

Universidad de Antioquia  
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas  
Departamento de Antropología

Las calles son nuestras: Apropiación del espacio público a través del uso de la bicicleta en la  
ciudad de Medellín

Por  
Andrés Martínez Andrade

Trabajo de grado para optar al título de antropólogo

Asesor  
Simón Puerta Domínguez

Medellín, noviembre de 2017

Las calles son nuestras: Apropiación del espacio público a través del uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín

Introducción	4
Capítulo 1: Recuento histórico	8
Capítulo 2: Discurso contemporáneo de la ciudad	16
2.1. El caso Argos y la movilidad sostenible	19
2.2. Monetización y atomización	21
2.3. Distribución territorial del transporte	25
Capítulo 3: El ordenamiento político y sus fisuras	30
3.1. Sicleada y espacio público	32
3.2. Los ciclistas y sus códigos de sociabilidad	39
Consideraciones finales	54
Bibliografía	58

*A los dos.*

*“Si mis amigos no son una legión de ángeles clandestinos/ Qué será de mí”*  
Raúl Gómez Jattin.

*“La presión objetiva de la miseria de la vida  
hizo que los hombres quedaran absorbidos  
por la infamia de lo más inmediato; encerrar  
el sentido en la inmanencia de la vida no es  
más que camuflar una inhibición”*  
Theodor W. Adorno.

## **Introducción**

El modelo capitalista de acumulación perpetua ha encontrado en la urbanización uno de los medios clave para la absorción de los excedentes de capital y de trabajo durante toda su historia (Harvey, 2013:72). Acompañado de este modelo se encuentran los automóviles que han excluido a los transportes colectivos, modificado el urbanismo y el hábitat (Gorz, 2009). Esta asociación automóvil/capitalismo ha influido drásticamente en la concepción de las ciudades, haciendo que estas se conviertan en lugares densamente industrializados y cuyas distancias aparentemente solo se pueden recorrer con un automotor. De manera que la vida en las ciudades, o por lo menos, lo que queda de ella, ha asumido estos ritmos propios de la dictadura automotriz y del capital, observando cómo éstos dominios se adueñan del paisaje y de la infraestructura (avenidas, estaciones de gasolina, parqueaderos, talleres, señales de tránsito, centros comerciales, clubes privados); la infraestructura, particularmente, es pensada para la imparable circulación de mercancías y automóviles. Sin embargo, el uso hegemónico del automóvil ha visto surgir tímidas formas que se presentan como alternativas a su extendido brazo poderoso: el uso de las bicicletas ha ido aumentando de manera exponencial, y con ella diferentes personas (organizadas y no organizadas) han entablado una pugna por aquel espacio que ha sido dominado por el carro. Dicho espacio está constituido por las calles, y como la calle hace parte del entramado, casi siempre difuso de lo público, entonces la pugna fundamental es por el espacio urbano, en últimas, por la ciudad.

Lo propuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT)<sup>1</sup> de Medellín del año 2014, de actual vigencia, plantea la inversión de la pirámide de movilidad, poniendo al peatón en la cúspide, es decir, como eje fundamental de las políticas públicas. La promesa, al menos en el papel, consiste

---

<sup>1</sup> Acuerdo 48 de 2014.

en una regulación responsable del uso del automóvil en la ciudad (POT, p.236). El documento de ordenamiento territorial trae a colación un interés que no está desligado de la escala planetaria<sup>2</sup>, que versa sobre las formas de movilidad sostenible e incluyente (POT, p.236). Dentro de estas formas aparece la bicicleta como uno de los vehículos más adecuados para llevar a cabo la reducción de “la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud de la población o la saturación de las vías de circulación” (POT, p.236).

El creciente uso de la bicicleta por parte de los habitantes de la ciudad, ha intensificado las demandas por una infraestructura adecuada para otras formas de movilidad, produciendo una pugna por el uso del espacio público; de allí la emergencia de propuestas como el 4º Foro Mundial de la Bicicleta<sup>3</sup> o La Mesa Metropolitana de la Bicicleta del Valle de Aburrá<sup>4</sup>. De esta manera aparecen discusiones sobre la producción espacial en la ciudad que se reflejan, tanto en las prácticas cotidianas dentro del espacio público, como en las diferentes políticas públicas de la administración local. Es en estas discusiones donde el presente trabajo pretende ahondar, indagando por el papel que juega el uso de la bicicleta en la concepción actual del espacio público en la ciudad de Medellín. Para ello se trabaja a partir de tres elementos de análisis que constituyen la estructura del texto. El primer elemento tiene que ver con la configuración socio-espacial de Medellín a partir de las políticas públicas ligadas al uso de la bicicleta. Aquí se hace un recuento histórico de los diferentes lineamientos institucionales que han ido poniendo en la discusión pública el uso de la bicicleta, ya sea en forma de leyes, foros o propuestas organizativas de base.

---

<sup>2</sup> Declaración sobre el medio ambiente y el desarrollo ONU 1992, así como el Protocolo de Kioto 1997.

<sup>3</sup> Realizado en Medellín del 26 de Febrero al 1 de Marzo de 2015. Buscando reflexionar sobre cómo las ciudades pueden ser organizadas para el beneficio de todos sus ciudadanos, mientras utilizan la bicicleta como un vehículo para el cambio social y la equidad urbana.

<sup>4</sup> Creada el 30 de Mayo de 2013 a partir de la resolución metropolitana N° MO 000818, encargada de establecer políticas y estrategias que propendan por el uso de la bicicleta como medio sustentable de transporte recreativo y turístico.

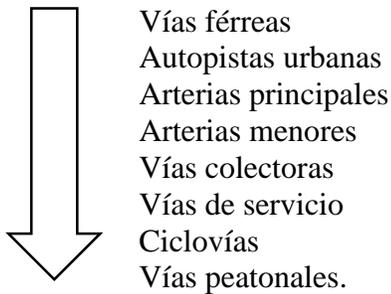
El segundo elemento está asociado al discurso político contemporáneo de la ciudad respecto al movimiento ciclista; las categorías de este apartado tiene que ver con la creciente retórica ambiental que se inserta en la administración local y en algunos sectores empresariales, haciendo de la bicicleta una preocupación importante en sus agendas, pero que contrasta con las formas de accionar en la ciudad neoliberal. Un tercer elemento permite identificar los códigos de sociabilidad que establecen los ciclistas a la hora de sumergirse en las contradicciones que la misma ciudad presenta en términos de movilidad y espacio público; aquí se desarrollan los conceptos de solidaridad, vulnerabilidad y toma de las calles en concordancia con planteamientos teóricos sobre el espacio público, lo urbano y el derecho a la ciudad.

Estos tres niveles o elementos de análisis que se presentan de manera consecutiva son el resultado de una propuesta metodológica en tres tiempos. Un primer momento tiene que ver con una aproximación previa al campo a través de una encuesta virtual y diferentes conversaciones con los actores sociales implicados. Un segundo momento tiene que ver con el proceso de recolección de datos que tuvo una duración de 10 meses, empezando en septiembre de 2016 y culminando en junio de 2017. Durante este periodo se realizaron 15 entrevistas semiestructuradas, asistencias a foros como «Ciudades bajas en carbono» (octubre de 2016) y «Hablemos en bicicleta transformando ciudades» (septiembre de 2016), revisión a programas televisivos como «Diálogos metropolitanos» en donde se celebraron los 5 años de EnCicla y en el que es recurrente la movilidad como tema central, y programas radiales como el programa «Siclistas radio» que se transmite todos los miércoles a las 9am en Telemedellín radio. Además de lo anterior, se realizó un seguimiento a publicaciones institucionales (leyes, comunicados, debates) que tenían a la bicicleta o la movilidad como elemento central, viajes en bicicleta por diferentes sectores de la ciudad (Centro, Laureles, Belén, Estadio), notas de campo, asistencia a eventos ciclistas como las

Sicleadas, además de la profundización teórica de los diferentes conceptos resultantes del campo. Este trabajo empírico permitió llegar a un último momento, que tiene que ver con el proceso de análisis de los datos del campo y las conexiones con los conceptos, condensados en el proceso de escritura. Esta monografía, como resultado, tiene que ver con las formas en las que los ciclistas, a pesar de los intentos de exclusión y la constante vulnerabilidad a la que están sometidos por las prácticas y discursos de la ciudad neoliberal, despliegan una serie de mecanismos que les permiten reclamar el espacio público para la lucha por el derecho a la ciudad.

## Capítulo 1: Recuento histórico

En 1998, durante la formulación del Plan de ordenamiento territorial (POT 1998-2014) de Medellín, se estipuló, por primera vez, la construcción de ciclorutas en la ciudad. En el numeral 7 del artículo 115 se hace la proyección de diferentes vías para ciclistas, proyección que tenía en cuenta el sector de las universidades (U. Nacional, UdeA, UPB y UdeM), varias conexiones entre estaciones de la línea B del metro (San Javier, Santa Lucía, Estadio y Suramericana) e integraciones con las estaciones Industriales y Poblado. Aunque se hace mención a la construcción de ciclorutas, el artículo 114 del mismo POT habla sobre la jerarquía vial urbana y propone el siguiente orden, siendo las vías férreas el ítem más importante (Gráfica No.1):



Gráfica No.1 Basada en el POT (1998-2014)

A pesar de lo enunciado en el POT (1998-2014) durante el plan de desarrollo propuesto por Juan Gómez Martínez, llamado “Por una ciudad más humana”, no se hace ninguna mención al uso de la bicicleta ni a la construcción de infraestructura apropiada para esta. Por el contrario, las preocupaciones de esa administración versan sobre la deficiente red vial principal y la importancia que el sistema vial tiene para el país:

*La eficiencia del sistema vial y comercial de Colombia depende en buena medida del funcionamiento eficiente del corredor multimodal del río Medellín y de la construcción de las infraestructuras de apoyo a la comercialización y al manejo de las mercancías en el Valle de Aburrá. Es en este contexto que los grandes proyectos viales metropolitanos*

*adquieren importancia regional y nacional.* (Plan de Desarrollo 1998-2000 “Por una ciudad más humana:- acuerdo 14 de 1998:114).

La preocupación por la consolidación de un sistema vial adecuado para la ciudad traducida en la construcción de autopistas y vías interbarriales, es producto del modelo estadounidense gestado por Robert Moses después de la Segunda Guerra Mundial. Dicho modelo consistía en la construcción de un sistema de autopistas y la consolidación de transformaciones infraestructurales que fomentaba el desplazamiento de las capas acomodadas a urbanizaciones periféricas, además de la remodelación de toda la región metropolitana con el fin de absorber los excedentes de capital y mano de obra a través de la expansión del consumo de petróleo (Harvey, 2013).

Asociado a este modelo se hace evidente el crecimiento exponencial del parque automotor que circula en la ciudad de Medellín, en donde, entre el año 2005 y el año 2015, se pasó de un total de 526.150 vehículos circulantes en 2005 a 1'347.067 en el año 2015 (Sistema de Indicadores Estratégicos de Medellín SIEM, 2015). Además, se da una notable disminución en el uso del transporte público, que pasó de ser el 40% de los viajes en la ciudad en 2005 a un 38% de los viajes en el 2012 (Encuesta Origen Destino AMVA, 2012).

La imagen que presenta el automóvil es de un alto confort asociado a la comodidad de los asientos, la protección a los cambios de clima (sol y lluvia) y una facilidad para llegar de un punto a otro con una reducción de los tiempos del trayecto. Sin embargo, esta idea de la velocidad que es aprovechada por las múltiples compañías de automotores para asegurar su clientela anual (Ver imagen 1) se ve truncada con las estadísticas que arroja el promedio del tiempo requerido para los viajes en la ciudad. Mientras que en el 2005 el tiempo promedio del desplazamiento era de 25 minutos, en el 2012 el tiempo promedio fue de 33 minutos (Plan de Movilidad Segura 2014-2020). (Ver imagen 2).

Imagen1: Publicidad de Ford ubicada en la Av. Bolivariana. Tomada el 10 de agosto de 2017



Imagen 2: Embotellamiento Carrera 65. Tomada el 17 de mayo de 2017



Las imágenes anteriores contrastan la promesa de la publicidad sobre el automóvil y el panorama de una vía taponada por una gran cantidad de automotores<sup>5</sup>. El interés por otras formas de movilizarse al interior de la ciudad aparece tímidamente en la formulación del Plan de Desarrollo “Medellín Competitiva” 2001-2003. En este plan se consigna la preocupación ambiental que gira

---

<sup>5</sup> “El automóvil individual responde a una necesidad real, pero, en un proyecto ecosocialista fundado en la abundancia de los transportes públicos gratuitos, aquel tendrá un rol mucho más reducido que en la sociedad burguesa, donde se convirtió en un fetiche mercantil, un signo de prestigio y el centro de la vida social, cultural, deportiva y erótica de los individuos” (Lowy, 2011: 35).

entorno a una dinámica global producto de la Declaración sobre el medio ambiente y el desarrollo expuesta por la ONU en 1992 y el Protocolo de Kioto 1997<sup>6</sup>. Así aparece consignado en el documento municipal:

*Las actuales políticas universales sobre la reducción de la contaminación, el empleo de sistemas de transporte más limpios y paralelos a la creciente cultura de caminar y uso de la bicicleta, y la apropiación de los espacios públicos con maneras lúdicas, es el comienzo para la implementación de las ciclo rutas al sistema de transporte de la ciudad, convirtiendo la bicicleta en una alternativa económica, saludable y respetuosa del medio ambiente y de los ciudadanos en general. (Plan de Desarrollo 2001-2003 “Medellín competitiva”: 88).*

De ese Plan se desprende la construcción de 11,7km de ciclorutas cuya desconexión se hacía evidente. Durante la administración municipal correspondiente, las ciclorutas fueron bautizadas con el nombre de “Rutas verdes” haciendo una doble alusión, tanto al color de la pintura usada para su construcción, como a la proyección ambiental del uso de la bicicleta. Estos kilómetros fueron construidos en el sector de Laureles, la carrera 65 y la 70 de Belén (Ver Imagen 3). La ausencia de planificación era notable para ese entonces, así lo enuncia una de las publicaciones de El Colombiano:

*Quienes empezaron a usarlas creen que son útiles, por la seguridad que brindan, pero reclaman mayor sensibilización para que, tanto peatones como conductores, respeten los cruces. Y que sean circuitos más largos, porque, de lo contrario, serán espacio que sólo podrán utilizar unos pocos (El Colombiano, Medellín 25 de agosto de 2003).*

---

<sup>6</sup> El protocolo de Kioto tiene el objetivo de reducir las emisiones de gases invernadero. Entró en vigencia en febrero de 2005 y se actualizó en 2012. Ha sido abandonado por Canadá y no ratificado por Estados Unidos.



Imagen3: Construcción de "Rutas verdes". Extraída de El Colombiano 22 de Mayo de 2003.

El discurso en pro del uso de la bicicleta se convirtió en una cuestión de construir kilómetros pintados con un color diferente para distinguirlo del pavimento regular. La fórmula era simple: más ciclorutas igual a más promoción de la bicicleta, de modo que la misma cicloruta se convirtió en un elemento que, según el plan de desarrollo, "Medellín compromiso de toda la ciudadanía 2004-2007", recuperaría y mejoraría urbanística, paisajística y ambientalmente el espacio público (p. 179). Esa fórmula enunciada anteriormente fue la que se implementó en la remodelación del pasaje Carabobo, cuya intención, además de peatonalizar Carabobo (Cra 52) desde la Calle San

Juan hasta la Av. de Greiff, era aumentar las aceras en la zona de Carabobo Norte para poder construir una cicloruta que, hasta el día de hoy, presenta una alta conflictividad (El Tiempo, Carabobo futura zona rosa. Febrero de 2006).

La conflictividad en algunas zonas donde se han construido ciclorutas obedece a las disputas que se presentan en esos sectores, donde hay una gran afluencia de personas o vehículos que dificultan el flujo de los ciclistas o los peatones. El caso de Carabobo es el que mejor ilustra esta situación, dado que allí convergen grandes locales comerciales de partes de motocicletas y mecánicos, ocupando gran parte del espacio público (la acera y la cicloruta). Esta ocupación hace que los viandantes no tengan espacio adecuado para circular, al igual que los ciclistas, quienes constantemente tienen que abrirse paso a tientas entre las diferentes personas y partes que se encuentran en el lugar. La desconexión de este fragmento de cicloruta respecto al circuito de la ciudad no es algo secundario, el ciclista que se dirige desde la zona norte de Carabobo hacia el centro, después de esquivar los obstáculos que hay en el camino, debe arreglárselas para trazar una ruta en medio de las calles con un gran flujo vehicular, esto debido a que la cicloruta termina, de forma inesperada, en la Plaza de Botero.



Imagen 4: Cicloruta en carrera Carabobo. Tomada el 7 de abril de 2017.

En el año 2006 aparece la Ley 1083, que busca dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes. Sin embargo, no es hasta el 2010 que la bicicleta se convierte en símbolo de una reivindicación para una forma de transporte amigable con el ambiente, económico y sostenible. En este año surge en Medellín el colectivo Siclas, conformado por un grupo de personas que ha ido aumentando a través del tiempo, y que realiza un evento conocido como Sicleada<sup>7</sup>, que consiste en recorridos nocturnos periódicos por diferentes zonas de la ciudad. Adicional al surgimiento de este y otros colectivos, en 2011 se empieza a implementar el programa de bicicletas públicas EnCicla<sup>8</sup>, cuya expansión ha sido exponencial, llegando a reportar 528.916 préstamos durante el tercer trimestre de 2016(Ver Imagen 5).



Fuente: AMVA

Imagen 5: Comportamiento trimestral de préstamos EnCicla. Fuente: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

<sup>7</sup> La sicleada es la actividad más visible, sin embargo esta organización se dedica a la promoción del uso de la bicicleta por otros medios: Radiales, documentales y educativos.

<sup>8</sup> El programa EnCicla es el resultado de una tesis de estudiantes de la Universidad Eafit que será posteriormente adoptado y financiado por el Área Metropolitana. Dicho programa se implementó el 10 de octubre de 2011. El modelo de bicicletas públicas nace de una práctica profesional que dichos estudiantes realizan en Holanda.

Cabe agregar la creciente inclusión de la bicicleta en el debate público. Esto se hace evidente en iniciativas como el Foro Mundial de la bicicleta, realizado en Medellín entre el 26 de febrero y el 1 de marzo de 2015, con el tema “Ciudades para Todos“. El Foro buscó reflexionar sobre cómo las ciudades pueden ser organizadas para el beneficio de todos sus ciudadanos, mientras utilizan la bicicleta como un vehículo para el cambio social y la equidad urbana (FMB, 2015).

También hace parte de estas iniciativas la creación de la Mesa Metropolitana de la Bicicleta, Creada el 30 de mayo de 2013 a partir de la resolución metropolitana N° MO 000818, encargada de establecer políticas y estrategias que propendan por el uso de la bicicleta como medio sustentable de transporte recreativo y turístico.

Estas iniciativas encuentran formas estratégicas a largo plazo, ya sea en el Plan de Ordenamiento Territorial de 2014, en donde la pirámide de movilidad es invertida dejando a los medios no-motorizados en la cúspide (Ver Imagen 6), o la Ley 1811 de 2016, cuyo objetivo principal es:

*Incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.*

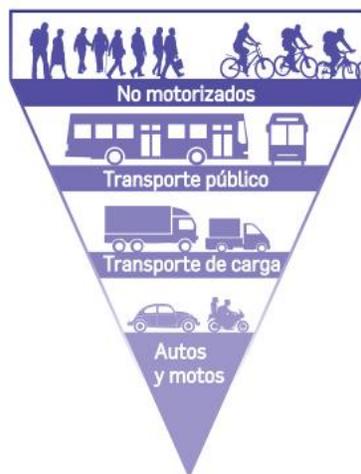


Imagen 6: Pirámide de movilidad formulada en el POT 2014. Fuente: POT 2014

## **Capítulo 2: El discurso contemporáneo de la ciudad**

El anterior capítulo da cuenta del marco institucional para el uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín, poniendo a esta en un plano importante de las políticas públicas y por lo tanto del discurso contemporáneo de la ciudad, y donde la preocupación ambiental y sostenible toman un papel relevante a la hora de hablar de los diferentes aspectos urbanos. Sin embargo, esta preocupación por lo ambiental está inserta en unas dinámicas económicas de nuevo liberalismo, las cuales según Harvey consisten en:

*Una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano, consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo, dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada, fuertes mercados libres y libertad de comercio. El papel del Estado es crear y preservar el marco institucional apropiado para el desarrollo de estas prácticas. Por ejemplo, tiene que garantizar la calidad y la integridad del dinero. Igualmente, debe disponer las funciones y estructuras militares, defensivas, policiales y legales que son necesarias para asegurar los derechos de propiedad privada y garantizar, en caso necesario mediante el uso de la fuerza, el correcto funcionamiento de los mercados. Por otro lado, en aquellas áreas en las que no existe mercado (como la tierra, el agua, la educación, la atención sanitaria, la seguridad social o la contaminación medioambiental), éste debe ser creado, cuando sea necesario, mediante la acción estatal. Pero el Estado no debe aventurarse más allá de lo que prescriban estas tareas. (Harvey, 2007: 8).*

Coherente con la anterior definición y obedeciendo a las políticas internacionales, la palabra «sostenible» es puesta como pareja insustituible de las palabras «desarrollo» / «economía» / «urbanismo» / «movilidad», etc. Esta combinación se empieza a implementar a escala planetaria a partir de lo mencionado anteriormente como el Protocolo de Kioto y se expande con proyectos como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que tiene por

mandato “Ser la autoridad ambiental líder en el mundo, que fija la agenda ambiental global, que promueve la aplicación coherente de las dimensiones ambientales del desarrollo sostenible en el marco del sistema de las Naciones Unidas, y que ejerce de defensor acreditado del medio ambiente global” (ONU Medio ambiente, 1972).<sup>2</sup>

A partir de los diferentes planes de desarrollo de la ciudad de Medellín se puede observar la continuación del oxímoron «desarrollo sostenible», en concordancia con las prescripciones globales. El actual plan de desarrollo “Medellín cuenta con vos (2016-2019)” lo muestra de esta manera:

*Nuestra ciudad debe ser para nosotros y las generaciones futuras, y el desarrollo debe ser sostenible y corresponsable. Eso justifica nuestra invitación a que la movilidad sea más amable y eficiente, y una tarea de todos. Le apostamos a una ciudad verde, con garantías de condiciones de salud para sus habitantes y donde con cada acción podamos contribuir a la mitigación del cambio climático. (Plan de desarrollo Medellín cuenta con vos, 2016:24).*

Queda clara la propuesta de ciudad y movilidad de la administración actual en términos de desarrollo sostenible. Ésta ejemplifica un discurso que ha tenido continuidad durante los diferentes planes de las administraciones locales a través de los años.

Otro de los señalamientos que se le pueden hacer a esta fórmula de «desarrollo sostenible» tiene que ver con su incapacidad de tener una visión ecosistémica<sup>9</sup>, a pesar de que se presente como tal.

---

<sup>9</sup> La propuesta de Michael Löwy y otros autores (André Gorz, Elmar Altvater, James O’Connor, entre otros) respecto a este punto, se llama Ecosocialismo, el cual consiste *grosso modo* en “Una reorganización de conjunto del modo de producción y de consumo necesaria, de acuerdo con criterios exteriores al mercado capitalista: las necesidades reales de la población y la protección del medio ambiente” (Löwy, 2011: 32). Según el mismo autor, la principal debilidad del «desarrollo sostenible» “reside en ignorar la conexión necesaria entre el productivismo y el capitalismo. La negación de ese vínculo consustancial conduce a la ilusión de un “capitalismo limpio”; o bien a la idea de que es posible y deseable reformar el capitalismo con el fin de controlar sus “excesos” (Löwy, 2011: 28).

Aquí el concepto de ecosistema tiene que ver con una interrelación entre humano/naturaleza que tiene en cuenta al humano en todas sus formas, especialmente en la forma de las relaciones sociales que genera o que se le imponen, mientras que la referencia al “medio ambiente” revela lo incompleto de los términos que imperan en el actual medio de producción capitalista, que en palabras de Michael Löwy, “es un modo de producción y consumo destructor de la naturaleza” (2011: 30). De este manera la naturaleza, para las lógicas productivistas, es entendida como un elemento del cual el humano se provee de materias primas para hacer valores de cambio, ignorando el carácter general y cíclico de esta, o en palabras de Löwy: “La racionalidad limitada del mercado capitalista, con su cálculo inmediateista de las pérdidas y de las ganancias, es intrínsecamente contradictoria con una racionalidad ecológica, que toma en cuenta la temporalidad larga de los ciclos naturales” (Löwy, 2011:31).

Con este panorama se puede plantear la discusión sobre la movilidad sostenible enunciada por el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta, en donde se puede observar la continuación con lo enunciado hasta ahora, esto es, la contradicción entre sostenibilidad y economía capitalista. Así empieza dicho Plan:

*En el contexto de este plan, la movilidad sostenible implica adoptar un conjunto de políticas, medios físicos, normativos y operacionales que promuevan modos de transporte con el menor costo ambiental, económico y social, asegurando que a través de ellos se logre una mejora en la calidad de vida de los habitantes presentes y futuros del territorio metropolitano, sin afectar el entorno o la economía. (Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta, 2015:21).*

El anterior objetivo o ruta de acción inicia con un planteamiento sobre la calidad de vida pero termina dejando intacta “la economía”, lo que permite hablar de la contradicción entre los intereses económicos que dan forma a la ciudad y los discursos ambientales que incluyen en sus iniciativas,

que no pueden ir muy lejos precisamente por ese criterio de valor o rentabilidad. Así actúa la lógica del desarrollo sostenible, en donde parece cambiar todo pero realmente no cambia nada, o sólo cambia si cumple el criterio de la rentabilidad, de allí que la misma administración local y algunas corporaciones utilicen la bicicleta y el discurso de la movilidad sostenible para hacer una imagen que concuerde con los lineamientos globales.

### **2.1. El caso Argos y la movilidad sostenible**

En Medellín la cementera Argos ha empezado a incorporar un sistema de bicicletas corporativas para sus empleados. Dicho sistema consiste en una flota de 42 bicicletas con propulsión eléctrica que permiten la movilización por la red corporativa compuesta por el Edificio Almagran, el Centro de Distribución de Argos, el Edificio Santillana y la Universidad Eafit. Según el presidente del Grupo Argos, Jorge Mario Velásquez, más allá de las bicicletas “se trata de un trabajo mancomunado de la empresa y el Estado en aras de buscar la sostenibilidad de nuestra ciudad y volver tangibles y reales los *spin-off* y los emprendimientos” (Vivir en el poblado, 2016: 7). Por otro lado, la misma compañía ha sido denunciada en diversas ocasiones, y recientemente por los vertimientos de material contaminante al río Sinú en agosto de 2017 (El colombiano, 18 de Agosto de 2017).

La bicicleta en este caso se convierte en un objeto que permite a la compañía argüir una preocupación ambiental por un lado, y su preocupación meramente económica por el otro, ya que «compensa» más que se confronta con sus acciones contaminantes. Este doble accionar ha sido

difundido por el territorio nacional a partir de la llamada “Responsabilidad social empresarial”<sup>10</sup>, que básicamente consiste en una serie de programas sociales que las diferentes compañías implementan con el fin de obtener una rebaja de impuestos, revelando así su preocupación monetaria, y que para estos casos, donde generan un discurso ambientalista por un lado, y generan daños ambientales por otro; en últimas terminan desenmascarando la naturaleza antiecológica que acciona en su interior.

De igual forma actúa la administración local, que a partir de las últimas contingencias ambientales<sup>11</sup> ha incrementado la retórica ambientalista para tramitar el problema. En este panorama también aparece la bicicleta como alternativa de movilidad. Sin embargo, el doble discurso sale a la luz a medida que se recorre la ciudad y se descubre que esta sigue siendo inviable para el uso de transportes alternativos no-motorizados como la caminata o la bicicleta, incluso que presenta una gran congestión en los transportes públicos como los buses o el metro. Aunque el tema de cómo responden los ciclistas a estas deficiencias infraestructurales se tratará posteriormente, esbozaré un par de posturas de biciandantes que permiten dar cuenta de una ciudad que no incluye otros tipos de transporte de forma seria en su día a día, sino que continúa promoviendo, precisamente por esta deficiencia, la expansiva motorización privada en sus calles:

---

<sup>10</sup> El estudio de Andrés Emilio Vargas para el portal de periodismo independiente “Las dos orillas” argumenta, en ese sentido, que “Siempre se debe desconfiar de tanta información tan positiva en una misma hoja, pues no hay políticas de RSE perfectas. El desarrollo de la consulta previa es un ejemplo de cómo ser socialmente responsable cuesta. Que la Corte Constitucional sea quien deba resolver los conflictos entre indígenas y empresas es una clara muestra que la famosa sostenibilidad en las operaciones no funciona. Esto no suele aparecer en las secciones de responsabilidad social, pero sí en sentencias y estudios antropológicos” (Las 2 orillas. Las mentiras de la responsabilidad social empresarial. Julio 6 de 2014).

<sup>11</sup> Una contingencia ambiental se declara en Medellín cuando las estaciones del Siata (Sistema de alertas tempranas del Valle de Aburrá) que miden las concentraciones de material particulado se encuentran en amarillo (moderado), naranja (dañino para grupos sensibles) o rojo (dañino para toda la población).

*No me parece que la ciudad esté pensada para la bicicleta o para otro tipo de transportes, aún falta mucho, casi qué diría que uno solo puede andar en bici tranquilo por laureles. De resto uno no parece montando bicicleta sino haciendo una carrera de obstáculos. La ciudad no está hecha para esto* (Hombre, estudiante universitario, 22 años. Entrevista realizada el 5 de septiembre de 2016).

*La ciudad es incapaz, no tiene vías para las bicis, no promueve su uso, no desincentiva el uso de las motos y los particulares carros, no tiene un buen servicio de transporte público... todo eso hace que los que caminamos y habitamos la ciudad nos traguemos la ciudad y su contaminación entera, todos los días, todas las noches, hace que pocos queramos pedalear y exponer el pulmón* (Mujer, estudiante universitaria, 24 años. Entrevista realizada el 6 de Julio de 2017).

A pesar de los reclamos por la inclusión de otros medios de transporte en el panorama urbano de Medellín, persiste una visión de reformas insignificantes sobre la calidad del aire que no tocan ni el problema de la espacialidad (organización de la ciudad) y mucho menos el modelo económico imperante. De allí que las últimas declaraciones del alcalde Federico Gutiérrez sobre la calidad del aire estuvieran concentradas en la composición de la gasolina usada para la combustión de los automotores<sup>12</sup>.

## **2.2. Monetización y atomización**

El transporte, al igual que varios aspectos de la vida, ha tomado importancia dentro de la forma monetaria neoliberal, de allí se desprende que la preocupación por ciertos aspectos que componen la existencia humana solo sea pensada en términos de ganancia y pérdida económica. Las

---

<sup>12</sup>La Alcaldía pidió a Ecopetrol combustibles de calidad por contaminación del aire (El Colombiano, 7 de marzo de 2017).

implicaciones de este modelo que supedita lo cualitativo a lo cuantitativo se ven constantemente en el caso de la movilidad urbana, en donde la estadística pareciera abarcar todos los elementos de la discusión. En ese sentido, la mecanización y cuantificación de las horas de trabajo y producción, al igual que del transporte, asaltan las condiciones cualitativas de estos, reduciendo la existencia humana a meros números. En palabras de Georg Lukács:

*La descomposición mecánica del proceso de producción desgarrará también los vínculos que en la producción “orgánica” unían a los sujetos singulares del trabajo en comunidad. La mecanización de la producción hace de ellos, también desde este punto de vista, átomos aislados abstractos, los cuales no son ya copartícipes de un modo orgánico inmediato, por sus rendimientos y actos de trabajo, sino que su cohesión depende cada vez más exclusivamente de las leyes abstractas del mecanismo en el que están insertos y que media sus relaciones (Lukács, 1984: 16).*

De este modo, es solo a través de los números de rendimientos económicos que se pueden evaluar las situaciones por las que atraviesa la ciudad, subordinando las decisiones políticas a la esfera puramente económica y por lo tanto mutilando su ejercicio. Para ejemplificar la situación enunciada me serviré de la preocupación de la administración local por la cuantificación de los costos debido al aumento de los tiempos de trayecto:

*Según la Encuesta Origen y Destino de Hogares para el Valle de Aburrá del 2012, el tiempo promedio de desplazamiento de la ciudad se calculó en 34 minutos, lo que representa un incremento de al menos 9 minutos en menos de una década comparado con los resultados del 2005. Por otra parte, vale la pena mencionar el estudio realizado por el AMVA en el que se calculó que al año se pierden 76 millones de horas/pasajero, cifras que derivan en costos anuales que oscilan entre los 82 y los 287 millones de dólares, lo que lleva a una pérdida de competitividad derivada de este gasto (Plan de desarrollo “Medellín cuenta con vos” 2016-2019: 374).*

La preocupación por el aumento en los tiempos del desplazamiento no es por la imposibilidad que estos presenten a las personas en tanto a desplegar sus libertades se trate, y con esto me refiero a la posibilidad de poder acceder a otras cosas por fuera de los tiempos obligatorios del trabajo y su desplazamiento. La preocupación versa exclusivamente sobre las pérdidas monetarias (monetarización) que de este aumento temporal se derivan, una preocupación numérica por el incremento de los tiempos debido al aumento del parque automotor que la misma ciudad ha propiciado.

La importancia de las ganancias y pérdidas económicas no solo se hace presente en la actuación instrumental de la administración local, también el dinero y el cálculo toma parte activa en la vida de las personas. En palabras del sociólogo Georg Simmel:

*Todas las relaciones emocionales íntimas entre las personas están fundadas en la individualidad, mientras que en las relaciones racionales el hombre es equiparable con los números, como un elemento, indiferente en sí mismo. Sólo los logros objetivamente medibles resultan de interés. Es así como el hombre metropolitano juzga a sus abastecedores y a sus clientes, a sus sirvientes domésticos y, algunas veces, aun a las personas con las que está obligado a tener relaciones sociales (Simmel, 1977: 3).*

De ahí que gran cantidad de políticas públicas miren con lupa las pérdidas y ganancias en términos monetarios que algunas actitudes pueden traer. Ejemplo de esto es la publicidad sobre la Ley 1801 de 2016 o Código de Policía, que abunda en la ciudad de Medellín, en donde, como se puede ver en la Imagen 7, las “infracciones” no son problemáticas porque afecten a un “otro” sino porque estas podrían perjudicar la propia economía personal.



Imagen 7: Publicidad del código de policía Fuente: Alcaldía de Medellín.

Todo para llegar a la tautología de yo=yo, atomización que se impone en la mayoría de los aspectos de la vida, el aislamiento forma partículas supuestamente independientes unas de otras. Las personas “restringidas por un exceso de relaciones económicas viven desvinculadas y aisladas de un mundo regido por el principio del *laissez-aller* en el cual toda gran unión de tipo supraindividual ya está quebrada y en el que por eso mismo el yo puede encontrar el puente hacia el tú, si es que lo encuentra, sólo en virtud de una decisión propia revocable” (Kracauer, 2008: 113).

Un ejemplo de lo anterior, extraído de la observación participante hecha en bicicleta durante el periodo en campo, tiene que ver con el uso individual de vehículos hechos para más pasajeros:

*Llevo alrededor de media hora pedaleando en medio de este trancón, lo que me parece más curioso no es solo el ruido que producen los automóviles sino que la mayoría de ellos van con un solo ocupante, continúo pasando y lo máximo que encuentro son dos ocupantes por automóvil, escasean aquellos autos que llevan el cupo completo (Nota de campo, 20 de Octubre de 2016. Av. Regional).*

### **2.3. Distribución territorial del transporte**

Hasta ahora se ha planteado cómo las dinámicas globales del neoliberalismo recaen sobre las situaciones concretas de las políticas públicas de la ciudad y sobre sus habitantes, promoviendo la atomización a partir de la excesiva monetarización de la vida cotidiana. De ahí se desprende lo que a continuación se verá en términos de movilidad o transporte, ubicando las marcas de clase del automóvil y las demandas que hay en la insuficiencia de la red pública de movilidad.

La movilidad de la ciudad hoy es la extensión en términos amplios de las horas laborales, de la fábrica y de la producción en general, de modo que también ésta replica el modelo de desigualdad imperante (Harvey, 2013). En ese sentido, los individuos que pueden acceder a un tipo de transporte privado motorizado se diferencian de los que tienen que acceder a un transporte público o privado no-motorizado por capacidad adquisitiva, y al mismo tiempo adquieren un estatus diferencial que prolonga esa diferencia cuantitativa a una cualitativa, de prestigio. Así, se llevan las divisiones de clase al plano de la movilidad, en donde, al igual que en el estado de cosas actual<sup>13</sup>, una minoría de la población tiene los medios para acceder a objetos que otros no. De esta forma lo ilustra la Imagen 8, en donde se muestra el porcentaje del parque automotor en las comunas de Medellín.

---

<sup>13</sup> No está de más resaltar que según un estudio de Oxfam (2017), tan sólo 8 personas poseen ya la misma riqueza que 3.600 millones de personas, la mitad más pobre de la humanidad.

## Parque automotor en hogares por comunas y Municipios

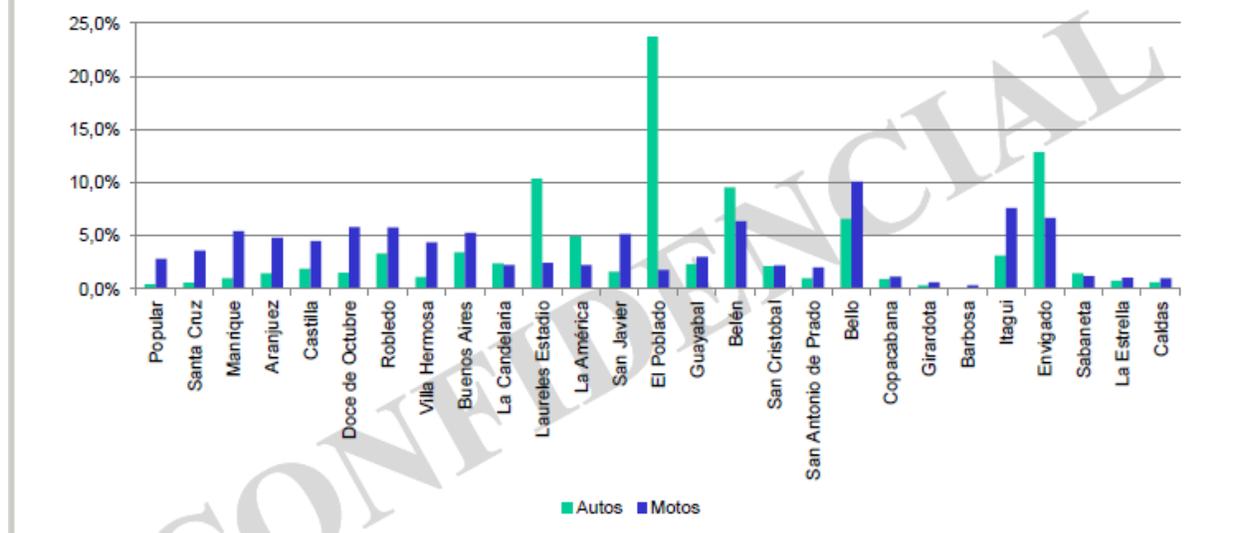


Imagen 8: Parque automotor en hogares por comunas y municipios. Fuente: AMVA

Se puede observar en la Imagen 8 que allí donde habitan las mayorías más empobrecidas de la ciudad, prevalece el transporte en motos, mientras que donde se alojan las minorías más acaudaladas prevalece el automóvil. Según la encuesta Origen-Destino del AMVA (2012), las comunas de El Poblado, Laureles, Belén concentran el 44% de los autos del Valle de Aburrá, y si se le suma Envigado, se tiene el 57% de los autos del Valle de Aburrá, concentrados en menos de un 20% de la población de la región.

Lo anterior es coherente con los planteamientos de André Gorz cuando señala, de manera vehemente, lo antidemocrático que resulta un objeto-signo<sup>14</sup> como el automóvil:

*El automovilismo de masa materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa al nivel de la práctica cotidiana: funda y sustenta, en cada quien, la creencia ilusoria de que cada individuo puede prevalecer y beneficiarse a expensas de todos los demás. El egoísmo*

<sup>14</sup> Los objetos-signos son valorados mucho más allá de su función utilitaria. Pese a su carácter mortífero, el automóvil es un objeto de culto, un objeto sagrado, un verdadero fetiche de metal sobre ruedas... Se lo elige y se le cambia por criterios estéticos, de status, como un instrumento de carácter cuasi mitológico que el conductor contemporáneo siente haber articulado “a su imagen y semejanza” (Kreimer, 2006: 103).

*agresivo y cruel del conductor que, a cada minuto, asesina simbólicamente a “los demás”, a quienes ya no percibe más que como estorbos materiales y obstáculos que se interponen a su propia velocidad, ese egoísmo agresivo y competitivo es el advenimiento, gracias al automovilismo cotidiano, de una conducta universalmente burguesa (Gorz, 2009: 2).*

Los vehículos a motor han ido copando las vías de una ciudad que no solo excluye las otras formas de movilidad no-motorizada, sino que permite la promoción de formas motorizadas de movilidad como ideal. La mayoría de personas se cambia a transportes motorizados porque estos brindan una facilidad de acceso y confort que el transporte público no puede ofrecer, de allí que los individuos opten, cuando tienen las posibilidades económicas, por comprarse un vehículo personal motorizado. A pesar de esta intención y contrario a lo que se cree en un principio, el supuesto escape hacia la libertad que ofrece un vehículo privado trae ocultas múltiples dependencias.

Enuncian algunos ciclistas:

*Me cambié de la bicicleta al carro porque en el carro puedo ir a más partes, sobre todo los fines de semana. Sigo usando la bicicleta para los recorridos cortos, pero es que el trabajo me queda en una loma y siempre llegaba sudando allá. Lo maluco son los trancones pero uno pone musiquita y se relaja (Hombre 27 años, diseñador gráfico en el Poblado. Entrevista realizada el 24 de mayo de 2017).*

*Yo al principio estaba entusiasmado con la moto, iba a trabajar con ella y no tenía que aguantarme el tumulto en el bus...yo vivo por Belén la palma y siempre me tocaba coger ese metroplus lleno de gente, uno ahí no es persona... bueno, y compré mi moto pero eso se volvió un problema, plata a toda hora porque me vivían haciendo multas porque la dejaba mal parqueada o porque iba a mucha velocidad... y todas esas reparaciones. Mi mamá vivía muy intranquila desde que empecé a andar en moto (Hombre 35 años, artesano, movilizándose en EnCicla por Carrera 65. Entrevista realizada el 1 de junio de 2017).*

*Ando en bicicleta al trabajo pero llego cansado a la casa, si usted me pregunta qué prefiero más si la bicicleta o el metro, yo le digo que la bicicleta. Yo la verdad quisiera comprarme una moto si tuviera la oportunidad porque uno llega más rápido, y va uno a ver y gasta menos que todos los días en el metro. Pero ahora tengo otras prioridades como una casa (Hombre 41 años, obrero en Cisneros, movilizándose en bicicleta propia por las lomas de Prado. Entrevista realizada el 27 de abril de 2017).*

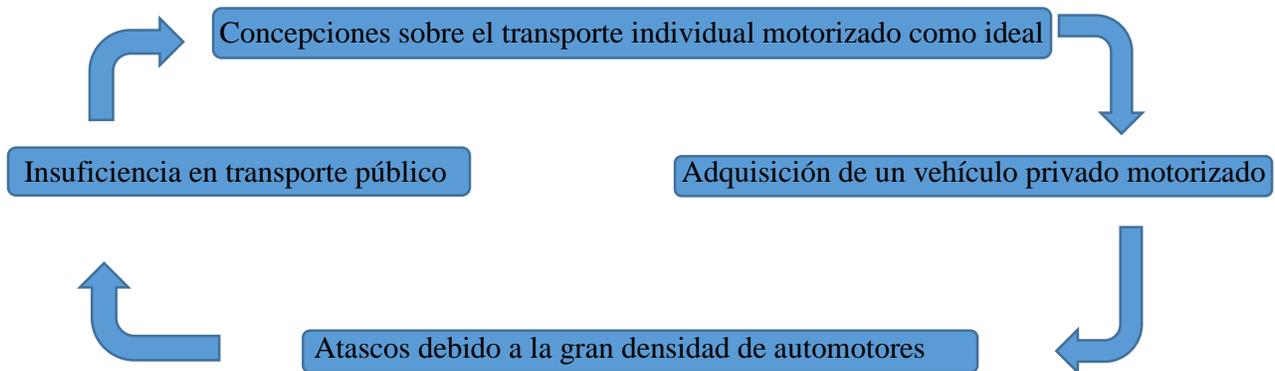
Las entrevistas a estas tres personas muestran diferentes posturas. Por un lado se encuentra una persona que adquirió un carro arguyendo la facilidad para acceder a su trabajo y vacacionar los fines de semana sin importar los trancones que movilizarse en él implique. Por otro lado, hay una persona que al adquirir su motocicleta debido a su descontento con el transporte público, se dio cuenta de todas las implicaciones que ésta traía en términos de multas, gastos de reparación y peligros. Finalmente, se encuentra una persona que, descontenta con el transporte público por sus altos costos y lentitud, debe movilizarse en bicicleta puesto que no puede acceder a otro tipo de vehículo.

Con lo anterior se puede seguir a André Gorz (2009) cuando argumenta sobre la dependencia que generan los vehículos a motor, ya que estos parecen conferir

*[...]a sus dueños una independencia sin límites, al permitirles desplazarse de acuerdo con la hora y los itinerarios de su elección y a una velocidad igual o superior que la del ferrocarril. Pero, en realidad, esta aparente autonomía tenía como contraparte una dependencia extrema. A diferencia del jinete, el carretero o el ciclista, el automovilista dependería de comerciantes y especialistas de la carburación, la lubricación, el encendido y el intercambio de piezas estándar para alimentar el coche o reparar la menor avería. Al revés de los dueños anteriores de medios de locomoción, el automovilista establecería un vínculo de usuario y consumidor —y no de poseedor o maestro— con el vehículo del que era dueño. Dicho de otro modo, este vehículo lo obligaría a consumir y utilizar una cantidad de servicios comerciales y productos industriales que sólo terceros*

*podrían procurarle. La aparente autonomía del propietario de un automóvil escondía una dependencia enorme. (2009: 2).*

Es necesario que quede clara la interrelación existente entre el transporte público y el transporte privado, para ello presento la Gráfica 2, que construyo intentando aclarar el carácter circular de la dinámica de movilidad motorizada de la ciudad de Medellín.



Gráfica 2: Ciclo de la dinámica de la movilidad motorizada de Medellín. Construcción propia.

Con este panorama esclarecido, a continuación se desarrollará la forma en que la bicicleta como vehículo no-motorizado entra a cuestionar o aceptar las dinámicas que hasta ahora se presentan en términos de movilidad, dando importancia a la percepción del espacio público y la configuración de ciudad, preguntando por las formas o los dispositivos que los ciclistas tienen a la hora de surcar la ciudad y sus contradicciones.

### **Capítulo 3: El ordenamiento político y sus fisuras**

Hasta ahora se ha presentado, en las anteriores páginas, un análisis sintético de lo que es la marca de clase en el espacio urbano<sup>15</sup>. Partiendo del neoliberalismo, la monetarización de la vida cotidiana y la atomización propia de sus formas de socialización, se llega a la forma en cómo estos aspectos afectan la ciudad y las otras formas de movilidad no-motorizada. Sin embargo, también sirve para argumentar la tesis de que aquellos poderes que se presentan como unívocos e inmodificables están llenos de fisuras que permiten la acción política, es decir, la acción pública (Harvey, 2013).

Tal y como afirma Gramsci en su escrito de 1917 *Tres principios, tres órdenes*, “El orden actual se presenta como algo armónicamente coordinado, establemente coordinado, y la muchedumbre de los ciudadanos vacila y se asusta en la incertidumbre ante lo que podría aportar un cambio radical” (2013: 24). Cuando Gramsci argumenta que el orden actual “se presenta”, habla de aquello que aparece, que es apariencia, y no de aquello que es, o lo que equivale a decir que el orden actual es pura impostura o que, precisamente por ser una creación humana, está sujeto a cambios.

A partir de este principio de la fisura como posibilidad de la acción identifi-co y trabajo con el colectivo Siclas<sup>16</sup> como aquel que, entre muchos otros colectivos, promueve el uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín, no solo a través de Sicleadas (mencionadas anteriormente) sino a través del «copamiento» en las instancias de decisión de la administración municipal, adicional a la

---

<sup>15</sup> La marca de clase se hace evidente en la cuestión del transporte (talleres de mecánica especializada, gasolineras, lavaderos de autos, etc.) y también en otros espacios privados (centros comerciales, bares y discotecas, clubes exclusivos).

<sup>16</sup> Tomo este colectivo porque es el de mayor tradición en el municipio de Medellín. El cumpleaños número siete de la corporación colectivo Siclas se celebró el 22 de septiembre de 2017.

difusión mediática del uso de la bicicleta a través de un programa de radio, una cartilla y una serie web.

De acuerdo a lo mencionado anteriormente, a pesar de la premura de la ciudad en un principio para construir autopistas, avenidas y dobles calzadas que aún hoy persiste, la bicicleta y la movilidad sostenible empiezan a ser temas de discusión en instancias como el Concejo de Medellín, cuya sesión del miércoles 21 de junio de 2017 dejó como resultado que: “apostar a la estrategia de movilidad humana mejorará los problemas de desplazamiento y salud en la ciudad”. Aquí debo hacer un paréntesis para señalar al lector que no pierda de vista lo que se ha dicho anteriormente sobre la supeditación de la política a la economía y sobre la retórica ambientalista de la administración local (ver capítulos 1 y 2).

Es por eso que la agenda de los movimientos pro-bicicleta no se queda en instancias institucionales sino que apela a instancias populares, como la movilización en las calles, para hacer notar sus exigencias. Cabe resaltar las ideas sobre la influencia que los colectivos biciactivistas tienen en la ciudad según Gloria López y Patricia Salinas (2015), quienes concluyen que:

*Los colectivos biciactivistas de Medellín se visibilizan con propuestas que muestran la bicicleta como símbolo de ciudad, de política, del ciudadano que participa, que se involucra, que se moviliza. Y es esta visión la que se instaura en la agenda política actual de la ciudad, abriendo escenarios de posibilidades en la toma de decisiones para exigir que la vida y el derecho a la ciudad se respeten (López & Salinas: 2015:1).*

De este modo la participación de los diferentes colectivos en la ciudad es innegable, presionando en las instancias donde no solo se decide sobre la infraestructura sino sobre las políticas de difusión cultural y promoción de la bicicleta.

### **3.1. Sicleada y espacio público**

Son las ocho de la noche y el parque Carlos E Restrepo, ubicado a una cuadra de la Calle Colombia, cerca de la Biblioteca Pública Piloto, se encuentra lleno de bicicletas. Cualquiera persona que pasa por el lugar se ve rodeado de estas máquinas manejadas por personas que sonríen, conversan, toman cerveza o esperan. Está a punto de arrancar lo que durante más de 300 veces se ha repetido casi todos los miércoles, una Sicleada.

Aparecen entre la multitud un sinnúmero de hombres y mujeres vestidos con un chaleco refractivo, cuyo estampado hace referencia al colectivo que organiza estas odiseas por una ciudad como Medellín, el colectivo SiClas; un colectivo que lleva ya siete años promoviendo el uso de la bicicleta, ya sea como medio de transporte, de entretenimiento o deportivo.

Uno de los organizadores porta un parlante que anuncia que la Sicleada está a punto de comenzar, hace unas recomendaciones que tienen que ver con andar en un grupo compacto, portar el casco, no usar audífonos, etc. Las personas se agolpan a lo largo de la Calle 51, ocupando toda la vía, cortando la movilidad a los vehículos que transitan por allí. Solo se ven personas en bicicletas, y se escucha el parlante que dice “No peleamos, pedaleamos. Por la pacificación del tráfico”. Resuenan silbidos y aplausos al compás del pedaleo lento que se extiende durante todo el recorrido. Doce, trece o veintidós son los kilómetros que se pueden recorrer al lado de cientos que comparten algún afecto por movilizarse en bici.

Allí van las personas en sus bicicletas, moviéndose lentamente, deslizándose por las calles, siguiendo la ruta previamente trazada con su respectivo grado de dificultad, algunas personas en

auto o en moto acompañan el recorrido con sus bocinas, pasa la masa<sup>17</sup> por las avenidas principales, por las calles más desconocidas, por los rincones, las subidas empinadas, los barrios de las laderas. A medida que se desarrolla el recorrido las personas en sus casas se asoman a las ventanas, a los balcones, abren las puertas para ver qué es lo que sucede, a qué se deben los silbidos, los pitos, el ruido; algunos saludan desde sus casas, otros solo se quedan mirando, esperando a que pase el último ciclista. A veces sucede que las personas sacan sus bicis y se adhieren al recorrido.

Las personas del colectivo van haciendo relevos para bloquear las calles por donde va a pasar la Sicleada, la función del bloqueador es técnicamente sencilla: consiste en estacionar la bicicleta frente a una bocacalle, impidiendo que algún vehículo salga imprevisto y cuidando que no atropelle a alguna de las personas participantes. Sin embargo este proceso es importantísimo a la hora de ganar legitimidad, ya que en ese fragmento de tiempo, el bloqueador debe intentar mantener una buena actitud respecto a la persona del automóvil, le debe informar qué es lo que se está haciendo, quiénes son los que están haciendo esa actividad, los días que se realiza y qué es lo que se busca.

A veces el afán por llegar al lugar de destino o por no quedarse quieto esperando a que pase toda la masa de biciandantes, hace que algunas personas no acaten las sugerencias del bloqueador. Ha sucedido que los autos arranquen o que las motos se inserten al interior de la masa de ciclistas poniéndolos en riesgo. El método usado por la mayoría, cuando esto sucede, es empezar a silbar o a gritar haciendo que el motociclista o la persona que conduce el automóvil detenga su acción.

Las causas para que las personas participen de una actividad como la Sicleada son muchas, tal y como se puede observar con los siguientes fragmentos de entrevistas:

---

<sup>17</sup> “La masa está estructurada por completo de manera distinta. Muestra propiedades que no pueden deducirse a partir del individuo. En ella los individuos particulares se funden en una nueva unidad, en la que ya no tienen ningún perfil propio. Por primera vez un alma o un espíritu los fusiona en una masa cerrada, homogénea” (Byung- Chul Han, 2014: 26).

*Conocí la Sicleada por un amigo, estaba con la goma de la bicicleta para hacer ejercicio y él me dijo que viniéramos, vine dos veces con él pero ya vengo yo sola [...] Vengo por eso, por hacer ejercicio (Mujer, 19 años, estudiante SENA. Entrevista realizada el 4 de octubre de 2017).*

*Por varias cosas, porque cae más gente en bici, porque me encuentro con mis amigos, porque conozco la ciudad... uno no conoce nada de Medellín, he conocido varios sitios con la Sicleada y caigo después porque uno ve que es fácil (Hombre, 29 años. Entrevista realizada el 4 de octubre de 2017).*

Estas posturas son coherentes con la visión de la bicicleta como un elemento que solo sirve para las actividades deportivas o lúdicas (Ciclovías o ciclopaseos)<sup>18</sup>, en concordancia con las promociones de la bicicleta que no la tienen en cuenta como un vehículo que podría servir para el transporte cotidiano. Estas posturas contrastan con las que le siguen a continuación en tanto estas tienen a la bicicleta como un elemento cotidiano, es decir, como medio de transporte. Así lo enuncian otros asistentes a las Sicleadas:

*Yo caigo aquí a la Sicleada porque me parece un espacio bueno para tomarse las calles, para que los ciclistas seamos visibilizados en la ciudad (Mujer, 20 años, Trabajadora. Entrevista realizada el 20 de septiembre de 2017).*

*Porque uso la bicicleta a diario para transportarme al trabajo y al estudio y todavía faltan espacios para la bicicleta en la ciudad, más espacio no es más ciclorutas y por eso estoy aquí para que se nos tenga en cuenta (Hombre, 24 años, Estudiante universitario y trabajador. Entrevista realizada el 20 de septiembre de 2017).*

Las anteriores entrevistas dan cuenta de lo heterogéneo de los asistentes a la Sicleada, percibiéndola como una actividad deportiva/lúdica y como evento que sirve para exigir más espacios para los ciclistas a partir de la toma de las calles. Sin embargo, todas las individualidades se unen para insertarse en un lento trasegar por las avenidas de una ciudad que ha dado prelación

---

<sup>18</sup> “El INDER Alcaldía de Medellín realiza diferentes actividades tendientes a ofrecer alternativas de deporte, recreación y actividad física saludable para el disfrute gratuito de la comunidad, entre ellas, se destacan los CICLOPASEOS, recorridos en bicicleta por las calles de la Ciudad” (INDER, 2017).

a los vehículos motorizados privados a causa de su deficiente servicio de transporte público y la exclusión de otras formas de movilidad no-motorizada, como ya se dijo anteriormente.

De lo anterior se desprende la importancia de la calle como un elemento fundamental en el espacio público, puesto que ésta se convierte en un campo de disputa donde las contradicciones tienen lugar. En palabras de Manuel Delgado (1999), “En el espacio público no hay asimilación, ni integración, ni paz, a no ser acuerdos provisionales con quienes bien podrían percibirse como antagónicos, puesto que la calle es el espacio de todos los otros” (p. 189).

Aunque, según Delgado (2013), Henri Lefebvre no habla de espacio público por considerarlo inexistente debido a las condiciones capitalistas que imponen el valor de cambio a todos los espacios de la ciudad (privatización), el francés sí menciona lo urbano definiéndolo como aquello que escapaba al valor de cambio, puesto que se conforma en apoteosis viviente del valor de uso.

Así lo enuncia Lefebvre:

*[...]Entre estos derechos en formación figura el derecho a la ciudad (no a la ciudad antigua, sino a la vida urbana, a la centralidad renovada, a los lugares de encuentros y cambios, a los ritmos de vida y empleos del tiempo que permiten el uso pleno y entero de estos momentos y lugares.etc). La proclamación y la realización de la vida urbana como reino del uso (del cambio y del encuentro desprendidos del valor de cambio) (Lefebvre, 1969: 167).*

Esta diferencia persiste en Delgado (1999) cuando propone las categorías de lo urbano y la ciudad, enfatizando que la ciudad no es lo urbano. La ciudad es una composición espacial definida por una alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, mientras que lo urbano es definido como un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales, deslocalizadas y precarias.

En ese sentido, la disputa por la calle, es decir, por el espacio público, es una disputa política en la que se despliegan y entran en la batalla múltiples significados. Aquí lo político<sup>19</sup> tiene que ver con la definición que Pierre Rosanvallon (2003) hace de este como un campo y un trabajo:

*Un campo en tanto lugar donde se entrelazan los múltiples hilos de la vida de los hombres y las mujeres, aquello que brinda un marco tanto a sus discursos como a sus acciones. Y un trabajo puesto que es el proceso por el cual, un grupo humano, que no es en sí mismo más que una simple población, toma progresivamente los rasgos de una verdadera comunidad (Rosanvallon, 2003: 77)<sup>20</sup>.*

Dicha definición de lo político concuerda con uno de los objetivos de la Sicleada, según uno de sus organizadores, argumentando que esta es una

*Actividad recreativa que promociona el uso de la bicicleta. Pero también es un acto político de toma de las calles, de concientización de la comunidad en general de que somos muchos, de que merecemos respeto y de que estamos ahí, en la calle, exponiéndonos (Mauricio Mesa, Organizador colectivo Siclas. Siclas Radio. Capítulo 2).*

La postura de Mauricio Mesa permite articular toda la discusión en torno a la importancia que toma la calle como un espacio en el que la disputa política tiene lugar, acontece. Allí, el significado de la bicicleta como elemento para la reivindicación política sobre el espacio urbano se despliega de tal forma que permite el enlace con otros colectivos que también la usan en otras latitudes para las mismas exigencias. En ese sentido, la calle se convierte en el espacio urbano por excelencia, entendiendo este como el lugar en donde hay una disputa de usos y con ella una lucha por los significados y relaciones, y no un mero espacio para el intercambio de mercancías.

---

<sup>19</sup> “Pero la historia moderna y contemporánea de lo político no sabría desentenderse del mundo y encerrarse en un recinto preservado pero inaccesible a los movimientos de la vida. Por el contrario su ambición es descender a la arena cívica y aportar allí un suplemento de inteligibilidad, un aumento de la lucidez” (Rosanvallon, 2003: 77).

<sup>20</sup> Para otros posibles trabajos sería pertinente preguntarse por la idea de comunidad que encarnan las Sicleadas, debido a que están compuestas por una población flotante o cambiante a través del tiempo.

Durante la Sicleada 309, realizada el 19 de Julio de 2016, el colectivo Siclas, asociado con el colectivo Bellocicleta<sup>21</sup>, se unen en una jornada de protesta debido a la ausencia de infraestructura adecuada para el peatón y el ciclista en el Puente Madre Laura<sup>22</sup>, lo cual, según la consigna de aquella ocasión, representa un peligro de muerte para estos actores de la vía.

Lo anterior, sumado a las iniciativas como el Foro Mundial de la Bicicleta y la Mesa Metropolitana de la Bicicleta, ejemplifican la intencionalidad que hay en los movimientos pro-bicicleta por una apuesta generalizada de la ciudad y el espacio público, es decir, que sus exigencias no se reducen a un despliegue infraestructural/cultural que solo tenga en cuenta a los que se movilizan en bicicleta por la ciudad. En este caso, la articulación con otros colectivos de igual índole en otros municipios, da cuenta de una visión urbana que lleva a cabo sus conexiones posibles.

La figura del peatón tiene aquí un carácter relevante en tanto permite llevar a cabo esas exigencias por una verdadera inclusión en la movilidad de la ciudad, esto es, una movilidad humana y no mortífera. De este modo, bajo el lema “todos somos peatones”, se intenta expandir el terreno de la lucha política por el espacio público, puesto que esta reivindicación permite señalar el carácter genérico que reside en todos los que usan cualquier tipo de transporte.

Así la situación, hay una persistencia de la realidad urbana (lo urbano) en el seno mismo del aparataje que intenta perpetuar la fiscalización de poderes (la ciudad, marca de clase, valores de cambio) de modo que, como plantea Lefebvre (1969), “Las relaciones sociales continúan ganando en complejidad, multiplicándose, intensificándose, a través de las contradicciones más dolorosas.

---

<sup>21</sup> Colectivo que promociona el uso de la bicicleta en el municipio de Bello. Su organizador, Sebastián Mattos, fue amenazado por esta actividad en 2015.

<sup>22</sup> Puente ubicado en el norte de la ciudad de Medellín en sus límites con Bello. El puente fue inaugurado en 2015 y caracterizado como el puente intraurbano más largo de Colombia.

La forma de lo urbano, su razón suprema, a saber, la simultaneidad y la confluencia no pueden desaparecer” (100).

Esas contradicciones dolorosas producto del estado de cosas neoliberal, esbozadas en el capítulo 2 del presente trabajo, son las que cargan a la ciudad de una segregación que amenaza con asesinar lo urbano. Debido a la creciente atomización y exclusión, las posibilidades para una acción colectiva general se ven más alejadas. En palabras de Peter Marcuse, la ciudad se va haciendo compartimentada:

*Los muros definen los barrios de la ciudad. Definen, no rodean. Desde que los ghettos de la Europa medieval se construyeron, ha sido extraño que los muros físicos, de hecho, hayan circunscrito un barrio delimitado y homogéneo de la ciudad. No obstante, los muros existentes dentro de cada barrio definen la naturaleza de ese barrio y la posición de sus residentes dentro de la jerarquía de barrios, la jerarquía de ciudades dentro de la ciudad. Algunas veces los muros son límites simbólicos, a menudo encierran unidades individuales similares dentro de un barrio y definen su carácter (Marcuse, 1995: 87).*

Con lo anterior se podría perfilar la importancia que tiene este tipo de movimientos pro-bicicleta en tanto entran en conflicto con unas fuerzas que intentan hacer divisiones tajantes en el espacio urbano, encontrando en las acciones públicas un resorte para las exigencias en medio de las dislocaciones que la misma ciudad/mercado trata de hacer permanentemente. Sigue Peter Marcuse:

*Esos bordes duros son, de hecho, muy sólidos, además de complejos. Cada vez están más representados por muros dentro de la ciudad, muros tanto físicos como simbólicos, con dos caras, ambiguos pero reales. Ya sea creados directamente por acciones públicas o por esas fuerzas del mercado que dominan las acciones públicas, pueden ser abordados, reformados, incluso destruidos, por la acción pública. (Marcuse, 1995: 89).*

De este modo, se puede enunciar la triada que Lefebvre (1976) propone para el espacio urbano. Para ello, el autor usa tres conceptos que a veces disputan y otras veces se superponen en las

prácticas cotidianas. Dichos conceptos son: el espacio percibido, el espacio experimentado y el espacio imaginado o concebido. El primero (espacio percibido) tiene que ver con cómo las personas perciben el espacio que viven, llegando a imponerle símbolos y valores. El segundo (espacio vivido) es el espacio donde ocurren los fenómenos cotidianos, y el por último, el espacio imaginado, tiene que ver con cómo los diferentes poderes intentan imponer unas formas de sociabilidad a los otros dos espacios (percibido y experimentado) a través de la planeación urbana y la concepción del espacio como valor de cambio.

En el accionar del colectivo Siclas en el espacio urbano (percibido y experimentado) y su reivindicación por otra forma de moverse que tenga en cuenta al peatón y al ciclista como entes fundamentales de la movilidad, se aloja una idea de lo urbano no compartimentado, o al menos, que intenta escapar de esta concepción apelando no a fragmentos de población sino a su totalidad, de esta manera prefigura el nacimiento de la vida urbana que, en palabras del mismo Lefebvre, aún no ha comenzado<sup>23</sup>.

### **3.2. Los ciclistas y sus códigos de sociabilidad**

*Mientras me movilizaba por la cicloruta a nivel de calzada que de la Cra.65 va al barrio Carlos E Restrepo en sentido occidente-oriente me encontré con la siguiente situación: un taxi estaba ocupando toda la cicloruta y frente a él, impidiéndole el paso, se encontraban dos personas en bici, una mujer y un hombre jóvenes, ambos universitarios (por lo que pude saber luego). Los ciclistas le estaban exigiendo al taxista que por favor retrocediera y tomara la calle. El taxista estaba iracundo, pitaba y manoteaba al interior de su vehículo.*

---

<sup>23</sup> “Debemos pues tender y esforzarnos hacia un nuevo humanismo, una nueva *praxis* y un hombre distinto, el de la sociedad urbana. ¿Cómo? Escapando a los mitos que amenazan esta voluntad, destruyendo las ideologías que falsean este proyecto y las estrategias que apartan este proyecto. La vida urbana todavía no ha comenzado.” (Lefebvre, 1969: 127).

*Luego de unos minutos algunos ciclistas que pasaban por la zona se fueron sumando a los dos jóvenes, también algunos transeúntes empezaron a mirar la situación y dialogaban entre ellos. Una mujer que transitaba por el lugar se acercó a la ventanilla del taxista y le dijo “señor, por favor muévase que está obstruyendo la vía de los ciclistas”. El taxista retrocedió y se incorporó a la calle. Las personas allí se fueron disipando. (Nota de campo. Noviembre de 2016).*

La anterior situación permite desarrollar lo correspondiente a este capítulo, que trata sobre los códigos de sociabilidad y los despliegues que tienen los ciclistas para moverse en la ciudad y para reclamar el espacio público a través de una serie de estrategias que usan cotidianamente. Esto se puede comprender mejor siguiendo los planteamientos que al respecto hacen Alberto del Campo & Cristiana Gálvez, quienes plantean que

*La práctica ciclista implica una multiplicidad de interacciones y sociabilidades heterogéneas, muchas de ellas codificadas y reconocidas por los ciclistas, que nos hablan no solo de la gran variedad de usuarios y de prácticas, sino de las muchas posibilidades que ofrece el ciclismo en términos de relaciones sociales. Aunque montar en bicicleta es un acto individual, resulta inseparable de la esfera de lo social, bien porque la interacción con otros es inevitable (dado que invariablemente se circula por espacios públicos), bien porque se busque explícitamente (Del Campo & Gálvez, 2016: 142).*

Tratando de zanjar la discusión anterior, los autores enuncian una multiplicidad de interacciones y sociabilidades heterogéneas, refiriéndose al amplio espectro de lo que significa ser un ciclista, teniendo en cuenta los múltiples modos de usar la bicicleta, ya sea para actividades deportivas (ciclomontañismo, ciclismo de pista, bmx), recreativas (biciturismo, carreras urbanas) o de transporte. Como se puede ver, todas las actividades se relacionan entre sí y no es fácil hacer una división entre lo deportivo y el transporte, o entre lo recreativo y lo deportivo. En ese sentido y

para términos de la distinción cabe enunciar las diferencias que existen entre las personas que han tenido que usar la bicicleta para transportarse y en ella encuentran actividad deportiva, y las personas que teniendo la posibilidad de otros medios de transporte usan la bicicleta exclusivamente para el deporte. En palabras de Pierre Bourdieu, “los objetos, aunque de productos industriales se trate, no son objetivos en el sentido que de ordinario se da a esta palabra, es decir no son independientes de los intereses y de los gustos de quienes los aprehenden y no imponen la evidencia de un sentido universal y unánimemente aprobado” (Bourdieu, 1988: 98). Para efectos del trabajo de campo en la ciudad solo se realizó una entrevista a una persona que usa la bicicleta exclusivamente como actividad deportiva. Representante de una práctica generalizada en el deporte de ciclismo de ruta o de montaña que consiste en desplazarse hacia cierto lugar en donde se va a realizar la actividad utilizando un medio en el cual se transportan los deportistas y sus implementos, en esta ocasión, las bicicletas. En este caso, la diferenciación entre actividad deportiva y medio de transporte sí es muy clara, por otro lado, abundan las situaciones inversas, es decir aquellas en las que teniendo que usar la bicicleta como medio de transporte se encuentra en ella una serie de significados recreativos o deportivos, como se puede apreciar en los siguientes fragmentos de entrevistas:

*Uso la bicicleta como deporte, me parece más segura, para ir a mi trabajo y para transportar la bicicleta aquí a la pista [Pista múltiple Juan Pablo II] uso el carro [...] es el carro acompañante cuando voy con otros amigos a practicar en las rutas (Hombre, 47 años. Empresario. Entrevista realizada 20 de abril de 2017).*

*Yo la empecé a usar porque estaba cansado de tener que esperar a que abrieran el metro porque yo siempre tengo estos turnos de noche, entonces cuando salía de la empresa todo cansado me tenía que sentar a esperar en la estación y hasta me quedaba dormido ahí, entonces un hermano me prestó la bicicleta de él y yo la empecé a usar y después de un*

*tiempito ahorrándome los pasajes me pude comprar esta. Míreme el ritmo ya* (Hombre, 53 años. Trabajador. Entrevista realizada el 31 de mayo de 2017).

El contraste anterior permite introducir lo que Pierre Bourdieu llama *habitus*, entendiendo este como el producto de los condicionamientos asociados a una clase particular de condiciones de existencia:

*El habitus es un sistema de disposiciones duraderas y transferibles [...] principios generadores y organizadores de prácticas y de representaciones que pueden ser objetivamente adaptadas a su meta sin suponer el propósito consciente de ciertos fines ni el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos, objetivamente "reguladas" y "regulares" sin ser para nada el producto de la obediencia a determinadas reglas, y, por todo ello, colectivamente orquestadas sin ser el producto de la acción organizadora de un director de orquesta* (Bourdieu, 2007: 86).

El *habitus* permite hacer una identificación de las preferencias y los condicionamientos a partir de la posición social que los sujetos van adquiriendo a través de las diferentes prácticas cotidianas. En ese sentido, se puede plantear la existencia de un *habitus* diferenciado respecto al uso de la bicicleta en una persona que la usa como actividad deportiva y otra persona que la usa como medio de transporte. Se encuentra, en el interior de esta última, que es en lo que se centra el presente trabajo, una serie de diferenciaciones que tienen que ver con la posición social de quienes la defienden. Así, dentro de los grupos de estudiantes universitarios emergen cierto tipo de discursos que no aparecen tan fácilmente entre los trabajadores que no han tenido una formación académica, tal como lo enuncian las siguientes posturas de ciclistas que responden a la pregunta sobre el porqué del uso de la bicicleta:

*Porque me parece el vehículo ideal para mí, la uso porque cuida el ambiente, porque es rápida y porque me ayuda a mantener un buen estado físico. Aunque con esta*

*contaminación dudo eso del estado físico (Mujer, 24 años. Estudiante universitaria. Entrevista realizada el 6 de julio de 2017).*

*Uso la bicicleta porque me parece un vehículo económico, me sirve para transportarme a la universidad sin tener que gastar en pasajes y poder usar ese dinero en otras cosas de la U...comida y fotocopias. Pero también la uso para salir por ahí, porque me parece que me lleva a todas las partes que me gustan de la ciudad sin depender de los horarios del metro o de lo caro que es el taxi (Hombre, 22 años. Estudiante universitario. Entrevista realizada el 5 de septiembre de 2016).*

Es clara la posición diferencial respecto al consumo de la bicicleta que se establece entre las personas que tienen una formación universitaria y aquellos que no pueden, por cuestiones estructurales, acceder a esta. En este caso, los discursos, aunque tienen una base económica, conectan otros factores como la preocupación ambiental o el estado físico, algo que no sucede en las posturas de trabajadores que no tienen una formación académica formal. Tal y como se puede evidenciar en los planteamientos a continuación:

*Empecé a usar la bicicleta porque estaba gastando mucho tiempo en el transporte, salía de trabajar a las 6 y estaba llegando a la casa tipo 7:30 o 8, entonces saqué la bicicleta que tenía guardada en la casa, le hice unos arreglos y empecé a andarla [...] Al principio fue duro porque vea esta loma, llegaba muerto a la casa. Pero uno se acostumbra, además uno no la hace del todo sino que me siento allí en la tiendita, descanso, y luego sigo y así (Hombre, 41 años. Obrero en Cisneros. Entrevista realizada el 27 de abril de 2017).*

*Desde que estoy trabajando allá en los carros, hace cuatro años más o menos, uso esta bicicleta porque me ha salido buena y porque yo sé un poquito de mecánica de bicicletas entonces casi no tengo que gastar plata en repararla. Me relaja después del trabajo porque siempre estoy saliendo tardecito entonces me vengo pedaleando suave y sin afán (Hombre, 61 años. Trabajador. Entrevista realizada el 13 de abril de 2017).*

A pesar de la distinción discursiva que recae sobre los motivos por los que se usa la bicicleta, dicha diferenciación permite que haya una especie de prácticas comunes en torno a los ciclistas de la ciudad de Medellín. Como lo enuncian Alberto Campo y Cristina Gálvez: “Existe, aunque sea

difusamente, un mismo paraguas simbólico que de alguna manera genera en el imaginario colectivo la sensación de compartir unas mismas situaciones y unos mismos intereses” (2016: 120), o en palabras de Marc Augé: “Entre ciclistas, en el nivel más humilde, existe la conciencia de una solidaridad elemental, la conciencia del esfuerzo y el momento compartidos, un sentimiento exclusivo que los distingue de todos los demás y que les corresponde únicamente a ellos. (Augé, 2009: 45). Esta suerte de complicidad ciclista se hace evidente en muchos aspectos de la movilidad en bicicleta puesto que son muchas las formas en las que esta se expresa, Así dan cuenta de ello algunos pedalistas de la ciudad:

*Qué curioso, porque ¿sabes?, yo muchas veces sí he notado esa miradita con otros ciclistas que van en sentido contrario, es como una mirada de complicidad, creo, por saber que uno también pedalea (Mujer, 20 años. Trabajadora. Entrevista realizada el 20 de septiembre de 2017).*

En este planteamiento aparece la importancia de la mirada como un factor de reconocimiento del otro, contrario a lo que sucede con otro tipo de transportes privados motorizados en los que hay una gran cantidad de elementos que obstaculizan la mirada (Cascos, vidrios polarizados, disposición de las vías), las personas que pedalean se hacen más identificables<sup>24</sup>, así lo enuncia esta biciandante:

*Una cosa que me gusta de andar en bicicleta por la cicloruta son las miradas, digamos que uno ve al otro y el otro lo ve a uno. Eso no pasa con todos los medios de transporte, al menos no con los transporte privados. El que va en su moto ve a otras cosas como carros y pavimento y otras personas, pero con nadie tiene un cruce de miradas, o es más escaso. Eso me gusta de andar en la ciudad con la bici (Mujer, 24 años. Estudiante universitaria. Entrevista realizada el 6 de julio de 2017).*

---

<sup>24</sup> Este planteamiento puede verse contrariado por los mecanismos de protección a la contaminación que han empezado a proliferar en la ciudad, los cuales cubren gran parte de la cara de los ciclistas dificultando su reconocimiento.

Otro de los factores importantes de esta complicidad ciclista tiene que ver con los saludos que surgen de manera espontánea al descubrir otro ciclista en la vía, así lo ejemplifica uno de los entrevistados:

*Por lo general cuando uno va por ahí, por lugares que no hay muchos ciclistas y uno se encuentra con alguno yo hago un silbido como de saludo y casi siempre el otro me responde, es algo que yo no hago en el metro o cuando voy caminando por ahí, yo creo que sí es algo de ser ciclistas, no sé (Hombre, 24 años. Estudiante universitario y trabajador. Entrevista realizada el 20 de septiembre de 2017).*

Sumado a lo anterior hay una preocupación por el otro en tanto hay un reconocimiento de situaciones que son comunes entre los ciclistas, en casos como una avería o un gran esfuerzo físico para sortear la geografía de la ciudad, este reconocimiento sale a la luz, como lo expresan algunos pedalistas:

*La otra vez que venía por la cicloruta de Belén con la bicicleta a pie porque se me había reventado la cadena, muchos ciclistas que pasaban pararon y me preguntaron que si estaba chuzado que ellos me podían ayudar (Hombre, 29 años. Trabajador. Entrevista realizada el 4 de octubre de 2017).*

*Hay veces que cuando yo voy subiendo por aquí me encuentro mucha gente que también sube, que viene de trabajar o estudiar, uno los va reconociendo y uno los saluda, les hace así con la cabeza [gesto de saludo] y al que nunca he visto que me lo encuentro en plena loma le doy ánimos, le digo “hágale mijo que ya casi llega” (Hombre, 53 años. Trabajador. Entrevista realizada el 31 de mayo de 2017).*

Hay una conciencia del otro, contrario a lo que diría Richard Sennett (2001), quien plantea que “la estandarización genera indiferencia” (218), probablemente porque el uso de la bicicleta, a comparación de otros vehículos, representa un porcentaje muy corto de los viajes en la ciudad y allí hay posibilidad de reconocimiento entre los que la usan. Dicha conciencia obedece a diferentes factores, ya se planteó el primero que tenía que ver con el reconocimiento del esfuerzo del pedaleo o de una situación probable de avería en la bicicleta, el otro aspecto que ayuda a mantener esta

conciencia del otro tiene que ver con la fragilidad que los ciclistas comparten en las vías. Así lo argumentan algunos ciclistas:

*Claro, uno si se siente frágil en las calles, sobretodo en esas calles principales, en las que hay mucho tránsito pesado porque uno en la bicicleta no es nada a comparación de esos camiones (Hombre, 22 años. Estudiante universitario. Entrevista realizada el 5 de septiembre de 2016).*

*Me da miedo todavía meterme por las principales. Ahí lo que hago es coger la bici en la mano y caminar, por ejemplo a la Avenida Oriental en hora pico no me meto, me dan miedo esos buses y ese montón de motos (Mujer, 19 años. Estudiante universitaria y trabajadora. Entrevista realizada el 15 de Marzo de 2017).*

Ambas personas comparten la preocupación por la circulación en las vías principales, argumentando que en ellas se sienten más frágiles que en otras partes de la ciudad, lo anterior concuerda con el mapa de accidentalidad que tiene una persistencia en la zona centro de Medellín y en todo el sistema vial del río, tal y como se puede ver en la siguiente Imagen:

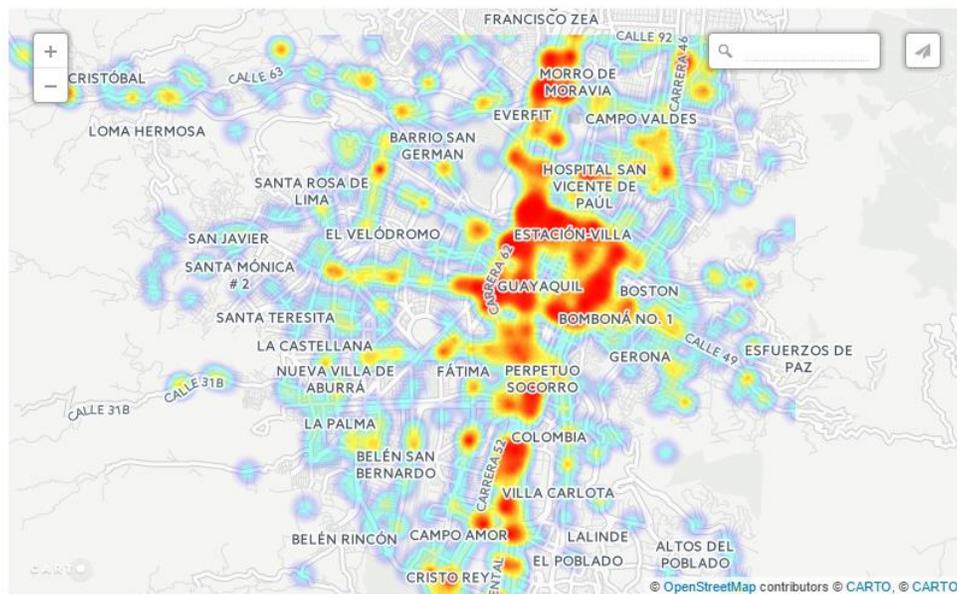


Imagen 9: mortalidad en los incidentes viales durante el periodo (2012-2015) tomada de siclas.org

Esta sensación de fragilidad en las vías puede verse disminuida por la experticia adquirida en las calles enfrentándose al tránsito pesado y llevando a cabo ciertas formas de moverse que brinden

un sentimiento de seguridad, en este caso no andar por la orilla de la calzada es un buen mecanismo de defensa, tal y como lo argumenta este ciclista:

*Al principio sí, sentía mucho miedo de los carros, pero creo que era porque estaba muy pequeño. Ahora ya no me dan miedo, creo que uno tiene que andar seguro porque si no lo van arrinconando, bueno y lo arrinconan así uno vaya seguro. Pero igual hay que dejar el miedo o vive a la orillita siempre, y me parece que la orillita es muy peligrosa (Hombre, 20 años. Estudiante universitario. Entrevista realizada 27 de abril de 2017).*

Otra forma en la que se ve disminuida la fragilidad es mediante la circulación por ciclorutas o por vías secundarias, las cuales permiten un movimiento más seguro, sin embargo allí persiste el irrespeto de parte de otros actores de la vía, tal como lo plantea un pedalista entrevistado:

*Me siento muy seguro en las partes que hay ciclorutas, como la 70 de Belén, ahí no me siento tan inseguro... Lo más malo es cuando los carros no respetan ni las ciclorutas y cuando las motos las usan para evitar el taco. (Hombre, 61 años. Trabaja lavando autos. Entrevista realizada el 13 de abril de 2017).*

La fragilidad en las vías tiene que ver con aquello de que “la bicicleta es, en sí misma, un objeto pequeño, un objeto incorporado y no un espacio habitado como el automóvil” (Augé, 2009: 82). Por lo tanto, cualquier vehículo representa sobre ella una posición superior en cuanto a robustez y fuerza. La bicicleta solo presenta una superioridad de fuerza respecto a los peatones, sin embargo, respecto a otros vehículos la bicicleta es frágil porque puede alcanzar velocidades mucho menores y porque el ciclista no tiene ningún tipo de carrocería que lo proteja de posibles choques. Teniendo en cuenta que los demás vehículos son peligrosos para el andar en bicicleta en la ciudad, los ciclistas tienen mecanismos para reclamar el espacio y para dar cuenta de su carácter endeble en esta forma de movilidad ultra motorizada que impera, de modo que la interacción directa con los conductores de otros vehículos es algo frecuente para los que andan en bici. Cabe resaltar que ningún entrevistado apeló a un silencio cuando se moviliza en la ciudad y considera que se le violenta, todos recurren a acciones de reclamo o estrategias para que se respete el espacio:

*Cuando se meten a la cicloruta yo empiezo a andar en zig-zag o paro de un momento a otro, me molesta que se metan a los espacios de los ciclistas porque nos ponen en riesgo, para eso está creado ese espacio ¿No? Porque si así nos están matando, imagínese sin ciclorutas segregadas (Hombre, 24 años. Estudiante universitario y trabajador. Entrevista realizada el 20 de septiembre de 2017).*

Los dispositivos que despliegan los ciclistas para reclamar el espacio público hacen de la bicicleta un elemento que sirve para ser visibilizado a pesar de que ésta sea mucho más frágil respecto a los otros vehículos, con frecuencia se puede observar como los ciclistas ponen en riesgo su vida cuando de reclamar su espacio se trata, pasando en los cruces donde llevan la vía sin importar si son atropellados por los otros vehículos, de esto da cuenta la siguiente postura de un ciclista:

*Sí, yo sí he tenido muchos altercados con otra gente porque no respetan el espacio, porque creen que uno no existe. He peleado a gritos con motociclistas que aparte de invadir la cicloruta andan a toda velocidad como si ellos fueran los reyes, eso me enoja y yo me les atravieso (Hombre, 20 años. Estudiante universitario. Entrevista realizada el 27 de abril de 2017).*

Otros ciclistas no toman acciones físicas concretas sino que sus reclamos son verbales, ya sea por miedo a las acciones que el otro pueda cometer o porque hay una perspectiva sobre el diálogo en el que se interactúa con el otro a partir de sugerencias o peticiones, de este modo lo exponen los ciclistas:

*No, yo bien miedosa que soy me pongo a pelear con alguien y me da tembladera. La otra vez le dije a un taxista que respetara el paso y el man me empezó a decir un montón de insultos y cosas que yo ni le presté atención porque seguí de largo. Pero sí, la gente con los carros es muy imprudente (Mujer, 19 años. Estudiante universitaria. Entrevista realizada el 15 de marzo de 2017).*

*No, yo no peleo. Lo que busco es decirle al otro que no tiene la razón, que se fije, pero así de gritar y tratar mal no. Por ejemplo la gente que veo que está en la cicloruta le digo que por favor me dé permiso y ellos entienden, con los carros sí es más difícil porque van muy acelerados y no entienden (Hombre, 35 años. Artesano. Entrevista realizada el 1 de Junio de 2017).*

Como se vio anteriormente, las formas en las que se hacen estas exigencias de respeto al espacio son importantes. Algunos recurren al diálogo y otros a acciones más directas que evidencian sus desventajas frente a otros vehículos, de este modo se puede plantear la discusión sobre el uso de ciclorutas como un espacio que permite cierta autonomía o tranquilidad respecto al tránsito caótico y peligroso de los otros vehículos. Las ciclorutas se convierten las más de las veces en segmentos que permiten la circulación un poco más segura, no solo de las personas que tienen una experticia adquirida como se muestra a continuación:

*Yo circulo por donde más me sirva, si hay que usar la calle uso la calle, si hay que usar la cicloruta uso la cicloruta, entre esas dos... hay tramos en los que hay que usar la acera, por ejemplo la de la [Universidad] Nacional para venir a la Universidad de Antioquia, pero la gente que va a pie ya sabe más o menos que eso es un espacio compartido, aunque yo siempre trato de andar lento por ahí (Hombre, 20 años. Estudiante universitario. Entrevista realizada el 27 de abril de 2017).*

*Prefiero usar la calle en muchas ocasiones porque las ciclorutas a veces tienen muchos transeúntes. En la calle ya me desenvuelvo más fácil y es algo que requiere más agilidad, por ahí puedo ir más rápido que en la cicloruta y le digo a los carros que las bicicletas también podemos andar por la calle (Hombre, 24 años. Estudiante universitario y trabajador. Entrevista realizada el 20 de septiembre de 2017).*

Sumado a lo anterior, las ciclorutas también permiten la incursión de personas nuevas en el uso de la bicicleta como medio de transporte, puesto que estas presentan un ambiente más seguro para el pedalista novato en la medida en que lo aleja de aquellas situaciones que lo puedan poner en peligro, así lo enuncian algunos bici andantes:

*Cuando estaba empezando y todavía era un poco buñuela con esto siempre usaba la cicloruta, me daba miedo meterme a la calle, yo apenas veía esos buses sentía miedo. La cicloruta me ayudó a ganar confianza porque uno interactúa con los otros vehículos pero no directamente (Mujer, 21 años. Estudiante universitaria. Entrevista realizada el 22 de marzo de 2017).*

*La calle y la cicloruta, aunque me parece mucho más segura la cicloruta, pero no le tengo miedo a los carros entonces las dos (Mujer, 19 años. Estudiante SENA. Entrevista realizada el 4 de octubre de 2017).*

*Uso mucho las ciclorutas porque para ir de la casa al centro hay ciclorutas por donde yo voy. Algunas ocasiones uso la calle, pero siempre es por ciclorutas, son más seguras (Hombre, 35 años. Artesano. Entrevista realizada el 1 de Junio de 2017).*

En últimas, los ciclistas defienden las ciclorutas porque estas permiten una movilidad más segura a corto plazo, sin embargo, sus exigencias no se quedan allí puesto que muchos son conscientes de la importancia de tomar las calles (Ver Imagen 10) o de visibilizarse en ellas para no quedarse relegados a un espacio determinado. Las ciclorutas también hacen parte de esa constante de la promoción de la bicicleta como medio de transporte, puesto que permiten el aumento de ciclistas que por miedo o inexperticia no usan las calles. En palabras de Marc Augé, “nadie puede impedir que el ciclista un poco inexperto o de cierta edad (ese mismo cuya adhesión a la bicicleta sería el criterio del éxito) se sienta nervioso ante la idea de que un autobús lo está pasando por un corredor relativamente estrecho (Augé, 2009: 71). Esto tiene relación con la Sicleada mencionada anteriormente, en tanto ésta permite visibilizar claramente esa apuesta por las calles y no por un simple espacio segregado como la cicloruta.



Imagen 10: “Las calles son nuestras” Tomada en cicloruta Av. Bolivariana.

Otro de los puntos en los que hay cierta unanimidad en los ciclistas es el referente al reconocimiento y apropiación de la ciudad, aquí la bicicleta cumple un factor importante ya que sus especificidades<sup>25</sup> la hacen un vehículo que obliga a relacionarse más directamente con el territorio<sup>26</sup> y con las cosas que en este suceden. Así lo expresan algunos ciclistas:

*Claro, yo que andaba en moto antes y ya ando en bicicleta si siento que en la bicicleta las cosas son diferentes, uno tiene que andar más atento, tiene que mirar el esfuerzo que puede hacer, conocer el cuerpo. Tiene que mirar bien por donde se va ir, que haya sombrita y que no haya muchas lomas, uno va mirando. Yo he conocido cosas en bicicleta que no conocí en moto por estar pendiente de los parqueaderos y las multas (Hombre, 35 años. Artesano. Entrevista realizada el 1 de Junio de 2017).*

*Uno conoce más el terreno, mire esta loma y mire como la sube ese carro... aprieta el acelerador y pum, ya está arriba... en cambio uno tiene que pedalear despacito y medir la loma ¿me entiende? Ver qué tanto esfuerzo tiene que hacer pa lo que le falta, uno así va conociendo y ya puede decir me meto por esta cuadra o por esta otra, porque ya uno sabe lo empinadas que son y lo que hay por ahí, vea por ejemplo a mí me gusta meterme por esa cuadra de allí porque hay una tiendita de una señora lo más de querida, y yo no la conocía y fue por andar en bicicleta que la conocí (Hombre, 41 años. Obrero en Cisneros. Entrevista realizada el 27 de abril de 2017).*

*Uno puede ver los lugares de otra manera, más detenidamente a cuando iba en metro, ya no pasa de largo sino que para y mira, va conociendo y así, aunque me dé mucho miedo*

---

<sup>25</sup> “Las formas que elegimos para desplazarnos condicionan en buena medida cómo interaccionamos con el medio que nos circunda, y muy especialmente cómo nos relacionamos con los demás. Desplazarse en coche privado, en autobús, a pie o en bicicleta ofrece experiencias diferentes con el entorno, e incide directamente en el tipo de relaciones que instauramos con la gente. Así, la elección del vehículo privado limita el número y la intensidad de las interacciones que un individuo puede mantener con el exterior” (Alberto Del Campo & Gálvez, 2016: 118).

<sup>26</sup> “El territorio contiene mucho más que lo que el mapa puede mostrar, mientras que el mapa sigue siendo, a pesar de todo, lo que es: una abstracción. Le falta lo que caracteriza específicamente al territorio: su expansión, su espesor y su perpetua metamorfosis.” (Corboz, 1983: 30).

*andar por ciertas partes tengo otros lugares que visitar que he conocido gracias a la bici*  
(Mujer, 19 años. Estudiante universitaria. Entrevista realizada el 15 de marzo de 2017).

Aquí, es pertinente rescatar el papel que cumple el uso de la bicicleta en cuanto al reconocimiento de la ciudad, resultando en ella misma su antídoto, queriendo decir con esto que es en el mismo movimiento urbano en donde la vida urbana puede comenzar, o en palabras de Sennett:

*La economía política de hace un siglo planteó el problema de cómo liberarse de la rigidez. La ciudad encarnaba esa rigidez es su ecología, pero, paradójicamente, en la novedad y tosquedad de la población urbana, la propia concentración de extraños parecía prometer una vía de escape de la rigidez, de la jaula de hierro de Weber: una promesa de libertad*  
(Sennett, 2001: 218).

De este modo, el reclamo por una ciudad que incluya otras formas de movilidad puede ser uno de los primeros pasos en la exigencia de lo que Harvey (2013), tomando a Lefebvre (1969) llama “el derecho a la ciudad”, que quiere decir, *grosso modo*:

*Un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinvención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización. La libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades es, como argumentare, uno de los más preciosos pero más descuidados de nuestros derechos humanos.* (Harvey, 2013: 20).

Y con lo anterior, considero que el uso de la bicicleta tiene mucho que decir y proponer a la hora de articular una forma de movilidad verdaderamente humana y con ella, una forma de organizar la ciudad que trascienda la fragmentación, monetarización y atomización que se impone a la gran mayoría de los aspectos urbanos, aquí, el uso de la bicicleta y su reivindicación, con todas sus dificultades, son una manera de hacer lo que Sennett llama “descubrir la labor de artesanía”:

*El capitalismo actual nos impone una tarea específica: crear complejidad y apego mutuo en una ciudad que tiende a la diferencia más que a la alteridad, una ciudad en la que la gente se retira tras los muros de la diferencia. Tenemos que descubrir la labor de artesanía que pueda responder a este reto concreto (Sennett, 2001: 220).*

Así, los vínculos de solidaridad entre los ciclistas a partir de su conciencia como entes vulnerables en medio de una ciudad que no los tiene en cuenta y que con frecuencia los excluye, permiten llevar a cabo cierto tipo de acciones con las cuales reclaman el espacio que les pertenece, ya sea en la infraestructura para bicicletas (Ciclorutas) o en las calles, cuestionando el uso que de ellas hacen los otros vehículos y exigiendo posibilidades para moverse seguramente por la ciudad.

## **Consideraciones finales**

La promoción de la bicicleta ha visto un aumento en las políticas públicas de la ciudad de Medellín, presentando gran preocupación sobre las formas de movilidad no-motorizada. De allí viene la inversión de la pirámide de movilidad que pone al peatón como el ente más importante para la movilidad en la ciudad. Sin embargo, este auge de la bicicleta en el discurso público se debe a las exigencias de los diferentes colectivos biciactivistas de la ciudad que han articulado la bicicleta a una discusión urbana sobre la movilidad. De lo que se desprenden las contradicciones que presenta la administración local y algunos sectores empresariales en la retórica ambiental que la defiende como un vehículo sostenible pero revelando la marca de clase que impera en el ordenamiento urbano y en su movilidad. Es la lógica neoliberal la que prepondera en el discurso contemporáneo de la ciudad, llevando consigo dinámicas de monetarización y atomización que amenazan con dislocar lo urbano, el espacio vivido. A pesar de esta amenaza, los ciclistas reclaman la ciudad a través de diferentes mecanismos de apropiación pública que van desde experiencias organizativas masivas como en el caso de las Sicleadas, hasta apuestas individuales de reclamo del espacio para el uso de la bicicleta en las que se despliegan diferentes dispositivos como el diálogo, el reclamo y las acciones físicas que ponen en riesgo la vida de los ciclistas. Dentro de estas dinámicas cotidianas aparecen rasgos de solidaridad y reconocimiento del otro ciclista como alguien igualmente frágil en medio de una urbe hostil que promueve una vulnerabilidad de aquellos medios de transportes no-motorizados. Tanto las iniciativas colectivas como individuales convergen en la necesidad de recurrir a la calle como aquel medio para la disputa política en el que hay una pugna por los significados. En ese sentido las exigencias de los ciclistas no se agotan en más ciclorutas sino que a partir de esta infraestructura se procura un salto en el que las proyecciones vayan encaminadas a una visibilidad en las calles y avenidas principales. Las ciclorutas son rescatables

en tanto permiten la incursión de nuevos ciclistas, sin embargo la exigencia va mucho más allá, reclamando ser tenidos en cuenta en las dinámicas de los espacios públicos, lo que significa apelar al *derecho a la ciudad*. Es entonces el reclamo de las calles lo que permea las reivindicaciones que los ciclistas hacen, articulando otras formas de movilidad verdaderamente humanas que permitan pensar la ciudad y el posible comienzo de la vida urbana.

El presente trabajo no agota la discusión sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín, por el contrario, intenta seguir abriendo el debate y, a partir de sus falencias o vacíos, proponer otros posibles puntos de interés para futuras aproximaciones. En ese sentido sería importante indagar por el papel que juega la bicicleta en las luchas de las mujeres en el espacio público<sup>27</sup>, ahondando en el sustrato mítico que ha cargado la bicicleta, por muchos años prohibida para las mujeres, arguyendo una asociación con actividades demoniacas o con sexualidades indómitas<sup>28</sup>.

Otra posible aproximación que sería invaluable tiene que ver con la bicicleta y el ciclismo como elementos fundamentales para la construcción de nación. Aquí cabría preguntarse por la persistencia de la bicicleta y el ciclismo como elementos de cohesión o de división regional y nacional, puesto que este objeto ha tenido una popularidad deportiva que podría asemejarse al fútbol en cierto tiempo. Ejemplo de lo anterior son las múltiples narraciones radiales y de prensa que suscitaron las diferentes competencias ciclistas en los años 50 y posteriores, que ayudaron a consolidar diferentes imágenes regionales a partir de las primeras realizaciones de La vuelta a Colombia<sup>29</sup> y que se replicarían internacionalmente formando una idea de lo nacional a través de

---

<sup>27</sup> Ver Toro Jiménez, J. (2015). Mujeres, a la calle: configuraciones urbanas, violencia y roles de género. Un análisis de las violencias hacia las mujeres en espacios públicos de Medellín (Trabajo de grado). Universidad de Antioquia, Medellín.

<sup>28</sup> Ver <http://www.yorokobu.es/feminismo-en-bici/>

<sup>29</sup> Ver <http://www.universocentro.com/NUMERO83/EnbicicletahastaMacondo.aspx>

personajes como Lucho Herrera, Ramón Hoyos o Martín Emilio Rodríguez y que aún hoy tiene cierta persistencia.

Sería importante preguntarse por el significado que ha tomado la bicicleta a través de los años en la ciudad de Medellín y a qué sectores ha sido asociada, aquí se podría abrir el panorama para las prácticas que no se han tocado en el presente trabajo y que tienen que ver con actividades deportivas (ciclovías, ciclopaseos, bmx, gravity bike<sup>30</sup>), pero no perdiendo la perspectiva de su asociación con la ciudad y su relación con aspectos de clase o género.

Para un trabajo más amplio cabría preguntarse por las posibles articulaciones que hay entre las diferentes exigencias que reclaman el *derecho a la ciudad* a partir de la vivienda digna, el derecho a la salud, a la educación y a servicios públicos libres. En definitiva, el panorama está abierto a otras indagaciones que permitan seguir abonando el terreno para una exigencia total de la ciudad, es decir, para un estado de cosas diferente que implique vivirla como una creación humana.

Sugerido lo anterior, cabe insistir finalmente en que el uso de la bicicleta en la ciudad no es sólo el resultado de una necesidad económica o un mero instrumento de placer. Como se vio en el presente trabajo, el uso de la bicicleta en Medellín está inmerso en un contexto socio-económico que intenta imponer una marca neoliberal sobre lo urbano, excluyendo y haciendo vulnerables otras formas de movilidad no-motorizada a lo cual los ciclistas responden desplegando diferentes mecanismos que reclaman lo público, cargando el uso de la bicicleta de un significado político a

---

<sup>30</sup> Esta práctica se remonta a mucho tiempo atrás y es interesante porque presenta una asociación entre actividad deportiva, mecanismo de transporte y sectores populares. El *gravity bike* es una práctica que tiene lugar en las laderas de Medellín y que hace uso de su geografía para desafiar las pendientes a través de carreras informales.

[https://www.vice.com/es\\_co/article/3b9e9j/azote-contra-el-miedo](https://www.vice.com/es_co/article/3b9e9j/azote-contra-el-miedo)

<https://www.youtube.com/watch?v=7JK9z2x4X90>

través de acciones comunitarias que permiten cuestionar la atomización y monetarización que intentan reinar sobre la ciudad. De este modo, anexado a una visión ecosistémica, la apropiación colectiva del espacio público se convierte en camino para reclamar el derecho a la ciudad.

## **Bibliografía**

- Augé, Marc (2009) *Elogio a la bicicleta*. Barcelona: Gedisa.
- Bourdieu, Pierre (1988) *La distinción. Criterio y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus.
- Bourdieu, Pierre (2007) *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Byung-Chul Han (2014) *En el enjambre*. Barcelona: Herder.
- Corboz, André (1983) *El territorio como palimpsesto* En Angel Martín Ramos. (Ed.) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (2004) (pp.25-34) Barcelona: UPC
- Del Campo, Alberto & Gálvez, Cristina (2016) *Interacciones, sociabilidades y asociacionismo ciclistas*. En *Bicitopías: hacia una antropología de la movilidad urbana*. (pp.117-143). Sevilla: Icaria.
- Delgado, Manuel (1999) *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, Manuel (2013) *El espacio público como representación: espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre*. Oporto. [En línea:] [http://www.oasrn.org/pdf\\_upload/el\\_espacio\\_publico.pdf](http://www.oasrn.org/pdf_upload/el_espacio_publico.pdf) Consultado el 29 de octubre de 2017.
- Gorz, André (2009) *La ideología social del automóvil. Letras libres (132), pp.14-17*
- Gramsci, Antonio (1917) *Tres principios, tres órdenes*. En Manuel Sacristan. (Ed.) *Antología* (2013) (pp.24-28) Madrid: Akal.
- Harvey, David (2000). *Mundos urbanos posibles*. En A. Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. (pp. 177-198). Barcelona:UPC
- Harvey, David (2007) *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Akal.
- Harvey, David (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Kracauer, Sigfried (2008) *La fotografía y otros ensayos*. Barcelona: Gedisa.
- Kreimer, Roxana (2006) *La tiranía del automóvil: costos humanos del desarrollo tecnológico*. Buenos Aires: Anarres
- Lefebvre, Henri (1976) *Espacio y Política: El Derecho a la Ciudad*. Barcelona, Península.
- Lefebvre, Henri (1969) *El derecho a la ciudad*. Barcelona. Península
- Lopez, Gloria & Salinas, Patricia (2015) *Biciactivismo en Medellín: de la acción colectiva a la agenda política*. Tesis de maestría. Eafit. Medellín.
- Löwy, Michael (2011) *Ecosocialismo: La alternativa radical a la catástrofe ecológica capitalista*. Buenos Aires: Ediciones Herramienta y Editorial El Colectivo.
- Lukacs, Georg (1984) *Historia y conciencia de clase II*. Madrid: SARPE

Marcuse, Peter (1995) *No caos, sino muros: El posmodernismo y la ciudad compartimentada*. En Angel Martín Ramos. (Ed.) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (2004) (pp.83-90) Barcelona: UPC

Rosanvallon, Pierre (2003) *Por una historia conceptual de lo político*. Buenos Aires: FCE.

Sennett, Richard (2001) *El capitalismo y la ciudad*. En Angel Martín Ramos. (Ed.) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (2004) (pp.213-220) Barcelona: UPC

Simmel, Georg (1977) *La metrópolis y la vida mental*. En revista discusión número 2. Barcelona: Barral.

### Fuentes institucionales

Encuesta Origen Destino AMVA (Area Metropolitana del Valle de Aburrá) (2012) [En línea:] <http://www.metropol.gov.co/Movilidad/Documents/Encuesta%20origen%20y%20destino%20de%20hogares%202012.pdf> (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Plan de Ordenamiento Territorial Medellín 1999-2014 [En línea:] [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeacion%20Municipal/Secciones/Servicios/Documentos/SITE/Derogados-1999/ACUERDO%2062\\_POT%20DEROGADO.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeacion%20Municipal/Secciones/Servicios/Documentos/SITE/Derogados-1999/ACUERDO%2062_POT%20DEROGADO.pdf) (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Plan de Ordenamiento Territorial Medellín 2014 [En línea:] [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014.pdf) (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Plan de Desarrollo de Medellín 1998-2000 “Por una ciudad más humana” [En línea:] <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/pd%20-%20medell%C3%ADn%20-%20antioquia%20-%201998-2000%20-%20%28139%20p%C3%A1g%20-%20605%20kb%29.pdf> (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Plan de Desarrollo de Medellín 2001-2003 “Medellín Competitiva” [En línea:] [http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/pd-medell%C3%ADn-antioquia-2001-2003-\(170%20p%C3%A1g%20-%20892%20kb\).pdf](http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/pd-medell%C3%ADn-antioquia-2001-2003-(170%20p%C3%A1g%20-%20892%20kb).pdf) (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Plan de Movilidad Segura Medellín 2014-2020 [En línea:] <https://www.medellin.gov.co/movilidad/secretaria-de-movilidad/plan-de-movilidad-segura-de-medellin-2014-2020> (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Sistema de Indicadores estratégicos de Medellín SIEM (2015) [En línea:] <https://www.medellin.gov.co/sistemadeindicadores/> (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Foro Mundial de la Bicicleta Medellín 2015. [En línea:] <http://www.fmb4.org/es/sobre-el-fmb4/que-es-el-fmb4/> (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

ONU Medio ambiente (1972) [En línea] <http://www.unep.org/americalatinacaribe/es/sobre-nosotros/acerca-de-onu-medio-ambiente> consultado el 23 de Octubre de 2017.

Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta (2015). Alcaldía de Medellín [En línea] <http://www.encicla.gov.co/plan-maestro-metropolitano-la-bicicleta-del-valle-aburra/> Consultado el 23 de octubre de 2017

Oxfam (2017) *Una economía para el 99% de la población*. Informa [En línea:] [https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file\\_attachments/bp-economy-for-99-percent-160117-es.pdf](https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file_attachments/bp-economy-for-99-percent-160117-es.pdf) Consultado el 26 de octubre de 2017.

INDER (2017) Ciclopaseos y Ciclovías. [En línea:] <https://sim.inder.gov.co/index.php/Estilos-de-Vida-Saludable/Ciclovias-Recreativas-Institucionales-y-Barriales/> Consultado el 3 de noviembre de 2017.

Ley 1083 de 2006. Congreso de la República de Colombia.

Ley 1801 de 2016. Congreso de la República de Colombia.

Ley 1811 de 2016. Congreso de la República de Colombia.

### Fuentes periodísticas

El Colombiano (2003). “Nuevos tramos de ciclorutas serán más baratos”. Edición 25 de agosto.

El Tiempo (2006). “Carabobo futura zona rosa”. Edición 1 de febrero. [En línea:] <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1902262> (Consultado el 24 de septiembre de 2017)

Las 2 orillas (2014) *Las mentiras de la responsabilidad social empresarial*. Julio 6 de 2014 [En línea:] <https://www.las2orillas.co/las-mentiras-de-la-responsabilidad-social-3/> Consultado el 23 de octubre de 2017

Vivir en el poblado (2016) *Así funciona el sistema de bicicletas corporativas de Argos*. Edición 686. Septiembre 30 a octubre 7 de 2016. p 7

El Colombiano (2017) *Denuncian vertimientos contaminantes desde camiones de Argos al río Sinú*. [En línea:] <http://www.elcolombiano.com/medio-ambiente/denuncian-vertimientos-contaminantes-desde-camiones-de-argos-al-rio-sinu-CC7141004> Consultado el 23 de octubre de 2017

El Colombiano (2017) *Alcaldía pidió a Ecopetrol combustibles de calidad por la contaminación del aire*. [En línea:] <http://www.elcolombiano.com/antioquia/alcaldia-pidio-a-ecopetrol-combustibles-de-calidad-por-contaminacion-del-aire-YB6102256> Consultado el 23 de octubre de 2017