

MOVIMIENTO URBANO CICLISTA EN MEDELLÍN
IMAGINARIOS COLECTIVOS CONVERTIDOS EN EXPRESIONES
MATERIALES

CATALINA URIBE MARTÍNEZ
MARÍA CAMILA ESCUDERO MELGUIZO

UPB
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
FACULTAD DE DISEÑO
DISEÑO INDUSTRIAL
MEDELLÍN
2015

MOVIMIENTO URBANO CICLISTA EN MEDELLÍN
IMAGINARIOS COLECTIVOS CONVERTIDOS EN EXPRESIONES
MATERIALES

CATALINA URIBE MARTÍNEZ
MARÍA CAMILA ESCUDERO MELGUIZO

Asesores

MIGUEL ARANGO MARÍN

Diseñador Industrial

MARCELA CEBALLOS GONZÁLEZ

Diseñadora Industrial

UPB
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
FACULTAD DE DISEÑO
DISEÑO INDUSTRIAL
MEDELLÍN

2015

Nota de aceptación

Firma:

Nombre:

Presidente del jurado:

Medellín, Octubre 23 de 2015.

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	6
1.1. Objetivos	9
1.1.1. Objetivo general.....	9
1.1.2. Objetivos específicos	9
2. MARCO CONCEPTUAL.....	11
2.1. Colectivo cultural	11
2.2. Acción política	12
2.3. Espacio público.....	13
2.4. Engalle	14
2.5. Apropiación del espacio	15
2.6. Planeación urbana	15
2.7. Síntesis.....	16
3. MARCO METODOLÓGICO.....	20
3.1. Variables de análisis	21
3.2. Definición de la muestra	22
3.3. Instrumentos de recolección de información.....	23
3.4. Entrevistas	24
3.4.1. Entrevista expertos.....	24
3.4.2. Entrevista participantes	24
3.4.3. Entrevista ciudadanos.....	24
3.5. Análisis fotográfico	24
3.6. Trabajo de campo.....	25
3.6.1. Primera fase: prueba piloto	25
3.6.2. Segunda fase	26
4. CONCLUSIONES.....	28
4.1 Matriz de análisis de las variables	28
4.2 Matriz de análisis de grupos.....	30
4.3 Matriz de análisis de materialidades	35
4.4 Conclusiones finales	37
5. ANEXOS	48
5.1. Formatos de entrevistas	48

5.1.1. Expertos.....	48
5.1.2. Participantes.....	50
5.1.3. Ciudadanos.....	52
5.2. Ficha de análisis fotográfico	54
REFERENCIAS	55

1. INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Medellín, como en muchas otras de Latinoamérica los ciudadanos como miembros activos de la ciudad han buscado reconfigurar el pensamiento colectivo con el fin de convertirla en una ciudad incluyente, que gire en torno a las alternativas de transporte limpio, al cuidado del medio ambiente, a la movilidad equitativa de los ciudadanos y una economía en la que no dependamos de los combustibles fósiles o del gas natural para movilizarnos. Este pensamiento ha generado unos cambios a nivel social y cultural que de alguna manera llegan a influenciar incluso la planeación de la infraestructura urbana, haciendo parte importante del movimiento urbano ciclista que se ha ido fortaleciendo en los últimos años en la ciudad.

Los planes, cambios y propuestas del Estado que se dan por las iniciativas de los ciudadanos, quienes solicitan mejores condiciones de movilidad y transporte limpio, nos hace conscientes del reto que representa gestionar la planeación de la ciudad hacia el desarrollo común, donde los factores económicos, sociales y ambientales se conjuguen para buscar la equidad en ámbitos económicos, sociales y ambientales han provocado que los ciudadanos busquen hacer parte de las apropiaciones e intervenciones en el espacio, busquen crear necesidades colectivas alrededor del tema de la bicicleta como un objeto que encierra en su materialidad y en sus connotaciones simbólicas, una red de relaciones sociales, expresiones individuales, expresiones colectivas, reclamaciones políticas y apropiaciones del espacio, incentivando el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual para que cambien las costumbres de quienes adoptan prácticas relacionadas. A menudo los ciudadanos que se unen a estos movimientos tienen una voz que reclama por garantías de seguridad, infraestructura y la mejora de los comportamientos de quienes conducen vehículos a motor y para manifestarse adquieren ciertos hábitos, pensamientos, prácticas y planes de vida que se relacionan muy estrechamente con el uso de la bicicleta. En ocasiones, estas personas deben enfrentarse a ciertos peligros en el medio urbano por tratarse de un vehículo en el que el conductor queda demasiado expuesto, lo que hace que la responsabilidad de su bienestar en la vía recaiga sobre quienes conducen vehículos más grandes (Wallstrom, 2000).

Es muy común hoy en día hablar de colectivos y grupos sociales que se preocupan por un tema y muestran interés por el cambio de la cultura y la movilidad dentro de la ciudad a través de manifestaciones de carácter pacífico, solicitudes públicas, eventos oficiales y apropiaciones no oficiales del entorno. Vemos además cómo algunos autores ya han tocado este tema y se refieren a estos movimientos como la transformación ciclista en Medellín, la cual inició

hace más o menos cuatro años, y tomó fuerza con el lanzamiento y la consolidación del sistema de bicicletas públicas, que va creciendo con el acondicionamiento de más vías ciclistas en la ciudad (Salazar, 2013). La propuesta y crecimiento de este sistema surge de una necesidad social de cambios positivos, manifestada por varios de estos grupos que reclaman por una mejor educación, cultura e infraestructura para la movilidad en bicicleta dentro del Área Metropolitana.

Las personas que se unen a colectivos sociales como “Miércoles en cicla” una iniciativa de EnCicla y “Colectivo Siclas”, entre otros; se van dividiendo y creando grupos más pequeños que se entienden mediante un lenguaje especial, adoptando posturas sociales y políticas que los caracterizan. Los grupos más pequeños que se van formando buscan espacios diferentes de la ciudad para encontrarse y concentrarse en actividades que giran alrededor de la bicicleta como una forma nueva de vida, grupos como “Señoritas al pedal” y “Nuevos caminos por Antioquia” crean sus propios eventos y rutas, sin dejar de participar en las actividades regulares del colectivo Siclas. Además sus encuentros empiezan a convertirse en costumbre; el usar un tipo de bicicleta diferente al de los otros grupos, para que esta se acomode a actividades tan particulares como rodar en la noche entre cerros, hacer rutas de montaña, etc. También es una forma de distinguirse entre los colectivos. Bicicletas intervenidas con piezas gráficas, objetos distintivos, piezas personalizadas, entre otros, son elementos mediante los cuales estos grupos se manifiestan ante temas políticos o de contracultura.

La personalización lleva inevitablemente a la transformación de este vehículo de dos ruedas, lo que cambia de alguna manera el pensamiento y los hábitos de las personas que se apropian de ella.

Dicha transformación puede verse en la ciudad, las personas y sus hábitos, pero el cambio más importante se vio evidenciado a menor escala en las bicicletas; estos cambios van más allá de lo que muchas personas se imaginan, “(...) cada individuo personaliza su bicicleta y hace de ella una máquina que por muchos años se ha denominado el ‘caballito de acero’” (Alcaldía de Medellín, 2011:46). Podemos ver en nuestro entorno bicicletas completamente personalizadas, recicladas, restauradas y “*engalladas*” que sirven como medio de transporte, equipo deportivo o simplemente como objeto de exhibición que manifiesta los gustos de su dueño.

(...) frente a lo anterior, existen diferentes tipos de bicicletas entre las que pueden nombrarse: monareta, todo terreno, ruta, pista, turismo, playera, cross, gravity, chopper, paletera, piñón fijo y rueda libre, plegable, tándem, carga, triciclos, entre muchas otras. La diferencia en su diseño y peso hace de cada bicicleta, en su vida útil, única, dando la versatilidad, la resistencia y la comodidad para cada viaje (Alcaldía de Medellín, 2011:46).

Vemos cómo la transformación de las bicicletas se convierte en actividad comercial que desemboca en un movimiento cultural centrado en las dinámicas de la cultura material, que nació y gira en torno a un objeto que adquiere diversos significados a partir de su uso. Las diferentes manifestaciones crecen de manera pacífica despertando nuestro interés, un tema amplio en el que además de las materialidades y los usos, intervienen ciertos objetivos de cambio y mejoramiento en el medio ambiente, las personas, los espacios y un listado de prácticas que reflejan un giro a los comportamientos colectivos.

Son muchas las actividades que giran en torno a la bicicleta, las hemos nombrado ya en este planteamiento pero cabe resaltar que son actividades que se convierten en costumbres culturales dentro de diversos grupos sociales y que se dan de manera simultánea en una ciudad donde todos queremos tener nuestro espacio. Es entonces mucho más significativa la participación de los individuos y los colectivos cuando se ven los cambios y los beneficios en Medellín, una ciudad que no para de transformarse y en la que sus habitantes reclaman un territorio que sea consistente y se acomode de manera efectiva a sus necesidades.

Existe gran cantidad de asuntos inconclusos que separan a los ciudadanos de una apropiación total de la ciudad en la que viven, pero las nuevas perspectivas han logrado calar en el centro del problema y hacer un juicio crítico sobre los desafíos que les impone el territorio a los jóvenes: “El desafío más grande que le plantea el país a la gente joven es cómo ser ciudadano en un país que no es mínimamente comunidad. Un país en el que hemos abandonado los lazos de la comunidad pre moderna, sin llegar a ser ciudadanos modernos” (Restrepo, 2000:45).

El movimiento urbano ciclista en Medellín tiene una trascendencia en el tiempo y desde que empezó a usarse la bicicleta como un objeto importante de manifestación y transporte, tanto su uso, como el pensamiento de los individuos y la mutación física de la ciudad han mostrado un cambio de paradigma, una ruptura y una transformación del pensamiento colectivo que se tiene frente al espacio público, las personas que lo habitan y las materialidades que marcan esta relación.

Teniendo en cuenta las transformaciones de la ciudad, los objetos que han intervenido en la rutina de sus habitantes y las prácticas asociadas a dichos objetos, queremos entender la relación que se da entre los aspectos anteriores mediante la pregunta: ¿Cuáles son los significados que adquiere la bicicleta como objeto de manifestación de los colectivos culturales ante problemas sociales y políticos en la ciudad de Medellín?

Los objetivos que se tuvieron en cuenta fueron los siguientes, frente a esto se dará respuesta en el último capítulo.

1.1. Objetivos

1.1.1. Objetivo general

Reconocer los significados que ha adquirido la bicicleta como medio de manifestación ante temas sociales, políticos y culturales dentro de los grupos que se conforman alrededor de ella en la ciudad de Medellín.

1.1.2. Objetivos específicos

Identificar los grupos y las actividades que surgen a partir del uso de la bicicleta como medio de manifestación pacífica y símbolo del movimiento ciclista.

Establecer relación entre las materialidades con los diferentes grupos y sus actividades.

Evidenciar el sentido que se le da a las prácticas y las materialidades identificadas.

Analizar el impacto que han tenido los colectivos, sus manifestaciones pacíficas urbanas y de reclamación social en la configuración de nuestra ciudad, su infraestructura y movilidad.

Este trabajo tomó importancia porque la planeación urbana resulta ser un componente diseñado por el Estado, en el que se condensa la participación de los colectivos culturales para reclamar o protestar por la falta de unos espacios incluyentes que generen conciencia sobre la falta de compromiso con el medio ambiente y la necesidad de cambio que poseemos como habitantes de una ciudad creciente. Para estructurarlo conceptualmente, el segundo capítulo de esta monografía, correspondiente al marco conceptual, contiene las definiciones de las variables que marcaron la pauta para el desarrollo de esta investigación, dichos conceptos se abordaron desde diferentes autores y disciplinas llegando a unas

definiciones propias que se enfocan propiamente en responder la pregunta de investigación y alcanzar los objetivos de la misma.

El tercer capítulo es el marco metodológico, en éste explicamos de manera precisa el trabajo de campo realizado durante la investigación, además las herramientas que definimos para obtener información y cada uno de los instrumentos que se construyó y aplicó. De manera breve también, explicamos cuáles y quiénes fueron nuestras principales fuentes de información, dejando claro que de cada fuente se obtuvieron resultados importantes para la investigación.

Por último, en el cuarto capítulo correspondiente a las conclusiones, mostramos de manera detallada las matrices que responden a cada uno de los objetivos de nuestra investigación, matrices en las cuales relacionamos las variables con las fuentes de investigación, introduciendo de manera clara la forma en que esta fue construida y describiendo brevemente un fragmento de la misma. También incluimos la matriz de los grupos, en la que sintetizamos de manera organizada la información de cada grupo, sus objetivos, actividades y características más representativas. Por último la matriz de las materialidades en la cual tratamos de mostrar el sentido que cada individuo, grupo o colectividad le da a su bicicleta y a los elementos que la componen o complementan. Las conclusiones finales, se enfocan en dar respuesta de manera reflexiva a ciertas preguntas que surgieron durante la investigación y que de cierta manera fueron encaminándola por la línea de la cultura material durante su desarrollo.

2. MARCO CONCEPTUAL

Para abordar la investigación fue necesario comprender los siguientes conceptos, definidos por varios autores desde diferentes disciplinas, para luego construir una definición propia que respondiera a los objetivos de esta investigación.

2.1. Colectivo cultural

La definición de colectivos se refiere a aquello perteneciente o relativo a un grupo de individuos. Un colectivo es una agrupación social donde sus integrantes comparten ciertas características o trabajan en conjunto por el cumplimiento de un objetivo en común. Lo habitual es que el colectivo tome decisiones en base al consenso y que intente ejercer su poder social y político. Ángela Garcés, historiadora y magíster en Estética habla en su artículo llamado “De organizaciones a colectivos juveniles. Panorama de la participación política juvenil”, las formas de agrupación juvenil que transita entre las organizaciones y los colectivos juveniles, consideradas dos modalidades divergentes en su participación política mostrando las diferencias de pensamiento y acción entre organizaciones colectivas. En principio, a la organización juvenil resulta posible nombrarla «forma oficial» de participación social, comunitaria, política y ciudadana de los jóvenes, porque parten del reconocimiento y aceptación de estructuras, objetivos e intereses colectivos y son fundadas por instituciones formales propias del mundo adulto: pastorales juveniles, grupos scout, partidos políticos y rurales (Garcés, 2010).

Es por todo lo anterior que consideramos necesario definir el concepto de comunidad, el cual se refiere a un modo de relación social en el que un grupo de personas se reúnen por un fin, participando de un sistema de intereses y actividades en las que se incluyen casi todas sus relaciones sociales. Lo comunitario se encuentra relacionado con los procesos educativos, el enriquecimiento de la vida cotidiana, la formación de capital social, el acceso al patrimonio cultural y a la elevación de su bienestar y calidad de vida, pero sobre todo a la democratización de la sociedad. Por otro lado, la definición de mancomunidad se refiere la unión de las poblaciones, que se integran con el fin de implementar los servicios sociales dirigidos a satisfacer sus necesidades, junto a este concepto está siempre la creación de democracias participativas, que busca el crecimiento del ciudadano como sujeto (Diéguez y Guardiola, 1998)

También es importante nombrar el concepto de imaginario colectivo desarrollado por Edgar Morin, pensador y cineasta quien propone una teoría a partir de

analogías del cine, y conocimientos de psicología social de su época. Escribe principalmente acerca de las proyecciones masivas generadas por los medios al sistema de la vida social. Desarrolla en concepto de imaginario colectivo como un conjunto de mitos, formas, símbolos, tipos, motivos o figuras que existen en una sociedad en un momento dado (Morin, 1960).

“El imaginario colectivo es la mente social colectiva y adquiere energía a partir de las identificaciones de la vida material, como productos de consumo, líderes y personas de referencia” (Morin, 1960:5). Todas estas formas nombradas anteriormente como parte del imaginario son recuperadas finalmente del ámbito social para convertirse en una identificación material.

A partir de lo anterior tendremos como definición de colectivo cultural una comunidad de personas reunidas por intereses similares, que se relacionan dentro de un entorno creando prácticas que los ligan con el objetivo principal de fomentar un hábito o construir un patrimonio que responda a sus necesidades culturales y su identidad grupal, que comparten un imaginario social que los relaciona con el entorno a través de la actividad y la identificación material.

Una vez definido el concepto de colectivo cultural, será necesario comprender la acción política.

2.2. Acción política

En palabras de José Enrique Ema López, profesor de ciencias políticas de la Universidad de Castilla La Mancha en Madrid, España, la política es uno de los grandes términos que compone el concepto de acción política, entendida para efectos de esta investigación como un movimiento colectivo de participación en el que se busca alcanzar unos objetivos que beneficien de manera horizontal a toda una comunidad.

La política vinculada a lo político viene a coincidir con el concepto de “policía” de Rancière, quien introduce este concepto a partir de la consideración de dos “modos de ser-juntos” que merecen distinción, aunque estén presentes simultáneamente (Rancière, 1996, citado por Ema, 2007:7). Lo político como “(...)el conjunto de los procesos mediante los cuales se efectúan la agregación y el consentimiento de las colectividades, la organización de los poderes, la distribución de los lugares y funciones y los sistemas de legitimación de esta función” (Ema, 2007:7).

Estos “modos de ser” enunciados por Ema, psicólogo social, filósofo y sociólogo, se distinguen entre lo político y la política, conectados también con el concepto

de acontecimiento político, los tres muy importantes para la construcción del concepto al que queremos llegar. Lo político, se refiere entonces a “la inerradicabilidad de la contingencia, poder y conflicto y, por tanto, la imposibilidad de una sociedad plenamente reconciliada” (Ema, 2007:7). Por otro lado “El acontecimiento político se refiere al momento mismo de producción política en el que se anudan y subvierten simultáneamente los dos extremos de los polos anteriores (la política y lo político; y el desplazamiento de las fronteras dentro del territorio). La noción de este concepto es utilizada en la actualidad para pensar en la acción política a partir de las aportaciones de un conjunto diverso de autores que, aunque con importantes diferencias, comparten un mismo impulso (...)” (Ema, 2007:12). El acontecimiento político es desde estos autores, el resultado de la unión de diferentes opiniones y posiciones de los habitantes activos, con respecto al orden jurídico del territorio en el cual se desarrollan prácticas, hábitos y manifestaciones públicas.

De todo lo anterior podemos construir una definición de acción política, hablando de esta como un mecanismo que tienen los colectivos antes definidos, para manifestarse y hacer públicos sus pensamientos, sus ideales, necesidades y objetivos que apuntan generalmente al bienestar social.

2.3. Espacio público

Para hablar de bienestar social, es necesario hablar de inclusión y accesibilidad en el espacio público definido como el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes (Constitución política Colombiana, Ley 9 de 1989 de 1998).

Para entender la importancia del espacio público, vamos a abordar los conceptos de espacio concebido, percibido y vivido del reconocido filósofo Henry Lefebvre en su publicación “El Tercer Espacio”.

El espacio concebido, el más estudiado, se refiere al mundo medible empíricamente, objetivo y material, euclidiano y cuantitativo, fenomenológico y cartografiable. El espacio percibido, por su parte, es subjetivo e imaginado, aprehensible no sin dificultades por medio de representaciones cognitivas y simbólicas, sumamente ideológico y manipulable. El espacio vivido, multifacético y contradictorio, opresivo o liberador. Lefebvre y Foucault rompen el dualismo concebido-percibido, incapaz éste de captar la complejidad de la experiencia vivida. El tercer espacio es la nueva perspectiva inclusiva de mirar, interpretar y actuar para cambiar la espacialidad humana, al tiempo que hace las veces de lugar de intercambio, de acción y de punto de partida para nuevas exploraciones existenciales (Morente, 2011:¶ 10).

Ana Recendiz lo define como “el lugar de la identidad (en el sentido de que cierto número de individuos pueden reconocerse en él y definirse en virtud de él), de relación (en el sentido de que cierto número de individuos, siempre los mismos, pueden entender en él la relación que los une a los otros) y de historia (en el sentido de que los ocupantes del lugar pueden encontrar en él los diversos trazos de antiguos edificios y establecimientos, el signo de una filiación” (Recendiz, 2013:¶3).

2.4. Engalle

Edilsa Rojas y Martha Guerrero, psicólogas de la universidad Inca y profesoras de estética de la universidad Javeriana, lo definen en su texto “Engalle: más que un adorno, el lenguaje secreto de la minoría” como ese elemento que para algunos tiende a empobrecer, a degradar las formas dominantes, manteniendo un gusto por la sobrecarga y la proliferación de efectos cambiantes. El engalle es un vacío que no se opone a las constantes de forma, función y organización, sino que paralelamente a ellas, propone en el uso una estética (Rojas; Guerrero, 1999: ¶ 8). Durante la fase del uso, la dimensión estructural de los objetos, es decir, su forma, representada por cómo es fabricado y de que está hecho, puede verse modificada, alterada o transgredida, por medio de apropiaciones realizadas sobre su composición y estructura (Sanín, 2009). Así los individuos muestran su identidad a través de los objetos con los que se relacionan en la vida cotidiana, haciendo de estos un reflejo materializado de sus gustos y pensamientos. También encontramos el engalle como la personalización utilizada para reflejar sus gustos y su personalidad sobre su forma, cargándolas con esto de sentidos y significados más personales e individuales, sin que por esto dejen de reflejar patrones de gustos colectivos y presentes en gran parte de la sociedad (Sanín, 2009).

Otro autor que nos habla del engalle es Hernando Carvajalino quien desde la arquitectura, se refiere al engalle como un concepto popular, utilizado por los pobladores en los barrios con el que se hace alusión a

Parte de los ornamentos de lujo. Se engalla la casa, en su interior y en su fachada, pero también se engalla el bus de uso público, por parte de su conductor. A este último se le colocan “gallos” que ambientan y adornan, según los gustos y preferencias personales: se cuelgan llaveros, se pegan calcomanías, refranes populares, o imágenes religiosas. Mientras tanto, la casa se engalla con rombos, estrellas, colores y texturas en fachada, y en su interior, con matas de sábila, fotos familiares o nichos religiosos. No obstante, los mecánicos en estos contextos, pueden referirse también a “engallar” un carro viejo, en cuanto le colocan a éste, diferentes adiciones y arandelas técnicas, que le permitirán ponerlo a funcionar mejor (Carvajalino, s.f. 108-109).

Es cuando definimos los anteriores conceptos que podemos abordar el tema de la apropiación del espacio como el resultado de la acción política que se da por parte de los colectivos culturales, con el fin de entender el concepto a fondo, aquí daremos las definiciones de varios autores.

2.5. Apropiación del espacio

Fabián Díaz y Anna Ortiz, definen el concepto de apropiación del espacio en su texto “Ciudad e inmigración: uso y apropiación del espacio público en Barcelona”. Cuando se refieren a apropiación se valora el uso que hacen los diferentes colectivos, la mezcla socio espacial se transforma en fragmentación socio espacial. Es un aspecto fundamental a tener en cuenta en el estudio de la vida cotidiana de los hombres y las mujeres que viven en las ciudades (Díaz; Ortiz, 2006).

En el texto “La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares” de Vidal y Urrutia, psicólogos. Se define la apropiación del espacio como un mecanismo básico del desarrollo humano, por el que la persona se “apropia” de la experiencia generalizada del ser humano, lo que se concreta en los significados de la “realidad”. Este énfasis en la “construcción socio histórica” de la realidad, en lo intersíquico para explicar lo intrapsíquico, se apoya en la idea de que la praxis humana es a la vez instrumental y social, y que de su interiorización surge la conciencia (Moranta, 2005: 2).

Contrastando las ideas de estos psicólogos con las del tercer espacio de Lefebvre, es importante resaltar que se le otorga al espacio un carácter político, ideológico, nunca pasivo, inmóvil y confinado. Un espacio que es producto de la práctica social por medio de estrategias conscientes, expresión de las relaciones sociales que se dan en él y, lo más importante, en relación dialéctica con la sociedad y, por tanto, con capacidad para transformarla (Moranta; Urrutia: 2011).

El espacio tiene entonces un carácter político y oficial, basado en la planeación gubernamental que aquí denominamos planeación urbana.

2.6. Planeación urbana

Ligia González García de Alba en su publicación “Planeación Urbana, planeación económico – espacial”, define la planeación como una tarea compleja que requiere de una visión integral de los fenómenos que motivan el crecimiento urbano. La planeación urbana no solo deberá relacionarse con la distribución

(zonificación) de los usos del suelo, sino con la ubicación eficiente de los recursos, con los problemas de la comunicación y el movimiento entre la vivienda, el trabajo y la recreación. La planeación no debe considerar los usos del suelo aislado y como usos, sino como valor. Para esto las nuevas políticas de planificación urbana juegan un papel especialmente relevante en la consecución de un desarrollo local sostenible, dado que el urbanismo y el acto de crear ciudades es la fuente de impacto medioambiental global más poderosa. No pasa desapercibido el hecho de que la urbanización mundial es un proceso en continuo incremento y que las ciudades consumen la mayor parte de los recursos naturales, pese a que sólo ocupan el 2% de la superficie terrestre (Echebarría; Aguado, 2003:6).

Por otro lado, Carolina Peralta, arquitecta y profesora titular de urbanismo de la Universidad Nacional de La Rioja, se refiere a la planeación urbana como una escala dentro de la planificación general con unas especificaciones propias de la ciudad como objeto de estudio en el caso particular. “La planificación a nivel urbano suele llamarse también desarrollo urbano local y constituye el nivel de planificación más cercano al ciudadano” (Peralta, 2010:1).

2.7. Síntesis

A partir de nuestra búsqueda documental, hemos visto cómo los conceptos de comunidad, de lo comunitario, de la mancomunidad y del colectivo, se han relacionado para crearnos una imagen de los grupos que se forman dentro de la ciudad con fines específicos. Cada uno de estos conceptos tiene un efecto diferente sobre nuestra investigación, pero nos ayudan a encontrar un equilibrio entre lo que significa un colectivo cultural y el papel que estos cumplen dentro de las transformaciones de ciertos espacios que configuran la ciudad, espacios que son tanto físicos como virtuales. El concepto de comunidad en este caso específico lo tomamos como una forma de relación social en la que un grupo de personas se reúnen con un objetivo, participando de un sistema de intereses y actividades en las que se incluyen sus relaciones sociales e intereses particulares. Lo comunitario se encuentra relacionado con los procesos educativos, el enriquecimiento de la vida cotidiana, el acceso al patrimonio cultural (es la herencia cultural propia del pasado de una comunidad, con la que esta vive en la actualidad y que transmite a las generaciones presentes y futuras) y a la elevación de su bienestar y calidad de vida, pero sobre todo a la democratización de la sociedad. Como lo dicen Diéguez y Guardiola (1998), esta democratización se refiere al cumplimiento de ciertos derechos y deberes que afectan de manera directa a estas comunidades y sus objetivos grupales. El concepto de mancomunidad, por otro lado, nos centra en la unión de las

poblaciones, que se integran con el fin de implementar y hacer cumplir sus derechos, junto a este concepto está siempre la creación de democracias participativas, que busca el crecimiento del ciudadano como sujeto. Y finalmente el concepto de colectivo, que se define por la participación política, social y cultural que adquieren las comunidades al integrarse de manera activa en los propósitos de transformación. Además de compartir características similares que los llevan a identificarse dentro de un espacio habitado por otros colectivos, siendo entonces los colectivos culturales, comunidades conformadas por individuos con características e ideales similares, quienes buscan a través de su relación, trabajar por unos propósitos comunes.

Después de definir el concepto de colectivos culturales, que tienen intereses además políticos y sociales, podemos ver cómo estos adquieren una voz a través de la acción política, relacionada con las manifestaciones públicas de los colectivos antes mencionados, quienes buscan obtener atención por medio de estrategias en las que reclaman, piden o exigen ciertas condiciones políticas, económicas y culturales que afectan su entorno más inmediato. También podemos referirnos aquí al acontecimiento político, el cual hace posibles unas prácticas y pensamientos subjetivos, generando a demás espacios físicos habitables, dados a partir de las nuevas prácticas; hablando finalmente de la producción de otras formas de vida, basadas en patrones sostenibles o dirigidos al cambio de las practicas comunitarias (Ema, 2007). Es entonces la acción política y sus acontecimientos lo que hacen que los colectivos sean escuchados y tengan formas de cambiar sus condiciones a través del discurso y la acción pacífica, la construcción de nuevos espacios que se van transformando en el contenedor de los hábitos comunes de la cultura ciudadana.

A partir de estas acciones políticas y manifestaciones culturales es como se logran las modificaciones, transformaciones y apropiaciones del espacio público. Siendo el espacio público, un espacio concebido desde la arquitectura, la infraestructura y los recursos económicos públicos, con la intención de ser percibido de la manera planeada sin tergiversaciones o agresiones y para ser vivido a través de actividades públicas en las que todos los habitantes pueden participar con intereses individuales y colectivos, una participación que no se queda solo en la asistencia y el acto de presencia, sino que trasciende a la apropiación tanto del espacio como de sus elementos individuales, convirtiéndose en espacio de identidad y cultura urbana. En estas acciones ciertos elementos entran a hacer parte de la identidad cultural de los colectivos o grupos que se unen con fines políticos, imaginarios espaciales y materiales, como objetos que median la relación de las personas y los espacios adquiriendo

unos rasgos significativos en su propia construcción, dando pie al engalle de unos objetos por medio de otros.

El engalle, entonces, es visto en este caso como base de transformación de la cultura, la apropiación y personalización que busca la identificación, el reconocimiento y la diferenciación dentro de los colectivos culturales antes nombrados. Estas apropiaciones se dan a través del uso, un uso que tiende a cambiar aspectos físicos como la forma y el material, las partes y la estructura, respondiendo a las apropiaciones o el engalle como tendencia individual o colectiva. De esta forma las personas muestran su identidad a través de los objetos con los que se relacionan en la vida cotidiana, materializado a través de estos sus gustos y pensamientos. También encontramos el engalle como la personalización utilizada para reflejar sus gustos y su personalidad, cargando los objetos con sentidos y significados más personales e individuales, sin que por esto dejen de reflejar patrones de gustos colectivos y presentes en gran parte de la sociedad (Sanín, 2009). El engalle como acción de los colectivos cumple un papel primordial en la investigación, al relacionar el sujeto con el contexto por medio del objeto y la acción y apoyar a la acción política pacífica, que busca el alcance de ciertos objetivos comunitarios, mostrándose en los espacios de la ciudad adoptándolos como escenarios de socialización y participación.

La apropiación del espacio se da a partir de los usos que se hace del espacio público, en este caso un escenario urbano que en cierta medida responde a las necesidades de los habitantes, un espacio en el que se presentan falencias infraestructurales y de planeación, pero que de cierta manera alientan a los colectivos a manifestarse por medio de actividades y materialidades que reflejan sus deseos de ser escuchados y llamar la atención para obtener resultados que se adecúen al fin colectivo que los une frente a la acción política y la planeación del espacio público, con el fin de obtener respuestas por parte de las entidades públicas y privadas encargadas de las transformaciones oficiales del espacio, de su concepción y construcción. El desarrollo humano y el desarrollo de un territorio están ligados de manera directa, a medida que el índice de uno de los factores aumenta el otro también lo hace, haciendo que sea un tema importante y de interés social, por medio del cual una sociedad incrementa sus índices de calidad de vida y formación cultural.

Los cambios estructurales oficiales que se dan en el espacio público, son consentidos desde la planeación urbana, entendida por nosotras como una función de la administración pública, encargada de detectar tanto las necesidades colectivas como las particulares y las actividades que se realizan

dentro del espacio público, para generar respuestas basadas en estrategias, infraestructura y ordenamiento de carácter territorial. En ocasiones el tema de la planeación urbana se toca de manera superficial, debido a que es delicado hablar de intereses sociales cuando se demanda regularmente la forma de administración de los recursos por parte de las entidades gubernamentales, evitando que los recursos realmente sean invertidos en obras públicas de beneficio colectivo y no se queden en el trasfondo de obras nunca realizadas y en salarios de los malos administradores que se encuentran a cargo de los recursos públicos. La planeación urbana está a cargo del Estado, pero son los ciudadanos los que realmente lo conciben a través de sus prácticas y actividades cotidiana, en las que marcan las pautas para las mejoras y renovaciones, un aporte importante son también las manifestaciones pacíficas y las apropiaciones extraoficiales que hacen del espacio, sin dañarlo o violentarlo.

Vemos entonces cómo la planeación urbana está directamente ligada a las apropiaciones que hacen los colectivos culturales sobre el espacio público, a través de la bicicleta usada como canal y el *engalle* como mensaje, usando estos como un medio simbólico objetual para efectos de la acción política y las manifestaciones culturales, que terminan por participar en la configuración del espacio público y transformarlo a través de las prácticas y la búsqueda de los ideales sociales que conforman la cultura de una ciudad.

3. MARCO METODOLÓGICO

La propuesta investigativa que desarrollamos para la línea de cultura material tiene un enfoque cualitativo concentrado en una situación social definida por Castro y Rodríguez (2005), citadas por Sanín (s.f. p.1) como “el conjunto de comportamientos realizados por uno o más actores, en un espacio o tiempo determinados”. De cierta manera a esto estamos apuntando con nuestra investigación, a encontrar patrones tanto de pensamiento como de acción dentro de los colectivos urbanos que se han conformado en nuestra ciudad en torno a la bicicleta, contrastando los conceptos trabajados en el marco conceptual con la realidad.

El enfoque cualitativo, desde su teoría permite hacer un análisis basado en la observación y la indagación directa de un fenómeno cultural-social, que presenta unas características específicas, revelando comportamientos e interpretaciones de un colectivo, esta exploración finalmente se dirige a las descripciones de los comportamientos de los grupos que se involucran en el movimiento ciclista en Medellín y su relación con el entorno por medio de materialidades. Además de lo que estos grupos buscan obtener por medio del uso de la bicicleta, ideales como alcanzar un cambio en el paradigma cultural dentro de la ciudad, una ruptura en el pensamiento colectivo.

Dicha exploración se realizó a partir del uso de diferentes técnicas que nos permitieron indagar sobre las conductas y actividades de diferentes colectivos que se han ido conformando dentro de la ciudad, aclarar nuestros objetivos, identificar nuevos rasgos y reiterar que hay puntos importantes que sobresalen dentro de nuestra investigación.

Dentro de este marco metodológico se encuentran las variables de análisis que nos ayudaron a enunciar y construir las herramientas o instrumentos de recolección de información, los instrumentos diseñados fueron tres tipos de entrevista y una ficha de análisis fotográfico, también especificamos la muestra definida para realizar el trabajo de campo, enfocándonos siempre en hablar con personas que nos brindaran información relevante para nuestra investigación. Damos cuenta de la metodología que llevamos a cabo a la hora de realizar nuestro trabajo de campo, ahondando en los detalles de la construcción de los instrumentos, la afinación previa al trabajo de campo, las entrevistas y las visitas que realizamos para desarrollar este trabajo. Para finalmente concluir con los hallazgos obtenidos durante los dos meses de investigación.

3.1. Variables de análisis

Para la realización de nuestro trabajo de campo fue necesario definir unas variables de análisis que nos permitieran encontrar información relevante para nuestra investigación. Cada una de estas variables se encuentra ligada a un concepto de los desarrollados en la construcción del marco conceptual.

La variable de expresiones está relacionada con el engalle y las materialidades que surgen alrededor del uso de la bicicleta, esta variable nos permitió registrar cómo, cuándo y por qué los diferentes colectivos culturales se hacen notar. Aquí vamos a tener en cuenta los artefactos y los discursos que usan para manifestar sus opiniones, además cómo éstas los diferencian de otros colectivos para determinar los grupos. De cierta manera, saber cuáles son las expresiones de cada colectivo e identificarlas, nos puede dar una idea de las repercusiones y el impacto que estas han tenido en la planeación, qué cosas han cambiado y cuáles son los nuevos objetivos.

La variable de mecanismos políticos está relacionada con la acción política que ejercen los colectivos para interactuar con entidades del Estado, esta variable se refiere a los discursos, que a diferencia de los discursos de los que hablamos en la variable anterior, se relacionan más con la interacción de los colectivos con entidades del Estado y organizaciones oficiales. Son unos discursos más formales y estructurados por medio de los que manifiestan sus opiniones. Igualmente los procesos por los que indagamos en búsqueda de información sobre las rutinas, los procedimientos y acontecimientos de cada colectivo, las razones por las cuáles los realizan y su impacto en la ciudad.

La variable de apropiación espacio-temporal está relacionada con el concepto de apropiación del espacio, teniendo en cuenta los acontecimientos, actividades, horarios y escenarios, cuando hablamos de apropiación espacio-temporal buscamos una variable que nos permitiera conocer el cuándo, el dónde y el qué de las actividades públicas de los colectivos en los que interactúan con el espacio a medida que se transforma, adquiriendo un nuevo carácter. El tiempo es importante, porque pudimos contrastar las apropiaciones definitivas de las apropiaciones pasajeras y de las de corto plazo, clasificarlas y analizar sus repercusiones.

La variable de límites y puentes está relacionada con los colectivos culturales, qué los asemeja y qué los diferencia unos de otros, con la variable de límites y puentes pudimos indagar por las diferencias y las semejanzas de los colectivos, qué los divide y qué los conecta. Definir las características fronterizas por medio de las

cuales un colectivo difiere del otro, estas características están directamente relacionadas con las expresiones y el engalle, con un ellos y un nosotros, con un colectivo, sus integrantes y sus pensamientos. Además pudimos indagar por los espacios de cada colectivo particular y por los espacios que se vuelven comunes para todos.

La variable de planeación pública está relacionada con la planeación urbana y el impacto de los colectivos en los cambios de la ciudad, esta variable se relaciona con las nociones y acciones oficiales del Estado y de las Organizaciones sobre el espacio público y su concepción, es una variable de datos puntuales que nos permitió hacer una comparación entre la planeación pública y la apropiación espacio-temporal que se hace de manera informal por parte de los diferentes colectivos dentro de la ciudad.

3.2. Definición de la muestra

El trabajo de campo que realizamos se dividió en dos fases, la primera fase fue una prueba piloto en la que pudimos comprobar la pertinencia de las herramientas diseñadas para la recolección de información. Y la fase de información en la que después de afinar dichas herramientas pudimos entrevistar tanto a expertos, como participantes de los colectivos y ciudadanos en general. La muestra que definimos para la primera fase fue un experto, un participante y un ciudadano que usara la bicicleta como medio de transporte habitual. Mauricio Mesa, líder y organizador del colectivo Siclas nos brindó información sobre aspectos oficiales de los colectivos, Camilo Lora, participante de los colectivos, nos habló sobre las dinámicas de estos grupos y sus objetivos y Juan Leandro Arias, ciudadano que usa la bicicleta como medio de transporte habitual, nos habló sobre sus percepciones acerca de estos grupos que se han conformado en la ciudad. Estas entrevistas nos permitieron afinar las herramientas y saber quiénes debían ser entrevistados para la fase de información.

Los expertos que decidimos entrevistar para la segunda fase de la investigación, fueron definidos según las variables y la información que buscábamos obtener de cada una. Los participantes los elegimos por su participación activa dentro de los colectivos y eventos de ciudad; y los ciudadanos por el uso que hacen de la bicicleta, ya sea como medio de transporte habitual u ocasional.

Las entrevistas fueron realizadas a Sara Arango y Carlos Cadena, líderes del colectivo Ciudad Verde. Juan Diego Urrea, Comunicador de Medellín Ciudad Inteligente. Julián Monsalve, Arquitecto y profesor de la Universidad Pontificia Bolivariana y finalmente a Jairo Mejía, uno de los dueños de Bicirolling. Entrevistar

a estos expertos nos facilitó la interpretación y el desarrollo de los hallazgos con los que concluye esta fase.

También asistimos a las Sicladas, una actividad que se realiza todos los miércoles en la noche, organizada por un grupo sin fines de lucro que se encargan de convocar a los participantes, quienes se reúnen en el parque principal del barrio Carlos E. Restrepo y realizan un recorrido de más o menos tres horas en el que visitan diferentes barrios de la ciudad, una forma de expresión y apropiación espacio temporal de las calles de la ciudad en la que estas personas se involucran formando un grupo que se hace visible y expresa sus opiniones sobre temas ambientales, culturales y de ciudad. También estuvimos presentes en eventos como el Pre-foro Mundial de La Bicicleta que se llevó a cabo en la Universidad Pontificia Bolivariana el día 24 de Enero y al que asistieron miembros de los colectivos, representantes de la Secretaría de Movilidad y otros entes del Estado. El Foro Mundial de La Bicicleta que tuvo lugar en distintos escenarios de la ciudad, principalmente en Plaza Mayor entre el 26 de Enero y el 1 de Febrero, y al que asistieron conferencistas líderes en movilidad sostenible de diferentes países del mundo, quienes expusieron ejemplos de ciudades que han acogido estrategias de movilidad y cultura, y que son un modelo positivo frente a los cambios que estamos viendo dentro de nuestra ciudad. A este asistieron también, líderes de colectivos de diferentes ciudades del país, quienes compartieron su experiencia desde el punto de vista organizacional y el impacto que han tenido en la planeación pública de sus ciudades. Y por supuesto, miembros de los colectivos locales y de otras ciudades del país y del mundo.

3.3. Instrumentos de recolección de información

En este punto daremos cuenta de las técnicas de recolección de información y los instrumentos diseñados durante el proyecto de investigación, con el fin de obtener información clara acerca de los colectivos ciclistas en Medellín, sus expresiones, los mecanismos políticos que los relacionan con el Estado, la apropiación que hacen del espacio, las características que los asemejan y diferencian de otros y el impacto que estos tienen sobre la planeación pública.

Utilizamos las siguientes técnicas porque nos permitieron encontrar datos puntuales, información enriquecedora para nuestra investigación y opiniones de diferentes personas relacionadas con los colectivos y sus acciones.

3.4. Entrevistas

Diseñamos tres tipos de entrevistas, cada una de ellas dirigida a distintos grupos de personas, entre ellos expertos, participantes de los colectivos y ciudadanos que utilizaran la bicicleta como medio de transporte habitual u ocasional. Estas entrevistas fueron diseñadas de tal manera que permitieran obtener información precisa sobre las variables y que dejaran la puerta abierta para que el entrevistado nos diera información que considerara importante.

En los anexos se encuentran los audios de las entrevistas más completas y relevantes para nuestro trabajo. Para la realización de la mayoría de estas entrevistas usamos grabadora de audio digital.

3.4.1. Entrevista expertos

La entrevista a expertos se formuló en un lenguaje formal, indagó por datos puntuales relacionados con las expresiones, la acción política, la apropiación espacio-temporal, los límites y puentes entre colectivos y la planeación pública resultado de las peticiones de estos grupos. Para ver la guía de entrevista a expertos, ver anexo 1.3.1.

3.4.2. Entrevista participantes

La entrevista a participantes se formuló en un lenguaje menos formal y buscaba obtener información sobre la participación en los colectivos, las actividades que realizan, su organización y el impacto que estas han tenido en la planeación de la ciudad, su infraestructura y estrategias pedagógicas. Para ver la guía de entrevista a participantes, ver anexo 1.3.2.

3.4.3. Entrevista ciudadanos

La entrevista a ciudadanos estaba formulada en un lenguaje des complicado que permitiera a las personas responder sin sentirse forzadas a dar la información o las opiniones que ellos creían que nosotras esperábamos obtener. Buscábamos de los ciudadanos un punto de vista muy personal sobre los colectivos y qué conocían sobre sus acciones políticas y el impacto que estas han tenido en la planeación de la ciudad. Para ver la guía de entrevista a ciudadanos, ver anexo 1.3.3.

3.5. Análisis fotográfico

Las fichas de análisis fotográfico fueron usadas para hacer una descripción detallada de aspectos funcionales y estéticos de las bicicletas, expresiones de los

colectivos, entre otros, las cuales encontramos en los diferentes contextos de la ciudad que visitamos para realizar la prueba piloto y el trabajo de campo.

Este formato nos permitió clasificar las fotografías y describir el contexto en el que fueron tomadas, los elementos que componen la imagen, la bibliografía, el análisis de los objetos y las personas, y finalmente los elementos que se consideran engalle. Para ver el formato de ficha de análisis fotográfico, ver anexo 1.2. Para la recolección de imágenes usamos cámara semiprofesional.

3.6. Trabajo de campo

El trabajo de campo se realizó en dos fases, primero la prueba piloto en la que poníamos a prueba los instrumentos diseñados, para verificar su pertinencia dentro de la investigación, hacer algunos ajustes y definir unos hallazgos preliminares, y luego la segunda fase en la que aplicamos los instrumentos después de hacer los ajustes que consideramos necesarios.

3.6.1. Primera fase: prueba piloto

La prueba piloto fue la primera fase que realizamos durante nuestro trabajo de campo, era una forma de poner a prueba los instrumentos diseñados para la recolección de información y también de acercarnos a expertos, participantes y ciudadanos para saber si era posible obtener información relevante de estas fuentes. Para la prueba piloto entrevistamos al fundador del colectivo Siclas como experto en organización de colectivos, Mauricio Mesa, quien nos ayudó a entender más a fondo el propósito del colectivo, su relación con el Estado a través de la Mesa Metropolitana de la bicicleta, las actividades que realizan, las expresiones que los caracterizan, los diferencian o asemejan con otros colectivos de la ciudad y el impacto que éste ha tenido en la planeación pública de la ciudad tanto en aspectos de infraestructura como de estrategias pedagógicas (Comunicación personal, 11 de marzo de 2015) (Para escuchar la totalidad de la entrevista, ver anexo 1.1.1.1)

Entrevistamos a Camilo Lora, participante activo del colectivo Siclas quien nos habló de los objetivos políticos del colectivo, sus expresiones, la manera en que se relacionan con la ciudad, las normas que existen dentro del grupo, las dinámicas de participación en aspectos de planeación pública y las ventajas de pertenecer a este colectivo. Además cuando le preguntamos a Camilo por su bicicleta nos habló de las diferencias que existen entre el engalle funcional y el estético, haciendo énfasis en que el engalle de su bicicleta es funcional (Para ver la ficha de análisis iconográfico del engalle de su bicicleta, ver anexo 1.2.7) (Comunicación personal,

11 de marzo de 2015) (Para escuchar la totalidad de la entrevista, ver anexo 1.1.2.2)

Con base en estas entrevistas de prueba, realizamos algunos cambios a los instrumentos, específicamente a las entrevistas, de tal manera que eliminamos unas preguntas que habíamos formulado al final de las entrevistas y las cuales se respondían de manera espontánea al principio de la entrevista, además de cambiar el lenguaje formal que habíamos empleado para la formulación de las preguntas que habíamos propuesto.

3.6.2. Segunda fase

Después de hacer algunos ajustes en las entrevistas definidas para la prueba piloto, llevamos a cabo las entrevistas a otros expertos, participantes y ciudadanos. Como experto hablamos con Julián Monsalve, arquitecto y profesor del módulo de producto y ciudad de diseño industrial de la Universidad Pontificia Bolivariana, que en este momento se encuentra desarrollando un proyecto de mobiliario público para la ciudad, referente al tema de las bicicletas, Julián nos habló de su participación en los colectivos y su visión personal y profesional, resalta que en el Foro Mundial hubo “más presencia ciudadana que de miembros del Estado” lo que refleja que en nuestra sociedad la movilidad sostenible es para el Estado “un aspecto más por chulear en la lista de lo que hay por hacer en la planeación de la ciudad en cuanto a infraestructura” (Comunicación personal, 10 de abril de 2015) (Para escuchar la totalidad de la entrevista, ver anexo 1.1.1.2)

Entrevistamos también a Sara Arango, una de las líderes del colectivo Ciudad Verde, quienes se encargaron de organiza el Foro Mundial que tuvo lugar en nuestra ciudad y al que asistieron gran cantidad de expertos de otros países, líderes y ciudadanos que buscan generar un impacto en la ciudad por medio de la movilidad sostenible. Sara nos habló de “los antecedentes académicos y el componente educativo de Ciudad Verde” rasgos que los diferencian de otros colectivos que solamente se interesan en salir a rodar, tomarse la ciudad y crear espacios recreativos. Ellos en cambio buscan que los ciudadanos participen “Menos críticas, más acción” es su lema para llamar la atención de quienes quieren cambiar la cultura en nuestra ciudad, pero no hacen nada para lograrlo (Comunicación personal, 13 de abril de 2015) (Para escuchar la totalidad de la entrevista, ver anexo 1.1.1.3)

Juan Diego Urrea de Medellín Ciudad Inteligente, un programa de la Alcaldía que busca conectar la ciudad con sus habitantes por medio del uso de las tecnologías de la información, nos habló durante la entrevista sobre la apropiación espacio temporal y el impacto que han tenido los medios digitales en el auge de la

bicicleta, “las conexiones que se crean entre colectivos por medio de redes sociales, eventos de ciudad y activación de sitios dentro del Área Metropolitana” (Comunicación personal, 13 de abril de 2015) (Para escuchar la totalidad de la entrevista, ver anexo 1.1.1.4)

El último experto con el que hablamos fue Jairo Mejía, uno de los dueños de Bici Rolling, una empresa que se ha dedicado a recuperar bicicletas, personalizarlas, transformarlas y dar vida a las que ya se consideraban muertas “Nosotros no somos restauradores porque no vamos al detalle ni trabajamos siempre con piezas originales, nosotros somos recuperadores de bicis”. Nos habló de las bicicletas que más le gusta recuperar, de las más extrañas que le han llevado y de los pedidos típicos que le hacen sus clientes. (Comunicación personal, 15 de abril de 2015) (Para escuchar la totalidad de la entrevista, ver anexo 1.1.1.5)

Las entrevistas con participantes y ciudadanos nos entregaron información que fue ampliada por los expertos, nos hablaron sobre el impacto de los colectivos, de los mecanismos políticos por medio de los que se relacionan con el Estado y anécdotas que han tenido al participar en los colectivos o movilizarse en bicicleta diariamente como es el caso de los ciudadanos entrevistados.

A continuación se mostrará el fragmento de la matriz que describiremos:

			
<p>EXPERTOS</p>	<p>Los límites y puentes son esas características y actividades que distinguen y diferencian un colectivo de otro, como las normas internas, la modalidad de ciclismo que practican y los objetivos que tienen como grupo. Por otro lado los puentes conectan con uno de esos puentes que vienen todos los grupos para hacer actividades especiales como recorridos artísticos de barrio y mercados, pero según las expertas hay otro puente o semáforo entre los colectivos y es la falta de educación y jornadas pedagógicas dentro de los grupos.</p> 	<p>Los principales mecanismos políticos mencionados por las expertas son los derechos de petición que se presentan ante organismos del Estado y la Mesa Metropolitana de la Bicicleta, y la mesa de movilidad no motorizada. "Más que manifestantes, somos activistas sociales". Mauricio Rivera.</p> 	<p>Las expertas concuerdan en que las principales formas de expresión de los colectivos son campeonatos, gráficos, calcos, murales y las ya conocidas bicicletas blancas, pero para ellas no se limita solo a esto, hay formas de expresarse con el cuerpo, la actitud y el ejemplo.</p> 
<p>PARTICIPANTES</p>	<p>A los participantes de los distintos colectivos les une el amor por la bicicleta, aunque algunas pertenecen a grupos más pequeños que comparten una relación particular por modalidades como el ciclotourismo o las recorridos en ruta, todas concuerdan en que es el amor por la bicicleta lo que los une, además de sus ganas de cambiar la mentalidad de otras personas con respecto a la bicicleta como medio de transporte habitual.</p> 	<p>Los mecanismos políticos de los que hablan las participantes entrevistadas, fue de la participación activa en actividades y en las recorridos, su compromiso con la movilidad limpia, el respeto a las peatonales y el ejemplo a las conductas de transporte público y vehículos particulares, estas son formas de cambiar la cultura y los comportamientos de los demás ciudadanos.</p> 	<p>Las expresiones más usadas por las participantes son las camisetas que tienen frente a las de más en la vía, además unas expresiones del lenguaje y la personalización de la bicicleta con objetos funcionales o estéticos que hacen que sus bicicletas se diferencien de las demás, esas expertas van desde pintar la bicicleta de un color, pegarle calcos y frases, hasta ponerle luces de seguridad o en las llantas.</p> 
<p>CIUDADANOS</p>	<p>Es un factor común que los ciudadanos creen que solo hay un colectivo porque no logran diferenciarse muy bien entre uno y otro, generalmente solo distinguen el colectivo Síctas, porque es el que hace recorridos semanales dentro de la ciudad, es el más numeroso y el que abarca otros sub-colectivos.</p>	<p>Los ciudadanos no están enterados de ninguno de los mecanismos políticos que emplean los líderes y los miembros de los colectivos para participar en las decisiones del Estado que afectan la movilidad, las vías, las jornadas pedagógicas o las intervenciones en el espacio público.</p>	<p>Las expresiones que más identifican a los colectivos según los ciudadanos entrevistados son las frases obvias o la movilidad limpia, el respeto entre las acciones de la vía, las botas y las expresiones prácticas como los calcos y las publicaciones en redes sociales.</p>

Figura 2. Fragmento matriz de análisis: variables y fuentes de información. Elaborada por el equipo de investigación. Mayo de 2015.

El fragmento que ampliamos de la matriz, muestra específicamente la opinión de los expertos entrevistados, los participantes y los ciudadanos frente a variables como límites y puentes, mecanismos políticos y expresiones. Entre los expertos se encuentran líderes de los colectivos de la ciudad, un periodista, un arquitecto y el dueño de uno de los talleres de personalización de bicicletas más reconocidos de la ciudad. Con ellos hablamos sobre los límites y puentes, esas características que distinguen un colectivo de otro, también sobre las normas internas de los colectivos, las actividades que realizan y sus objetivos comunes. Además indagamos acerca de los mecanismos políticos, una parte de la matriz que se relaciona de manera directa con el Estado y las decisiones que afectan a estos colectivos, por ejemplo el hecho de que se estableciera la Mesa Metropolitana de la Bicicleta como respuesta a las peticiones de los colectivos de la ciudad, esta Mesa se encarga de asistir y asesorar de manera organizada con personas y

estamentos públicos y privados, el establecimiento de políticas y estrategias que promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte. Tanto expertos como participantes hablan de las expresiones gráficas como las más importantes de estos grupos, camisetas, calcas, banderines y placas hacen parte de dichas expresiones. Encontramos también que los ciudadanos que no hacen parte de estos colectivos conocen muy poco de ellos, saben que son un grupo de personas que transitan y se apropian de la ciudad, pero no son conscientes de todo lo que hay detrás, la formalidad de sus peticiones ante el Estado y su participación en organizaciones oficiales de la secretaría de movilidad.

4.2 Matriz de análisis de grupos.

La siguiente matriz fue realizada con el fin de diferenciar los grupos y los colectivos teniendo en cuenta sus fines, las actividades que cada uno realiza, las materialidades que los diferencian unos de otros, el sentido que le dan a reunirse y transitar juntos por la ciudad, además del impacto que estos han generado a través de sus acciones. Tuvimos en cuenta cada una de las entrevistas que realizamos, tanto a expertos como líderes y participantes, además de la observación participativa y no participativa que tuvimos la oportunidad de realizar durante nuestro trabajo de campo.

Cada una de las columnas de la matriz da cuenta de un asunto diferente, sintetizando de manera reflexiva los aspectos que hacen único a cada grupo o colectivo. Dejando claro que estos grupos se encuentran en constante cambio y que siempre hay objetivos nuevos, actividades nuevas y expresiones que se crean a partir de éstas. Al igual que en las otras matrices apoyamos algunos textos con imágenes para mostrar de manera más clara el engalle de las bicicletas, el sentido que se le da y lo que distingue a los grupos.

Grupos	DISCURSO/OBJETIVOS	ACTIVIDADES	ENGALLE	SENTIDO	QUÉ DISTINGUE AL GRUPO	IMPACTO
 <p>Colectivo SiCLas.</p> <p>Contacto: Mauricio Mesa, E-mail: colectivosiclas@gmail.com Blog: www.siclas.blogspot.com Twitter: @siclas Youtube: colectivosiclas Facebook: SiCLas Móvil: 321 820 0289</p>	<p>Este es un colectivo de personas que disfrutan el uso de la bicicleta y se reúnen a realizar diferentes actividades con el fin de resaltar y dar a conocer los beneficios que trae consigo el uso constante de este vehículo de forma recreativa y como medio de transporte en la ciudad de Medellín.</p> <p>Su objetivo a partir del uso de la bicicleta se direcciona a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, enseñándoles a partir de la promoción de esta, sus beneficios en la salud, medio ambiente, cuidado y respeto de la ciudad y la implementación de nuevas formas de transporte limpio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se hacen encuentros todos los miércoles a las 7 pm en el parque del barrio Carlos E Restrepo, llamados Sicleadas, en este se hacen actividades de socialización, comercialización de partes de bicicletas antes del recorrido por la ciudad entre 12 y 25 km, el cual es programado y estudiado por los organizadores días antes, con el fin de que los participantes conozcan la interacción con la ciudad. - Participación en diferentes actividades y fiestas que se realizan en la ciudad, como lo es la fiesta de la bici el último miércoles de cada mes, la feria de las Flores en agosto, semana de la Juventud, entre otras. - Recorridos programados con grupos pequeños, ya sean empresariales o programados previamente con los organizadores del colectivo. 	 <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p> <p>En las Sicleadas que es un evento representativo organizado y realizado por el colectivo, se ven presentes personas que a partir de la venta o cambio de partes hacen posible el engalle de las bicicletas en el lugar de salida o llegada de los recorridos, tanto por funcionalidad como por estética.</p>  <p>Se ve desde el grupo organizador hasta en todos los grupos de participantes diferentes engalles con distintos fines, en este caso es una bicicleta a la cual se le adecua una valla para transportar los mensajes que quiere transmitir el Colectivo.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 23 de 2014.</p>	<p>Esparcimiento</p>	 <p>El colectivo lleva a cabo la implementación de camisetas u otros distintivos que hacen que se distinga de otros grupos, a veces tienen temas por diferentes fechas o eventos en los que se participan. Además también implementan otros accesorios como gorras, pañoletas, banderines o calcas para las bicicletas, los cuales los participantes usan con apropiamiento.</p>	<p>El colectivo SiCLas congrega mensualmente a más de 10.000 personas a recorrer las calles y barrios de la ciudad en horas de la noche, haciendo que estos ciudadanos creen una conexión con la ciudad y aprendan a partir de estos recorridos y de los mensajes que se dan durante estos, a cuidarla y a transitar por ella, además de perderle el miedo.</p> <p>La participación del colectivo en muchas de las decisiones de organización urbana por medio de mesas de petición, ha llevado a que la ciudadanía sea escuchada e incluida en dichas decisiones, además que se tengan en cuenta estas opiniones y peticiones para los cambios actuales y futuros en infraestructura en la ciudad donde se respete al ciclista y a sus actividades.</p> <p>Han ido creando una conciencia ciclista en los ciudadanos y han incidido en el aumento de ciclistas urbanos, ciclo rutas y cambios de infraestructura de la ciudad.</p>

<p>Colectivo Pedaleando alma</p>  <p>Carlos E. Carbajal.</p> <p>Twitter: @PedaleandoAlma Facebook: www.facebook.com/PedaleandoAlma http://www.pedaleandoalma.com/</p>	<p>Su objetivo es atraer e inspirar a las personas de la ciudad y fuera de ella a utilizar la bicicleta no tan solo como medio de transporte dentro de la ciudad, sino también como un medio para viajar y conocer.</p> <p>Su objetivo es hacer que las personas le pierdan el miedo a utilizar la bicicleta, a transformarla para viajes y a utilizarla constantemente, además de socializar y formar grupos de personas con las que se puedan armar viajes y recorridos para conocer y explorar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Recorridos por la ciudad los últimos miércoles de cada mes, llamados fiesta de la bicicleta. - Viajes organizados y planeados para conocer diferentes departamentos. - Tours guiados en bicicleta dentro de la ciudad y sus alrededores. - Participación en las Sicleadas - Educación a las personas por medio de instructivos, artículos y guías, montadas en su plataforma virtual. 	  <p>El engalle en este colectivo se da a partir de la transformación de sus bicicletas para la adecuación a viajes largos, lo que lleva a implementar objetos y accesorios adecuados a la intemperie y a la carga de equipaje.</p> <p>Estos deben cargar repuestos y saber muy bien cómo utilizarlos y repararlos.</p> <p>Fotografía recuperada de: http://www.pedaleandoalma.com/viajar-en-bicicleta/cicloviajeros-que-inspiran/ Agosto de 2015.</p>	<p>Esparcimiento</p>	<p>Se distinguen por que son viajeros que utilizan la bicicleta mayor tiempo que un ciclista urbano y que viven para conocer y pedalear.</p>	<p>Este colectivo, desde su representante Carlos E. Carbajal, ha logrado incentivar muchas personas a emprender viajes largos y conocer el mundo, pasando por una transformación y adecuación de su bicicleta.</p> <p>Han ayudado a que los eventos de ciudad alrededor de la movilidad en bicicleta sean un éxito y se lleven a cabo sus objetivos en conjunto con otros colectivos.</p> <p>Se han encargado de documentar importantes temas para los viajes y la utilización en bicicleta, logrando que las personas inexpertas puedan estar informadas sobre los temas de movilidad y uso adecuado y alternativo de las bicicletas.</p>
--	--	---	---	----------------------	--	--

 <p>Contacto: Sebastián Mattos Soto 3136747005 www.facebook.com/Bellociclista77no7s Twitter como @Bellociclista bellociclista@gmail.com</p>	<p>Es también un colectivo de ciudadanos que busca promover la bicicleta como medio alternativo de movilidad y recreación, además de buscar crear espacios de debate y socialización sobre temas de movilidad y transporte en la ciudad directamente en la parte norte (Bello)</p> <p>Su objetivo es congregar a las personas que habitan la ciudad de Bello y promover nuevas ideas de transporte y cuidado de la ciudad con los medios alternativos para moverse, teniendo en cuenta que la calle se comparte con vehículos motorizados con los que se debe pedir y brindar respeto y espacio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Este colectivo hace salidas por la ciudad de bello todos los jueves a las 8:00 pm, encontrándose en la Chozza Marco Fidel Suarez / Bello, con recorridos diferentes cada semana por las calles y lomas de la ciudad. - Participación en eventos del área metropolitana. 	  <p>Al igual que otros grupos en las salidas se hace presente el engulle por parte de los participantes en sus bicicletas, personalizándolas, tanto funcional como estéticamente.</p> <p>Además el grupo tiene unas placas las cuales se pegan a la bicicleta de los participantes de las actividades que representa y distingue al grupo y se ve como una forma de engulle.</p> <p>Fotografías recuperadas de: https://www.facebook.com/Bellociclista/photos_stream Agosto de 2015</p>	<p>Esparcimiento</p>	<p>Este grupo se reconoce porque está centrado solo en una parte del área metropolitana, la cual es la Ciudad de Bello.</p>  <p>También como el colectivo Síclas, este grupo hace uso de distintos accesorios para distinguirse de los otros, como camisetas, pañoletas, gorras, entre otros.</p>	 <p>Inágenes recuperadas de: https://www.facebook.com/Bellociclista/photos_stream Agosto de 2015</p>
--	--	--	---	----------------------	--	--

 <p>Alejandra Múnera senoritasalpedal@gmail.com</p>	<p>Este es un grupo de mujeres de la ciudad de Medellín, que se reúnen en diferentes ocasiones para incentivar y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte y como forma de recreación con la intención que las mujeres se involucren en las actividades ciudadanas y a los eventos y movimientos ciclistas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Participación en las actividades de los colectivos. - Actividades en diferentes partes de la ciudad, como picnics, reuniones y recorridos, en las que se involucra principalmente a las mujeres. 		<p>Esparcimiento</p>	<p>Se distinguen porque son un grupo de mujeres invitando al resto de la población femenina a unirse a sus salidas y a participar en los distintos eventos de ciudad.</p>	 <p>Han logrado que muchas mujeres salgan a montar bicicleta tanto deportivamente como para su transporte dentro de la ciudad.</p> <p>Han luchado porque se minimice el maltrato a las mujeres y la discriminación en cuanto al uso y transporte en la bicicleta.</p>  <p>Fotografías recuperadas de: https://www.facebook.com/pages/SenoritasAlPedal https://www.facebook.com/pages/SenoritasAlPedal Agosto de 2015.</p>
--	--	---	--	----------------------	---	--

 <p>Lina López (Coordinadora) Teléfono: 3474207 Dirección: Calle 30 No. 79 A - 04 www.encicla.gov.co</p>	<p>Es el Sistema de bicicletas públicas del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Es un sistema de transporte urbano que tiene como objetivo mejorar la movilidad dentro de la ciudad y facilitar el desplazamiento de los usuarios por medio del préstamo de bicicletas públicas integradas al sistema integral de transporte de Medellín y a las citorotas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prestamos de bicicletas públicas en diferentes puntos fijos de la ciudad y con rutas adecuadas a las ciclo rutas establecidas. - Participación en actividades de ciudad. 	 <p>Fotografía recuperada de: http://www.sabaneta.gov.co/SalaPrensa/Publicaciones/Microcolectivos_15_10_2013@ENCICLA-600.jpg Agosto de 2015.</p> <p>Las bicicletas del sistema de bicicletas públicas encicla, son especialmente diseñadas para el uso en la ciudad, igual que las estaciones y puestos de recolección y préstamo.</p>  <p>Fotografía recuperada de: http://www.mdeinteligente.co/estrategia/ciclorutas-estaciones-en-ciclo-y-ciclovias-de-medellin-ocsa-aria-metrocoltana/ Agosto de 2015.</p>	<p>Este grupo se distingue por que es una empresa. El sistema de bicicletas públicas se ha integrado a todo el sistema de transporte de la ciudad y se ha hecho reconocer tanto por su buen funcionamiento y adecuación a los cambios de ciudad como por sus diseños de las bicicletas, estaciones y puestos de recolección y préstamo.</p>	 <p>Fotografía recuperada de: http://medellin.gov.co/noticias/encicla-que-crecimientol Agosto de 2015.</p> <p>El sistema de bicicletas públicas ha tenido un exitoso funcionamiento en la ciudad y una muy buena acogida por parte de la ciudadanía y gracias a esto su crecimiento ha sido progresivo y notorio.</p> <p>En la actualidad cuenta con 49 estaciones y se hacen 6,395 préstamos de bicicleta por día.</p>  <p>Imagen recuperada de: http://www.arter.co/cultura-digital/cudadinteligente/encicla-que-crecimientol Agosto de 2015.</p>
---	---	---	---	---	--

 <p>David Gómez</p>	<p>Recuperar las bicicletas en mal estado, abandonadas o antiguas, para la venta y exhibición, convirtiéndolas en un objeto de lujo y dándoles a los clientes el gusto de volver a utilizar una bicicleta que ya estaba desechada.</p> <p>Su objetivo es recuperar y restaurar las bicicletas, tricidos u otros vehículos de ruedas, para exhibición o por encargo de los clientes, para poder devolverle el valor y el componente estético o funcional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Participación en los eventos de ciudad en los que la bicicleta es el principal protagonista. - Silladas de la ciudad, participación y promoción de sus servicios de recuperación y restauración. 	   <p>A partir de la renovación y recuperación de las bicicletas, el engalle es uno de las actividades más representativas de este grupo, a partir de la reutilización, adecuación y diseño de algunas partes de bicicletas llegan a recuperar marcos y estructuras desechadas de bicicletas que tienen alto grado histórico y representativo de distintas épocas y sociedades.</p> <p>En esta empresa se lleva una organización y un proceso para llevar a cabo dichas recuperaciones y lograr que cada cliente quede satisfecho con lo que se le entrega además que cada bicicleta quede con la personalización y engalle requerido.</p> <p>Fotografías Tomadas por el equipo, Abril 14 de 2015.</p>	<p>Económico, Histórico</p>	<p>Realizan y le dan vida de nuevo a las bicicletas desechadas.</p> <p>El crecimiento de esta empresa se ha visto aumentado en los últimos años por todo el movimiento ciclista y han logrado que las personas recuperen las bicicletas que ya estaban por basura y que quieran renovarlas para poder utilizarlas.</p>
--	--	---	--	-----------------------------	--

4.3 Matriz de análisis de materialidades.

La matriz de análisis de materialidades fue realizada con el fin de clasificar las bicicletas según sus elementos predominantes, su origen o elementos que le dan importancia. También explicamos de manera breve cada imagen con el fin de aclarar qué estamos mostrando en cada una, esto teniendo en cuenta la descripción que cada persona hacía de su bicicleta y el nivel de detalle al que llegaba. En la columna final de la matriz clasificamos el tipo de engalle que predomina en la bicicleta otorgándole un porcentaje basado en nuestro análisis.

<p>Antiguas Renovadas</p> <p>La renovación es el principal engalle encontrado en este tipo de bicicletas, las cuales son estilos y marcas que se usaron en el pasado y que ahora son recuperadas con sus partes originales o ensambladas para un uso principalmente de exhibición.</p>	 <p>Bicicleta recuperada, renovada y personalizada. Taller Bici Rolling.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	 <p>Bicicleta antigua, renovada con partes originales. Taller Bici Rolling.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	 <p>Bicicleta recuperada y renovada para la venta, por la empresa CICLO AGIL.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Bicicleta recuperada y renovada para la venta, por la empresa CICLO AGIL.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Bicicleta heredada y renovada para uso personal. Participante colectivo siclas.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 23 de 2014.</p>	 <p>Bicicleta Monark, renovada para la venta. Taller Bici Rolling.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	<p>Tipo de Engalle</p> <p>Funcional 40% Estético 60%</p>
<p>Deportivas</p> <p>Estas son muy cuidadas y utilizadas para actividades deportivas y sus engalles son hechos con fines principalmente funcionales para mejorar el rendimiento de estas.</p>	 <p>Las restauraciones, además de estéticas también son funcionales, en este caso, estas bicicletas deportivas, utilizadas en carreras, son restauradas y personalizadas para uso deportivo. Taller Bici Rolling.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	 <p>El cuidado en estas bicicletas es mayor, por su alto desempeño y la necesidad de ser resistentes y funcionales. Bicicleta deportiva utilizada para viajes largos. Extranjero, viajero Venezolano, participante de las cicleadas.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Cada bicicleta tiene sus engalles según el uso que se le da y estas deportivas se adecuan para el terreno en el que se usan y los gustos del usuario, en esta imagen nos explican como las llantas son para trocha y la bicicleta esta armada para que su funcionamiento y rendimiento sea mayor.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>El sillín, manubrio, marco, pedales, llantas, etc. Son importantes y deben acoplarse entre sí para que el funcionamiento de la bicicleta sea óptimo, como en este caso una bicicleta de pista que esta armada para velocidad, estabilidad y rendimiento.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Estas personas son extranjeros que utilizan la bicicleta deportivamente y se han integrado al llegar al país en las diferentes actividades de los colectivos.</p> <p>Sus bicicletas esta engalladas y personalizadas para un buen funcionamiento, además la parte estética se hace presente pero no es tan importante.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 24 de 2014.</p>	 <p>En el taller Bici Rolling encontramos bicicletas deportivas que las mandan a renovar y engallar funcionalmente, y además personalizar estéticamente.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	<p>Funcional 70% Estético 30%</p>

<p>Temáticas</p> <p>Las decoraciones y engalles de este tipo de bicicletas tienen que ver directamente con el reconocimiento de un grupo en específico, ya sea por deporte o por diferenciación.</p>	 <p>En ocasiones los usuarios mandan a transformar las bicicletas para que hagan parte de algún tema específico, según el uso que les van a dar y realizan engalles tanto estéticos como funcionales.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	 <p>En este caso este grupo de personas participantes de las Sideadas, engallaron y transformaron sus bicicletas con la temática militar.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>En el taller Bick-Rolling Vimos que no solo las bicicletas son engalladas, recuperadas y transformadas, también están los triciclos y los monopatines.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>			<p>Funcional 30 % Estético 70%</p>	
<p>Adaptadas</p> <p>Estas bicicletas son renovadas y transformadas con el fin de utilizarlas para actividades extra como las ventas, el transporte de objetos, publicidad, fácil utilización, entre otras.</p>	 <p>Las bicicletas continuamente son adaptadas con remolques para negocios y aprovechan como en este caso los eventos de los colectivos para llevar a cabo la comercialización de sus productos.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Además de transporta y vender los productos también se interesan en mantener engalladas las bicicletas adaptadas de modo que sean estéticamente atractivas para las personas que posiblemente sean clientes.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 24 de 2014.</p>	 <p>También están las que se adaptan para transporte y no comercialización de productos. Como en este caso para transportar a su mascota y poder incluirla en la participación de la Sideada.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 24 de 2014.</p>	 <p>Las bicicletas eléctricas son otra adaptación que ha implementado para la ciudad.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 24 de 2014.</p>	 <p>También están los maletines que se diseñan para adaptarse a las diferentes bicicletas y poder transportar los objetos personales.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 12 de 2015.</p>	 <p>En las salidas del colectivo Siclas se ve este caso de adaptación en el que a una bicicleta le adecuaron una valla que se utiliza para transmitir los mensajes que el colectivo quiere transmitir a sus participantes y demás ciudadanos.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Octubre 24 de 2014.</p>	<p>Funcional 60% Estético 40%</p>
<p>Accesorios</p> <p>Estos son los objetos que hacen posible el engalle en un grado menor, tanto funcional como estético, los accesorios son la forma de personalización de las bicicletas.</p>	 <p>En las sideadas y salidas organizadas por los colectivos siempre se encuentran personas que venden y cambian partes de las bicicletas, como repuestos y accesorios de engalle para los usuarios que participan en estas salidas.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Las personas se encargan de diseñar y fabricar las mejoras que quieren en su bicicleta y engallarla para mejorar algunas funciones, como este sillín diseñado por el usuario que hace más cómodo el estar en la bicicleta, es liviano y adaptable a sus propias necesidades.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Marzo 25 de 2015.</p>	 <p>Estas placas son muy reconocidas y usadas por los usuarios de bicicletas en la ciudad, las diseño y fabrico la alcaldía de Medellín y la mayoría de participantes en eventos y salidas en bicicleta las usan y engallan sus bicicletas con estas.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 12 de 2015.</p>	 <p>Los adhesivos son muy utilizados para personalizar las bicicletas, poniéndoles el nombre o decoraciones personalizadas.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	 <p>Las placas eran muy utilizadas en el pasado para marcas las bicicletas con la marca o el nombre del dueño y en la visita al taller de bici Rolling nos contaron que se están volviendo a utilizar en la actualidad.</p> <p>Fotografía tomada por el equipo. Abril 14 de 2015.</p>	<p>Funcional 50% Estético 50%</p>	

Figura 4. Matriz de Materialidades. Elaborada por el equipo de investigación. Agosto de 2015.

Cada fila de la matriz corresponde a un tipo de bicicleta, las antiguas renovadas son las que predominan en este momento en los colectivos con los que tuvimos contacto directo. Son un tipo de bicicleta que se prestan para ser *engalladas* tanto funcional como estéticamente, adquiriendo un valor mayor por su historia y los elementos nuevos que hacen de cada una de ellas una bicicleta única que conserva los detalles importantes y adquiere unos nuevos que le dan significado y la hacen parte de un grupo de bicicletas únicas que se exponen en los encuentros y los recorridos de los colectivos por la ciudad.

Las deportivas son otro tipo de bicicleta que predomina en los colectivos, porque pertenecen a personas que hacen parte de pequeños grupos que suelen realizar

actividades deportivas por fuera de las rodadas semanales que organizan los colectivos de la ciudad. Este tipo de bicicletas tienen un engalle más funcional que estético, pero igualmente son personalizadas según las necesidades de cada individuo. Las bicicletas temáticas, por ejemplo, están siendo adaptadas hace poco tiempo, por eso no es tan común verlas por las calles porque son más un artículo de colección que un medio de transporte, pudimos ver en una de nuestras salidas de campo las bicicletas militares pertenecientes a un grupo de personas que se identifican con este tema, ellos además de engallar sus bicicletas también se visten de una manera particular, diferenciándose del resto del colectivo y adquiriendo como grupo un carácter de esparcimiento y exposición.

4.4 Conclusiones finales

Una vez construidas y comprendidas las herramientas que usamos para analizar la información pudimos responder a los objetivos, las variables y el análisis de la información organizada en las matrices anteriores, pudimos concluir que los colectivos culturales se han conformado en torno a la bicicleta porque la han asumido como una solución frente a asuntos de movilidad, contaminación y cultura, además la defienden de algunos críticos otorgándole bondades y características de máquina perfecta, esto corresponde a lo tratado en el capítulo dos en el que Ángela Garcés define a los colectivos como agrupaciones sociales donde sus integrantes comparten características o trabajan en conjunto por el cumplimiento de un objetivo en común, ese objetivo en este caso específico es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual. Hay otros puntos de vista que vale la pena tener en cuenta a la hora de lanzar una crítica sobre este vehículo, no solo el punto de vista de los colectivos, los cuales nos mostraron su lado ideal como medio de transporte del que todos los líderes y participantes hablan, también debemos mirarla desde la política como un objeto que debe asociarse a la norma y que debe convertirse en un medio de transporte que funcione como planteamiento alternativo para diferentes problemáticas trabajadas por el Estado a través de la Mesa de Movilidad, la Secretaría de Tránsito y otros entes que se han puesto en la tarea de responder a las peticiones asociadas con el movimiento ciclista.

Es notable que las respuestas del Estado ante las peticiones de los colectivos no siempre son oportunas o acertadas, existe gran cantidad de inconsistencias que van desde el sacrificio de la infraestructura peatonal para asegurar la del ciclista, hasta la ausencia de una normativa que garantice que todos los ciudadanos podamos movernos adecuadamente sin interferir en la circulación del otro. Los asuntos normativos, son esos que conectan a los colectivos con el Estado y que generalmente desembocan en acciones pedagógicas o físicas como obras civiles

o adaptaciones de la infraestructura existente, lo que nos dimos cuenta, no tiene muy contentos a los peatones ni a los ciclistas porque asumen estas acciones como una forma superficial de solucionar un problema que merece más atención de la que tiene.

Es por esto que algunos colectivos se organizaron alrededor de unos propósitos, apuntando con sus acciones a promover la bicicleta como medio de transporte, convencidos de que es una solución integral a distintos asuntos de la ciudad y la cultura, logrando de esta manera y a través de sus líderes hacerse escuchar. Es en este punto donde entran las simbologías que los colectivos van implementando para hacerse notar, las maneras de moverse que caracterizan a cada grupo, su forma de pensar y actuar, las nuevas actitudes que tienen frente a la ciudad y lo que ella tiene para ofrecerles.



Figura 5. Simbología de los colectivos de la ciudad. Fotografía tomada por el equipo de investigación. Abril de 2015.

Las maneras en que se mueve cada colectivo están asociadas a sus objetivos, hay grupos que le dan vida a la ciudad moviéndose por calles principales y por barrios, cantan, pitan, gritan e invitan a todos los ciudadanos a que se unan y que de una manera recreativa aprendan a moverse por la ciudad en bicicleta y que lo conviertan en un hábito, más que en un hobby. Es posible darse cuenta que hay más ciclistas en la ciudad, hay un poco más de conciencia frente al peatón y al ciclista por parte de quienes se mueven en moto o vehículo particular, y es que hay una forma de que los colectivos influyan en la concepción del espacio público a través de sus prácticas y hábitos, configurándolo, transformándolo y apropiándose de él, sin planearlo, tergiversarlo o agredirlo, simplemente usándolo. Esta manera de configurar el espacio y de transformarlo lo lleva a ser un “el lugar de la identidad” como lo llama Ana Recendiz en el capítulo dos de esta monografía, un lugar con el que cierto número de individuos se identifican, un lugar de relación que crea conexiones y guarda la historia que han dejado en él

sus anteriores ocupantes, en este caso del espacio público, la huella que han dejado en él sus transeúntes.



Figura 6. Miembros del colectivo Siclas transitando por los barrios de la ciudad. Fotografía recuperada de: <https://www.flickr.com/photos/siclas/> Mayo de 2015.

Es cierto que en ocasiones la apropiación del espacio por parte de los colectivos no es suficiente para transformarlo físicamente, pero la repetición de las actividades, el hecho de que se hayan convertido en algo periódico significa que espacios muertos de la ciudad han cobrado vida, avenidas que se consideraban muertas para peatones y ciclistas, calles de alto flujo vehicular como la Avenida Oriental, Palacé o la calle Colombia, por las que caminar o rodar resulta ser peligroso, han sido recorridas por estos colectivos para darles vida y enseñarles a los ciudadanos que son espacios que también les pertenecen y que no son de uso exclusivo de motos, carros y buses. Algunos de estos espacios están siendo reconocidos como centros culturales o puntos de encuentro de colectivos que se manifiestan y dejan marcas a su paso, transitan, se mueven, se quedan y permanecen, de manera que influyen en planes oficiales futuros de infraestructura que les pertenecen porque fueron logrados a través de la actividad, la apropiación, las manifestaciones y las peticiones. Los colectivos no siempre tienen el impacto que esperan generar dentro de la ciudad y buscan que el Estado les proporcione maneras de educarse por medio de eventos que involucren no solo a los ciclistas sino a toda la ciudadanía. Buscan que se les conceda más importancia y que sus expresiones y manifestaciones pacíficas sean tomadas en serio, para que el cambio cultural sea verdadero y se extienda. Es notable que la participación ciudadana siempre es más fuerte que la participación del Estado, como en el Foro Mundial, al que varios miembros del Estado que habían sido invitados, no asistieron (Periódico ADN: 2015).



Figura 7. Miembros del colectivo Siclas transitando por los barrios de la ciudad. Fotografía recuperada de: <https://www.flickr.com/photos/siclas/> Mayo de 2015.

Todas estas actividades, apropiaciones y manifestaciones nos permitieron diferenciar un colectivo de otro, pero hay ocasiones en que estas actividades se realizan de manera conjunta y terminan por hacer que el número de participantes crezca, o que un colectivo se derive en otros, haciendo que el lenguaje, las expresiones y los objetivos cambien o varíen, que los colectivos vayan creciendo y se vuelvan fuertes ideológicamente que tengan un discurso formal, un lenguaje propio y un símbolo tan reconocido como lo es su bicicleta, un objeto que va mutando y se va transformando a partir del uso simbólico y el mensaje que se busca transmitir a través de ella. Esta dinámica social es muy común en estos grandes grupos o comunidades, en los que incluso los líderes pasan por varios colectivos con el fin de promover comportamientos, liderar recorridos, hacer campañas de cultura vial entre otros eventos de ciudad.



Figura 8. Miembro del colectivo Siclas llevando su mensaje en su bicicleta, en un recorrido por los lugares más representativos de la ciudad. Fotografía recuperada de: <https://www.flickr.com/photos/siclas/> Mayo de 2015.

Algunos líderes de los colectivos de la ciudad se apropian de las oportunidades y participan de manera activa en la toma de decisiones, pero esto ha resultado ser posible por el manejo de ciertas influencias, que han hecho que este movimiento sea considerado un movimiento excluyente en el que solo se ven beneficiadas las personas de alto poder adquisitivo, personas que viven en la zona plana de la ciudad dejando por fuera de los planes de desarrollo vial o de infraestructura a las personas que viven en las laderas, personas que se ven afectadas por la topografía y que de ninguna manera se ven beneficiados con las peticiones y los cambios logrados por esos colectivos.

Hay testimonios que hablan de estos movimientos como una actividad elitista en la que sólo participan de manera activa personas influyentes con intereses políticos, que lo único que buscan es generar tensiones y llamar la atención para que otros se unan a sus grupos, esto también llamado, poder de convocatoria. Este asunto ha llegado incluso a generar ciertos prejuicios frente a los colectivos y los motivos por los cuales se conforman. Estos grupos por supuesto, tienen unos objetivos y usan de manera simbólica la bicicleta para conectarse con la ciudad, igual que otros colectivos, simplemente no hay una claridad frente a los ciudadanos que los haga ver como un colectivo que busca cambiar paradigmas socio-culturales, sino como un grupo con intereses políticos y en ocasiones económicos.

Sin embargo hay muchos grupos que tienen como símbolo la bicicleta, que pasa de ser un elemento deportivo a uno de transporte habitual, a uno de manifestación y finalmente a un bien capital que debe soportar unos procesos ligados a la cultura, procesos en los que un bien material tiene diferentes connotaciones según el grupo de personas que hagan uso de él y las necesidades de los diferentes grupos sociales a los que se ve ligado durante su ciclo de vida útil. Es la bicicleta entonces la que refleja el uso que se le da, su fin y su propósito, es un objeto tan versátil que puede funcionar como medio de transporte, como símbolo, como mensaje, incluso como bandera de un movimiento social, político y pacífico que apenas hoy está tomando fuerza. Es el marco perfecto para una serie de expresiones gráficas y manifestaciones lingüísticas que comunican el sentido de un individuo, un grupo, un colectivo o una comunidad organizada. Un elemento funcional lleno de significados, que ha sido cargado con un lenguaje estético, correspondiente a una comunidad que ha creado códigos con el fin de comunicar sus intenciones, de hacer que sus participantes se involucren y crean en lo que están haciendo hasta conseguir una respuesta acertada a sus peticiones. Todo lo anterior responde al planteamiento del objetivo general que busca reconocer los significados que ha adquirido la bicicleta como medio de manifestación ante temas sociales, políticos y culturales en nuestra ciudad.

Por ejemplo, un significado que adquiere la bicicleta para nuestra ciudad, está representado en las bicicletas blancas que se ubican en los lugares en que muere un ciclista en un accidente de tránsito, como se ve en la figura 10. Esta forma de representación se adopta como una forma de concientizar a los ciudadanos de la falta de respeto en la vía, de las vidas que se pierden por negligencia o intolerancia.



Figuras 9, 10 y 11. Bicicleta como medio de transporte, como símbolo y mensaje, y como bandera de un colectivo. Fotografía 9 tomada por el grupo de investigación en Marzo 2015. Fotografías 10 y 11 recuperadas de: <https://www.flickr.com/photos/siclas/> Mayo de 2015.

En nuestra ciudad, la bicicleta es considerada un símbolo de la movilidad sostenible, un medio para la manifestación pacífica y un soporte para el mensaje que los colectivos quieren transmitir al Estado. Los colectivos piden más cultura, más educación, mejor infraestructura. Es importante dejar claro que no simplemente buscan movilizarse, sino educar y cambiar el paradigma cultural de los ciudadanos de Medellín, para que se involucren en las estrategias que resultan para hacer de esta una ciudad vivible, transitable y pacífica. El impacto que han generado los colectivos ciclistas urbanos no es suficiente, es importante que más ciudadanos se involucren, que realmente se lleven a cabo las estrategias pedagógicas, que el Estado responda ante sus peticiones incluyendo planes y estrategias que reflejen a la ciudadanía y sus necesidades dentro del POT y que se deje de ver la bicicleta como una tendencia pasajera o como la solución absoluta a todos los problemas de la ciudad. Hay que saber que la bicicleta es sólo un símbolo del cambio porque lo que es realmente importante, es trabajar por una transformación en la que todos sean conscientes de qué es lo que buscan, una convocatoria social en la que los líderes de los colectivos tengan voz para educar ciudadanos y no solo para convocar asistentes.

También es importante resaltar que la diversidad de los colectivos hacen que los objetivos dentro de ellos sean múltiples, podemos hablar de los objetivos tanto individuales como grupales y del provecho que cada uno saca de una actividad informal organizada para su propio beneficio, por ejemplo los grupos que conforman los grandes colectivos pueden tener fines económicos o publicitarios,

es el caso de las personas que participan para mostrar sus bicicletas, las bicicletas que comercializan o personalizan, es el caso de los dueños de Ciclo Ágil en Envigado o Bici Rolling, estos convocan a las personas en actividades que ellos mismos organizan, como los sábados de “Biciescuela” donde se enseña de manera gratuita a reparar la bicicleta y a hacerle un mantenimiento adecuado. Ciclo Ágil en cambio organiza rodadas los domingos, un evento que cada vez tiene más participantes y al que ellos llamaron “Nuevos caminos por Antioquia” que pretende recorrer las trochas de Antioquia y promocionar el taller para que los participantes compren accesorios para *engallar* su bicicleta ya sea solo teniendo en cuenta aspectos funcionales, o también estéticos. Cuando esto ocurre, la personalización, la reparación o el engalle, hacen que las personas se sientan parte de ese grupo, ya sea de Bici Rolling o de Ciclo Ágil, se empieza a crear un vínculo que los une a través de la apariencia de sus bicicletas y el sentido que le dan a esta.



Figuras 12 y 13. Invitaciones a actividades de grupos específicos conformados dentro de la ciudad. Imágenes recuperadas de:
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=111533912515157&set=a.111533962515152.1073741827.100009756457367&type=1&theater> y
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=138347632930048&set=a.104398969658248.5636.100002644362216&type=1&theater> er Mayo de 2015.

Por otro lado están los objetivos generales de los colectivos, éstos casi siempre apuntan a convertirse en peticiones oficiales sobre temas de infraestructura, planes pedagógicos, garantías para los ciclistas y campañas para la educación vial. Hay un propósito que tienen todos los colectivos que se aleja de lo político, y es fomentar un hábito, una forma de vida en sus participantes, construir un sentido de pertenencia y una identidad grupal, que busca que todos los grupos vayan construyendo un lenguaje simbólico que comunique sus objetivos, de manera que la ciudadanía los vaya conociendo y comprendiendo para qué están ahí. También existe la intención de influir en los planes de infraestructura y en heredar a las nuevas generaciones las obras que se han hecho en la ciudad como respuesta a sus peticiones.

Los objetivos se convierten a un lenguaje más formal a la hora de hacer las peticiones, de esto se encargan los líderes de los colectivos y personas externas que les brindan asesoría. Estas peticiones son consideradas mecanismos de los colectivos para manifestarse y hacer públicos sus deseos, necesidades, ideales y fines que apuntan al bienestar del grupo o colectivo al que están representando. Estas peticiones son presentadas oficialmente, en algunas ocasiones hay respuesta y en otras, no. Cuando el Estado responde a estas peticiones puede suceder que responda con un plan pedagógico o un plan de mejoras de infraestructura. También puede responder estableciendo una organización oficial como es el caso de la Mesa Metropolitana de Movilidad o desde el POT. Todas estas acciones terminan influyendo en la configuración del espacio público, porque las peticiones de los distintos colectivos generan cambios, incluso desde sus comportamientos.

Esta configuración informal del espacio, hace que se le dé un sentido político además del físico, dentro del cual se dan unas prácticas sociales, unas expresiones que lo cambian y lo disponen, dándole un sentido distinto al original para el cual fue creado. Estas expresiones y actividades de los colectivos hacen que los individuos se relacionen con el entorno a través de las materialidades y de la acción política que ellos ejercen, entendiendo lo político definido en el capítulo dos por Ema López como el concepto que usamos para referirnos a los procesos mediante los cuales se efectúan la agregación, consentimiento de las colectividades y la distribución de los espacios.

La bicicleta como materialidad principal, como marco o soporte de todo el lenguaje que crean los colectivos, se debe ir adaptando a las actividades, entonces empezamos a ver elementos como banderines o placas que identifican a los miembros de un colectivo, hay calcas o placas de hierro que identifican la bicicleta, de quién es, dónde fue personalizada, qué tipo de bicicletas es.



Figuras 14 y 15. Placa y calca, como elementos que comunican el tipo de bicicleta y el colectivo al que pertenece un individuo.
Fotografías tomadas por el grupo de investigación en Julio de 2015.

Generalmente las bicicletas de las personas que hacen parte de estos colectivos no tienen muchas cosas en común, son bicicletas urbanas, todo terreno o bicicletas armadas que se van adaptando a la actividad de cada uno. Hay quienes le ponen una canasta a su bicicleta para llevar cosas que venden durante los recorridos, otros la adaptan con una carreta para llevar a su perro, personas que le ponen la silla para llevar a los niños pequeños, entonces cada elemento de la bicicleta refleja el objetivo individual de su dueño. Sí es una actividad con intención económica como el caso de quien vende sánduches o jugos, o si es un recorrido con un carácter informal o intención de esparcimiento como es el caso de quien lleva a su mascota. También están los que quieren exhibir su bicicleta y ser reconocidos por tener un modelo antiguo o restaurado. Hay un fin que une a todo el colectivo, pero los propósitos individuales son los que van marcando la pauta para el *engalle*. Todo lo anterior da respuesta al objetivo general mediante el cual buscábamos relacionar las materialidades con los diferentes grupos identificados y las actividades que estos realizan.



Figuras 16, 17 y 18. Bicicleta con fin económico, adaptada para llevar a la mascota y de exhibición. Fotografías 16 y 17 tomadas por el grupo de investigación en Octubre de 2014. Fotografía 18 recuperada de: <https://www.flickr.com/photos/siclas/> Mayo de 2015.

Nos dimos cuenta además, que la planeación urbana es un elemento oficial que se ve influenciado por la acción de los colectivos, por la apropiación y el uso que le dan al espacio público, y la manera en que engallan sus bicicletas para comunicar sus propósitos. Pero lo que realmente queremos resaltar y mostrar es que si hay una repercusión de la acción de estos colectivos en la planeación que se hace de manera oficial, porque son todas estas prácticas las que van dando una pauta para planear el espacio, es algo que no se ve de inmediato pero sí a través del tiempo, un ejemplo importante que logra reflejar estas acciones es Parques del Río, que trata de integrar a todas las personas en un espacio configurado para su circulación y permanencia.

Una de las peticiones a las que más le apuestan los colectivos y sus líderes es a transformar la ciudad, para que sea una ciudad apta para ciclistas y peatones, sabemos que esto no se ha logrado por las respuestas que el Estado genera, los

colectivos pretenden que la inseguridad no sea un tema de preocupación, que la cultura vial sea un acto de responsabilidad y tolerancia, más que una obligación, ellos quieren una ciudad en la que todos los espacios sean aptos para ciclistas y pensados para ciudadanos, pero para esto aún falta mucho. Los colectivos han implementado distintos métodos para hacerse escuchar, desde documentos oficiales presentados a la Alcaldía de Medellín, hasta intervenciones artísticas no oficiales en el espacio público y participación masiva en redes sociales y eventos de ciudad, todas estas acciones apuntando a ser tenidos en cuenta a la hora de tomar decisiones oficiales frente a la planeación urbana en la que influyen demasiados factores ajenos a los colectivos, ésta planeación es definida por Ligia González en el capítulo dos de esta monografía como una tarea compleja que requiere de una visión integral de los fenómenos que motivan el crecimiento urbano y los recorridos entre el trabajo, la vivienda, los sitios de recreación, entre otros. No es un secreto para nadie que es realmente complejo lograr una planeación integral e ideal para todos los ciudadanos.

Estamos en una ciudad cambiante y circulante, en la que todos queremos un espacio en el que sea fácil y seguro movernos, ya seamos conductores, ciclistas o peatones. Todos expresando deseos de un ideal que nace del imaginario de una ciudad más vivible y tranquila en la que todos tienen al menos un poco de lo que desean. Estos imaginarios se ven plasmados en la forma de vida de las personas, unos se apropian del espacio, otros se desentienden de él, unos lo transforman, otros solo lo transitan. Estas acciones entendidas como expresiones individuales nos dan una idea de la importancia de tener un símbolo que represente los ideales de cada individuo, una materialidad que le sirva como medio de manifestación e identificación.

Las materialidades son una representación tangible de una información intangible que va conectada con los cambios sociales, dejando claro que nuestra investigación pertenece a la línea de la cultura material y más específicamente a temas socio-espaciales y asuntos de la comunicación que terminan por conectar la ciudad, sus habitantes y sus objetos con el diseño y la forma en que este interviene en los hábitos, el diario vivir y los movimientos culturales en los que cada individuo se ve inmerso. De manera que se va dando un cambio patrimonial, configurado por el paso del tiempo, de las personas y sus manifestaciones.

A partir de esta investigación nos dimos cuenta que el diseño está presente en los cambios gráficos, morfológicos e identitarios de la bicicleta. Un elemento que entra a jugar un papel muy importante dentro de esta investigación en la que llega a ser el medio, el mensaje, el canal y el símbolo de un movimiento social, perteneciente a una cultura donde cambian los hábitos y comportamientos de un colectivo

influyendo de cierta manera en el movimiento y el proceso de cambio de toda la ciudad.

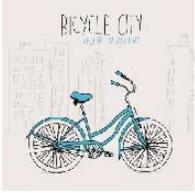
Abordamos este tema específicamente desde la cultura material por las relaciones que se entretienen entre los individuos, los objetos y los espacios, dándole un carácter simbólico a los dos últimos por medio de las prácticas y apropiaciones que marcan continuamente una forma de ver la ciudad. Haciendo de esta forma que sea posible ver el cambio a través del tiempo como una consecuencia del pensamiento colectivo expresado por medio de materialidades y símbolos intangibles que llegan a convertirse en expresiones materiales. Pudimos abordar el tema de manera profunda, relacionándolo con asuntos que van más allá de lo material y que permiten validarlo en el campo del diseño como una lectura de ciudad en la que se reconoce que, tanto elementos tangibles como intangibles, llegan a definir su configuración a través del tiempo y con la intervención simbólica de un objeto que tomó fuerza después de que se le dejó de ver como un objeto puramente funcional y se le dio un sentido un poco más político. Estas manifestaciones continúan porque, aunque ha habido transformaciones en la ciudad, aún no se ha dado respuesta a todas las peticiones y deseos de los colectivos, dándole vigencia a este proceso.

En nuestra ciudad, la bicicleta es considerada un símbolo de la movilidad sostenible, un medio para la manifestación pacífica y un soporte para el mensaje que los colectivos quieren transmitir al Estado. Es un elemento material cargado de connotaciones políticas e ideológicas, es el soporte de diversos mensajes que se materializan a través del engalle; la expresión de un todo individual, un todo colectivo y un mensaje fuerte que se ha apropiado de la ciudad y ha hecho de la bicicleta, su bandera.

5. ANEXOS

5.1. Formatos de entrevistas

5.1.1. Expertos

<p>Movimiento ciclista en Medellín</p> <p>Esta entrevista se realiza con el fin de obtener información basada en datos y opiniones sobre el tema de los colectivos culturales que se conforman alrededor del uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín, trabajo de grado correspondiente a la línea de las dinámicas de la cultura material de Diseño Industrial de la Universidad Pontificia Bolivariana.</p>	
<p>EXPERTO</p>	
<p>DATOS PERSONALES:</p>	
<p>Nombre: _____</p>	
<p>Ocupación: _____</p>	
<p>Lugar de nacimiento: _____</p>	
<p>Edad: _____</p>	
<p>¿Sabe cuándo empezó el movimiento de los colectivos en Medellín?</p>	
<p>¿Por qué cree que se organizaron estos colectivos?</p>	
<p>¿Cuáles son los más conocidos?</p>	
<p>EXPRESIONES:</p>	
<p>¿Cuáles son las expresiones más usadas por los colectivos?</p>	
<p>¿Cuál es el propósito al implementarlas?</p>	
<p>¿Hace cuánto tiempo surgieron estas expresiones?</p>	
<p>¿Qué tipo de objetos y artefactos los identifican?</p>	
<p>¿Tienen un lema, un logo o frases que usen frecuentemente?</p>	
<p>Impacto y visión personal</p>	
<p>MECANISMOS POLÍTICOS:</p>	
<p>¿De qué manera se relacionan los colectivos con la ciudad y el estado?</p>	
<p>¿Qué tipo de discurso usan? ¿Con qué objetivo?</p>	
<p>¿Cuáles son los pensamientos y opiniones de los colectivos?</p>	
<p>¿Qué tipo de reuniones organizan para dar a conocer sus opiniones y solicitudes?</p>	
<p>Impacto y visión personal</p>	

APROPIACIÓN ESPACIO-TEMPORAL:

¿Qué tipos de actividades realizan los colectivos?

¿Cuándo se dan estas actividades? ¿Con qué frecuencia?

¿Cuáles son los principales espacios y escenarios de sus actividades?

¿Esos espacios se han visto transformados por intervenciones de los colectivos? ¿Cuáles?

¿Las transformaciones son de carácter pasajero o permanente?

Impacto y visión personal

LÍMITES Y PUENTES:

¿Qué diferencia un colectivo de otro? ¿Qué los asemeja?

¿Se pueden identificar características especiales de estos grupos?

¿Existen normas dentro de los colectivos?

¿Hay actividades que integren los colectivos? ¿De qué tipo? ¿Con qué propósito?

Impacto y visión personal

PLANEACIÓN PÚBLICA:

¿Existen propuestas por parte del estado como respuesta a las peticiones de los colectivos?

¿Qué tipo de acciones se han dado por parte del Estado frente al espacio público?

En cuanto a la planeación del espacio público, ¿los líderes de estos colectivos se encuentran involucrados de alguna manera?

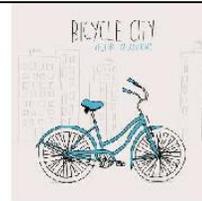
Además de propuestas de infraestructura, ¿existen propuestas pedagógicas que salgan del ideal de los colectivos y que se puedan implementar en la ciudad?

Impacto y visión personal

5.1.2. Participantes

Movimiento ciclista en Medellín

Esta entrevista se realiza con el fin de obtener información basada en datos y opiniones sobre el tema de los colectivos culturales que se conforman alrededor del uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín, trabajo de grado correspondiente a la línea de las dinámicas de la cultura material de Diseño Industrial de la Universidad Pontificia Bolivariana.



PARTICIPANTE

DATOS PERSONALES:

Nombre: _____

Ocupación: _____

Lugar de nacimiento: _____

Edad: _____

¿Pertenece a algún colectivo? ¿A cuál?

¿Cuándo se reúnen? ¿Por qué lo hacen?

EXPRESIONES:

¿Cuáles son las expresiones más usadas dentro de su colectivo para hacerse notar?

¿Qué tipo de objetos y artefactos los identifican?

¿Tienen un lema, un logo o unas frases que los hagan distinguirse de otros colectivos?

Impacto y visión personal

MECANISMOS POLÍTICOS:

¿Cómo se manifiestan frente al Estado y las organizaciones oficiales?

¿Cómo se ve involucrado en las distintas formas de participación de su colectivo en acciones que lo involucran con el Estado?

¿Cuáles son los objetivos y logros de su colectivo?

¿Qué tipo de pensamientos comparten los miembros de su colectivo?

¿Qué opina usted sobre los fines que tiene el colectivo frente a la ciudad?

Impacto y visión personal

APROPIACIÓN ESPACIO-TEMPORAL:

¿Qué tipo de actividades realizan como colectivo y con qué propósito?

¿Con qué frecuencia se realizan estas actividades? ¿En qué lugares y escenarios de la ciudad las realizan?

¿Realizan algún tipo de intervención o transformación del espacio? Si son pasajeras o permanentes.

Impacto y visión personal

LÍMITES Y PUENTES:

¿Qué diferencia a su colectivo de los otros?

¿Qué características comparten?

¿Tienen características especiales?

¿Por qué permanecer a su colectivo y no a otro?

Impacto y visión personal

PLANEACIÓN PÚBLICA:

¿Qué acciones del Estado han sido influenciadas por su colectivo?

¿Cómo conciben el espacio público y qué cambios consideran importantes?

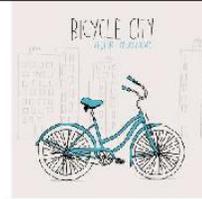
¿Sabe que planes hay a futuro en infraestructura, planeación y propuestas pedagógicas con respecto al uso de la bicicleta en la ciudad?

Impacto y visión personal

5.1.3. Ciudadanos

Movimiento ciclista en Medellín

Esta entrevista se realiza con el fin de obtener información basada en datos y opiniones sobre el tema de los colectivos culturales que se conforman alrededor del uso de la bicicleta en la ciudad de Medellín, trabajo de grado correspondiente a la línea de las dinámicas de la cultura material de Diseño Industrial de la Universidad Pontificia Bolivariana.



CIUDADANOS

DATOS PERSONALES:

Nombre: _____

Ocupación: _____

Lugar de nacimiento: _____

Edad: _____

¿Sabe que existen colectivos que realizan actividades a partir del uso de la bicicleta?

¿Cuáles conoce? ¿Qué sabe de ellos?

EXPRESIONES:

¿Qué cosas los representan o los distinguen?

¿Sabe si tienen objetos que los identifican?

Artefactos-Lema-Logo-Frases

Impacto y visión personal

MECANISMOS POLÍTICOS:

¿Sabe si están relacionados con alguna entidad pública que atienda sus peticiones?

¿Sabe cómo hacen ellos para hacerse escuchar? Temas y discursos

¿Cuáles cree que pueden ser sus principales objetivos y pensamientos?

Impacto y visión personal

APROPIACIÓN ESPACIO-TEMPORAL:

¿Sabe en qué lugares y momentos se reúnen? ¿Eso lo afecta de alguna manera?

¿Sabe con qué frecuencia se reúnen? ¿Dónde? Actividades.

¿Le gustaría participar?

¿Ha notado algún tipo de transformación en la ciudad influenciada por los colectivos?

Anécdotas

LÍMITES Y PUENTES:

¿Sabe qué tipo de elementos diferencian a un colectivo de otro?

Identifica diferencias y semejanzas

Características especiales

PLANEACIÓN PÚBLICA:

¿Conoce algún proyecto que haya sido influenciado por las iniciativas de los colectivos de la ciudad?

¿Sabe que peticiones tiene ellos frente a la planeación oficial del espacio público?

¿Sabe de alguna propuesta futura de infraestructura, planeación o propuestas pedagógicas relacionadas con el uso de la bicicleta en la ciudad?

¿Cree que merecen ser tenidos en cuenta?

Impacto y visión personal

5.2. Ficha de análisis fotográfico

Movimiento Ciclista en Medellín		Cód:
Contextualización: (lugar, hora, situación)		
Imagen:		Descripción de la imagen:
Bibliografía:		
Análisis de los objetos y/o las personas en la imagen:		
Objetos que se consideran engalle:		

REFERENCIAS

Alcaldía de Medellín, Secretaría de transportes y tránsito de Medellín. (21 de Agosto de 2014).

Constitución política Colombiana. (1998). *Ley 9 de 1989*. Colombia.

Díaz, F., & Ortiz, A. (s.f). *Ciudad e inmigración: uso y apropiación del espacio público en Barcelona*. Barcelona: Universidad autónoma de Barcelona.

Diéguez, A. J. (1998). *Reflexiones sobre el concepto de comunidad. De lo comunitario a lo local*. Argentina.

Echebarría, C. y. (2002). *La planificación urbana sostenible*. Bilbao: Univ. Del País Vasco.

González, L. (s.f.). *Planeación urbana. Planeación económico-espacial*. Recuperado el 01 de 10 de

2014, de
<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/rap/cont/83/pr/pr12.pdf>

López, J. E. (2007). *Lo político, la política y el acontecimiento*. España.

Montoya, Á. G. (01 de Julio de 2011). *Scielo*. Recuperado el 01 de 10 de 2014, de Scielo:

http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-22362010000100004&script=sci_arttext

Moranta, T., & Urrútia, E. (2005). *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

Morente, F. (25 de Mayo de 2012). *REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-977.htm>

Morin, E. (1960). *Teoría del Imaginario Colectivo*. Obtenido de: http://pendientedemigracion.ucm.es/info/per3/nueva_web_eva/material_para_des_cargar/morin.pdf

Plan estratégico de la bicicleta en Medellín. 2011. Obtenido de medellin.gov.co:

www.medellin.gov.co/transito/archivos/tecnica/laboratoriomovilidad/estudio_smovilidad/otros_estudios/plan_estrategico_bicicletas.pdf Carvajalino, H. (s.f). *Estética de lo popular: los engalles de la casa.*

Restrepo, M. (2000). *Umbrales. Cambios culturales, desafíos nacionales y juventud.* Medellín, Colombia: Corporación Región.

Rojas, E., & Guerrero, M. (()). *Engalle: más que un adorno, el lenguaje secreto de la minoría.*

Sanín, J. (2006). *Estéticas del consumo: configuraciones de la cultura material.* Medellín.

Sanín, J. D. (s.f.). *Guía para una investigación cualitativa. Notas de clase.*