

BICIACTIVISMO EN MEDELLIN

De la acción colectiva, a la agenda política¹

Gloria Estela López Lopera²
Diana Patricia Salinas Arango³

Resumen

El análisis de la acción colectiva de los biciactivistas de Medellín en la agenda política actual de la ciudad, es una reflexión sobre la distancia existente entre el ciudadano y las políticas públicas, abordado desde una perspectiva teórica interpretativista que da importancia a contextos, saberes locales y argumentos de la ciudadanía. El estudio de caso en sí mismo es la herramienta metodológica para la indagación. La evidencia empírica se obtiene a partir de entrevistas semiestructuradas, observación directa, revisión de información documental y se sistematiza mediante matrices de relaciones y mapas conceptuales.

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.

Palabras claves: Acción Colectiva, Agenda Política, Derecho a la Ciudad, Capital Social, Bicicleta.

¹ El artículo es producto del estudio de caso “Colectivos Biciactivistas de Medellín en la Agenda Política de la ciudad”, desarrollado en el proceso de trabajo de grado de la Maestría en Gobierno y Políticas Públicas, con el cual se opta el título de Magister. Contó con la asesoría de Mauricio Uribe López, Doctor en Ciencia Política de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – sede México. Mg en Ciencias Económicas y Economista de la Universidad Nacional de Colombia.

² Socióloga, Especialista en Gerencia Social y en Desarrollo Rural. Candidata a Mg. en Gobierno y Políticas Públicas

³ Profesional en Planeación y Desarrollo Social. Candidata a Mg. en Gobierno y Políticas Públicas.

Abstract

The analysis of the collective action of cycling advocacy groups from Medellin on the current political agenda of the city is a consideration/reflection of the actual gap between the citizenry and the public policy through the interpretativist theoretical perspective, which gives importance to the contexts, local knowledge and to the citizenry's arguments. The case study is in itself the methodological inquiry's tool. The empirical evidence is gathered by applying semi structured interviews, direct observation and, documentary review. This evidence is systematized by using matrixes and analysis maps.

The cycling advocacy groups of Medellin become visible using proposals that represent the bicycle as a symbol of the city, politics, and the citizen who participates and is involved. Now, this vision is earning room in the current political agenda of the city, opening scenarios of possibilities in taking decision to demand respect for the life and the right to the city.

Keywords: Collective Action, Agenda Policy, Right to the City, Social Capital, Bicycle.

Introducción

El estudio del gobierno y las políticas públicas abre puertas a diversas reflexiones. Parte de sus desafíos se encuentra en integrar prácticas y teorías, buscar relaciones de actores sociales y políticos, leer integralmente contextos reales y generar nuevos debates para el análisis. El estudio de caso facilita la descripción e identificación de asuntos que permiten comprender y contribuir a la resolución de problemas públicos, además de ser una reflexión por la distancia existente entre el ciudadano y las políticas públicas.

Describir los colectivos biciactivistas de Medellín, en clave de reconocer la acción colectiva que implementan e identificar sus propuestas, así como la influencia en la agenda política, son los objetivos en los que se enmarca este análisis dando respuesta a la pregunta: ¿Cómo influyen los colectivos biciactivistas de Medellín, en la agenda política actual de la ciudad?



Elaboración propia

Ilustración 1. Planteamiento del problema

Los enfoques teóricos principales, son la acción colectiva y la agenda política, apoyados en los conceptos de derecho a la ciudad y capital social. El primero, se refiere a prácticas, acciones, decisiones, intereses y relaciones de los colectivos como elementos para resolver problemas y

generar beneficios comunes; el segundo, como instrumento donde se insertan los temas de ciudad para luego ser desarrollados a través de políticas, planes, programas y proyectos que atiende la institucionalidad pública. El derecho a la ciudad⁴, como apuesta en la construcción de un modelo sustentable de sociedad y vida urbana basada en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social⁵ y autores como Jordi Borja lo expone como una práctica democrática para usar el espacio público de forma incluyente y equitativa, e intervenir en procesos de desarrollo urbano que permitan el mejoramiento de las condiciones de vida de todos los habitantes. En cuanto al capital social⁶, es entendido como el proceso inagotable de confianza, ayuda mutua, cooperación entre los individuos, factor inherente a la asociatividad en busca de beneficios comunes.



Elaboración propia

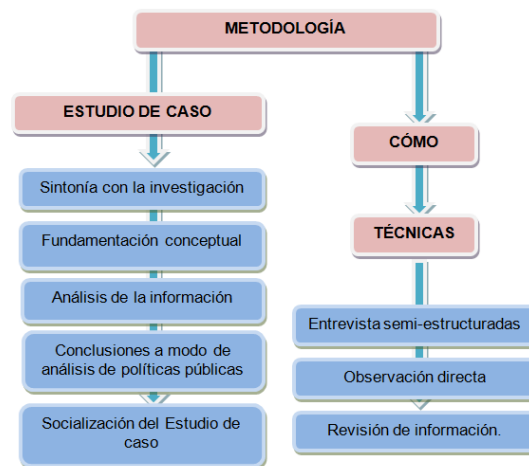
Ilustración 2. Enfoque y categorías

⁴ El gobierno democrático de la ciudad debiera estimular el desarrollo político y cultural del concepto de derecho de la ciudad y hacer de él su principio fundamental en diálogo con las organizaciones ciudadanas y los movimientos sociales urbanos (Borja, 2011, p. 49)

⁵ La Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (2004).

⁶ El capital social se refiere aspectos de organización social, como redes, normas y confianza, que facilitan la coordinación y la cooperación en beneficio mutuo (Putnam, 1993).

Metodológicamente, el caso se desarrolla mediante el enfoque de análisis de políticas públicas, basado en la perspectiva teórica interpretativista, centra la reflexión en el actor social entendido como los colectivos biciactivistas. La información se obtuvo mediante entrevistas semiestructuradas, observación directa y revisión documental; el análisis fue resultado de matriz de tendencias y relaciones para llegar a la conclusión final.



Elaboración propia

Ilustración 3. Metodología

Una ciudad que “hable” sobre la importancia de la bicicleta es porque está haciendo “clic” con otras formas de concebirla. La bicicleta ha pasado de ser un objeto a ser un símbolo de libertad, democracia en las calles, movilidad, derecho a la ciudad, equidad social, convivencia, arte, salud, deporte, sostenibilidad, ecología y diversión. El que hoy se esté hablando de la *bici* es porque hizo eco un sentir cotidiano de hacer más amable la ciudad y son una serie de hechos los que permiten entender que la bicicleta es más que una moda o tendencia; es un símbolo de cambio de paradigma cultural, social y político que la ciudad está teniendo.

Lo colectivo inicia desde lo individual, es claro que si la ciudad no tuviera personas atrevidas, soñadoras, comprometidas, sensibles, creativas, alegres, y entre ellas se unieran, no se podrían crear y materializar muchos de los proyectos que contribuyen al bien común, pero también es cierto que si no hay escuchas a esas grandes ideas del potencial individual y colectivo, la ciudad pierde. Es aquí donde las decisiones políticas frente a lo público ponen en evidencia, lo que finalmente se ha retomado del colectivo de sus habitantes.

Una manera para que el ciudadano comprenda la política, es que se apropie de los espacios públicos, que viva la calle, que interactúe con la materialización de las ideas en que se concibe la ciudad, que proponga, pregunte, exija, debate, conciba. Al mismo tiempo, la forma en que la institucionalidad pública se integre con el ciudadano, desde una posición abierta al diálogo, y con autocrítica permanente, va a generar que la brecha entre ciudadano y la política, lo público y las decisiones de ciudad, sean efectivas. De esta manera se comprenderá la esencia de la política que da entrada a temas específicos, propios de política pública.

Son múltiples los estudios y argumentos sobre la importancia de la bicicleta en las ciudades⁷. Explicaciones de orden económico, ambiental, infraestructura, movilidad, cultural, social, tecnológico, histórico, entre otros ámbitos han sido explorados por investigadores, ciclistas, y amantes conscientes de la bicicleta.

⁷ La búsqueda de información sobrepasa los límites; así es como la guía práctica para impulsar el uso de la bicicleta “Ciclo inclusión en América Latina y el Caribe”, la carta mundial del derecho a la ciudad, los modelos de sistemas públicos de bicicletas en el mundo, el libro “La vuelta al mundo en 80 bicicletas” y específicamente en Medellín, El Manual del ciclista urbano, el Plan de Ordenamiento Territorial P.O.T y el Plan Director Medellín Valle de Aburrá BIO 2030; son parte de la plataforma que hoy tiene la ciudad para generar debate público, acciones concretas y concertaciones políticas.

Este trabajo se detiene de manera general a visibilizar quiénes son los biciactivistas, destacando los aportes y propuestas que se insertan en la agenda política de la ciudad. Cabe aclarar que el interés no se centró en clasificar si son o no son colectivos, ni rastrear a profundidad sus actuaciones como colectivos. Tampoco fue el interés analizar los colectivos desde la movilización social como proceso reivindicativo, sino, como escenario de acción colectiva que hace propuestas.

Medellín, ¿ciudad bici-incluyente?

Medellín⁸ es la segunda ciudad de importancia en Colombia, y capital del departamento de Antioquia; su temperatura promedio es de 24° y está ubicada a 1.475 metros sobre el nivel del mar; cuenta con una extensión de 105 kilómetros cuadrados de suelo urbano, 270 de suelo rural y 5,2 de suelo para expansión. Cuenta con una población proyectada al 2015 de 2.464.322 habitantes⁹, lo que la hace la segunda ciudad más poblada de Colombia.

El espacio público¹⁰ efectivo por habitante pretende pasar de 3.7 a 15 m² como uno de los propósitos del indicador multidimensional de condiciones de vida en Medellín y como resultado de la ejecución de proyectos como ciclorrutas, Parques del Río y Cinturón Verde Metropolitano. En materia de medios utilizados para la movilidad¹¹, el 59% de la población usa los servicios de

⁸ La ciudad está dividida administrativamente en 6 zonas, 16 comunas y 5 corregimientos, las comunas que reflejan las mayores condiciones de desarrollo humano son Poblado, Laureles-Estadio y La América, mientras las que reflejan las condiciones más desfavorables son: Popular, Santa Cruz, Manrique y San Javier.

⁹ Según proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE

¹⁰ En el tema de espacio público persiste en la comunidad su insatisfacción con la inseguridad en las calles, se da una buena valoración al estado de la malla vial en la ciudad y temas como la señalización, semaforización, demarcación. En cuanto al espacio público, la insatisfacción de la comunidad está representada en la ubicación de los venteros ambulantes, principalmente.

¹¹ En el tema de viajes por día, los modos más usados por los habitantes son el bus con un 26.6% y la caminata con un 26.1%, el 14.7% en automóvil, el 10.9% en motocicleta, en metro 8.2% y en el metroplús se realizan 0.6%. En el

transporte público, 24% los medios privados y el 17% restante utiliza medios humanos, bien sea a pie o en bicicleta. Del transporte público el más usado es el bus el cual viene decreciendo, mientras que el metro viene aumentando¹², aunque los medellinenses no se sienten satisfechos con el tiempo que toma el desplazamiento en la ciudad usando el transporte público, sí se destaca que se ha desincentivado el uso de vehículo particular, sin embargo ha aumentado el uso de las motos.

Si bien la bicicleta¹³ como medio de movilidad no motorizado ocupa el último lugar, Hernán Darío Elejalde, director del Área Metropolitana, resalta que en la ciudad están en funcionamiento 1.500 bicicletas públicas que son usadas por 13.000 usuarios en el marco del programa EnCicla, el cual lidera esta entidad. El número de bicicletas aumenta con las bicicletas particulares usadas cotidianamente por los ciudadanos.

Las ciclorrutas¹⁴ en Medellín aumentarán de 29.6 km. que tiene actualmente, a 41,6 (12 kms. más), que se pretenden construir a diciembre de 2015. La meta planteada en el POT para el año 2030 es de 400 km de ciclorrutas en la ciudad. La apuesta del POT es también la movilidad

transporte público individual (taxi) 7.4%. En bicicleta se realizan aproximadamente 0.5% de los viajes/día. Encuesta Origen Destino de hogares y de carga para el Valle de Aburrá -EOD- 2012

¹² Encuesta de Percepción “Medellín Cómo Vamos” (2014, p. 67).

¹³ En el tema de la bicicleta se presentan tres hechos fundamentales y coyunturales en el año 2015 que afianzan la discusión. Uno es la ejecución de macroproyectos estratégicos del actual plan de desarrollo que apuntan ampliar el espacio público y la movilidad para los habitantes. Dos, Medellín como sede del Cuarto Foro Mundial de la Bicicleta que abrió una ventana de oportunidades para los usuarios, activistas, gobierno y comunidad, y el tercero, es el año electoral de gobernantes locales que, inevitablemente, pondrá el tema en la discusión de los planteamientos de los candidatos en beneficio de materializar las propuestas de la ciudadanía.

¹⁴ La ciudad de Medellín cuenta con ciclorrutas (segregadas y compartidas), como una forma de ir consolidando un proyecto alternativo de movilidad limpia el cual busca posicionar la bicicleta como un medio de transporte por sus beneficios ambientales, económicos, de salud y sociales. El ente gubernamental continúa con la idea de expandir el Sistema de Bicicletas Públicas EnCicla, se demarcaron horizontalmente 4.5 kilómetros de ciclocarriles y se instalaron 230 señales verticales para prevenir hechos viales y fortalecer la seguridad de los usuarios de la bicicleta, así mismo promover el uso de los ciclocarriles y ciclovías para los usuarios de la bicicleta. Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2020, pp. 140, 142.

sostenible, influir en la reducción de la contaminación del aire¹⁵, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud de la población y la saturación de las vías de circulación, ya sea mediante prácticas de movilidad responsable¹⁶.

1. Acción Colectiva de los Biciactivistas

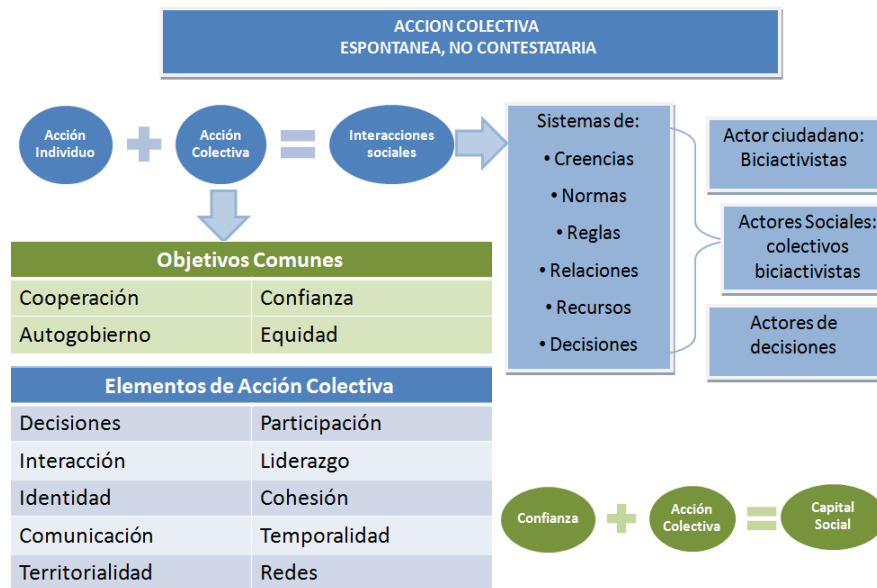
El concepto de acción colectiva, de acuerdo con Villaveces (2009, p. 7-8), está en resolver problemas de asignación de bienes públicos y generar beneficios sociales, para entender y ver de qué manera actúan y funcionan las decisiones en la racionalidad individual y en la racionalidad social colectiva. La reflexión no se detiene en la acción colectiva desde la reivindicación social, ni en el alcance de la acción colectiva contenciosa que es la base de los movimientos sociales (Tarrow, 2012, p. 34).

Para Elinor Ostrom, cuyo enfoque sustantivo está en la acción colectiva y los bienes comunes, el dilema social es cuando el individuo decide sobre los recursos compartidos (2012, p. 84). En este sentido, el biciactivista se ubica en el dilema sobre el espacio público y su relación en la ciudad, mediante sus derechos, deberes y medios para vincularse a las decisiones sobre el bien compartido.

¹⁵ POT (p. 69). Para la mitigación de impacto por contaminación atmosférica, en caso de utilizar equipos cuya operación la genere, como material particulado (PST, PM10, PM2.5), óxidos de azufre y nitrógeno, ozono, monóxido de carbono, humos y olores, entre otros; será obligatorio disponer de equipos que mitiguen este impacto insalubre, tales como extractores de humo o gases, chimeneas, filtros y mecanismos análogos que garanticen el mismo resultado.

¹⁶ Acuerdo 48 de 2014: “Por medio del cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín” (p. 236). En el POT la movilidad responsable es: desplazarse a pie, en bicicleta, en transporte público y hacer uso racional del vehículo privado siempre que sea posible.

Reconocer los colectivos biciactivistas de Medellín desde la acción colectiva, pone el reto de visibilizarlos como actor social relevante en la ciudad e identificar sus propuestas como objeto de análisis colectivo. Ostrom, al preguntarse ¿Es posible estudiar de manera científica los fenómenos sociales relevantes para las políticas públicas? (2012, p. 37), genera la provocación de resaltar el biciactivismo en Medellín como fenómeno de interés de política pública; el sentido ontológico se instaure en la necesidad de cambios de paradigmas de ciudad que vincule propuestas existentes de los colectivos promotores de la bicicleta.



Elaboración propia con elementos de Ostrom, 2012

Ilustración 4. Acción Colectiva

Aunque no todos los biciactivistas son colectivos, sí expresan elementos de acción colectiva que generan capital social; movilizan a otros ciclistas urbanos en una causa común para defender el uso de la bicicleta como medio de transporte o democratizar el espacio público por medio de propuestas de convivencia. Tener un objetivo común, disposición para realizar actividades conjuntas, construir identidad, y un territorio que los identifica y agrupa, además de estrategias de proyección pública, son algunos rasgos que determinan acción colectiva.

Medellín una ciudad de Biciactivistas

El término biciactivista es una categoría para identificar al ciclista urbano que promueve el uso de la bicicleta. Igualmente biciamigos, biciusuarios, probici, son algunas de las formas en que se identifica a este actor social. En Medellín no todas las personas que entran en esta categoría se consideran biciactivistas, porque ven cargada de acción contestataria esta manera de identificación¹⁷. A otros les gusta la nominación porque consideran que da valor a las acciones que realizan; para algunos es indiferente esta denominación. En lo que sí coinciden es que son promotores de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Tanto colectivos ciudadanos¹⁸, la institucionalidad pública y acciones individuales, apuestan por promover el uso de la bicicleta, de manera recreativa, deportiva, pedagógica, como símbolo y especialmente como medio de transporte.

Con respecto a colectivos biciactivistas, se identifican fácilmente por redes sociales, medios de comunicación¹⁹ y referencias personales entre ellos mismos, ubicando 16 en Medellín; el estudio de caso analiza 8 de ellos. Cabe anotar que existen en el Área Metropolitana varios colectivos que son reconocidos, como Bellocicleta²⁰, pero no serán abordados en el análisis por pertenecer a otros municipios.

¹⁷ Según uno de los Biciactivistas entrevistados, declaró que también han recibido denominaciones como “bicinazis” y “bicifascistas”

¹⁸ Colectivos, organismo social activo, que se diferencia de otras formas de organización, por las apuestas en común y la integración espontánea y libre para lograr objetivos comunes. Es un tejido social que se construye a partir de experiencias y momentos vividos, puede integrar grupos o individuos. Se caracteriza por la camaradería para hacer acciones comunes.

¹⁹ Morales, P. (16, agosto, 2013). “Crece el placer por montar en dos ruedas en Medellín: Aunque faltan ciclorrutas, cada vez son más los aficionados que se animan a salir en bicicleta”. Recuperado de <http://www.eltiempo.com>.

²⁰ Bellocicleta es un colectivo liderado por Sebastián Mattos, quien fue amenazado a principio del 2015 por promover el uso de la bicicleta en la ciudad de Bello. Es un colectivo que crecientemente ha sido reconocido, tiene muchos seguidores y tiene gran influencia que genera en los biciactivistas.

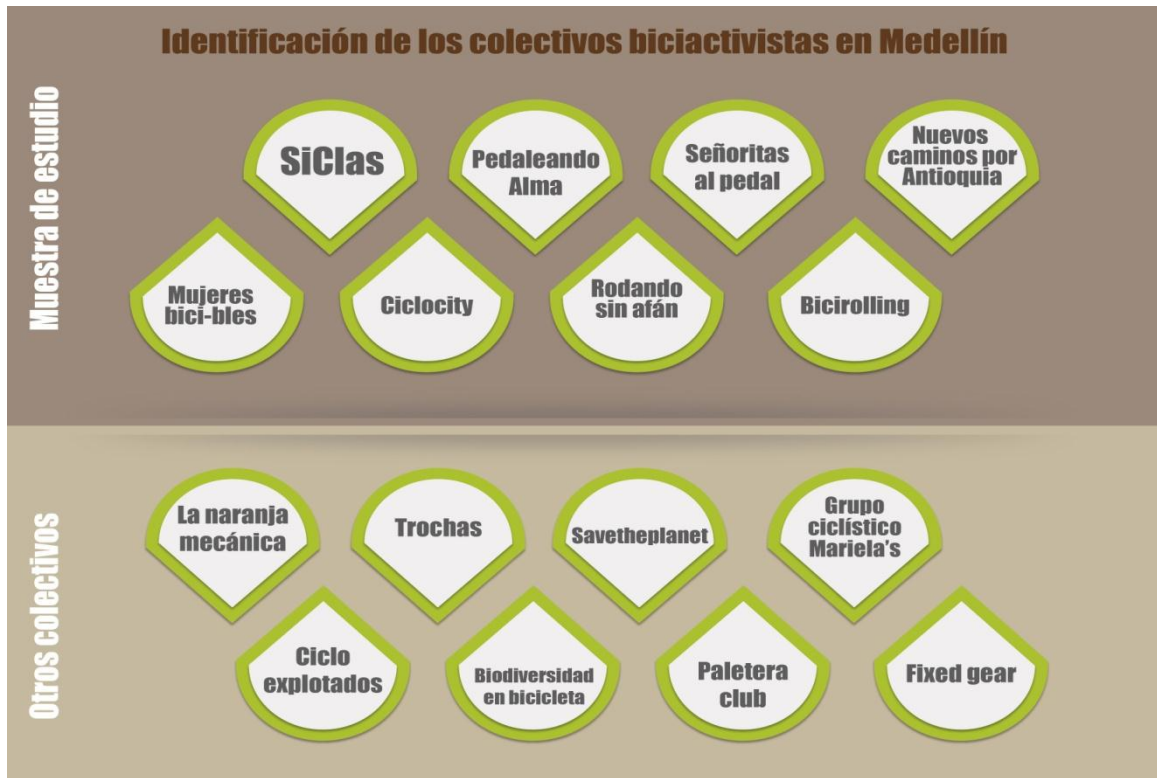


Ilustración 5. Colectivos de Biciactivistas

Encontrarse con frases o eslóganes como: “la Fiesta de la bici”, “la masa crítica”, “Somos como un tren”, ”Más amor, menos motor”, “La Fiesta de la luz”, “En bici la vida es más alegre”, “No peleamos, pedaleamos”, “Si se puede”; permite hablar de que en Medellín se cuenta con una base ciudadana de biciactivistas, que agrupados en torno a la promoción de la bicicleta, se visibilizan como un actor social representativo y lideran un fenómeno urbano de gran importancia.

Colectivo SiClas

El colectivo con mayor reconocimiento por parte de biciactivistas y redes de ciclistas urbanos es el colectivo SiClas, su historia se asigna a la pionera Mariana Viles Zapata, que en el

año 2008, motivada por el *slowmovement* integra a su estilo de vida la bicicleta como medio de transporte. Luego abre un grupo en Facebook llamado SiClas “sisas + ciclas” con el interés de comercializar bicicletas urbanas, asunto que no prosperó, pero generó otro efecto como el de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte, sumando muchos amigos en la red social. Marlon Vásquez, amigo de Mariana, crea el logo de SiClas.

En 2010 hacen la primera rodada la cual inicia en Carlos E. Restrepo hacia Ciudad del Río, al evento Días del Aire. Con el eslogan “En bici la vida es más alegre”. “No peleamos, pedaleamos”, se realiza todos los miércoles la SiCleada que tiene la intención de redescubrir la ciudad, reconociéndola, llevando un mensaje de paz y alegría, promoviendo la movilidad de lo cotidiano, visibilizando los barrios y al ciclista urbano. SiClas es capaz de movilizar aproximadamente 2 mil personas en una noche. Son activos en las redes sociales como Facebook, Twitter, blog y correo electrónico.

El proceso de formalización implicó realización de asambleas, reuniones y conversaciones, entre otros. Eso permitió que hoy tengan un carácter formal con misión, visión y valores. Están inscritos en Cámara de Comercio, aunque no tienen una estructura interna diferenciada. Sin faltar a la verdad se puede asegurar que el colectivo SiClas es el origen de otros colectivos, unos todavía rodando en Medellín y otros con radio de acción en municipios vecinos.

En 2011, se conforman como Corporación Colectivo SiClas, nombre registrado, con el representante legal Mauricio Mesa el cual dice: “se constituyó como grupo y empresa con el objeto social de la movilidad sostenible, productora de proyectos, capacitadora, formuladora e investigadora en temas relacionados con la bicicleta”. El colectivo SiClas, con su eslogan “más

amor, menos motor” y con más de 200 rodadas todos los miércoles, se preocupa por asuntos como el aire, el espacio y la convivencia, “con la bici no dan ganas de cargar un arma”.

Pedaleando Alma

Es un proyecto personal de viaje a Sur América en bicicleta con alforjas. El líder considera que no es un colectivo, aclara que es una misión y una manera de ejercer la ciudadanía: “Inspirar a otros a pedalear los caminos, la vida misma” a generar cambios que se necesitan. Su impulso mueve a otros biciativistas.

En el 2011 propone en Medellín la Fiesta de la Bici, evento convocado en facebook al cual asistieron 3000 personas y se ha repetido en varios momentos. También ha realizado conferencias, notas de prensa, radio y televisión, ha participado en acciones de urbanismo táctico y hecho parte de la co-creación con la institucionalidad mediante la mesa metropolitana de la bicicleta y mesa de movilidad no motorizada. Actualmente promueve el cicloturismo, viajes con alforjas. “La prioridad no es el cemento, son las personas, la educación, la democracia y la equidad”.

Colectivo Señoritas al Pedal

Se creó en 2012 con el evento **rodada de altura**²¹, el objetivo es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte y empoderar a las mujeres a usarla como un medio para su

²¹ Rodada para conmemorar el Día Internacional de la Mujer y promover la bicicleta como un medio de transporte eficiente en las grandes ciudades. Es una movida latinoamericana con representación en México, Argentina, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos. Ciudades del país como Bogotá, Cali, Pasto, Medellín y Pereira. Recorridos caracterizados por la indumentaria de sus participantes, quienes acuden al llamado calzando tacones y vistiendo faldas, demostrando que la bicicleta es tan noble que incluso se puede usar con las prendas representativas femeninas.

cotidianidad. Hacen actividades de acompañamiento al trabajo, estudio, gym, por tres días para que las mujeres aprendan la ruta, adquieran confianza y seguridad. Se han inspirado en el grupo mexicano *Insolentes*, que hacen salidas periódicas incentivando el uso de la bici.

Rodando sin Afán

Es una disidencia del colectivo SiClas, nace en enero de 2014, su líder Iván H. Ramírez, promueve “La bicicleta como instrumento de paz”. Salen a rodar los lunes en la noche desde Carlos E. Restrepo a barrios estigmatizados por las “fronteras invisibles” y, acompañados por una persona del territorio, llegan a diferentes sitios, activan el comercio barrial comprando el refrigerio para todo el grupo.

Nuevos Caminos por Antioquia

Es un grupo de aficionados, amantes del ciclo montañismo, buscan pedalear por trochas, caminos, potreros, montañas, quebradas y ríos con el fin de conocer y resaltar las riquezas paisajísticas. Los martes especialmente ruedan en Medellín. Hacen propuesta de rutas, se consideran “colonizadores del Jardín circunvalar”. Descubrieron la ruta bajando de Santa Elena, Parque Arví, laguna encantada y el cerro Pan de Azúcar. Hacen eventos sociales como la distribución de regalos en Navidad, el aguapanelazo para personas en situación de calle, trocha de perritos para recoger cuido para los albergues, trocha de útiles escolares para niños de bajos recursos.

Colectivo Bici-Rolling

Iniciaron en una bodega de reciclaje, con la recuperación de bicicletas en el barrio Antioquia, son un taller de diseño, reparación y restauración de bicicletas. Participantes de las primeras rodadas de SiClas, hoy tienen una propuesta estética de personificar las bicicletas. Promueven la Biciescuela, proyecto reconocido en el 4 Foro Mundial de la Bicicleta, con APB (Atención Primaria de la Bicicleta), donde promueven la autonomía y enseñan la mecánica básica de la bicicleta, y mantenimiento preventivo; descentralizan las actividades a diferentes sitios como: escuelas, ferias, barrios. Promueven el Bicipolo²², Cicloturismo con el alquiler de bicicletas y espontáneamente programan las rodadas.

Fundación Ciclocity²³

La fundación Ciclocity promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte. Para ellos son fundamentales los ejes ambientales, de salud y movilidad, con especial atención en la normativa vigente de movilidad en la ciudad. Integrada por 12 personas y un representante legal. Los socios pagan una cuota de \$20.000. El proyecto principal es de educación vial, partiendo de la Ley 1503 de 2011 que dice que peatones, ciclistas, conductores y pasajeros nos debemos educar en materia de seguridad vial.

Tienen un permiso²⁴ exclusivo desde 2012 para rodar desde el cerro El Volador. Los martes realizan rodadas en la ciudad con grupos pequeños, con todos los implementos de seguridad y sin hacer uso indebido de las señales de tránsito. Actualmente hacen trabajo comunitario, donde se

²² Juego de polo en la bicicleta

²³ No se consideran biciactivistas sino promotores de la bicicleta como medio de transporte, dicen que no es cuestión de salir todos sino de cómo se sale, se mueve bien, se tendría más armonía.

²⁴ “No tenemos capacidad para que se nos vuelva más grande, lo hemos limitado porque dada la exigencia de la norma a la gente no le gusta” dice Margarita.

exalta la “prudencia al pedalear, conciencia al transitar”. Llevan a niños de los colegios al parque infantil del tránsito y han hecho propuestas para señalar el cerro El Volador y que sea un escenario de educación vial para el ciclista urbano.

Mujeres Bici-Bles

Mujeres Bici- Bles Medellín se une a Mujeres Bici-Bles Bucaramanga (Colombia), donde nace esta iniciativa y realizan trabajo en red. Acordaron un manifiesto que une la red, en aspectos de equidad de género, empoderamiento de la mujer y logros de independencia.

El objetivo es promover en las mujeres el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Buscan que más mujeres se suban a la bicicleta y la usen como transporte. Además, hacen un reconocimiento de las ciclo rutas existentes en la ciudad. Actualmente se reúnen los sábados en la tarde, para organizar el colectivo, el cual pretende iniciar acciones prontamente, hacer recorridos que terminen en actividades como ver películas o hacer picnic.

Existen otros colectivos mencionados por biciactivistas y en redes sociales, algunos de ellos: desde enfoques ecológicos como **Laboratorio Itinerante de biodiversidad en bicicleta**, pretenden investigar, entender y mitigar el efecto de la urbanización, del transporte motorizado en la fauna silvestre y enseñar sobre la biodiversidad urbana, periurbana y rural buscando la conservación, disfrute, rescate y restauración de los ecosistemas nativos mediante la promoción, vivencia, ejemplo y enseñanza del ciclismo de utilidad. Otro es **Ciclopaseo Save the planet**, es un ciclopaseo ecológico de la ciudad de Medellín que se realiza cada año con el objetivo de sembrar un árbol para así contribuir a salvar el planeta.

Dedicados a las actividades recreativas se cuenta con **La Naranja Mecánica**, los cuales se reconocen como un grupo de ciclistas urbanos (biciurbanos) amantes de las bicis, con la intención de rodar por la ciudad e invitar a todo aquel que se quiera unir a rodar todos los días. **Mujeres al pedal** es un ciclopaseo urbano en la ciudad de Medellín, homenaje a todas las mujeres amantes de la bicicleta y que desean rodar con una intención recreativa y con un enfoque de género. Otro es **Fixed Gear Medellín**, es un grupo que pretende compartir y aprender la pasión por las bicicletas Fixed o Piñón fijo en la ciudad de Medellín, como tema emergente que poco a poco va ganando más adeptos, lo que se quiere es consolidar un grupo de fixeos para salir a rodar por la ciudad. El grupo **ciclístico Mariela's**, un grupo de gomosos del pedal, disfrutando del mejor hobby del mundo. Grupo **Ciclo explotados**, que realiza salidas a diferentes partes de la ciudad.

Asuntos relevantes para el presente y futuro cercano en este contexto es la oportunidad en la creación de La Bici Red Antioquia y Bici Red Colombia, ambas gestadas en el marco del 4° Foro Mundial de la bicicleta y con las expectativas de llevar a la ciudad y al país a un nuevo paradigma en el tema de movilidad, de sostenibilidad y de pedagogía en el uso de espacio público, una llama que con furor se encendió en febrero de 2015 y que debe mantenerse encendida para el logro de los propósitos de los biciactivistas de Medellín, Antioquia y Colombia que le apostaron a este proyecto.

Ciudad Verde

La Ciudad Verde (LCV) es un grupo de profesionales independientes que impulsa políticas públicas de sostenibilidad en las ciudades y hacen seguimiento a los actores políticos. Mediante "Sostenibilidad Urbana Creativa" promueven ciudades y regiones más sostenibles. En el año

2011 generaron la “firma del pacto por ciudades sostenibles” y son impulsores del 4º Foro Mundial de la Bicicleta en Medellín y de estrategias de urbanismo táctico como “Palacé para todos”. No son un colectivo biciactivista, pero dentro de sus enfoques está la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Reconocen la “Bici” como plural, incluyente, multicultural, además, aportan en una lectura diferente de la ciudad.

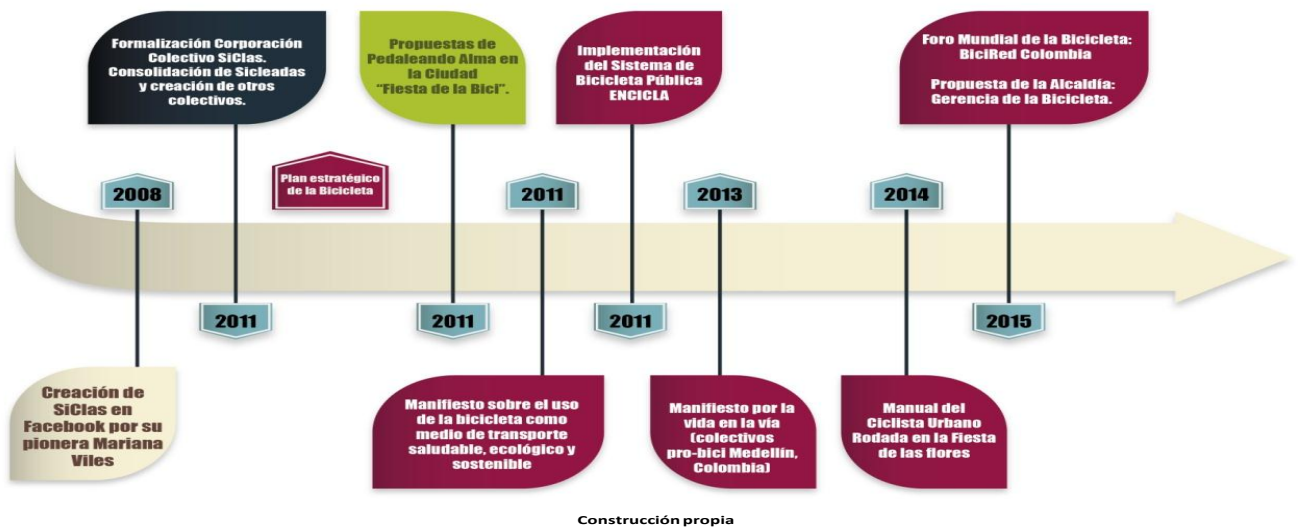


Ilustración 6. Línea de Tiempo del Biciactivismo en Medellín

La línea de tiempo visualiza en tendencia el accionar de los colectivos biciactivistas que paralelamente se conjuga con decisiones de la institucionalidad pública. El **año 2011** muestra una fuerza marcada en la formalización del colectivo SiCilas, la creación de disidencias y otros colectivos en la ciudad, acciones en masa como la fiesta de la bici, la continuidad de las Sicleadas y la concertación del primer manifiesto probici, asunto que incide de manera espontánea en la percepción ciudadana e institucional. Se crea el plan estratégico de la bicicleta y se lanza públicamente el sistema de bicicletas públicas EnCiclas. Es un año de cierre del periodo

gubernamental del Plan de Desarrollo “Medellín es Solidaria y Competitiva” 2008-2011, en cabeza del Alcalde Alonso Salazar, año político/electoral donde se mueven propuestas, intereses y se analizan tendencias políticas.

El panorama general de los colectivos biciactivistas, de acuerdo con Eslava (2014, p. 578) confirma que los elementos de acción colectiva más la generación de confianza muestra rasgos de capital social. Así las cosas, se infiere que hoy los biciactivistas están generando elementos de acción colectiva, fortaleciendo la confianza, sin llegar aún al nivel de capital social. Para Putnam (1993):

Centra el interés en el compromiso cívico (*civicengagement*), es decir, en el nivel de participación social de organizaciones de pequeña escala y poco jerarquizadas (...) que contribuyen al buen gobierno y al progreso económico, al generar normas de reciprocidad, difundir información, facilitar la comunicación, coordinación y enseñar a los individuos un repertorio de formas de colaboración (Citado en Vargas, 2002, p. 75).

Ostrom (2000) define capital social como un conjunto compartido de conocimientos, normas, reglas y expectativas acerca de los patrones de interacción de los individuos y lo diferencia de otras formas de capital: el capital social no se consume con el uso, desaparece con el desuso, no se puede identificar ni medir fácilmente y es difícil construirlo mediante intervenciones externas; inclusive, estas pueden destruir el capital social existente y generar efectos indeseables (Citado en Vargas, 2002, p. 79).

En este sentido el estudio de caso evidenció los siguientes elementos que integran la acción colectiva en los biciactivistas de Medellín: decisiones, participación, interacción, liderazgo, identidad, cohesión, comunicación, temporalidad, territorialidad, redes, en relación con la acción colectiva.

Son precisamente **las decisiones** que tomaron lo que les permitió diferenciarse a unos colectivos de otros, en vista de que sus acciones y funciones estaban encaminadas a generar proyecciones sociales diferentes, aunque evidentemente no opuestos. A los colectivos los unen causas benéficas, altruistas y sociales que no siempre son la respuesta a un problema, más de las veces son una oportunidad, una propuesta una alternativa de desarrollo en los temas ya mencionados.

En la acción colectiva en los biciactivistas de Medellín se destaca la **interacción** que permite un flujo mutuamente beneficioso entre integrantes y seguidores; beneficios como: las rodadas permanentes, programar visitas a territorios excluidos, llevar presente físicos como regalos, libros, alimento o mensajes como la paz, el uso del espacio público, el reconocimiento de la ciudad. Según Villaveces (2009):

Análíticamente, la lógica de la acción colectiva ha permitido una nueva forma de estudio de las políticas públicas, pues deja en evidencia el rol que juegan los grupos de interés, gremios, asociaciones y organizaciones que se constituyen alrededor de un tema específico, generalmente un bien público.

Con la intención de llevar las propuestas a otro nivel, es decir hacia la incidencia sobre la agenda política²⁵, algunos biciactivistas también desarrollan actividades tales como acuerdos preestablecidos. Por eso es común encontrarlos en los escenarios de participación, deliberación y concertación de ciudad, ese es el modelo de **participación** donde actúan como, colectivos, biciactivistas, ciclistas urbanos o como sociedad civil organizada, ellos buscan la forma de

²⁵ Jardín Circunvalar de Medellín, proyecto estratégico del Plan de Desarrollo 2012-2015, para controlar el crecimiento informal de la ciudad hacia las ladera y mejorar las condiciones de vida de los habitantes; y Parques del Río, proyecto orientado a mejorar la movilidad en la ciudad y aumentar el espacio público para los habitantes.

apoyarse y de fortalecerse con el objetivo de incidir en la toma de decisiones gubernamentales que visualice el sector o el tema que representan.

No obstante, el **liderazgo** en los biciactivistas de Medellín puede verse desde dos puntos, uno motivado por decisiones individuales con personajes que apoyados en el lobby logran acuerdos institucionales públicos y gubernamentales, otros desde el liderazgo colectivo, como grupo o masa; la evidencia muestra que son mayores los resultados individuales pero respaldado por el resto de los integrantes del grupo. Lo anterior, se apoya en la descripción que hace Villaveces: “la acción colectiva es necesario entender y ver de qué manera actúan y funcionan las decisiones en dos ámbitos, uno el afectado por la racionalidad individual y, el segundo, por una racionalidad social, colectiva” (2009, p. 8).

La **cohesión** entendida como elemento que genera lazos de cooperación entre los colectivos, se observa como una etapa coyuntural en momentos o situaciones pasajeras, todos saben que están ahí y que pueden contar unos con otros, es posible que con los colectivos biciactivistas estemos -en palabras de (Eslava y Preciado 2014:600)-presenciando la figura de una confianza estratégica y no una confianza moral,²⁶ en la medida que se juntan los grupos más pequeños, los visibles, los representativos del colectivo para liderar proceso y causas loables, los demás apoyan como masa, como colectivo y respaldo cada vez que se ven identificados con las propuestas planteadas.

²⁶ La confianza estratégica solo logra conducir a la cooperación entre personas que se conocen, por tanto, solo puede resolver problemas de confianza entre grupos pequeños de personas (Elster, 2013).

La comunicación entre los colectivos está basada principalmente en el manejo amplio y eficiente de las redes sociales. Ese es el territorio virtual de los colectivos biciactivistas de Medellín, a través de ellas se conocen, se comparten vivencias, experiencias, fotografías, videos, programas y proyectos. El éxito con las redes sociales es la convocatoria, llegan a todos y ellos responden en masa, como colectivos, como ciudadanos armados ni más ni menos de sus bicicletas, es por eso que han participado masivamente y con éxito en fiestas cívicas, espacios de reivindicación, jornadas de apropiación democrática con una constante, representar el biciactivismo en Medellín.

La **temporalidad** de los colectivos en Medellín no es mayor de una década, contrario a la figura del ciclista urbano que ha existido durante toda la historia, como deporte, como medio de transporte o como diversión; pero como colectivos son una figura reciente y algunos en proceso de definición, unos se muestran más maduros que otros, con mayor reconocimiento social y con mayor trayectoria, algunos son reconocidos sólo desde los integrantes visibles que los lideran. Es claro que son activos en el desarrollo de la ciudad sin profundizar en la temporalidad férrea e histórica de cada uno. Por tanto, es muy prematuro pensar que la permanencia de los biciactivistas que existen y los que se vienen fortaleciendo, sea de largo plazo, lo que sí es claro es que el compromiso que les pone la ciudad amerita un proceso de consolidación como acción colectiva de permanencia en el tiempo.

En cuanto a la **territorialidad** de los colectivos, el accionar trasciende el territorio urbano de la ciudad de Medellín. Las rodadas y las apuestas de ciudadanos los han llevado a visualizarse en otros territorios por fuera del valle, como los barrios periféricos pero también los corregimientos y los municipios tanto del área metropolitana como fuera de ella. La comprensión

y la transformación de la realidad social, se convierten en retos que los llevan a rodar con propósitos que no tienen límites geográficos, si bien este caso se suscribe en la ciudad de Medellín, los colectivos irradian su accionar en espacios más amplios, allí donde los comprometa un objetivo común que les permita la construcción conjunta de una realidad determinada.

Redes

Las redes sociales tienen un gran protagonismo en el desarrollo de los colectivos biciactivistas. Por medio de Facebook, varios colectivos se conforman, se convocan a las rodadas y actualizan información. Las redes sociales, como se expuso en el elemento de comunicación, permiten acceso a la información de manera ágil y se vuelven una plataforma de participación constante, comunicación transversal y relacionamiento global. Por medio de las redes sociales se han influenciado ciudadanos y al generar tendencia influyen posiciones de personajes públicos que tienen injerencia en las decisiones públicas, como es el caso de concejales, diputados, alcaldes y servidores públicos.

Las redes sociales impactan las redes de confianza o de relaciones, las cuales se consolidan como dinámicas colectivas de intereses comunes, esto permite incidencias en las decisiones públicas. Según la Red de Organizaciones comunitarias de Medellín, las redes deben tener tres factores fundamentales que les permitan consolidarse como tal, ellos son: Las condicionantes estructurales, los objetivos propuestos y las redes de confianza y desconfianza²⁷, como se percibe en los colectivos bicactivistas de Medellín, el proceso que llevan puede encaminar el establecimiento de Redes relacionales entre ellos, un reto colectivo está dado en la conformación

²⁷ Estos hacen referencia a las relaciones construidas en lo cotidiano, tanto las de cara a cara y más densas, como las más superficiales o débiles, que sirven para que circule la información construyendo sentido de inclusión o de exclusión (“nosotros”, “ellos”, etc). (Red de Organizaciones Comunitarias de Medellín, 2004).

de redes a escala departamental y nacional, que trascienda a una red de relaciones entre los diferentes colectivos.

2. Influencia de los Biciactivistas en la Agenda Política de la Ciudad

La agenda política es el instrumento donde se insertan los temas de ciudad para luego ser desarrollados a través de políticas, planes, programas y proyectos. Representa la base priorizada de problemas de interés público que necesitan desarrollo en el corto y mediano plazo. A diferencia de la agenda pública, pero como parte de ella; la agenda política o gubernamental, es la agenda de decisiones y orientaciones en el territorio.

Un tema o problema se incorpora en la agenda de varias formas, a través de la selección inicial que hacen los candidatos a cargos gubernamentales (Agenda sistémica²⁸), mediante la opinión pública donde se provoca la atención (Lobby²⁹ y medios de comunicación); mediante el debate y pactos ciudadanos (Agenda ciudadana y sectorial³⁰).

²⁸ El enfoque sistémico de la política (Easton, 1992) explica que toda sociedad tiene un agregado de problemas que son seleccionados inicialmente por el sistema político (...), los políticos hacen su propia selección y luego la transmiten al régimen político, las instituciones del Estado, donde sucede otra selección de acuerdo con la naturaleza del régimen político, el sistema de partidos, régimen electoral, fortaleza institucional y capacidad de movilización de la sociedad. Esta segunda selección es la agenda gubernamental, es decir, el conjunto de problemas que el gobierno decide abordar para darle un tratamiento de política pública. (...) no todos los problemas incorporados en la agenda de gobierno son abordados y no todos los problemas abordados son resueltos (citado en Cuervo, 2007, p. 153).

²⁹ Un lobby: 1) (del inglés 'vestíbulo', 'salón de espera'), en español, grupo de cabildeo o grupo de presión; 2) es un colectivo con intereses comunes que realiza acciones dirigidas a influir ante la Administración Pública para promover decisiones favorables a los intereses de ese sector concreto de la sociedad. Las primeras utilidades políticas de este término son del siglo XIX. (Diccionario de la lengua española).

³⁰ Roth, (2014, p. 122) citado en Padioleau (1982, p. 25) dice que no basta con definir un problema como público para que este aparezca en la agenda de gobierno. Roth (2014, p. 129) citado en Garraud (1990, p. 31) toma en consideración el papel de los grupos organizados, la existencia o no de una "demanda social", la presencia de conflictos y de procesos de movilización social, las estrategias de creación de una opinión pública, el papel de la "oferta política" la mediatización del tema y su dimensión como evento inesperado.

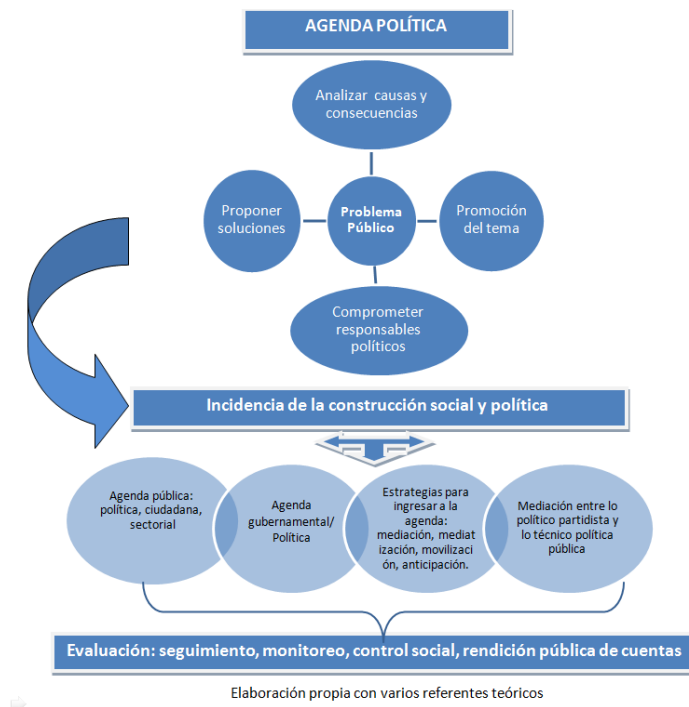


Ilustración 7. Agenda Política

Agenda política hace referencia tanto a los temas que son tendencia, que se han abordado pero siguen en punta, o problemas ya identificados como elemento de política pública³¹. Con respecto a lo anterior, la agenda política debe responder, entre muchos elementos al desafío de construir un modelo sustentable de sociedad y vida urbana basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social. Fundamentos para respetar las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural³².

El derecho a la ciudad debe ser el faro en la agenda política de ciudad, la generalización del concepto “derecho a la ciudad” (Borja, 2011, p. 1) y su relación con el “espacio público” entendido a la vez como espacio urbano y como espacio político es mucho más reciente,

³¹ Para Cuervo las políticas públicas son el resultado de los procesos de interacción entre distintos actores políticos, sociales e institucionales. Y para esta interacción es importante identificar la naturaleza pública de un problema como una construcción social y política (Cuervo, 2007, p. 151, 155).

³² Carta mundial de derecho a la ciudad (2004).

prácticamente de la última década. Esto se puede explicar por dos razones: las tendencias a la disolución de la ciudad en las nuevas y discontinuas periferias y la voluntad de los movimientos sociales de integrar en este concepto derechos sectoriales urbanos (vivienda, movilidad, ambiente, etc.) y sociopolíticos (identidad, derechos políticos, participación, etc.). El derecho a la ciudad es hoy el concepto integrador de los derechos ciudadanos renovados y la base de exigencia de estos derechos en un marco democrático (Borja, 2011, p. 11). Borja dice que la ciudad es la mejor oportunidad de innovación política, por la complejidad de las políticas públicas que en ella deben integrarse y por una dimensión que permite una relación más directa con la población. Se caracteriza (...) sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza heterogénea de grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales (Borja, 1998, p. 3, 8).

El rol del actor social en la permanente defensa del derecho a la ciudad, se centra para este caso en los colectivos biciactivistas³³. Su influencia en la agenda política, se evidenció recientemente en el 4° Foro Mundial de la Bicicleta en Medellín³⁴.

³³ Es una categoría para identificar al ciclista urbano que promueve el uso de la bicicleta. Igualmente biciamigos, biciusuarios, probici, son algunas de las formas en que se identifica a este actor social. En Medellín no todas las personas que entran en esta categoría se consideran biciactivistas, porque ven cargada de acción contestataria esta manera de identificación. A otros les gusta esta forma de clasificarlos porque consideran que da valor a las acciones que realizan; para otros es indiferente esta denominación. En lo que sí coinciden es que son promotores de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

³⁴ **El Foro Mundial de la Bicicleta** nace a partir del incidente en la ciudad de Porto Alegre, Brasil, donde un conductor atropella a unos ciclistas de la Masa Crítica de esta ciudad. Es desde allí que se unen mundialmente, tomándose las calles. Medellín fue la sede del 4° Foro Mundial de la Bicicleta con el tema de “Ciudades para todos”, un escenario novedoso en la ciudad, el cual permitió visibilizar propuestas ciudadanas, institucionales y académicas, además, de poner en la voz pública la bicicleta como medio que aporta a la transformación de Medellín. A partir del Foro, se gestan propuestas como: La gerencia de la bicicleta (propuesta de la institucionalidad pública), BiciRed Colombia: que integra los colectivos del país, en un escenario más amplio y el manifiesto sobre el uso de la bicicleta. **Masa Crítica** es una acción colectiva donde miles de personas salen en bicicleta en varias ciudades del mundo, el objetivo es generar conciencia de ciudad sostenible. El nombre "Masa Crítica" se tomó del documental sobre ciclismo de Ted White del año 1992, "Return of the Scorchers". En el film, George Bliss describe una típica escena en

Propuestas de los Biciactivistas de Medellín		
Colectivo	Propuestas	Clasificación
SiClas	Sicleada, todos los miércoles, salen del barrio Carlos E. Restrepo, movilizandando actualmente miles de personas en una noche.	Propias
	Ciudadano bici es una aplicación para celulares creada por el colectivo, que permite buscar sitios con facilidades para los ciclistas o que, al contrario, pueden ser inseguros.	Propias
	Encuestas de percepciones sobre condiciones para usar la bicicleta, las ciclorrutas y sugerencias al Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín a 2026	Propias
	Productos y servicios: Turismo cultural, educación, bikefriendly y bici parqueaderos	Propias
	Masa Crítica, con acciones de planificación, la creación de la pre-ruta, coordinación de voluntarios en la Logística, Comunicaciones y Educación.	Continuidad
	Discusiones del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín a 2026	Mixtas
	Mesa Metropolitana de la bicicleta y plan maestro de la bicicleta (Área Metropolitana)	Mixtas
	Feria de la bicicleta rodada en la feria de las flores	Mixtas
	Participación en La Mesa de no motorizados	Mixtas
Pedaleando Alma	Participación activa en el Cuarto Foro Mundial de la bicicleta, en el equipo de coordinación.	Mixtas
	Red Antioquia y Red Colombia (BiciRed Colombia)	Mixtas
	La Fiesta de la Bici, asistieron 3000 personas y se ha repetido en varios momentos.	Propias
	Participación en conferencias, notas de prensa, radio y televisión.	Propias
	Participación y articulación en acciones de urbanismo táctico.	Propias
	Gestión institucionalidad: Mesa Metropolitana de la bicicleta y mesa de movilidad no motorizada.	Propias
	Promueve el cicloturismo, viajes con alforjas.	Propias
	El viaje a Suramérica en bicicleta: fue un recorrido en 20 meses a 9 países.	Continuidad
Reflexiones en torno a las siguientes preguntas: ¿Qué está pasando en las grandes capitales alrededor del ciclismo urbano y que se está haciendo?, ¿Qué movimientos existen?, ¿Cómo se está impulsando desde lo institucional, ciudadano y privado? basado en el contexto de América Latina como: Buenos Aires, Santiago de Chile y Brasil.	Continuidad	

China, donde los ciclistas a menudo no pueden cruzar las calles por la cantidad de autos que circulan y la falta de semáforos. Lentamente, más y más ciclistas se amontonan esperando para cruzar la calle, y cuando hay un número suficiente -- una "Masa Crítica", como Bliss la llamó -- moviéndose todos juntos pueden avanzar sobre los autos y cruzar la calle. La idea comenzó en San Francisco (California) en septiembre de 1992 y, rápidamente, se difundió a otras ciudades alrededor del mundo. La idea fue bastante simple. Un día, un grupo de ciclistas se reunió en la ciudad para protestar de las condiciones del tráfico, causando un montón de problemas al tráfico motorizado. A la gente le gustó la experiencia y decidieron que se convirtiera en una costumbre. Así, desde entonces y una vez al mes, se reúnen en el mismo lugar a la misma hora. No hubo necesidad de organizar o dar publicidad, la cita quedó programada por sí sola. Tampoco fue necesario pedir permiso, ya que los encuentros eran espontáneos.

	Las experiencias y reflexiones colectivas, generan reconocimiento y motivación en la ciudad.	Mixtas
Señoritas al Pedal	“Te acompañamos en bici” acompañamiento al trabajo, estudio, gym, por tres días para aprender la ruta y generar confianza y seguridad. Empoderar a las mujeres a usarla como un medio para su cotidianidad.	Propias
	Picnics y salidas a conciertos	Propias
	Salidas para incentivar el uso de la bici y enseñar a “despinchar”.	Propias
	Voluntariado, por intermedio de la Secretaría de la Mujer, en capacitaciones para empoderar a las mujeres en el uso y la promoción de la bici.	Propias
	Rodada para conmemorar el Día Internacional de la Mujer y promover la bicicleta como un medio de transporte eficiente y usando prendas representativas femeninas.	Continuidad
	Discusiones del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín a 2026	Mixtas
	Mesa metropolitana de la bicicleta y plan maestro de la bicicleta (Área Metropolitana)	Mixtas
	Feria de la bicicleta rodada en la feria de las flores	Mixtas
	Participación en la Mesa de No Motorizados	Mixtas
	Participación en Cuarto Foro mundial de la bicicleta, coordinación logística y stand de artesanías.	Mixtas
Red de la bicicleta: Red Antioquia y Red Colombia	Mixtas	
Bici Rolling	Taller de diseño de bicicletas donde personalizan las bicis. Es una propuesta estética y de diseño.	Propias
	Ejemplo: Bicicleta Ruterreno: combinación de la bicicleta de ruta y todo terreno.	Propias
	Biciescuela a través del APB (Atención Primaria de la Bicicleta), promueven la autonomía y enseña lo básico en la mecánica de la bicicleta, y mantenimiento preventivo. Se descentralizan a diferentes sitios, ejemplo: escuelas, ferias, barrios.	Propias
	Tienen un reconocimiento en el marco del Foro de la Bicicleta.	Propias
	La biciescuela la realizan los sábados	Propias
	Promueven Bicipolo: Juego de polo en la bicicleta.	Propias
	Cicloturismo: Alquiler de bicicletas para turistas (rentas)	Propias
	Rodadas: Se programa espontáneamente.	Propias
	Bicimáquina: que es a partir de la energía que se produce.	Propias
	Conversaciones con el candidato al concejo que promueve las marchas alternativas en bici.	Mixtas
Mesa Metropolitana de la bicicleta y Plan Maestro de la bicicleta (Área Metropolitana)	Mixtas	
Rodando sin Afán	Rodar sin Afán y promover la bicicleta como un instrumento de paz y un medio para romper barreras invisibles.	Propias
	Integración en las rodadas del Foro Mundial de la Bicicleta con la ciudad de Cali y los países Chile y México.	Continuidad
	Discusiones del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín a 2015	Mixtas

	Mesa Metropolitana de la bicicleta y Plan Maestro de la bicicleta (Área Metropolitana)	Mixtas
	Participación en el cuarto Foro Mundial de la bicicleta.	Mixtas
	Red de la bicicleta: Red Antioquia y Red Colombia	Mixtas
Biciclub Nuevos Caminos por Antioquia	“Colonizadores del Jardín circunvalar” descubrieron la ruta bajando de Santa Elena, Parque Arví, La Laguna Encantada y el Cerro Pan de Azúcar.	Propias
	Rodada de los martes en Medellín.	Propias
	Repartición de regalos en Navidad, el aguapanelazo para personas en situación de calle, trocha de perritos para recoger cuidado para los albergues, trocha de útiles escolares para niños de bajos recursos.	Propias
Ciclocity	El proyecto principal es de educación vial, partiendo de la Ley 1503 de 2011 que dice que peatones, ciclistas, conductores y pasajeros nos debemos educar en materia de seguridad vial.	Propias
	Rodadas los martes en la ciudad, con todos los implementos de seguridad y sin hacer uso indebido de las señales de tránsito.	Propias
	Trabajo comunitario, donde se exalta la “prudencia al pedalear, conciencia al transitar”.	Propias
	Educación a los niños de los colegios al parque infantil del tránsito y han hecho propuestas para señalar el cerro el volador y que sea un escenario de educación vial para el ciclista urbano.	Propias
	Discusiones del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín a 2026	Propias
	Mesa Metropolitana de la bicicleta y Plan Maestro de la bicicleta (Área Metropolitana)	Propias
	Participación en la Mesa de no motorizados	Propias
	Participación en el cuarto Foro Mundial de la Bicicleta, como ponente.	Propias
	Red de la bicicleta: Red Antioquia y Red Colombia	Propias
Mujeres bici-bles Medellín	Buscan que más mujeres se suban a la bicicleta y la usen como transporte. Además, hacen un reconocimiento de las ciclo rutas existentes en la ciudad.	Propias
	Se reúnen los sábados en la tarde, para organizar el colectivo, el cual pretende iniciar acciones propiamente en el segundo semestre de 2015	Propias
	Hacer recorridos en bicicleta que terminen viendo película o haciendo un picnic.	Propias
	Mujeres Bici- Bles Medellín se une a Mujeres Bici-Bles Bucaramanga Colombia donde nace esta iniciativa y realizar trabajo en red. Acordaron un manifiesto que une la red, en aspectos de equidad de género, empoderamiento de la mujer, y logros de independencia.	Continuidad

Elaboración propia

Propuestas conjuntas de los colectivos biciactivistas

Las propuestas conjuntas de los colectivos han sido desde rodadas de integración, la creación del manifiesto³⁵ sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, ecológico y sostenible (2011) y el manifiesto³⁶ por la vida en la vía (2013), hasta la puesta en marcha del 4° Foro Mundial de la Bicicleta en Medellín con la creación e impulso de la BiciRed Antioquia y la BiciRed Colombia.

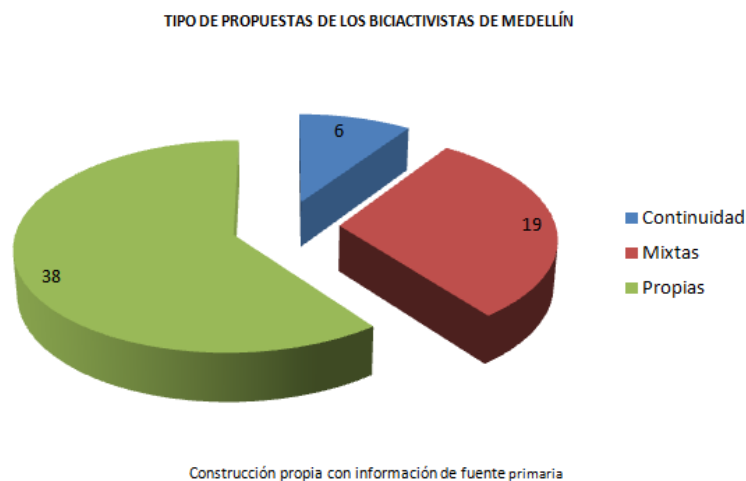


Ilustración 8. Tipo de propuestas de los biciactivistas de Medellín

Propuestas institucionales para promover el uso de la bicicleta

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá, ha generado espacios como:

- Mesa metropolitana de la bicicleta³⁷, integrada por los colectivos biciactivistas.
- Mesa institucional de la bicicleta.

³⁵ Este manifiesto fue elaborado con base en la Declaración de Amsterdam (VéloMondial 2000, Amsterdam, 22 de junio de 2000), la Declaración de Sevilla (Sevilla, en el Plenilunio de marzo del año 2009), la Ley 1083 de 2006 de la República de Colombia (por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones) y otras disposiciones para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en Colombia.

³⁶ Firman colectivos Pro-Bici Medellín el domingo 22 de septiembre de 2013

³⁷ Por medio de resolución Metropolitana del 30 de mayo del 2013, se crea la Mesa del Área Metropolitana, donde se destaca la participación de un representante de cada una de las organizaciones que fomentan el uso de la bicicleta.

- Programa gratuito EnCicla: herramienta para reclamar escenarios desde lo público frente a la bicicleta como medio de transporte.
- Ciclo parqueadero vigilado, flota de 10 bicicletas eléctricas plegables y 5 mecánicas para los empleados y próximamente se harán para los trabajadores que lleguen en bici.

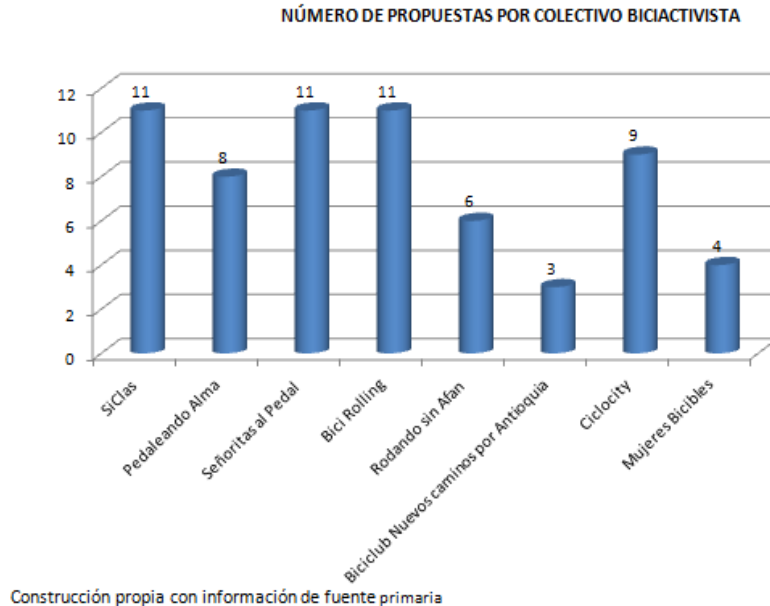


Ilustración 9. Número de propuestas por colectivo biciactivista

Instrumentos de planeación de mediano y largo plazo:

- Plan maestro metropolitano de la bicicleta permitirá dar lineamientos a mediano y largo plazo, hasta el año 2030. (Área Metropolitana)
- Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2020 (Secretaría de Movilidad)
- Plan de Ordenamiento Territorial POT³⁸

³⁸ Plan de Ordenamiento Territorial (POT), fue aprobado por el Concejo de Medellín en octubre del 2014. La Administración busca implementar, a 2030, una red de 400 kilómetros de ciclo rutas, que se articularán con el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.

Ser escuchados y tenidos en cuenta es una prioridad para los biciactivistas, uno de los temas en los cuales pretenden mayor efecto es en la conciencia frente a lo público, los corredores multimodales donde quepan todos con igualdad de derechos, los espacios públicos dignos y apropiados que les permitan reconocerse como parte de la ciudad y con el derecho de usar la bicicleta como medio de transporte inteligente, accesible y sostenible para la ciudad.

Hoy abiertamente se habla de la pirámide invertida, la misma que pone al peatón y al ciclista primero que los otros medios de transporte y movilización, pero esto requiere un cambio de actitud de todos los usuarios de las calles, las vías y el espacio público. El respeto por el otro usuario debe trabajarse en un cambio de actitud personal de cultura que lleve la ciudad a tener una pedagogía en lo que podría llamarse democracia en la calle. El resultado de un proceso que contemple todos estos elementos lograría algo que los biciactivistas reclaman un cambio de paradigma, lo cual tendrá que involucrar otros sectores además del social e institucional, al económico que hoy pueden verse como los mayores opositores del cambio que requiere la ciudad.

La bicicleta, símbolo de ciudades sostenibles

Para algunos biciactivistas³⁹ la bicicleta es el medio para ejercer su propia ciudadanía con una mirada integral de la vida desde autonomía, la economía, medio ambiente, cohesión humana. En este sentido la bicicleta no puede seguir siendo un medio alternativo, por el contrario, un medio que se redescubre para la ciudad sostenible, incluyente, amigable, competitiva, sana. La bicicleta permite tener conciencia del cuerpo propio y del entorno, estar alerta, activo y vivo.

³⁹ Carlos E. Carvajal. Pedaleando Alma

En Medellín el tema de la bicicleta es tendencia creciente, el 4° Foro Mundial de la Bicicleta lo visibiliza mucho más y se integra a la agenda política de la ciudad cuando desde la administración municipal se manifiesta públicamente⁴⁰ la importancia y creación de la Gerencia de la Bicicleta, hoy constituida como Gerencia de la Movilidad humana.

Acciones de corto plazo con efectos a largo plazo son las apuestas que ponen en el centro de la ciudad temas como la vida, bienestar, salud, amistad, libertad, inteligencia, convivencia; aportes que generan reflexiones de cultura política, activa la percepción de lo público, provoca cohesión social y permite prácticas colaborativas. El urbanismo táctico es un juego de incidencia política, son actos simbólicos que nutren la conciencia ciudadana y como bola de nieve genera cambios importantes en la ciudad.

De acuerdo con Jorge Ballesteros⁴¹, “Palacé para todos” es el proyecto que pone en evidencia la fuerza del biciactivismo en la ciudad, es un ejemplo del urbanismo táctico que incide contundentemente en las decisiones públicas y por ende incorpora con vehemencia el tema en la agenda política.

⁴⁰ Artículo de prensa de El Tiempo, 09 de Marzo de 2015: “(...) el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es la ruta de la ciudad, tiene como meta la creación de 400 kilómetros de ciclorruta y pretende que el 10 % de los viajes se hagan en bicicleta. La bicicleta es una necesidad, se debe impulsar la cultura de la bicicleta y la transformación de los ciudadanos para que la vean como modo de transporte. El primer frente que tendría a cargo la Gerencia de la Bicicleta, es la interlocución con los usuarios de la bicicleta, los colectivos, las organizaciones sociales y los otros modos de transporte. El gerente de la bicicleta no necesariamente va a tener presupuesto altísimo para las bicicletas públicas porque eso lo va a tener el Área Metropolitana con Encicla; pero, va a idear proyectos para hacer que Medellín vaya adoptando cada vez más la bicicleta eléctrica, pues nuestra ciudad tiene pendientes y en la medida que esas lomas y montañas se puedan vencer vamos a avanzar” (Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/gerencia-de-la-bicicleta/15364178>).

⁴¹ Profesional del Área Metropolitana, promotor de la bicicleta en la ciudad.

Perspectivas analíticas en el campo de gobierno y políticas públicas

En ese sentido, autoridades políticas municipales deben atender la disyuntiva entre cultura e infraestructura, que lejos de ser opuestas deben ser complementarias. El desarrollo de las dos estrategias resarce la deuda ante los reclamos y propuestas de los biciactivistas que hoy tiene la ciudad, porque son grupos grandes, líderes importantes, reconocidos nacional e internacionalmente.

Por tanto, se trata de una visión a mediano y largo plazo que deberá verse reflejada en los futuros planes de gobierno de los candidatos y sobre todo en los planes de desarrollo municipal y departamental 2016-2019. En estos momentos ningún candidato debe estar alejado del asunto de la bicicleta puesto que es un tema de tendencia creciente, es una oportunidad, está en los medios, en las redes, en el deseo y en la necesidad de la ciudadanía. Los enfoques prioritarios para los colectivos son espacialidad, inclusión, sostenibilidad, respeto, derechos, pluralidad y equidad.

Con respecto al análisis del caso, el biciactivismo en Medellín es un potencial atractivo para las fuerzas de representación política de la ciudad, por la gran cantidad de personas que agrupan, la generación ágil de redes de confianza y la visibilización de temas de interés público/colectivos, como la movilidad en la ciudad.

La masa crítica de colectivos biciactivistas de Medellín tiene potencial de nivel de criticidad, y fuerza para emprender acciones colectivas solidarias que transformen la realidad de la ciudad. Aún está en el nivel de dependencia, es decir, los colectivos existen porque existe una individualidad que le apasiona el tema, y está informando al resto de integrantes. La influencia

que tienen los colectivos biciactivistas es el resultado de las acciones en masa promovidas y planificadas por un individuo o el líder.

Los niveles de diálogo son claros entre el actor social (colectivos biciactivistas) y el institucional por medio de las mesas creadas para tal fin. No es clara la coordinación e integración entre dependencias de la institucionalidad de nivel técnico, las cuales tienen el objeto de materializar decisiones que se toman en los escenarios de participación. En el orden político se percibe voluntad sobre el tema, aunque falta contundencia y proyección en las políticas de sostenibilidad de las propuestas.

Es pertinente tener en cuenta que este estudio de caso abre la posibilidad de profundizar en otros elementos que pueden ser desarrollados en futuras investigaciones, tales como:

- Visibilización, posicionamiento y empoderamiento de los todos los colectivos biciactivistas en Medellín y Área Metropolitana.
- Indagar sobre el tema de redes de relaciones entre los colectivos y las posibles sinergias que se tejen entre ellos.
- Hacer un análisis de la participación del actor privado-comercial en la agenda política de la ciudad con relación al tema del ciclismo urbano.
- Seguimiento a proyectos de desarrollo urbano que se relacionan directamente con el ciclismo urbano.
- Indagar sobre las relaciones de los colectivos con las instituciones públicas o privadas en el marco de los esquemas de contratación.

- Evaluación y seguimiento a las propuestas y gestión que se han adelantado entre los colectivos biciactivistas, los gobiernos locales del Área Metropolitana y las entidades responsables del transporte público en la ciudad.
- Análisis de los sistemas intermodales, desde la óptica de infraestructura vs cultura ciudadana de movilidad.

Referencias

- Borja, J. (Mayo, 2011). Crisis urbana y derecho a la ciudad. Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, (116), 1,11
- Borja, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. *VVAA, Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, "Urbanitats"*, (7), 3,8
- Carta mundial de derecho a la ciudad* (2004). En: Foro Social de las Américas. Quito, Julio 2004
- Carmona, H. (2001). El sector del transporte: Eje de la modernización. En: Brand, P. (Ed.). *Trayectorias urbanas: en la modernización del Estado de Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, TM Editores.
- Colombia. Congreso de la República (1993). *Ley 105*. Bogotá: Diario Oficial.
- Colombia. Congreso de la República (2006). *Ley 1083*. Bogotá: Diario Oficial.
- Cuervo, J. I. y otros (2007). *Ensayos sobre políticas públicas*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Eslava, A. y otros (2014) ¿Primero yo, después los míos y de últimos los otros? Confianza y acción colectiva: retos y políticas públicas. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 44(121), 577-607
- Martínez, P. C. (2006). Método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*, (20), 1,4
- Manual del Ciclista Urbano* (2014). Medellín.

Morales, P. (2013, 16 de agosto). Crece el placer por montar en dos ruedas en Medellín. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com>.

Morales, P. (2015, 9 de marzo). Con la Gerencia de la Bicicleta en Medellín habrá dirección y control. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/gerencia-de-la-bicicleta/15364178>

Ostrom, E. (2011). *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. México: FCE, UNAM.

Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2020 (2014).

Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín (2014). Acuerdo 049 de 2014.

Red de organizaciones comunitarias de Medellín (2004).

Roth, A. N. (2014). *Políticas Públicas: formulación, implementación y evaluación*. Bogotá: Ediciones Aurora.

Tarrow, S. (2012). *El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial.

Vargas, G. (2002). Hacia una teoría del capital social. *Revista de Economía Institucional*, 4(6), 75,79.

Villaveces, J. (2009). Acción colectiva y el proceso de la política pública. *Revista Opera*, (9), 7-8