

La Ciclovía en Bogotá un espacio público de recreación y ocio: ambiente, salud y ciudadanía¹

The bike way in Bogota public space of leisure and recreation: environment, health and citizenship
A ciclovía em Bogotá espaço público de lazer e recreação: meio ambiente, saúde e cidadania

Astrid Bibiana Rodríguez Cortés, M.Sc.²
Recibido: 26/02/15 Aceptado: 25/04/15

Resumen

El presente documento hace parte del contexto de la investigación de doctorado en curso Espacios públicos de ocio: el caso de la Ciclovía en Bogotá 1995-2013. Para esta investigación se tomaron tres pilares fundamentales sobre los cuales trabaja este espacio desde hace ya algunas décadas: cultura ciudadana, salud colectiva y cuidado ambiental. Su compromiso se ha visto reconocido en diferentes eventos académicos y sociales, planteándose como ejemplo a seguir. La organización, administración y logística realizada por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), permite entrever los beneficios sociales que puede acarrear el invertir en bienestar social.

Palabras Clave: Ciclovía, recreación, ocio, ciudadanía, salud y ambiente.

Summary

This document is part of the PhD research Public spaces of leisure: the case of the Bikeway in Bogotá 1995-2013. For this research are three fundamental pillars on which it based on this public space of leisure since some decades ago: civic culture, collective health and environmental care. His commitment has been widely recognized in academic and social events, even like a role model. The organization, administration and logistics made by the Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) let see the social benefits that could lead to invest in social welfare.

Keywords: bikeway, recreation, leisure, citizenship, health and environment.

Resumo

Este documento é parte do contexto das áreas públicas de lazer de pesquisa PhD em curso: o caso da Ciclovía em Bogotá 1995-2013. Para esta pesquisa são três pilares fundamentais sobre os quais trabalha este espaço para bastante algumas décadas: a cultura cívica, saúde coletiva e cuidado ambiental. Seu compromisso tem sido reconhecido em diferentes eventos acadêmicos e sociais, que levanta como um modelo a seguir. A organização, administração e logística pelo Instituto Distrital de Recreação e Desporto (IDRD) para vislumbrar os benefícios sociais que podem levar a investir no bem-estar social.

Palavras-chave: bikeway, recreação, entretenimento, cidadania, saúde e meio ambiente.

Introducción

Bogotá desde 1974, generó a partir de iniciativas ciudadanas un espacio de ocio y recreación masiva, el cual decidió que los domingos la transformaría, que algunas de sus vías de tránsito principales se convertirían en un espacio público para ejercitarse, territorio de exploración corporal y lugar de encuentro familiar y social. Prácticas que con el paso del tiempo modificaron la cotidianidad en la cual se desarrollaba el trasegar de los bogotanos, instaurando nuevas formas de relación con el cuerpo y con el espacio público. La calles y avenidas, lugares usados para el transporte, tomarían para los capitalinos nuevos sentidos.

Actualmente, todos los domingos y festivos³ en la ciudad de Bogotá, desde muy temprano en la mañana, miles de bogotanos se toman las calles, los cuales por un día, son vividos de manera distinta, sus cuerpos se transforman,

1 Cita sugerida: Rodríguez Cortés, A. (2015). La Ciclovía en Bogotá un espacio público de recreación y ocio: ambiente, salud y ciudadanía. *Impetus*, vol. 9 (1), pp. Xx-xx.

mujeres y hombres que usualmente salen vestidos con trajes formales, los domingos modifican sus atuendos para las diferentes prácticas de ejercitación que se aprecian, grupos poblacionales diversos salen a ejercer otras formas de relacionarse con el espacio público.

Este espacio y lugar de recreación masiva que se ha venido ganando y construyendo, es un esfuerzo conjunto entre la institucionalidad y la sociedad capitalina. Así la Ciclovía bogotana, tiene dispuesto un día: los domingos, tiempo y espacio particularmente establecido para el encuentro consigo mismo, con la familia y con los otros, edificándose como escenario de disfrute y esparcimiento social.

Este escrito tiene como propósito evidenciar y resaltar en sus cuarenta años, la Ciclovía bogotana como espacio público de ocio y recreación. En tal sentido, la primera parte presenta reflexiones sobre concebir la Ciclovía como espacio público, segundo, la historia de la Ciclovía en Bogotá, y seguido se ampliará lo que aquí según análisis preliminares de esta investigación en curso, denomina tres pilares de trabajo: ciudadanía, salud y ambiente; por último, se presenta una reflexión final: retos y perspectivas.

La Ciclovía un espacio público

Las concepciones sobre espacio público, en primera instancia se establecen como una construcción social y tal como lo enuncia Zambrano, una conquista, ya que es allí donde en esencia se contraponen al espacio privado, se pone en juego la convivencia social y se manifiesta la tensión entre la norma y la costumbre (2003 p.17). En el espacio público se producen inicialmente relaciones de intercambio económico, cultural y político, así como manifestaciones de carácter lúdico y de esparcimiento.

Se considera a esta noción como una construcción esencialmente moderna, que precisamente no se limita al espacio físico, sino que más bien, lo que muestra ampliamente es la vivencia social y las relaciones culturales e históricas que este conlleva. Por ello, el espacio público se ha convertido en objeto de estudio e intervención social, y ha generado debates para saber como se administra, se negocia y se pone al servicio de la población en general; este espacio de tensiones se ve mediado por distintos agentes institucionales, sociales y colectivos culturales, quienes insisten en hacer un espacio de apropiación conjunta. Desde la década de los 80, “las grandes ciudades experimentaron una crisis que puso en evidencia problemas vinculados con el deterioro y abandono del espacio público, como elemento de segregación

socio-económica y espacial, la violencia, la privatización, la degradación de los centros históricos; problemáticas que de modos diversos han hecho parte de la realidad urbana reciente europea y americana” (Pardo, 2008, p. 29).

Hoy se establece el espacio público como un espacio de encuentros y desencuentros, allí se instauran las formas de habitar un espacio y formas de apropiación, las cuales pueden ser de carácter cultural y “sus regulaciones se establecen provenientes de las costumbres y de las regulaciones formales, que permiten y restringen presencias, actividades y significados” (Páramo y Cuervo, 2010 p. 18).

Sin embargo, Salcedo y Caicedo (2008) señalan como el espacio público desde los documentos institucionales queda reducido a la libre circulación, ya que a diferencia de los espacios privados son restringido, por ello, se evidencia como lo público todo lo que puede ser tomado “para uso y dominio de toda persona” (p.101). La Defensoría del Espacio Público de la Alcaldía Mayor de Bogotá, lo define como:

El conjunto de áreas, bienes y elementos que son patrimonio de todos y que satisfacen las necesidades culturales, de movilización, de acceso a un medio ambiente adecuado, de integración social y de recreación. Como su propiedad está en manos del Estado, su uso y acceso es un derecho de todos. (s.f., pág. 3)

En tal sentido, concebir la Ciclovía como un espacio público de recreación masiva, implica instaurar en la ciudad de Bogotá, un espacio privilegiado para la apropiación de la misma, por parte de sus habitantes, conllevando ello, a una mayor conciencia social, que permita interpelar los modelos de discriminación e inequidad socio-espacial. Por ello, el concepto de espacio público no puede quedar reducido, a un espacio común, el esfuerzo ciudadano está en consolidar proyectos que contribuyan a fortalecer su uso, cuidado y disfrute, donde sea posible a partir del encuentro y las expresiones lúdicas, de esparcimiento, culturales, religiosas, entre otras, promover la cohesión social y el fortalecimiento cultural local.

Cuarenta años de la Ciclovía bogotana: de la persistencia a la consolidación

Se habla normalmente de los actuales cuarenta años de existencia de la Ciclovía, sin embargo, a lo que se denomina hoy Ciclovía en la ciudad de Bogotá, entendida ella como el parque lineal más grande de Latinoamérica, al cual concurren más o menos un millón⁴ de personas cada fin de

semana y que contiene una serie de espectáculos masivos, puntos de cuidado de mascotas, puntos RAFI (información de actividad física), arreglo de bicicletas, entre otros, no es la Ciclovía que inicia en Bogotá por el año 1974, donde el periódico El Tiempo lo registra como “*Mitín a favor de la cicla*”, organizado por “Procicla” y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte que habilitó las dos principales vías de la ciudad, la carrera 7ª y la carrera 13, por tres horas, de 9:00 a.m. a 12:00 m., para el tránsito de bicicletas. Al evento asistieron más de 5.000 bogotanos, quienes salieron a manifestar en contra de la proliferación de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de oferta recreativa en la ciudad. (Palacios, 1974: 6A)



La primera Ciclovía organizada de la que se tiene noticia fue un «Mitin a favor de la cicla» organizado por una asociación independiente. Tomada del periódico El Tiempo (1974: 6A).

Foto 1. Registro periódico El Tiempo de la ciudad de Bogotá. 16 de Diciembre 1974

En la reconstrucción histórica que hace el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) identifica cuatro etapas en la consolidación de la Ciclovía: implementación, sostenimiento, transformación y modernización. La *Etapas de Implementación* se establece desde el año 1974 hasta 1976 cuando se retoma la Ciclovía en una iniciativa del Instituto de Desarrollo Urbano, en sus decretos 566 y 567, los cuales da vía a lo que se conoce como Ciclovías de fines de semana.

Entre los años 1986-1995, la etapa de *Sostenimiento*, se caracterizó porque su funcionamiento era regulado por la división de Ingeniería de la Secretaría de Tránsito, la cual tenía como función principal cerrar algunas calles de la ciudad para que la Ciclovía funcionara; es interesante notar que no existía una serie de recursos, actores sociales, eventos masivos, como lo hay ahora, por ello el IDRD, comenta:

La Secretaría de Tránsito se encargaba de colocar la señalización circular en cada uno de los cruces, que por cierto en su momento resultaban peligrosas, sin embargo no existía una estructura organizacional que le diera identidad. Por esta razón de los 54 kilómetros que reciben en 1986 entregan a finales de 1995 a la administración del Dr. Antanas

Mockus únicamente 24 kilómetros, que evaluó el IDRD en 1995 observando que el 80% funcionaban en el norte de la ciudad, la Ciclovía estaba señalizada en solo un 20% de su cubrimiento, operaba en tramos aislados y no tenía circuitos, tenía deficiente vigilancia, no existían actividades diferentes al uso de la bicicleta, etc. (IDRD, s.f.).

Es hasta el año 1995 cuando el IDRD recibe el programa de Ciclovía a su cargo, inicialmente haciendo una evaluación de su estado y retomando los 24 km entregados; determinan así el objetivo de su trabajo hasta ahora. La intención era hacer unos circuitos organizados y estructurados con sentido de uso. Desde esa época la administración se centra en un objetivo “Formar Ciudad” (Ibíd).

Desde el año 1996 hasta 1998, se produce la etapa de *Transformación*, sus grandes cambios fueron la amplitud de 24 a 81 km, la inauguración de conexiones con la Recreovía, la ampliación del horario hasta las dos de la tarde, generando una masiva campaña de apropiación del espacio público por parte de los bogotanos, y lanzando su eslogan: “Bogotá no tiene mar pero tiene Ciclovía”, se crea un equipo interinstitucional (auxiliares bachilleres, funcionarios de la secretaría de salud, servidores sociales, guardianes y gerentes de ruta), quienes tenían la función pedagógica de cuidar y brindar seguridad para transitar a los bogotanos, se implementa un servicio de comunicación por radio y se cuenta así con el primer patrocinador de la Ciclovía “Agua Brisa” (Ibíd). En el año 1998 se empieza a dar más institucionalidad al grupo humano de la Ciclovía, se crean los puestos para mascotas, se realiza un plan para vendedores ambulantes, se generan múltiples campañas pedagógicas y entra “Suramericana” como patrocinador, se amplía el sistema de comunicación radio y beeper.

La etapa de *Modernización* contemplada desde 1999 a la fecha, tiene como grandes cambios y logros el aumento del corredor vial a 121 km., mayores alianzas estratégicas como Porvenir, y la estrategia de posicionamiento con los eventos masivos dentro de la Ciclovía:

Con el paso de los años se fortalecieron las relaciones interinstitucionales ubicando personal nuestro en las salas de radio de otras entidades, se implementaron estaciones cicloculturales que funcionaban el tercer domingo de cada mes con 10 puntos simultáneos en los que se realizan danzas, títeres, payasos, teatro, grupos musicales, etc., con el apoyo del Instituto de Cultura y Turismo. Sin embargo la claridad en nuestra misión hizo que algunos eventos como las ciclomisas, ciclopaseos y estaciones recreoculturales des-

aparecieran con el tiempo, dejando estos temas a instituciones que se encargaban específicamente de ellos. (Ibíd).

La historia institucional descrita por el Instituto de Recreación y Deporte de la Ciudad de Bogotá (IDRD), permite ver como la Ciclovía es un esfuerzo de ciudadanos e instituciones distritales que permiten la configuración de este espacio público. Por ello, para los funcionarios, quienes trabajan en la operación y logística de la Ciclovía actual este es “un ejemplo a seguir, no solo en Colombia sino en el mundo”.

La Ciclovía, se concibe entonces, como un espacio de construcción social el cual ha permitido a la ciudad ser merecedora de premios y reconocimientos, es en este espacio donde los ciudadanos conviven de manera relativamente tranquila y prudente, donde la promoción de la actividad física se intensifica como una forma de lucha contra las enfermedades no transmisibles, como el sedentarismo y la obesidad, enfermedades que ponen en riesgo gran parte de la población actual. Además como espacio de ocio, tiene el reto:

Urgente, en esta sociedad contemporánea donde los comportamientos de la población son el resultado de trayectos diversificados y fragmentados, transformar los tiempos desocupados y alienantes en experiencias de ocio, favoreciendo la (re) construcción de la identidad propia, impidiendo al sujeto contemporáneo quedarse inmóvil y ausente en un mundo impersonal, fluido, frenético e individualista. (Baptista, 2014, p.39).

Por ello, la Ciclovía permite realizar una diversidad de prácticas físicas, promover el cuidado ambiental, bajando los índices de contaminación, aspecto cada vez más preocupante para la supervivencia del planeta, así como, permitir el uso del espacio público no solo para un disfrute individual, sino más bien, en busca una satisfacción colectiva.

Tres pilares de trabajo: salud, ambiente y ciudadanía

La Ciclovía como un ejemplo a seguir para el mundo, trabaja desde sus inicios por la preservación de un ambiente y entorno más saludables y sanos para la ciudad. Como se evidenció la Ciclovía bogotana, surge como iniciativa de algunos ciudadanos que con preocupación veían como la modernización de la ciudad iba deteriorando día a día el ambiente capitalino; unos años más tarde, cuando es asumido por el IDRD, su preocupación ya no es solo la movilidad y el ambiente, se piensa en los cuerpos de los bogotanos,

así se genera un espacio que fundamentalmente permite el despliegue de prácticas deportivas y de actividad física permitiendo a los ciudadanos cuidar su salud física y corporal. Para llevar a cabo este escenario de participación, educación y cultura ciudadana, el IDRD desde el año 1995, se ha propuesto que la Ciclovía sea un modelo a seguir en las formas de ejercer la ciudadanía, donde se cumplan los derechos de los ciudadanos a partir del acatamiento de sus deberes, por ello, con campañas pedagógicas, se llega a acuerdos, se sensibiliza a la población, se modifica el comportamiento independiente y se pasa de una conciencia individualista a formas de resolución de problemas en conjunto y conciliación.



Figura 1. Tres pilares de trabajo

En esa perspectiva, la Ciclovía en Bogotá es un lugar producido para la ejercitación de los ciudadanos, la formación de ciudadanía, así como la producción de entornos ambientales más agradables. Por ello, esta se ha venido erigiendo como un ejemplo, es decir un lugar de inclusión, de transitividad, de poca contaminación y de ejercitación corporal, siguiendo a Foucault, se puede enunciar a la Ciclovía como un espacio heterotópico:

Sin duda esas ciudades, esos continentes, esos planetas nacieron, como se dice, en la cabeza de los hombres o, a decir verdad, en el intersticio de sus palabras, en el espesor de sus relatos, o incluso en el lugar sin lugar de sus sueños, en el vacío de sus corazones; en pocas palabras, es la dulzura de sus utopías. Sin embargo, creo que hay -y esto en toda sociedad- utopías que tienen un lugar preciso y real, un lugar que se puede situar en un mapa. (2010, p.21).

Plantear la Ciclovía bogotana como lugar heterotópico, evidencia que la producción de espacios públicos de ocio debe generar reflexiones sobre el modelo de ciudad que se quiere y como se puede contribuir a ello. En tal medida, en el marco de la Cumbre Rio+20 realizada en Bogotá en

Agosto del 2014, se le concedió en el Foro Global de Asentamientos Urbanos, apoyados por la UNEP, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el premio a la *Cultura Sostenible*, por ser modelo internacional a seguir en América Latina, ya que ella ejerce:

Una promoción de la actividad física, el deporte y el adecuado uso del tiempo libre, y se ha posicionado como el mayor promotor del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, generando hábitos de vida saludable para una ciudad más humana y amable (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014).

Este modelo de bienestar social, se destaca por pensar, la producción de espacios públicos de recreación y ocio en una perspectiva incluyente, amable, saludable y humana, así como promotora de políticas, acciones y discursos gubernamentales, que permiten a los sujetos sociales comprender como el cuidado del espacio público es una responsabilidad social de disfrute colectivo.

Ciudadanía: un espacio público que se transforma

La Ciclovía se reconoce como un espacio de interacción social, donde su uso todos los domingos permite reflexionar sobre la convivencia ciudadana, la aplicación de derechos y deberes. Para muchos ciudadanos no es fácil comprender como ceder espacios de movilidad de los carros para que la gente se apropie de un espacio público y realice una actividad recreativa, sin embargo, es la misma fuerza ciudadana y la cantidad de personas que se agolpa a las calles quienes sostienen desde hace ya algunas décadas un espacio como lo es la Ciclovía, en el cual se encuentran personas de diferentes condiciones sociales, con prácticas deportivas diversas y con intencionalidades distintas, por ello, se concibe que:

La Ciclovía aporta al principio de sostenibilidad con el alto impacto ambiental positivo que genera el uso de la bicicleta. Al desarrollo de la cultura ciudadana aporta con la constitución de un espacio educador, pues la Ciclovía es vista como el lugar donde de manera informal y lúdica los habitantes de la ciudad pueden aprender a introyectar las normas, desarrollar hábitos de tolerancia y aplicar en sus acciones los valores de la convivencia urbana. Respecto a la productividad, la Ciclovía, por un lado, al constituirse en un espacio recreativo en el cual se invierte el tiempo libre dedicado al ocio, permite la recuperación y reproducción de la fuerza de trabajo, condición necesaria para el ideal desempeño laboral. (Gomes, 2003:180).

En tal sentido, son los domingos y festivos donde se aprende formas de ejercer la ciudadanía, entendida ella, como la práctica cotidiana de respeto del otro, del espacio y de la convivencia social, así como el aporte al desarrollo mutuo, en esta perspectiva, es determinante no solo el conocimiento de la norma sino su aplicación y comprensión en el contexto donde se ejecuta. La actuación de los domingos demanda de llegar a acuerdos, comprender como y a qué velocidad se debe transitar, conciliar que este espacio es recreativo y no competitivo, que las diferentes manifestaciones deportivas, culturales y recreativas, conviven en un mismo espacio, este orden es basado en acuerdos y pedagogía urbana:

En la calle se aprenden reglas de comportamiento, se viven experiencias que determinan decisiones futuras, se comparten saberes con los otros habitantes; en fin, en la calle se van construyendo los ciudadanos: se aprende como hay que actuar, y qué práctica son mal vistas, transmite tradiciones culturales y da a conocer variantes de la lengua local. (Cuesta, 2010: 180)

El trabajo que ha realizado la Ciclovía en Bogotá, se enfoca principalmente a lograr que los ciudadanos incorporen formas de convivir en un espacio aceptando la diferencia y diversidad. Normas como transitar por la derecha, no ir con exceso de velocidad, mantener su mascota con bozal y collar, cuidar de niños y abuelos, es una labor de cada domingo, que han venido desarrollando los promotores de la Ciclovía, jóvenes estudiantes de universidad quienes se capacitan y trabajan con el IDRD para promover, cuidar, informar y ayudar desde acciones pedagógicas a que la comunidad pueda divertirse en este lugar de encuentro, esparcimiento y bienestar social.



Foto 2. Vallas de cierre vial. Campaña uso del casco⁵

Como lo dice Cuesta (2010), la calle es un escenario perfecto de aprendizaje, pero precisamente es en la acción

misma, en el hacer, en el contacto con la ciudad, donde se ejerce la ciudadanía y se incorporan reflexiones que permite configurar a la Ciclovía como un territorio sano y seguro.

Actividad Física: en búsqueda de la salud colectiva

Uno de los objetivos fundamentales estipulados en la política pública “Bogotá más activa”⁶ es “lograr que una mayor cantidad de personas practiquen (sean activos) o tengan oportunidades de vivenciar el deporte, la recreación o la actividad física de manera adecuada, frecuente y segura” (2009:70). En cumplimiento de este marco establecido, una de las experiencias exitosas que cumple con estos propósitos es precisamente la Ciclovía, no solo por la cantidad de personas que atiende, sino también por la implementación por parte del IDRD, de una serie de actividades que buscan mejorar la actividad física de los capitalinos.

Uno de los principios fundamentales de la Ciclovía es la salud de los bogotanos, para ello ha implementado puntos de Recreovía, en los cuales se realiza clases de gimnasia aeróbica y de mantenimiento físico, su objetivo es construir un espacio de ejercitación donde las personas puedan reconocer como se encuentran sus capacidades coordinativas y condicionales, pero lo que más destaca este espacio es generar un momento de integración social y satisfacción colectiva, donde la actividad física sea una posibilidad de encuentro y reconocimiento corporal. Las clases están clasificadas de acuerdo a la exigencia y la capacidad de las personas, existen clases de alto impacto, así como clases de gimnasia biofísica que tiene como fin la relajación y conocimiento corporal.

Además se han dispuesto puntos de atención de actividad física (RAFI), los cuales busca dar consejos para prevenir el sedentarismo y la obesidad, cuidados de alimentación básicos y ejercicios de fácil realización para mantener una actividad física continúa.

A lo largo de toda la Ciclovía se presenta puntos de alimentación, los cuales son cuidados e inspeccionados por los promotores del IDRD, quienes están al tanto de la calidad de los productos y que los alimentos que se venden, promuevan una buena nutrición, allí se encuentran frutas, jugos y alimentos de cuidado corporal, que permite a los usuarios comprender la importancia de comer sanamente para mantenerse bien.



Foto 3. Punto de Recreovía⁷

Ambiente: Cuidado y Conciencia

El impacto de la Ciclovía en la ciudad se puede más que medir, sentir. Actualmente existe en la ciudad 344 km de Cicloruta, siendo quizás el principal legado que ha dejado la Ciclovía a Bogotá, una conciencia clara de la necesidad de encontrar otras formas de movilizarse, de manera más amable con el planeta, y son varios los colectivos de bicicletas que promueven su uso no solo los domingos sino como actividad cotidiana.

El uso de la bicicleta pretende hacer una transformación social, su apuesta por una mayor transitividad, así como bajar la contaminación, deja entrever nuevas formas de relacionarse con el ambiente y con los otros. Las políticas distritales han dado un fuerte empuje a este proyecto, construyendo más ciclo-rutas, así como la consolidación de algunos proyectos que el IDRD está llevando a cabo, como préstamo de bicicletas, a la escuela en bici, escuelas de bicicletas, ciclo-paseos, entre otros.

Este panorama ha permitido ver a la ciudad de una manera distinta, ahora no solo los domingos es el día privilegiado para movilizarse por la ciudad de una manera plácida y tranquila en la bicicleta sino que actualmente se intenta desde distintos programas y personas hacer que este ambiente se traslade a la cotidianidad de la ciudad. El uso de la bicicleta, ha incrementado notablemente, como por ejemplo en los ciclo-paseos, una práctica turística y social, que ha venido aumentando en los últimos tiempos, su fin es el disfrute y reconocimiento de la ciudad, sus mayores consumidores son los extranjeros que desde una propuesta de paseo en bici, organizan tours por el centro histórico, conociendo de manera alternativa, divertida y amigable a Bogotá.

Además de todos los beneficios enunciados, un aspecto importante es la organización social que se ha generado alrededor de la bicicleta; el *Libro de la Bici Bogotá* (2013), evidencia historias, personajes y organizaciones sociales que luchan, promueven, incentivan y defienden el uso de la bicicleta ya no solo como una manera de transportarse sino como un estilo de vida:

La magia de este asunto depende de que tan conscientes o no seamos del valor mágico, simbólico, político, ambiental e incluso antisistémico de la bici. Esta tecnología se encuentra profundamente ligada a la vida de los *más con menos voz* de esta ciudad. Vigilantes, plomeros y albañiles en general, panaderos y por supuesto, domiciliarios son tan solo algunos de los muchos para los que la bicicleta es un aparato con el que sería imposible la vida en esta ciudad, históricamente marcada por la exclusión. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2013:147).

La historia de la bicicleta en Bogotá se remonta en algunos momentos a la exclusión de aquellos que se desplazaban en ella por su bajo presupuesto económico, pero el paso del tiempo, la tranquilidad y el ambiente que se vive en la Ciclovía estimuló el uso de la misma, ahora las campañas publicitarias promueven la personalización de este artefacto para el uso cotidiano.

Cada día más, usar bicicleta en Bogotá es una actividad cotidiana, estudiantes, profesionales, trabajadores, se mueven entre las vías de los carros, las ciclo-rutasles, los cuales son espacios compartidos entre el peatón y el bici-usuario, esta demarcada sobre el andén de la calle; bici-carriles, se caracterizan por el uso compartido que hacen entre bici-usuario y carros, y bici-corredores, siendo estos donde se realizan prestamos de bicicleta por parte del IDR, así como actividades culturales, que estimulen el uso frecuente de la bicicleta.

Aún falta mucho para lograr el ideal de una transiti-vidad mayor en bicicletas que en carros, pero la persistencia y los espacios públicos de recreación y ocio como lo es la Ciclovía ha mostrado ser un camino para alcanzar nuevas formas y maneras de relacionarse con el espacio público y el ambiente.



Foto 4. Promoción del uso de la bicicleta
Alcaldía Mayor de Bogotá (2014)

Reflexiones Finales

La Ciclovía se presenta como un espacio público de recreación y ocio, que ha promovido una manera distinta de acercarse a la ciudad, desde el respeto y la convivencia pacífica con una mediación como lo es la práctica del ejercicio físico, siendo este uno de los mayores logros donde se puede evidenciar que invertir en bienestar social, es generar espacios de inclusión, satisfacción y tranquilidad para la comunidad.

Estos *estados de felicidad*, comprendidos en el marco de una sociedad que promueva el ocio creativo y el sano esparcimiento, son posibles en la medida en que las ciudades transformen y piensen en programas de recreación incluyente, con espacios medioambientales cada vez más sostenibles, cuidadosos y respetuosos del planeta, por ello, lo que se pretendió evidenciar en este documento, es como desde iniciativas pensadas desde la recreación y el ocio se pueden gestar ambientes y espacios que contribuyen al bienestar social, a un ejercicio de la ciudadanía donde los deberes se asumen porque se respetan los derechos, donde el bien común está por encima de la individualidad.

Se resalta como la Ciclovía ha generado un movimiento local que desde hace cuarenta años, viene trabajando por el cuidado ambiental y la apropiación del espacio público, sin embargo, desde que entra a ser administrado por el IDR, centra su acción en tres pilares: salud, ciudadanía y movilidad, llevando al disfrute colectivo, la convivencia pacífica y la inclusión social. Estos han permeado la conciencia y el comportamiento de los bogotanos quienes han sostenido

el programa, logrando que exista una mayor atención por parte del gobierno distrital de la necesidad de plantear más programas de recreación masiva, así como, mayor inversión social en actividad física, recreación y deporte.

La Ciclovía ha promocionado la ciudad, por ser ejemplo para el mundo, ha sido una vitrina que permite mostrar no solo toda una organización logística y administrativa del Instituto Distrital de Recreación y Deporte, sino también todo un movimiento de cultura ciudadana instalado desde políticas de la Alcaldía Mayor de Bogotá en el año 1995. Este ejemplo, ha dejado muchas cosas apreciables para la ciudad, entre otras, ha incrementado el turismo y el disfrute por parte de los ciudadanos de una ciudad que se edifica y construye, pero que así sea en sus intersticios, tiene espacios que velan por la recreación y el ocio como aspecto vital del desarrollo humano y social de los habitantes de Bogotá.

Referencias bibliográficas

- Alcaldía Mayor de Bogotá. *Ciclovía Bogotá gana premio internacional por cultura sostenible*. (s.f) En: <http://www.bogotahumana.gov.co/index.php/noticias/comunicados-de-prensa/7123-ciclovía-bogotá-gana-premio-internacional-por-cultura-sostenible>. Recuperado el 1 de Octubre de 2014.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, Defensoría del Espacio Público. (s.f). *Lo público: espacio público espacio de todos*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- _____. (2009). *Política pública de deporte recreación y actividad física para Bogotá 2009-2019*. Bogotá.
- Baptista. M. (2014). *Consumidores mínimos, usuarios máximos. Estudios exploratorio sobre el ocio de los ancianos en centros comerciales*. Ponencia VIII Encuentro Internacional de la Red OTIUM. Noviembre. Montevideo: Uruguay.
- Cuesta, O. (2010). *Pedagogía urbana, convivencia ciudadana y aprendizaje por reglas*. En: *Revista de Educación y Desarrollo Social*. Universidad Militar “Nueva Granada”. Vol. 4. No. 2. Julio a Diciembre. pp.176 -188.
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (s.f). *Historia de la Ciclovía en Bogotá*. En: <http://www.inbogota.com/transporte/ciclovía/historia.htm>. Recuperado. 1 de Octubre de 2014.
- Foucault. M. (2010). *El cuerpo utópico las heterotopías*. Buenos Aires: Claves.
- Gomés T. (2003). “*Deporte, juego y paseo dominical: Una aproximación a la Ciclovía de Bogotá*”. En: *Revista Colombiana de Sociología*. No. 21. pp.175-203.
- Páramo, P. y Cuervo, M. (2013). *Historia social situada en el espacio público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Palacios R. (1974, 16 de Diciembre). *Mitín a favor de la cicla*. Periódico el Tiempo. p. 6ª.
- Pardo, F. (2008). *Territorialidades cívicas: espacio público y cultura urbana en Bogotá*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Salcedo, M., Caicedo, S. (2008). *El espacio público como objeto de la ciencias sociales y humanas*. *Revista científica Guillermo de Ockham*, 6 (1), pp. 99-115.
- Zambrano, F. (2003). *Tres parques de Bogotá: Nacional, Simón Bolívar y Tunal*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo: Observatorio de Cultura Urbana.

Notas

- 2 Este documento hace parte de la tesis de doctorado en curso: La Ciclovía, un espacio público, en la ciudad de Bogotá. Línea de Investigación: Procesos sociales, territorios y medio ambiente Territorios. Doctorado en Estudios Sociales. Universidad Externado de Colombia.
- 3 Se precisa que en los días feriados en Colombia se celebran fiestas religiosas o cívicas, esos días no son laborables.
- 4 En entrevista realizada a la coordinadora de la Ciclovía, Bibiana Sarmiento, el 09-Septiembre de 2014. Comentaba como una de las gerencias del programa es la de estadística y desde allí que emergen ese dato aproximado.
- 5 Fotografía Tomada por Julieth Andrea Esquivia. Estudiante de Licenciatura en Recreación y Turismo. En el espacio Académico de Práctica de Investigación: Producción de Espacios Recreativos.
- 6 Política Pública de Deporte, Recreación y Actividad Física para Bogotá 2009-2019. Fue realizada con la participación de actores de la comunidad, líderes sociales, universidades y diferentes sectores de la sociedad.
- 7 Foto Tomada por Cristian Rueda. Estudiante de Licenciatura en Recreación y Turismo. En el espacio Académico de Práctica de Investigación: Producción de Espacios Recreativos