a esa libertad que la bicicleta me brinda, puedo detenerme en cualquier punto de la ciudad, sin importar si conozco o no la región, y en ese momento puedo entablar un diálogo con los diferentes individuos que pueda encontrar cerca, solicitándoles información de rutas y caminos, de ese modo, y a través de la comunicación logran transmitirme su conocimiento acerca del mapa mental que ellos han creado de su propio imaginario de ciudad, esa interacción me ha llevado a ampliar la percepción de las rutas y caminos dentro de las diferentes ciudades.

**Foto: Rodrigo y yo, ciclovía ciudad de Asunción, Paraguay. Março 2018.**



Fuente propia

## 4.2 Movimiento y velocidad

Como bien es sabido, para ir de un lugar a otro se deben efectuar una serie de movimientos, sin importar el medio de transporte que se destine a tal propósito, supongamos que yo salgo de mi casa para la tienda, debo realizar el movimiento de caminar, eso implica mover las piernas y a su vez los brazos, realmente debo mover todo el cuerpo para desplazarme hasta la tienda, si el movimiento de mi cuerpo, más puntualmente el de mis piernas, realiza el movimiento de caminar con determinada velocidad, varia el tiempo que tardaré al llegar a la tienda.

Al utilizar la bicicleta como medio de transporte es posible identificar los distintos tipo de movimientos, iniciando con el movimiento del individuo de un punto "A" a un punto "B", como el ejemplo anterior de ir a la tienda, sin embargo para lograr ese desplazamiento, antes se deben producir otros movimientos, como el de las piernas impulsando los pedales, y estos a su vez, mueven los piñones, la cadena, para hacer girar las ruedas de la bicicleta sobre el piso, y así posteriormente llegar al sitio establecido.

Esta serie de movimientos que se ejercen con las piernas sobre los pedales de

la bicicleta producen una velocidad que es determinada por la fuerza con la cual son realizados, de este modo los tiempos de cada recorrido dentro de la ciudad son estipulados respecto a la relación del movimiento de las piernas con la fuerza que se aplica, sin olvidarse de los actores viales que intervienen en el tránsito.

Cuando tomé la iniciativa de incorporar la bicicleta en mi cotidiano, los recorridos que realizaba llevaban bastante tiempo, debido a que la velocidad no era la más alta y eso se ve directamente relacionado con el movimiento, es decir, el movimiento de las piernas es lento, lleva poca fuerza y el resultado termina siendo un desgaste físico muy alto y bastante tiempo en realizar los recorridos.

Los recorridos en los cuales tardaba mucho tiempo en un inicio, se sentían bastante largos y prolongados, al mismo tiempo que agotadores, después de realizarlos con frecuencia, estos mismos recorridos fueron cada día sintiéndose más cortos, debido a varios factores, el primero de estos factores que puedo identificar es que ya conocía el camino entre un punto y otro, también contaba con una mejor condición física, una resistencia constante de la velocidad que podía mantener durante todo el recorrido sin sentir agotamiento, y esto hace con que pueda aplicarle una mayor fuerza a los pedales, con referencia a mis primeros días de recorrido en bicicleta.

Durante mis primeros meses de contacto con la bicicleta en Bogotá, tuve que pasar en muchas oportunidades por una loma o pequeña montaña que se encuentra ubicada en una avenida principal, por esta avenida, (avenida Suba), debía transitar todos los días para hacer posible la mayoría de mis recorridos, recuerdo tanto que el primer día en el cual me coloqué frente a mi bicicleta y decidí adoptarla como mi medio principal de transporte, debía subir por dicha montaña, cuando llegue a la parte más alta de la montaña, estaba tan cansado, bañado en sudor, y con muchos kilómetros aún por recorrer, por mi mente paso un pensamiento de arrepentimiento y frustración, realmente fue un momento confuso, por una parte estaba muy feliz y contento por lograr la hazaña de llegar a la cima de la montaña, sin embargo mi cuerpo estaba extremadamente agotado, teniendo en cuenta que apenas llevaba aproximadamente seis kilómetros recorridos desde que salí de casa, por otro lado me sentí arrepentido de haber tomado la bicicleta para realizar ese recorrido, en ese momento pensaba que estoy haciendo, por qué estoy haciendo esto, tuve que parar en la cima para respirar y tomar agua, y desde ese punto tan elevado, intente observar al horizonte

con la esperanza de poder ver mi destino final, sin embargo nunca lo logré ya que se encontraba aproximadamente a más de veinte kilómetros de distancia, mientras estaba respirando y tomando agua, pensé en arrepentirme de usar la bicicleta, entonces rápidamente mi mente planeo bajar la montaña volver a la casa, cambiarme y salir a tomar el bus de transporte público, y en ese preciso momento, en el cual parecía que ya había tomado una decisión, fijé mi mira hacia la avenida, y en eso pasaba un bus de transporte publico Transmilenio, este bus estaba con una cantidad muy elevada de personas en su interior, estas personas expresaban un rostro de incomodidad, y me dije a mi mismo, prefiero estar cansado y con muchos kilómetros por recorrer, que estar allí dentro de un bus y sufriendo diversas incomodidades, de esa manera continué mi camino.

#### Foto: Bus de Transmilenio colapsado



Articulo The New York Times Fuente:  
<https://www.nytimes.com/es/interactive/2023/12/13/espanol/bogota-transmilenio.html>

Al pasar varios meses de usar la bicicleta, mi condición física se encontraba en muy buen estado. Seguía transitando todos los días por la pequeña pero bien inclinada montaña de la avenida Suba, y cada vez que lo hacía conocía mejor el terreno, en

qué punto colocar mayor fuerza, donde regular la fuerza y la respiración, en qué momento hacer los cambios de marcha para así lograr un mejor desempeño.

Fui logrando mejorar el tiempo de subida, con mayor velocidad, y el movimiento de destreza que realizaba en ese entonces sobre la bicicleta, día con día mejoraba, estos movimientos me hacían tener una mejor velocidad, tanto fue lo que alcance a mejorar que cuando comencé en la bicicleta los otros ciclistas me pasaban muy rápido por el lado y me dejaban atrás, para aquel entonces en el cual me encontraba en un estado físico y una buena resistencia, era yo el que rebasaba a los demás ciclistas y los dejaba atrás, igualmente debo comentar que no soy un ciclista muy rápido y que de todas maneras hay ciclistas que se entrenan con mucha más exigencia y logran velocidades muy altas, como es el caso de los ciclistas profesionales y semi profesionales.

### **4.3 Personas**

Al configurar la bicicleta como una alternativa de transporte y posteriormente en un estilo de vida, el cual me proporciona tener una visión más crítica frente a las diversas problemáticas que enfrenta la ciudad, y los habitantes de esta en su cotidiano. Logré tener la oportunidad de interactuar con una variedad de individuos que al igual que yo incorporaron la bicicleta a su cotidianidad, como medio de transporte, como herramienta de trabajo, como elemento terapéutico, cómo estilo de vida, como instrumento político, como extensión de su cuerpo, etc.

Evidenciando la infinidad de significados que los individuos le atribuyen a la bicicleta, dependiendo de sus usos particulares, comienzo a interesarme por la diversidad cultural que se cruza alrededor de un objeto como lo es la bicicleta, se trata de diferentes formas de ver y sentir la vida, interactuando a través de la bicicleta.

Existen individuos que incorporan la bicicleta en su vida como parte de un deporte y lo realizan en un nivel muy alto que llegan a practicar ciclismo de forma profesional, les pagan por competir en torneos internacionales, por otra parte hay otro grupo de ciclistas que también reciben dinero por andar en bicicleta pero ese dinero realmente llega a ellos no por el hecho de reconocer el esfuerzo que realizan al pedalear sino por las entregas que realizan, este grupo de ciclistas son los repartidores, vinculados a una aplicación móvil, en su gran mayoría, que hacen

entregas por medio de la bicicleta, hay otros individuos que se agrupan, y se organizan a partir de la bicicleta para fraternizar, generar conciencia, o incluso como movimiento social y político, existen otros grupos como lo he comentado antes que se reúnen para practicar algún deporte que comprende la bicicleta como elemento principal, este deporte es el bicipolo, hay otros individuos que se agrupan para practicar BMX, otros que también se organizan para hacer MTB, con esto quiero indicar que el movimiento del uso de la bicicleta abarca una gran diversidad de personajes, personalidades e individuos que por medio de un elemento común llegan a desarrollar una cultura, partiendo de un mismo elemento con amplias variaciones en su significado.

De una u otra forma estas relaciones van conformando una especie de conciencia social al involucrarse de frente con la ciudad por donde transitan diariamente, construyendo de este modo nuevos pedazos. Llevando en consideración el análisis planteado por José Guilherme C. Magnani en su libro *Na Metropole*. “Cuando el espacio – o un segmento de él – así demarcado se torna punto de referencia para distinguir determinado grupo de frequentadores como pertenecientes a una red de relaciones, recibe el nombre de pedazo” (Magnani, 1996, p.32).

Los nuevos pedazos que se podrían lograr configurar son los puntos o lugares destinados al estacionamiento y recogida de bicicletas, se trata de un sistema basado en bicicletas compartidas, el cual algunas ciudades han incorporado recientemente, se trata de una estructura en forma de estacionamiento público para bicicletas, con capacidad para albergar cerca de diez bicicletas. Teniendo en cuenta la reflexión de Magnani cabe cuestionarse cuales serían los lugares contemplados como pedazos desde la visión de un ciclista urbano que recorre a diario las calles de la ciudad estableciendo a su vez una forma diferente de socializar y entrar en contacto con otros ciclistas que transitan por la ciudad, generando así una identidad colectiva y red de relaciones a partir de un mismo método de desplazarse.

### Foto: Ciclistas repartidores



Fuente: <https://www.eltiempo.com/bogota/cuanto-gana-un-rappitendero-y-en-que-se-lo-gasta-386466>. 07-2023.

### Foto: Ciclistas de alto rendimiento



Fuente: <https://www.sport.es/labolsadelcorredor/5-curiosidades-ciclistas-profesionales/> 07-2023.

A lo largo de los varios recorridos que he efectuado durante mis años rodando en bicicleta he podido entablar conversaciones, con diferentes ciclistas que usan la bicicleta con fines totalmente diferentes que yo, es decir el significado que le atribuyen al uso de la bicicleta es diferente del mío, he logrado relacionar algunos de los diferentes significados atribuidos a la bicicleta por parte de los ciclistas, y he evidenciado códigos culturales, que sin importar el tipo de bicicleta que tengan, o lo

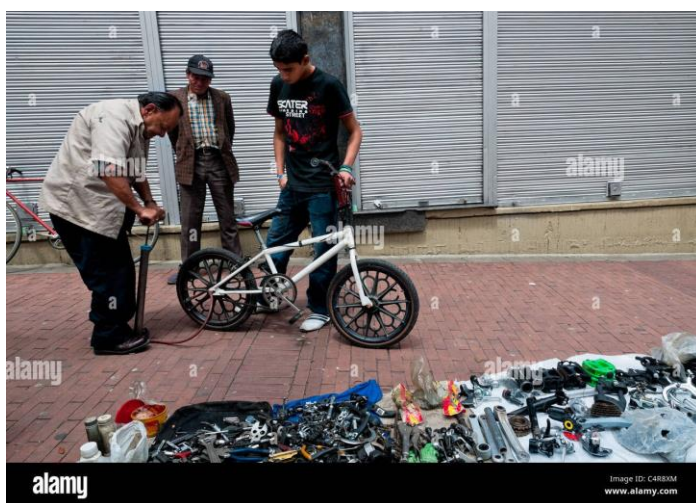
que significa para cada uno de ellos, hay un valor implícito que es difícil de explicar, pero que va más allá de lo que significa tener una bicicleta y rodar sobre ella.

He podido ver como se construyen amistades sólidas y duraderas a partir de la bicicleta, también he visto ciclistas desconocidos interactuar entre ellos y generar algún tipo de vínculo solo por el hecho de tener o atribuir un significado a la bicicleta.

En mi última visita a mi ciudad natal corrobore que existe una cultura alrededor de la bicicleta, y que esta construye redes de comunicación y envía mensajes entre los ciclistas, lo anterior lo digo a partir de una experiencia que tuve allí.

Estaba realizando un recorrido, y transitaba por un lugar que estaba llevando a cabo trabajos de mejoras o remodelación en el mobiliario urbano, avenida calle 63, frente al parque Simón Bolívar (Bogotá), y el suelo tenía muchas piedras pequeñas, esto hizo que mi bicicleta tipo fixi, (ruedas delgadas), se pinchara, no contaba con las herramientas necesarias para efectuar la correspondiente reparación, entonces me detuve, me baje de la bicicleta y le pregunte a los trabajadores de la obra si sabían dónde podía encontrar un taller o un lugar para reparar la bicicleta, ellos me indican que cerca de ese lugar un señor mecánico siempre llegaba y colocaba su taller móvil, pero que no estaban seguros si ese día y en ese horario el señor estaría allí, era un día martes o miércoles cerca del mediodía y no había mucho flujo de personas por la ciudad en ese horario.

### Foto: Taller ambulante



Fuente: <https://www.alamy.es/imagenes/bogota-bike.html?sortBy=relevant> 07-2023.

Sin tener más opción decidí comenzar a caminar hacia ese lugar con la ilusión de encontrar al mecánico, al caminar tan solo 3 metros paso un señor en bicicleta totalmente desconocido que paso por mi lado y le pregunte por medio de señas, en un principio, si tenía herramienta, él se detuvo y regreso, me pregunto por el problema y me dijo que solo contaba con una bomba de aire para inflar un poco la rueda, si el hueco en la cámara de la rueda hubiese sido minúsculo, esa opción podría funcionar ya que el recorrido que faltaba para llegar a mi lugar de destino era corto, sin embargo lo intente sin tener éxito, el señor me miro con cara de decepción por no lograr ayudarme, se disculpó y continuo su camino, a lo cual le agradecí. Sin tener más opción continúe caminando rumbo al taller móvil que me indicaron con anterioridad, al cabo de pocos metros aparecieron dos personas en bicicleta y tuve la idea de preguntarles si tenían herramienta, ellos frenaron sus bicicletas, se regresaron y me preguntaron si estaba pinchado, yo respondí que eso parecía, entonces uno de ellos reviso su maleta para verificar si tenía el kit de despinche, y efectivamente lo tenía, me lo presto para poder realizar la debida reparación y no solo me presto sus herramientas sino también me ayudo a reparar mi avería, para así poder continuar con el recorrido, debo advertir que todos éramos desconocidos y la bicicleta configuró un punto de encuentro para poder entablar algún tipo de relación por mínima que sea, después de reparar la bici y entregar las herramientas, continúe mi recorrido junto a ellos, ya que se dirigían cerca del lugar de mi destino.

En otras oportunidades y diferentes lugares he podido colaborar a otros ciclistas, amigos cercanos, y otros individuos totalmente desconocidos, con lo que podría llegar a considerarse lo más mínimo, indicar una ruta o mostrar un camino para dirigirse hasta un determinado lugar, quizá también prestando herramientas cuando las he tenido a mano para que puedan hacer sus reparaciones o llegar a sus destinos.

Pienso que es una característica que representa a una gran mayoría de ciclistas, la de extender la mano y brindar desde la más mínima ayuda que pueda estar a su alcance, hasta una gran ayuda para colaborarle a otro u otros ciclistas. En oportunidades me he visto beneficiado del préstamo de bicicletas, repuestos y de más por parte de otros ciclistas y amigos.

Al analizar lo anterior puedo concluir que en el marco del uso de la bicicleta se ha construido y se construye una amplia cultura, y a partir de allí se va dividiendo en grupos que sin perder la centralidad de la bicicleta continúan construyendo su cultura

pero que quizá se podrían llegar a distanciar al dar un significado y un uso específico a su elemento central, la bicicleta.

## Consideraciones finales

En la transformación del transporte y la salud, la bicicleta no es solo un medio de transporte, sino una herramienta que transforma el bienestar individual. Su adopción promueve un cambio en el comportamiento y las rutinas cotidianas de los individuos, integrando la actividad física en la vida diaria. Desde una perspectiva antropológica, esto puede verse como una forma de reconfiguración del cuerpo en relación con el entorno urbano. Además, el vínculo entre la bicicleta y la mejora de la salud mental abre la puerta a un análisis sobre cómo las ciudades modernas impactan el bienestar de sus habitantes, y cómo alternativas de transporte, como la bicicleta, pueden representar una solución a los efectos negativos de la vida urbana moderna.

La bicicleta, al funcionar como un punto de encuentro social, facilita la creación de redes de apoyo, colaboración y solidaridad. En las culturas urbanas contemporáneas, donde la desconexión social es un fenómeno creciente, el ciclismo promueve una cultura de encuentro y de comunidad. Antropológicamente, este fenómeno permite estudiar cómo se construyen los lazos sociales y el sentido de pertenencia a través de prácticas cotidianas aparentemente simples, como montar en bicicleta. Además, esto pone de relieve la importancia de las actividades de grupo en la creación de identidades colectivas y cómo el uso de la bicicleta puede actuar como un vehículo para la integración social.

Desde una perspectiva antropológica, la bicicleta simboliza una respuesta directa al deterioro ambiental generado por las ciudades modernas. El uso de la bicicleta refuerza una conciencia ecológica entre sus usuarios, convirtiéndolos en defensores del medio ambiente y en agentes activos del cambio urbano. Este cambio refleja una mayor conexión con el entorno natural y una crítica implícita al modelo de desarrollo urbano basado en la motorización masiva. La bicicleta se convierte en un símbolo de la lucha por la sostenibilidad y un medio para repensar la relación de los seres humanos con sus espacios urbanos, promoviendo una forma de vida más respetuosa con el entorno.

La bicicleta ofrece una amplia gama de significados que se adaptan a diversas realidades sociales. Para algunos, es un medio de subsistencia (como en el caso de los repartidores), mientras que para otros representa un espacio de libertad y

aventura. La diversidad de usos refleja la capacidad de la bicicleta para ser interpretada y apropiada de diferentes maneras dependiendo de factores como el contexto socioeconómico, la clase social, y la cultura local. Esta flexibilidad también puede ser vista como un ejemplo de cómo los objetos cotidianos se llenan de significados específicos según las experiencias de quienes los usan, y cómo estas prácticas contribuyen a la construcción de identidades.

A pesar de los beneficios indiscutibles que ofrece el uso de la bicicleta, su adopción no está exenta de desafíos. La falta de infraestructura adecuada y la inseguridad en las vías son barreras que muchos ciclistas enfrentan. Esto pone de manifiesto una contradicción dentro del sistema urbano: mientras que la bicicleta ofrece una solución al problema del transporte, las condiciones del entorno urbano a menudo no están diseñadas para facilitar su uso. Antropológicamente, este fenómeno puede estudiarse como un ejemplo de los conflictos entre las necesidades de los ciudadanos y las prioridades de los urbanistas o autoridades gubernamentales. Los movimientos sociales que abogan por la mejora de la infraestructura ciclista son un claro ejemplo de la capacidad de las comunidades para organizarse y ejercer presión sobre las autoridades para generar un cambio, lo que refleja el poder de la acción colectiva en la transformación del entorno urbano.

La bicicleta contribuye a la construcción de identidades tanto personales como colectivas. Para muchas personas, identificarse como ciclistas no solo implica el uso de un medio de transporte, sino también una afiliación a un conjunto de valores relacionados con la sostenibilidad, la salud y la comunidad. Este fenómeno es particularmente interesante desde una perspectiva antropológica porque muestra cómo el uso de un objeto cotidiano puede ser un punto clave en la formación de identidades y la creación de grupos sociales. Además, el hecho de que la bicicleta facilite la redefinición de la relación de los individuos con la ciudad refleja cómo los entornos urbanos pueden ser reinterpretados a través de prácticas cotidianas que desafían los paradigmas establecidos.

Los estudios sobre la bicicleta desde una perspectiva antropológica no solo implican analizar su impacto en la movilidad o la salud, sino también entender cómo este medio de transporte se convierte en un agente transformador de la cultura urbana. A través de la bicicleta, los individuos pueden redefinir su relación con la

ciudad, la comunidad y el medio ambiente, mientras construyen nuevas formas de identidad personal y colectiva. Este trabajo destaca cómo una práctica cotidiana, aparentemente simple, puede tener implicaciones profundas en las dinámicas sociales, culturales y políticas de la sociedad contemporánea, subrayando la importancia de la bicicleta en la construcción de una cultura de sostenibilidad, bienestar y justicia social.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

AGIER, Michel. Antropologia da Cidade: Lugares, Situações, Movimentos, 1999.

AMARAL, Talitha. Um olhar sobre a infraestrutura: reflexões sobre mobilidade e funcionamento do trânsito de São Gonçalo (Brasil – RJ). 2018.

Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Disponible en. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>. Accedido en 08-2022.

CALLIL, Victor. Estudos de mobilidade por bicicleta. 2018.

MAGNANI, Guilherme. Na metrópole: textos de antropología urbana. 1996.

Preocupa Crecimiento de Parque Automotor en Bogotá. Disponible en <https://bogotacomovamos.org/preocupa-crecimiento-de-parque-automotor>. Acceso 08-2021.

¿Qué es la contaminación ambiental?. Disponible en [https://www.fundacionaquae.org/wiki/causas-contaminacion-ambiental/#%20%20¿Que\\_es\\_la\\_contaminacion\\_ambiental](https://www.fundacionaquae.org/wiki/causas-contaminacion-ambiental/#%20%20¿Que_es_la_contaminacion_ambiental). Acceso 08-2022.

Uso y venta de bicicletas, en aumento desde la pandemia. Disponible en [https://www.lasexta.com/noticias/sociedad/movilidad-sostenible/uso-venta-bicicletas-aumento-pandemia\\_202009215f6890ffd0cd8700011e737b.html](https://www.lasexta.com/noticias/sociedad/movilidad-sostenible/uso-venta-bicicletas-aumento-pandemia_202009215f6890ffd0cd8700011e737b.html). Acceso 08-2021.

VELHO, Gilberto. Observando o Familiar. 1978.