

INVESTIGACIÓN SOBRE CICLISMO URBANO COMO ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN DE MOVI- LIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE EN FUSAGASUGÁ

RESEARCH ON URBAN CYCLING AS A STRATE- GY TO PROMOTE ACTIVE AND SUSTAINABLE MOBILITY IN FUSAGASUGÁ

Jorge Andrés Jiménez

Docente Gestión Deportiva, UNAD
<https://orcid.org/0000-0002-9961-4381>
jorgea.jimenez@unad.edu.co

Kevin Daniel Rozo

Docente Gestión Deportiva, UNAD
<https://orcid.org/0000-0002-9318-4763>
kevin.rozo@unad.edu.co

Jorge Alexander Castro

Docente Gestión Deportiva, UNAD
<https://orcid.org/0000-0002-8318-4763>
jorge.castro@unad.edu.co

RESUMEN

El programa Gestión Deportiva de la UNAD ha venido consolidando una propuesta investigativa que asume la promoción del ciclismo como estrategia de movilidad activa y sostenible. Durante cerca de dos años se ha propiciado un diálogo participativo con entes gubernamentales, corporaciones medioambientales y la ciudadanía en el municipio de Fusagasugá y la región del sumapaz con miras a desarrollar los insumos necesarios para construir una política pública necesaria para hacer frente a distintas problemáticas como la crisis medioambiental, la protección del biciusuario y la construcción de cultura ciudadana. Partiendo de su núcleo integrador, la gestión social del deporte, el programa ha desarrollado un conglomerado de producciones académicas y de extensión social de alto impacto que le han permitido liderar procesos de desarrollo regional y acción comunitaria sostenible en la provincia del Sumapaz.

Palabras Clave: ciclismo urbano; gubernamentalidad; contraconducta; desarrollo sostenible.

ABSTRACT

The Sports Management program of UNAD has been consolidating a research proposal that assumes the promotion of cycling as a strategy for active and sustainable mobility. For nearly two years, a participatory dialogue has been fostered with government agencies, environmental corporations and citizens in the municipality of Fusagasugá and the Sumapaz region with a view to developing the necessary inputs to build a public policy needed to address various issues such as the environmental crisis, the protection of bicycle users and the construction of a citizen culture. Starting from its integrating core, the social management of sports, the program has developed a conglomerate of academic and social extension productions of high impact that have allowed it to lead processes of regional development and sustainable community action in the province of Sumapaz.

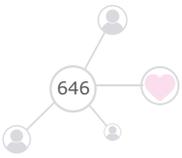
Keywords: Urban cycling; governmentality; counter-conduct; sustainable development.

DESCRIPCIÓN DE LA EXPERIENCIA PEDAGÓGICA INNOVADORA

El ciclismo urbano como estrategia de política pública ha sido un tema fundamental para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2016). Dentro de las 17 directrices perfiladas en 2016 por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el uso de la bicicleta se destaca como una alternativa viable para el diseño de ciudades saludables (ONU-Hábitat) (WCR, 2016).

En este contexto, las acciones gubernamentales y no gubernamentales han valorado la planificación activa de la movilidad. En países Latinoamericanos como Brasil, el estatuto de las Ciudades (Brasil, 2008) se constituyó como una estrategia legislativa que obliga a los municipios a elaborar el Plan Director junto con el Plan de Movilidad Urbana (PLANMOB) y el Plan de Movilidad en Bicicleta.

El ciclismo urbano también ha sido fuente de debate académico (Andrade, Rodrigues, 2018, Yu, 2014) así como estrategia en el planteamiento y desarrollo de políticas inclusivas en América Latina (Baun-



mann, et al, 2013) y Europa (Godefrooij; Pardo; Sagaris, 2009), además de movimientos sociales como el Foro Mundial de la Bicicleta, la Liga de Ciclistas Americanos (USA) (LAB, 2018) y la Federación de Ciclistas Europeos (Neun; Haubold, 2016).

Ante este panorama, se considera a la promoción del ciclismo urbano como una estrategia fundamental para la promoción de ciudades sostenibles y como una política pública prioritaria en el marco del mundo pos-pandemia. Tanto la salud pública como la gestión del territorio se ven comprometidos en este escenario. Sin embargo, este proceso está ligado a innumerables dificultades y tensiones. Una de ellas radica en que el diseño de la política pública desconoce al bici usuario, quien encuentra delante de sí la experiencia inmediata de la movilidad en una ciudad hegemónica diseñada para el vehículo motorizado. Innumerables son las dificultades de desplazamiento con relación a su propia seguridad, en la que su vida y su salud son expuestas al riesgo constante.

Ante estas dificultades, encontramos que el empoderamiento del bici usuario, en su papel de sujeto de movilidad activa, ya sea desde experiencias individuales y/o colectivas, gestan la posibilidad de encontrar brechas al interior de relaciones de poder que los/las marginaliza. No obstante, se ha demostrado que este proceso de participación social pocas veces se concretiza:

Concluimos que, apesar das reivindicações do movimento cicloativista por melhores condições para o ciclismo urbano, grande parte dos ciclistas urbanos deixam de alcançar o âmbito político por desconhecerem o aspecto simbólico do efeito blasé (SIMMEL, 2005). Diante dessa situação desfavorável, compreendemos que a discussão proposta em audiências públicas de implantação da infraestrutura cicloviária influencia positivamente tanto na representação institucional como no enfrentamento à indiferença coletiva (de motoristas) aos ciclistas urbanos. (Troncoso, et al, 2018, p. 1025)

Fusagasugá, cuna de campeones de ciclismo de ruta como Lucho Herrera, es un municipio donde se ha venido consolidando una identidad ciclística expresada en símbolos y monumentos que "heroifican" a los próceres deportivos. En un trabajo ya publicado en el marco del presente proyecto destacamos desde el punto de vista del héroe deportivo la contribución de una gesta a la cultura deportiva de la ciudad:

De acuerdo con Suarez (2010), los colombianos están profundamente preocupados por cambiar la imagen del país en el exterior, típicamente asociada al narcotráfico y a personajes como Pablo Escobar.

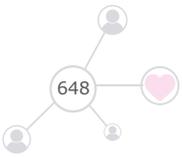
Frecuentemente, los medios de comunicación exaltan las figuras de cantantes, escritores y deportistas destacados a nivel internacional como ejemplos de que el país, pese a sus profundos problemas económicos y sociales, puede ser reconocido globalmente por «cosas positivas». Tras coronarse campeón de la Vuelta a España Lucho Herrera se convirtió en héroe nacional, pues hizo sentir a los colombianos que eran importantes en «cosas positivas» a escala mundial. Las narrativas radiofónicas y televisivas de la época se encargaron de monumentalizar la figura de Lucho en la historia cultural del país al producir la sensación de que todos los colombianos iban representados por las carreteras europeas con la camisa del equipo Café de Colombia. Dicha monumentalización se renueva ritualmente cada vez que un pedalista colombiano se destaca en los circuitos europeos, ya que los medios de comunicación suelen recordar las hazañas de Lucho como el punto de partida de la grandeza del ciclismo colombiano en el viejo continente (Troncoso, et al, 2021, p. 858).

En la actualidad hay una arraigada cultura del ciclismo deportivo, de alto rendimiento y *amateur*; sin embargo, no se ha traducido en un posicionamiento de la bicicleta como alternativa de movilidad activa y sostenible en el municipio.

En este contexto, la experiencia de investigación que aquí presentamos interroga, a través de la noción de "Gubernamentalidad" y "Contraconducta" de Michel Foucault, las tensiones producidas entre discursos oficiales que pretenden "gobernar" a los individuos y conducir sus comportamientos en materia de salud pública, actividad física y movilidad, así como la (s) resistencia (s) de individuos que se niegan a ser gobernados de determinada manera, como es el caso de los bici-usuarios.

El proyecto asume, desde la perspectiva analítica de la gubernamentalidad (Martins, Jiménez, 2019; Miller, Rose, 2002) un abordaje cualitativo, centrado en la descripción y análisis de los discursos de bici usuarios y ciclo activistas de la ciudad de Fusagasugá, quienes constituyen una experiencia de sí, desde el ciclismo urbano. Estos discursos se interrelacionan y son a su vez influenciados por una racionalidad biopolítica que pretende capturar estos sujetos y vincularlos a un ideal de vida. Estas prácticas de gobierno de las conductas están siendo analizadas en la experiencia singular del ciclismo urbano:

En el análisis del discurso de entes gubernamentales que interactúan en el diseño de políticas públicas para la ciudadanía, y que convergen



con el fenómeno del ciclismo urbano, como son: a) Secretaría de movilidad; b) Secretaría de salud; c) Instituto de recreación y deportes de Fusagasugá IDERF a través de entrevistas semiestructuradas.

En la construcción de a) un diagnóstico conjunto (Corporación Corpoema-UNAD) sobre la emisión de gases de efecto invernadero, en el marco del macroproyecto de investigación con la corporación "Corpoema" titulado "Movilidad sostenible en Fusagasugá", en relación al uso del vehículo motorizado (motocicletas, automóviles) en las estaciones de gasolina del municipio, a partir de encuestas a los conductores; b) Un diagnóstico vía aplicación de encuestas a una muestra seleccionada (500 personas) previamente por la corporación, en la cual se determinan algunas percepciones de la ciudadanía en relación a los procesos de movilidad y uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

Este diagnóstico ha tenido dos funciones en el marco de la propuesta: a) justificar como la ciudadanía privilegia el uso del vehículo motorizado, estimulando su uso y desestimulando otras experiencias como las del bici-usuario; b) justificar la necesidad de cartografiar las formas alternativas de movilidad en la ciudad desde la perspectiva de los bici usuarios y ciclo activistas; c) formar en competencias investigativas relacionadas al trabajo de campo (aplicación de encuestas y tabulación de la información) para nuestros estudiantes vinculados al proyecto.

Entrevistas semiestructuradas a bici usuarios y ciclo activistas de la ciudad de Fusagasugá, apelando al menos a los siguientes ejes de análisis: a) Historia de la experiencia concreta como bici usuario o ciclo activista; b) Luchas y resistencias desde la bicicleta.

Desde este campo de tensiones descrito en el diseño metodológico, situamos una perspectiva de gobierno municipal enfrentada a una experiencia de sí ciudadana, es decir, una subjetivación de sí mismo, producida por ciclo activistas y bici usuarios que asumen al ciclismo urbano como una tecnología política, es decir, como una forma de contraconducta que aglutina estrategias y tácticas para resistir a los discursos dominantes que pretenden conducirlos y subjetivarlos. Entender este campo de tensiones puede dinamizar la construcción de una cartografía que sirva como sustrato académico y político de una política pública, pues reconoce los distintos intereses tanto gubernamentales como ciudadanos puestos en juego.

De esta manera pensamos que, ni la política pública ni la participación ciudadana se reducen a una serie de discursos oficiales y hegemó-

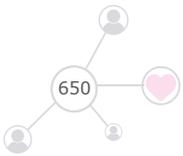
nicos en determinados ámbitos de la vida. Por el contrario, estas se constituyen al interior de un campo de tensiones y luchas por instituir un modo de vida en común-unidad. De esta manera, la experiencia que el bici usuario se da en estricta relación con los poderes dominantes, los discursos gubernamentales y las conductas cotidianas de otros agentes que comparten con el/ella la vía pública y el espacio social. Entender este campo de fuerzas puede constituirse en una herramienta valiosa para contribuir a la gestión de una política pública vinculante e inclusiva.

Es así como esta perspectiva permite, desde una cartografía de las prácticas instituidas en el uso de la bicicleta en espacios urbanos, analizar la red de discursos instituidos en torno a tres dimensiones importantes de la vida social: la salud pública, la actividad física y la movilidad. Aproximarnos a cada una de las estrategias empleadas por bici-usuarios y ciclo activistas en sus iniciativas ciudadanas de construir ciudad y territorio, brindan una mirada amplia en la manera como se construye la lucha política por la vida, el ambiente y el movimiento consciente. El ciclismo urbano es pues, concepto articulador en la comprensión de la participación y movilización ciudadana desde la bici.

Adicionalmente, este proyecto se constituye como uno de los proyectos Investigativos de Escuela gestado en el programa Gestión Deportiva, pues desde dos núcleos problemáticos del programa, "Estudios socio culturales del deporte" y "Legislación y Política" se contempla al ciclismo urbano como una tecnología política, pues, más allá de una práctica corporal, se erige como una forma de vida que moviliza distintas estrategias de resistencia propias de las y los ciudadanos para apropiarse del territorio. Este fenómeno es pues, susceptible de ser problematizado desde el ámbito de la gestión del deporte hacia la generación de políticas y estrategias como ciclovías, ciclorrutas y otras alternativas de promoción.

Investigar con proyección social para el desarrollo regional

En concordancia con los principios de proyección social de la UNAD, la experiencia de investigación que estamos adelantando busca proveer soluciones reales para problemáticas estructurales (movilidad urbana, salud, cambio climático) que fomenten el desarrollo regional y la acción comunitaria sostenible en el municipio de Fusagasugá y la provincia del Sumapaz. Para ello, hemos desarrollado tres productos académicos: 1) artículo de investigación sobre el aporte de Lucho



Herrera a la bicultura de Fusagasugá y Colombia, publicado en una revista indexada de España; 2) ponencia presentada en el Foro Nacional de la Bicicleta, Bello 2021; 3) ponencia sobre movilidad activa y sostenible en Fusagasugá, elaborada por las estudiantes del proyecto, presentada en el Congreso Colombiano de Investigación en Ciencias del Deporte. Dicho proceso ha sido apoyado por el semillero de investigación Imaginarios del Deporte; 4) Organización del seminario "Diálogos de ciudad en bici" que a su vez ha posibilitado la proyección de la Universidad y el municipio en la organización del Foro Nacional de la Bicicleta 2022.

Conscientes de que la investigación debe trascender la circunscripción del campo científico, hemos organizado dos ediciones de Diálogos de Ciudad en Bici (2020 y 2021), evento de proyección social en el que generamos condiciones para el diálogo de diferentes actores vinculados con la cultura de la bicicleta, tales como entidades gubernamentales, bici usuarios, cicloactivistas, ciclistas (de ruta y montaña) de alto rendimiento, colectivos ciudadanos, académicos y el sector productivo.

En estos espacios, hemos implementado el taller como estrategia pedagógica que nos ha permitido traducir el conocimiento especializado en prácticas concretas que favorecen la bicultura en el municipio. Algunos de estos talleres han abordado temáticas tales como Bikefitting, seguridad vial, conformación de organismos deportivos, Cine y movilidad sostenible. Hemos convocado a la ciudadanía y a los sujetos colectivos de la bici para irrumpir en la cultura ciudadana a través de la organización de bici paseos rurales y urbanos, y por último, hemos organizado la Primera Válida de Ciclomontañismo UNAD 40 años, que contó con la participación de las escuelas de formación en ciclismo de los municipios del Sumapaz, tales como Pasca, San Bernardo y Sylvania.

En este contexto, postulamos a Fusagasugá como sede del Foro Nacional de la bicicleta 2022, máximo evento de BiciRed Colombia, que busca promover el ciclismo como alternativa de movilidad activa y sostenible en los diferentes territorios urbanos y rurales del país. Tras un riguroso proceso de evaluación obtuvimos la organización de la sede y, en la actualidad, contamos con el apoyo del programa de Gestión Deportiva y la ECSAH para la organización del evento el año que viene, en alianza con la Alcaldía de Fusagasugá. El proyecto investigativo ha servido como sustrato académico de estas iniciativas que convergen con un amplio sector ciudadano vinculado a la bicicleta.

Además, el proyecto ha hecho posible la consolidación de nuevas re-

des de colaboración entre instituciones gubernamentales como el Instituto Deportivo y Recreativo de Fusagasugá IDERF, la Secretaría de Movilidad de Fusagasugá y la Alcaldía de Fusagasugá, presidida por el alcalde Jairo Hortúa, con quien hemos tenido la oportunidad de establecer diálogos que han favorecido la cooperación interinstitucional. La alianza con estas entidades ha facilitado la organización de las dos ediciones de Diálogos de Ciudad en Bici y del Foro Nacional de la Bicicleta 2022.

Adicionalmente, hemos establecido vínculos con entidades del sector privado como la Corporación para la Energía y el Medio Ambiente CORPOEMA, entidad líder en el sector de la consultoría energética sostenible en Colombia, y con organizaciones de la sociedad civil como BiciRed Colombia, cuyo apoyo ha sido definitivo para el desarrollo de las diferentes actividades que hemos llevado a cabo en el marco del proyecto.

En conjunto, estos productos académicos, eventos y alianzas estratégicas nos han permitido resignificar la investigación al trascender las prescripciones convencionales del campo científico que privilegian los *papers como* producto hegemónico de los procesos de construcción de nuevo conocimiento. De esta manera, hemos establecido puentes entre la academia, las instituciones gubernamentales, el sector privado y la sociedad civil con la finalidad de generar impactos reales en el desarrollo de Fusagasugá y la región del Sumapaz, a partir de la promoción de la movilidad activa y sostenible en bicicleta. Estas acciones constituyen valiosos insumos para incidir en el diseño de políticas públicas que promuevan el desarrollo regional y la acción comunitaria sostenible.

Finalmente, podemos sostener que el proyecto investigativo y sus derivaciones han desatado procesos innovadores desde la academia, que han trascendido hasta procesos sociales de base, como se demostró en cada una de las actividades que se han logrado llevar con éxito. El proceso de la promoción del ciclismo urbano nos ha permitido además abordar cada una de las seis funciones sustantivas de nuestro PAPS, en un diálogo fecundo que integra eficientemente a la academia con los sectores gubernamentales y la sociedad civil.

BIBLIOGRAFÍA

Andrade V; Rodrigues J (2018). Economía da Bicicleta no Brasil. Rio de Janeiro: LABMOB- UFRJ e Aliança Bike. Maio. <http://www.aliancabike.org.br/download-estudo-economia-bicicleta/00c00/economia-da-bicicleta-no-bra->



[sil.pdf](#)

Baumann C; Bojacá M; Rambeau M; Wanner Z. Biciudades (2013): un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe. Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Primera edición, Mayo de 2013. <https://dl.dropboxusercontent.com/u/97075176/Report2.pdf>

Brasil (2008) Estatuto das Cidades. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. 3. ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas. <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf?sequence=6>

Neun M; Haubold H. (2016) The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy. Bruxelas: European Cyclists Federation. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf

Martins, C, Jiménez, J. (2019). Modernity and the regulation of bodies: Elias meets Foucault. *Motriz: Revista de Educação Física*, 25(1), e1018214. Epub May 06, 2019

Miller, P. Rose, N. (2002) Governando o presente Gerenciamento da vida económica, social e pessoal. Paulus: São Paulo.

ONU (2016) Objetivos de Desarrollo sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Godefrooij T; Pardo CF.; Sagaris L. Cycling-inclusive Policy Development: a Handbook. Utrecht: Interface for Cycling Expertise, 2009. http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Cycling-handbook_secure.pdf

Rodríguez, A. (2007). La Ciclovía de Bogotá: cuarenta años de recreación en la ciudad. *Lúdica Pedagógica*, (25), 73-82.

Troncoso LDM; Puttini RF, Gonçalves Junior L, Toro Arévalo S A. (2018) Ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. *Movimento*;24(3):1015-1028.

Troncoso, L., Rondon, K. D., Jimenez Munoz, J., & Troncoso Robles Dri Manfiolete, S. (2021). La contribución de Lucho Herrera para el ciclismo deportivo en Colombia (Lucho Herrera contribution of sports cycling in Colombia). *Retos*, 43, 852-860. <https://doi.org/10.47197/retos.v43i0.90258>

World Cities Report (WCR). Urbanization and Development: Emerging Futures. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), 2016. http://wcr.unhabitat.org/?wcr_process_download=1&download_id=117118

Yu C.Y. (2014). Environmental supports for walking/biking and traffic safety: Income and ethnicity disparities. *Preventive Medicine*, 67 (10): 12–16.