

Deporte, juego y paseo dominical: Una aproximación a la cicloavía de Bogotá¹

Tatiana M. Gomescásseres B.

Existe una cosa muy misteriosa,
pero muy cotidiana, todo el mundo la conoce,
pero muy pocos se paran a pensar en ella.
Casi todos se limitan a tomarla como viene, sin hacer preguntas.
Michael Ende

Introducción

Esta investigación aborda el tema de una actividad masiva y lúdica que ha sido objeto del interés de planificadores urbanos de todo el mundo. La cicloavía ha implicado la apropiación masiva del espacio público, espacio socialmente construido en el que se ha gestado un conjunto de pautas de interacción social donde convergen la normatividad legal, la legitimidad cultural de las normas y consensos, y su interiorización moral. Por medio de esta investigación, es posible comprender como en una sociedad tan fragmentada física, cultural y socialmente como Bogotá se ha construido un proceso de regulación de los usos y de la interacción en sus vías principales en el momento de la cicloavía; lo que supone la formación de una ética cívica de construcción colectiva de un espacio de relaciones sociales donde al existir un acceso democrático y al darse una relativa armonía entre los intereses individuales y colectivos, se construyen consensos normativos que se manifiestan por medio de una socialidad cargada de amabilidad y tolerancia. Sin contradecir lo anterior, la cicloavía es también un espacio de poder, un lugar de

¹ Este informe de investigación contiene los resultados obtenidos en la monografía titulada “Deporte, juego y paseo dominical: La recreación en los espacios públicos urbanos, el caso de la cicloavía de Bogotá” realizada como trabajo de grado para el mes de junio de 2003, en el Departamento de Sociología de la Universidad Nacional de Colombia.

conflicto donde el acceso democrático no refuerza necesariamente el carácter público que posee, pues en la territorialización de sus diferentes sectores se expresan desigualdades sociales y entramados de violencia simbólica que de un espacio microsocia como lo es la ciclovía, nos remite a la estructura social global de una ciudad como Bogotá.

Esta investigación se realizó entonces, con el objetivo de determinar cómo se construye la ciclovía como un espacio público urbano para la recreación a partir de las prácticas de uso de quienes asisten a ella, y estuvo orientada principalmente por preguntas como: qué elementos sociales caracterizan a aquellas personas que eligen esta forma de recreación, quiénes son, cuáles son los motivos que los orientan y qué función cumple la ciclovía dentro de una ciudad como Bogotá.

Este estudio de caso, de carácter descriptivo e interpretativo, se centró en la ciclovía de la carrera séptima (Cra 7ª entre calles 20 sur –Av. Primero de Mayo- y 116 –Av. Pepe Sierra-) La población estudiada estuvo constituida por las personas que usan la ciclovía con el único fin de recrearse. En cuanto a los instrumentos metodológicos se optó por el uso de las siguientes técnicas: observación participante y por medio de fotografías, entrevistas semiestructuradas y revisión documental. Por medio de las observaciones se identificaron: atuendos e implementos deportivos, sus diversos usos y la forma en que los usuarios utilizan el espacio, los consumos que realizan, las prácticas que desarrollan, así mismo se identificó la presencia de diferentes grupos y su ubicación en todo el trayecto. Por medio de las entrevistas se determinaron tipos de usuarios, sus motivos de asistencia, sus prácticas, sus recorridos, sus representaciones respecto a la ciudad y a la carrera séptima, su percepción acerca de la función que cumple este espacio dentro de la ciudad, su relación con las normas y la importancia que le dan al deporte.

Este informe de investigación contiene la descripción fenomenológica (consignada en la monografía de grado) de los microuniversos de interacción que se registran en la ciclovía. Para su realización se aplicaron los conceptos desarrollados por Ervin Goffman para definir las relaciones en público². Al respecto, este autor describe cómo la vida pública posee un orden especial que se distingue de cualquier otro orden por lo que él denomina el acompañamiento. El acompañamiento es un principio de orden de la circulación en el que la fluidez está asegurada por una especie de seguridad dada por la cooperación entre los individuos que circulan, esa cooperación a su vez, tiene su base en el orden negociado, consensual que surge de la exigencia que cada participante hace al otro y a sí mismo de métodos y procedimientos a través de los cuales cada uno da cuenta de sus actitudes delante de los otros para proteger su imagen y al mismo tiempo para

² GOFFMAN, ERVING. *Relaciones en público*, Madrid, Alianza, 1979.

mantener la fluidez. Ese principio de circulación en la calle, entendida ésta como un escenario de actividades situadas, permite una visibilidad mutua dada por el acto mismo de copresencia; en términos de Goffman, los participantes son siempre activos aun cuando no hablen, los transeúntes copilotean el encuentro y cooperan para hacer que éste transcurra sin molestias para ellos y sin daños para aquellos con quienes se cruzan. Goffman denomina al tipo de interacción que se desarrolla entre desconocidos y cuyo principal escenario son los espacios públicos, interacciones no focalizadas, refiriéndose con ello a las formas de comunicación interpersonal que resultan de la simple copresencia. Las interacciones no focalizadas se relacionan entonces, con la experiencia rutinaria del transeúnte, para éstos los recursos del lenguaje no verbal convencional y normativo están disponibles y la pertinencia de su uso depende de los procedimientos de movilización y atención entre unos y otros.

Estos conceptos resultaron muy pertinentes para la comprensión del conjunto de significados de las interacciones entre los usuarios de este espacio dominical. La ciclovía es considerada aquí como una región de significado, punto desde el cual se develan los acuerdos y arreglos implícitos y explícitos que se generan entre sus distintos usuarios.

El acercamiento a la actividad recreativa propiamente dicha se realizó desde el concepto de recreación propuesto por Norbert Elías en su trabajo sobre deporte y ocio realizado conjuntamente con Eric Dunning. Estos autores conciben la recreación como todo el conjunto de actividades en cuya orientación prevalece el interés en el propio yo sobre la preocupación por los otros. Tiene como función experimentar emociones con un relativo nivel de seguridad permitiendo un descontrol controlado de dichas emociones. Su principal característica es que posee un alto nivel de desrutinización respecto a las actividades realizadas en el ámbito laboral y en el espectro del tiempo libre que no está dedicado al ocio³.

Para realizar el análisis de la relación de quienes asisten a la ciclovía con el deporte, se desarrollaron conceptos de Pierre Bourdieu principalmente para plantear la forma en que el cuerpo es construido, exhibido, entrenado y ciudadado por los diferentes usuarios, esto se hizo a partir de las categorías que este autor utiliza en la descripción del campo deportivo. Entre estos conceptos están: por un lado el espacio social en el que se desenvuelven los individuos, es decir, la estructura de relaciones entre clases sociales que tiene como base la apropiación de capital económico, de capital cultural y de capital simbólico que, de acuerdo al volumen y a la estructura de éstos, determina la forma en que los agentes interactúan y se representan el mundo social. Por otro lado, las diferentes prácticas realizadas por los agentes sociales dependen de un

³ ELIAS, NORBERT y DUNNING, ERIC, *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1992.

sistema de principios, disposiciones, representaciones y esquemas de pensamiento que las unifica, sistematiza y les da coherencia, sistema al cual Bourdieu da el nombre de habitus. Interviene también la clase social entendida ésta como el conjunto de agentes que comparten condiciones de existencia homogéneas que, bajo un sistema de posiciones homólogas, desarrollan prácticas semejantes, además, poseen un conjunto de propiedades objetivadas e incorporadas que les son comunes. El estilo de vida es otro elemento que actúa como sistema de referencia determinado, en parte, por el gusto. El estilo de vida implica la capacidad para apropiarse material y simbólicamente de determinados objetos; los gustos, por su lado, actúan como principios de elección constituidos por prácticas y propiedades de escogencia que están enclasadadas y a su vez son enclasantes⁴.

Tanto las prácticas recreativas como las prácticas deportivas, sus condiciones de posibilidad y la elección que los agentes hacen entre unas y otras, son elementos que están determinados por el campo deportivo, por el amplio y diverso campo de producción de bienes y servicios recreativos, y por los sistemas de homologías que comparten como parte relacional de sus características, con el campo de los estilos de vida. En este contexto un campo se define en términos relacionales y es concebido como un conjunto de posiciones y relaciones históricas objetivas que se estructuran alrededor de un tipo de capital específico. Sin ser una simple estructura que se impone a los sujetos, en la manera que lo son, para Durkheim, los hechos sociales, un campo es una estructura que existe de forma separada a las conciencias y a las voluntades de los sujetos, quienes asumen la lógica y la creencia en las cosas que son importantes y legítimas dentro de él⁵. Bourdieu concibe el concepto de campo en términos de conflicto y competencia en el cual tienen un papel determinante las luchas históricas, sin reducir la dinámica del campo a ellas⁶.

A partir de los anteriores conceptos de realizó una etnografía acerca de los tipos de usuarios analizando sus actividades, vestimentas, implementos, consumos alimenticios, motivos de asistencia, ubicación y tipos distintivos de interacción. Así mismo se describieron los tres principales sectores de circulación, diferenciando los espacios exclusivos de clase y aquellos donde convergen varias de ellas.

⁴ BOURDIEU, PIERRE, *La Distinción: Crítica y bases sociales del gusto*. España, Taurus, 1998.

⁵ BOURDIEU, PIERRE, *Cuestiones de Sociología*. Madrid, Istmo, 1984.

⁶ Respecto al campo deportivo Bourdieu afirma lo siguiente: "En el campo de las prácticas deportivas se dan luchas que tienen por objeto, entre otras cosas, el monopolio de la imposición de la definición legítima de la actividad deportiva y de la función legítima de la actividad deportiva, amateurismo contra profesionalismo, deporte-práctica contra deporte-espectáculo, deporte distintivo -de élite- y deporte popular -de masas-, etc.; y este campo se halla a la vez inserto en el campo de las luchas por la definición del cuerpo legítimo y del uso legítimo del cuerpo, luchas que amen de los entrenadores, dirigentes, profesores de gimnasia y demás mercaderes de bienes y servicios deportivos, se oponen a los moralistas, a los médicos y a los árbitros de la elegancia y del gusto" Ibid., p. 181.

Creación y Administración de la Ciclovía

La ciclovía fue creada a principios de los años setentas. En su creación intervinieron la iniciativa política de la administración distrital y el entusiasmo de los estudiantes universitarios liderados por el Padre Rozo Rincón, capellán de la Universidad Nacional. Unos y otros, fuertemente motivados por el interés y el gusto por el ciclismo despertado por la Vuelta a Colombia⁷ concretaron el primer proyecto de ciclovía que fue presentado por el subdirector del I.D.U. (Instituto de Desarrollo Urbano) en 1974, sin embargo, este primer esfuerzo por poner en práctica el funcionamiento de una ciclovía contó con muy poco éxito. No obstante los intentos por crear una ciclovía en la ciudad siguieron, tanto así que para 1976 se oficializó su creación mediante el decreto 566 del 7 de junio, pero fue hasta 1982 cuando se inauguró el primer corredor permanente de ciclovía (Cra. 7ª entre calles 32 y 72).

Desde ese entonces y hasta 1998 la ciclovía fue administrada por un comité conformado por la S.T.T (Secretaría de Tránsito y Transporte), Coldeportes, el almacén Ciclopedia, la Fundación Pro-Creación, la Federación Colombiana de Ciclismo, la Policía Nacional y la Secretaría de Educación. A finales de los noventa el I.D.R.D (Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte) asumió la administración completa de la ciclovía modernizando su organización. Esta modernización comprendió tanto la ampliación de las vías habilitadas para ciclovía como la implementación de un equipo técnico que se encarga de coordinar su funcionamiento cada domingo y cada festivo del año. Este equipo está compuesto por 1500 personas encargadas del control de los cruces, la seguridad y los primeros auxilios; la organización cuenta además con una dotación material de implementos de señalización y orientación y puntos de información atendidos por guardianes y jóvenes del servicio social que se distribuyen por todo el circuito ofreciendo ayuda y orientación a los usuarios.

La ciclovía es reconocida institucionalmente como “un hecho social de recreación y de encuentro humano en el complejo contexto de lo urbano y de lo metropolitano. Se trata de un contexto espaciotemporal de confluencia de personas en una red de lugares, cuyo común denominador es la democratización del acceso, tanto como el uso creativo del espacio público en un proceso permanente de construcción de civilidad y de ciudadanía”⁸. Esta definición contiene implícitas las funciones que la administración distrital le atribuye a la ciclovía, las cuales se ubican en el contexto del Plan de Desarrollo de Bogotá “Bogotá para vivir todos del mismo lado”, orientado fundamentalmente por los principios de sostenibilidad, cultura ciudadana y productividad.

⁷ Evento paradigmático de los años cincuenta que promovió el uso de la bicicleta como elemento deportivo y a la vez como medio de transporte.

⁸ Instituto Distrital de Recreación y Deporte, *Efectos espaciales de la ciclovía: Lo social y lo urbano*, Informe de Investigación. Bogotá. 2003.

La ciclovia aporta al principio de sostenibilidad con el alto impacto ambiental positivo que genera el uso de la bicicleta. Al desarrollo de la cultura ciudadana aporta con la constitución de un espacio educador, pues la ciclovia es vista como el lugar donde de manera informal y lúdica los habitantes de la ciudad pueden aprender a introyectar las normas, desarrollar hábitos de tolerancia y aplicar en sus acciones los valores de la convivencia urbana. Respecto a la productividad, la ciclovia, por un lado, al constituirse en un espacio recreativo en el cual se invierte el tiempo libre dedicado al ocio permite la recuperación y reproducción de la fuerza de trabajo, condición necesaria para el ideal desempeño laboral. Por otro, al integrar diferentes espacios públicos generalizando su accesibilidad, al facilitar la visibilidad y el disfrute del paisaje urbano, hace posible que los habitantes vinculen a la ciudad la construcción del sentido de su cotidianidad dominical creando así pertenencia hacia ella, motivo éste que crea un estímulo efectivo para trabajar por su desarrollo.

Para la administración de la ciudad la ciclovia cumple también una función de control social ya que su construcción, como espacio recreativo dentro de la ciudad, aparece como un requerimiento social que garantiza o por lo menos ayuda a la administración distrital a ejercer control sobre esa determinada cantidad de tiempo, reconocida socialmente como tiempo de ocio, en la que existe una amplia posibilidad de desviar la conducta hacia prácticas ilegítimas o canales de evasión como la delincuencia, el consumo de alcohol, de drogas, etc.

La Construcción Social de la Ciclovia: Del escenario de civilidad al lugar de micropoderes y luchas simbólicas

Decir que el espacio es un elemento susceptible de ser construido socialmente pasa a veces por lo obvio, la dificultad se encuentra en cómo es posible tal construcción. Describir cómo se objetiva en situaciones reales el universo de prácticas desordenadas y especialmente difíciles de aprehender que llevan a cabo los miles de usuarios de la ciclovia es lo que se pretende describir en este capítulo.

Interacción y orden en la ciclovia

A pesar de las cifras oficiales sobre asistencia que obedecen más a un ideal de éxito que a la realidad⁹, las ciclovías bogotanas tienen una alta concurrencia y es la ciclovia de la carrera séptima la más acudida. Esta gran cantidad de personas que reúne la ciclovia bajo una situación de acompañamiento posibilita la estructuración del espacio bajo unas condiciones escénicas particulares, donde la copresencia de

⁹ De acuerdo con los datos que posee el I.D.R.D. sobre asistencia a las ciclovías, el promedio de asistencia diaria, calculado para el año 2002 fue de 2.000.000 (dos millones) de usuarios, siendo febrero el mes que registró más asistencia, 3.200.000 (tres millones doscientosmil) usuarios en promedio. *Ibid.*, p. 9.

paseantes, la posibilidad de observarse mutuamente, la fluidez de la circulación y su velocidad constituyen los elementos estructurales del orden. Bajo esas condiciones la interacción entre sus usuarios se focaliza hacia el seno del grupo al cual se pertenezca, sin embargo, y aunque entre desconocidos tienden a primar las relaciones de anonimato, las acciones y actuaciones de los participantes no son totalmente ajenas a aquellos con quienes se comparte la vía, abriéndose la posibilidad de expresión por medio de interacciones no focalizadas donde el lenguaje corporal, no verbal, representa el elemento principal de comunicación y es el indicador que hace observable la amplia gama de acuerdos, convenciones y arreglos inherentes a la organización y a los usos que se hacen de la vía. Es sobre todo, a partir de esto último como la ciclovía de la carrera séptima se constituye en una región de significado concreta que se diferencia de otros escenarios públicos en los cuales se presentan condiciones de copresencia, observabilidad mutua, fluidez y velocidad, como lo son: andenes, ciclorrutas y vías vehiculares.

La posibilidad de observabilidad mutua es el principal elemento constitutivo de la estructura de los recursos necesarios para coordinar las acciones de circulación dentro de la vía. Tal coordinación de acciones es lo que permite a los usuarios maniobrar la propia circulación dadas la condición de acompañamiento, cooperando entre sí para que transcurra sin altercados ni molestias la situación de fluidez.

El mantenimiento de la fluidez es posible porque la gente se acomoda dentro de la vía gracias a toda una serie de acuerdos que hacen parte de la cooperación que se halla en el seno del orden negociado: se transita por la derecha, se mantiene una distancia prudencial del otro, quienes circulan a una mayor velocidad se trasladan hacia el centro o el extremo izquierdo de la vía, quienes van más lento se retiran hacia la derecha, los que se detienen se ubican en el borde derecho cerca del andén o del separador y quienes circulan en parejas o en grupos mantienen un espacio que no tiende a ser mayor de tres o cuatro metros. En la manera como se coordinan voluntariamente las acciones está implícito el hecho de que cada paseante posee una concepción de la forma de cómo hacer las cosas, en la cual, la mayoría de concepciones coinciden porque cada uno piensa que ese acuerdo existe y lo comprueba continuamente dado que encuentra en la ciclovía las condiciones estructurales de un orden basado en la convención. Así pues, la circulación de paseantes puede ser descrita como un continuo de arreglos que dada la situación de acompañamiento pasan a ser arreglos de visibilidad que adquieren con el uso cierto grado de ritualización.

Estas convenciones son acuerdos sobre la forma de circulación que permiten protegerse a sí mismo de posibles accidentes y a la vez proteger a los otros, pues con una alta dosis de confianza se espera que los demás hagan lo mismo. Tal ordenamiento en la fluidez surge de los acuerdos que le exigen a cada usuario de la

vía procedimientos y sobre todo métodos que justifiquen el orden de todas las acciones de circulación, cada uno de los transeúntes hace uso de esa justificación para dar cuenta de su actitud responsable delante de los otros, protegiendo así una imagen de buen usuario y protegiendo a la vez la imagen de los demás; es entonces, el cumplimiento del acomodamiento lo que permite tanto mantener el curso de la circulación y la fluidez, como proteger la reciprocidad de las perspectivas y el carácter público el orden.

La situación de acompañamiento lleva a los transeúntes de la ciclovía a mantener los acuerdos tácitos de circulación por medio de una socialidad cargada de confianza y amabilidad. La finalidad de esta socialidad es, en primer lugar, la de mantener la vía despejada para poder circular ordenadamente, en segundo lugar, es la de evitar problemas como choques o caídas. Sin embargo, la coordinación de acciones no es sólo un efecto de las restricciones o prevenciones, es decir, no sólo se piensa en evitar un daño o un problema propio, hay también una consideración mínima por el otro, por el paseante copresente a quien se intenta proteger, por lo tanto, el orden no sólo se construye evitando las propias molestias sino también teniendo en cuenta al otro. Solidaridad, altruismo y tolerancia son algunos de los valores cívicos presentes en la socialidad que se construye y expresa en la ciclovía.

Esta forma de socialidad que resulta del encuentro en la ciclovía se expresa por medio de diversas formas de interacción no focalizada basada en una abundante gama de expresiones de amabilidad manifestadas por medio de la desatención cortés. No es en la ciclovía, por lo tanto, donde se reproducen las formas típicas de anonimato propias de los espacios públicos bogotanos, pues el ambiente festivo, de diversión, relajamiento y ruptura de las rutinas imprimen a la interacción entre los participantes una impronta de confianza y amabilidad. Dicha confianza y amabilidad se institucionalizan por medio de una regla de coorientación de las acciones y de comunicación que en la ciclovía se vuelve esencial para establecer acuerdos, esa regla es la desatención cortés que consiste en demostrarle al otro que se le ha visto y que se está atento a su presencia y un instante más tarde distraer la atención para hacerle comprender que no es objeto de una curiosidad o de una intención particular.

Las características escénicas que identifican a la ciclovía como una región particular de significado están basadas tanto en las condiciones de visibilidad mutua como en el sentido lúdico y recreativo que posee. En ese contexto la interacción no focalizada satisface una condición estructural muy importante pues pone en relación disposiciones sensoriales como la vista, el olfato y el oído, y un complejo lenguaje corporal constituido por movimientos y gestos a partir de los cuales se logra la comunicación. Los intercambios recíprocos de información no son entonces, verbales, directos y completamente explícitos y dado que los usuarios no poseen como los carros elementos materiales de señalización, las

miradas, sonrisas, movimientos de cabeza, gestos, silbidos y chiflidos son los elementos de la interacción que resultan más estratégicos cuando se trata de alertar al otro del propio movimiento o anticipar su acción, es decir que funciona como un detector de lo que es o no pertinente hacer en un momento dado del recorrido. Esa posibilidad de expresión en la que interviene todo el cuerpo con cada uno de sus sentidos además de ser pública es también publicitante porque ostenta y manifiesta las intenciones sobre todo las de no pasar desapercibidos ante los demás. La mirada, por ejemplo, adquiere una significación especial ya que constituye, antes que cualquier comunicación verbal, la primera etapa de la interacción, la cortesía visual es el principal elemento para saber más o menos que intenciones tiene el otro y así mismo indicarle que no hay motivos para que sospeche de uno.

Entre paseantes desconocidos tienden a primar las formas de interacción no focalizada, sin embargo, es en las situaciones problemáticas donde ésta le da paso a otra forma de interactuar en la que se acepta mantener un foco de atención visual hacia el otro por medio de la comunicación verbal. Las situaciones problemáticas más comunes dentro de la circulación son los choques y las caídas, los guardianes de la ciclovía se encargan de mediar la solución de estos incidentes atendiendo a los heridos y conciliando entre afectados y responsables de los accidentes. Es en este tipo de situaciones particularmente donde la autoridad de los guardianes se pone realmente en juego, de forma tímida y poco impositiva, el guardián busca imponer un marco de participación que facilite la solución del problema, sin embargo, en este tipo de casos la autoridad del guardián entra en un momento crítico porque además de estar expuesta a la observación de los que se encuentran presentes, su rol como conciliador no es del todo reconocido, dado que no posee elementos para sancionar a los responsables de los accidente diferentes a recordarles las normas de circulación. Como no existen medidas represivas el miedo a la sanción no es una pauta que intervenga en el mantenimiento del orden en la ciclovía.

En los casos problemáticos, accidentes y/o caídas, los usuarios que pasan cerca al acontecimiento suelen comportarse de manera solidaria sobre todo en el caso de las caídas, la reacción inmediata de quienes están alrededor es la de ofrecer ayuda, sobre todo si el accidente dejó algún herido, sin embargo, en las situaciones de accidentes donde hay varios comprometidos entre los que se genera un conflicto, que generalmente se deriva del reclamo por parte del afectado, los transeúntes cercanos no adoptan papeles conciliadores o mediadores pues aunque dichos conflictos no tienden a pasar de la discusión, el reclamo y el recordatorio de la norma, a la agresión, prefieren no involucrarse por temor a salir “pagando los platos rotos”, es decir, que se mantiene la distancia por miedo a las consecuencias de la intervención, actitud que pese a las condiciones de confianza y solidaridad que se construyen en la ciclovía, se sigue manteniendo como respuesta ante los accidentes ajenos, evidenciando una típica conducta propia del habitus bogotano.

En una ciudad como Bogotá en la que la legitimidad de las instituciones es continuamente puesta en entredicho, y donde la violación de las normas es un problema creciente dadas las condiciones de desigualdad en el acceso a las diferentes formas de capital, una realidad como la ciclovía cumple cierto ideal en la producción, reproducción y manifestación de una moral cívica en el comportamiento de sus usuarios. Al ser la ciclovía un espacio que está abierto de manera equitativa a todos los habitantes de la ciudad, independientemente de la motivación que los oriente, quienes asisten a ella pueden identificar el interés individual con el interés colectivo y satisfacerlo con un alto grado de libertad, ello posibilita que se forme un ambiente propicio para que se construyan acuerdos legítimos por medio del consenso, para que se actúen los valores en las diferentes acciones y se manifiesten en diversas formas de moral cívica, en donde prime la autoridad moral sobre el autoritarismo, se vivan los principios morales y se expresen en los usos del espacio, en las formas del lenguaje corporal y verbal, y en las relaciones con los otros. La sanción no es entonces necesaria porque fácilmente se convierte en hábito, manifestándose en un actuar pensado en el que hay interiorizadas pautas culturales y códigos que reflejan el mundo de significados que son colectivamente relevantes para la convivencia urbana.

En ese sentido si hay en la ciclovía una formación que es a la vez autoformación, se forma la conducta ética desde adentro pero también hay regulación colectiva, pedagógica desde afuera. Lo normativo se instituye fácilmente en la ciclovía entendida como un mundo de imaginarios y de significados porque en ella es posible el ejercicio de la equidad en medio de la diversidad y la diferencia; se genera solidaridad y pertenencia, independientemente de que existan territorios exclusivos para ciertos sectores de la sociedad. Si hay exclusión en la ciclovía, pero esa exclusión es una autoexclusión que a pesar de tener implícita una forma de violencia simbólica no es obstáculo para que quienes asisten a ella encarnen un ideal de ciudadano. Sin embargo, esa conducta de expresión cívica no se puede desligar de los medios y las condiciones que esa situación particular que es estar en la ciclovía impone a sus usuarios, del hecho de que tal conducta sea posible en este espacio público de la ciudad dedicado a la recreación no se puede deducir, y mucho menos de manera tan ligera como pretende la administración de la ciudad, que los usuarios de la ciclovía transfieran ese tipo de conducta a otras esferas públicas de sus vidas cotidianas simplemente porque en la ciclovía la vivencian de forma efectiva.

Sectores de circulación

Una de las ideas más difundidas sobre la ciclovía, tanto por sus creadores, por los funcionarios públicos de quienes depende su organización, como por el sentido común de los que alguna vez han estado en ella, es que debido a la democratización del acceso la ciclovía es un lugar compartido por personas de

diferentes clases sociales y que en ella no hay exclusión, siendo éstas dos de las funciones más relevantes que cumple, además, una función de integración de clase en una ciudad tan poco incluyente como Bogotá. Esta idea no es del todo cierta, por lo menos en la carrera séptima. A pesar de que la ciclovía está legalmente abierta a todos los que deseen asistir a ella, hay territorios exclusivos de clase, que la exclusión no sea del todo explícita no quiere decir que no exista, efectivamente hay lugares donde el espacio es compartido por personas con diferentes estilos de vida, pero no es una pauta que se pueda generalizar a lo largo de todo el recorrido.

El trayecto por la ciclovía de la carrera séptima es especialmente heterogéneo tanto en su estructura física como en variedad de sus usuarios. Los paseantes establecen territorios de circulación por la ciudad al realizar sus recorridos, éstos suelen variar de acuerdo al lugar de residencia, a los empalmes con otras ciclovías, al destino que se tenga previsto, al gusto por transitar algunas zonas de la ciudad y no otras, a las representaciones respecto a la seguridad de ciertos lugares, a la resistencia física que se posea, a la dificultad del trayecto y a las estrategias de autoexclusión que implican un “tal lugar de la ciclovía no es para mí”.

Para especializar la descripción se dividió la carrera séptima en tres sectores: sector sur, sector centro y sector norte. Los límites de estos sectores no son rígidos por lo tanto no se puede establecer un brusco cambio en las situaciones al ser superada la frontera que los separa. El principal criterio de la delimitación está en el hecho de que cada uno de estos sectores está constituido como un lugar donde el despliegue de prácticas sociales realizadas por los paseantes se inscribe en un microuniverso de significados donde los esquemas de interpretación son indisociables de las características de los usuarios que transitan por ellos: sus implementos, su vestimenta, sus prácticas recreativas, de consumo, etc., y del equipamiento del lugar, de la arquitectura de la zona y de los mapas mentales que los usuarios de la ciclovía tienen de la ciudad en general y de la carrera séptima en particular. Cada pasante hace realizar un papel especial a cada uno de los objetos que lo caracteriza y tiene una relación específica con el estado y el equipamiento del espacio (calidad del suelo de la vía, semáforos, vallas de señalización, puestos de venta de comidas y bebidas, etc.), conteniendo así cada sector una ecología particular con rasgos característicos que los diferencian entre sí.

SECTOR SUR:

Comprendido entre las calles 20 sur y 11, (Av Primero de Mayo y Plaza de Bolívar), el sector sur es el lugar más popular de toda la ciclovía de la carrera séptima tanto por el estilo de vida de sus usuarios como por la estratificación social de los barrios que lo componen. En este sector se encuentran personas pertenecientes a todos los grupos de edad, niños, niñas, jóvenes, jovencitas, adultos, etc. Los usuarios más viejos en edad (mayores de 50 años) son el único

grupo que se encuentra excluido de este lugar de la ciclo vía. El grupo predominante son las familias. Las vestimentas de sus usuarios son de todo tipo: deportivas e informales. Las bicicletas y los patines, son los implementos más usados, le siguen los monopatines, los triciclos y los coches de bebé. Las bicicletas más comunes son las de *cross*.

Si hay un lugar donde haya más variedad en las prácticas de uso de la vía en toda la ciclo vía de la carrera séptima ese es el sector sur, lugar propio de los niños que salen solos, de las bicicletas de *cross* y de los caminantes. Los usuarios de este sector son los más madrugadores pues desde las siete de la mañana empiezan a llegar a la ciclo vía, de tal forma que a las ocho ya está llena. La gente camina, trota, monta en bicicleta, en patines, en triciclo o en patineta y pasea al perro; los niños usan carritos de pedales y se pasea al bebé en coche. En este sector muchos niños y niñas salen solos, es decir, en grupos de niños y niñas sin la compañía de un adulto¹⁰, ellos corren, saltan, juegan, circulan por la vía en forma desordenada, son los más atravesados, comparten o se turnan los implementos deportivos, mientras uno monta en bicicleta los otros corren detrás, se dividen los patines, cada uno toma uno, se lo ponen el un pie y se impulsan con el otro pie, montan varios en una sola bicicleta o en un triciclo, comúnmente lo hacen dos, pero no es raro ver tres o cuatro encaramados en una bicicleta de *cross*. Corren detrás de un balón que se van pasando mutuamente. Los adultos salen con sus niños, muchos de ellos van caminando o trotando mientras los niños montan en patines, en bicicleta, en carrito o en triciclo, otros los llevan sentados en la barra de la bicicleta o parados en la parte de atrás. Son comunes también las madres adolescentes que pasean a sus bebés en coche en compañía de las amigas. En este sector de la carrera séptima la gente usa mucho la ciclo vía para caminar, lo que hace especialmente difícil distinguir a los que van de paseo de los que sin ninguna intención recreativa usan la vía para desplazarse a algún destino. Antes que el deporte, priman en este sector el juego, la diversión y la importancia de estar juntos con los amigos o familiares: algunos niños y jóvenes menores van haciendo piruetas con sus bicicletas, patines y patinetas, los niños juegan en el espacio de la ciclo vía que está frente a sus casas, y los adultos aprovechan para enseñarle a sus niños a montar.

La interacción entre desconocidos en este sector suele concentrarse en la solución de los continuos inconvenientes que obstaculizan la situación de fluidez, ya que de todos los sectores es éste en el que la circulación es más desordenada, desplegándose así toda la gama de acciones reparadoras del orden por medio del

¹⁰ Este fenómeno es propio del sector sur de la ciclo vía ya que la relación de los sectores de clases populares con la calle es más libre, espontáneo y confiado, no poseen ese miedo tan arraigado en los sectores de las clases altas donde dejar a los niños solos en ella es interpretado como una irresponsabilidad pues la calle es vista como un lugar especialmente inseguro; para ellos la calle no es sólo peligrosa, es también corruptora.

lenguaje no verbal. Ante los infractores, los paseantes de este sector asumen una actitud pasiva, se comenta la falta sufrida entre los acompañantes o se expresa corporalmente la molestia, en algunas ocasiones se le llama verbalmente la atención al infractor sin recurrir a la agresión verbal.

SECTOR CENTRO:

Ubicado entre la calle 12 y el Parque Nacional (incluido), este sector es el más heterogéneo en cuanto a sus usuarios. En este sector se encuentran paseantes de todas las edades y estilos de vida diferentes. Predomina la “pinta deportiva”, sudaderas, pantaloneta, camisetas, sacos de algodón, tenis y cachucha son el atuendo más usado. Las bicicletas de todo tipo, los patines y las patinetas son los implementos deportivos más comunes.

En este sector, la gente camina, trota, monta en bicicleta, patina y circula en patineta. La ensalada de frutas y el salpición, la avena y el jugo de naranja son los alimentos más apetecidos, sobre todo por las mujeres, el *Bon Ice* es el favorito entre los niños y los tamales y la fritanga son preferidos por lo hombres mayores. Aquí se mezclan el deporte y el juego, las prácticas realizadas por los usuarios son especialmente deportivas pero están matizadas por un elemento lúdico muy importante. Los niños juegan, los jóvenes acróbatas hacen piruetas con sus bicicletas de *cross* o con sus patinetas mientras son observados por los que circulan por el lugar.

De todos los sectores es este el más interactivo, es decir, donde existe una mayor interacción entre paseantes desconocidos; es el lugar de los piropos y el coqueteo, donde las mujeres y hombres interesados en lucir sus cuerpos no pasan desapercibidos frente a los ojos de los otros y donde los acróbatas tienen su público, constituyendo así este sector en el lugar más propicio para exhibirse.

SECTOR NORTE:

Comprendido entre las calles 39 y 116 (Av. Pepe Sierra), el sector norte es el lugar más fluido, más deportivo y más masculino de toda la ciclovía de la carrera séptima, tanto por las prácticas que en él desarrollan sus usuarios como por los motivos que los movilizan a hacer uso de la ciclovía. Los usuarios que transitan por este sector pertenecen a todas las edades, sin embargo la cantidad de niños no es tan alta como en los otros dos sectores y las personas mayores de 50 años que salen a la ciclovía circulan casi en su totalidad por este lugar que además se caracteriza por ser el que más contiene personas solitarias. La ropa que usan los usuarios que circulan por este sector es deportiva en su totalidad. Las gafas oscuras y el casco son un accesorio que muchos utilizan, los guantes y las zapatillas especiales para ciclismo son muy comunes entre los hombres. Las bicicletas todoterreno y de carreras, los patines, el casco, el *walkman*, el morral especial para ciclistas, la silla para bebé

incorporada a la bicicleta y los brazaletes que miden las pulsaciones son implementos muy habituales en este sector. Las personas que salen a la ciclo vía con equipos especialmente costosos circulan exclusivamente por este sector, suelen hacer circuitos por la carrera séptima en conjunto con las ciclo vías de la carrera 15 y la calle 116; son ellos las principales víctimas de los ladrones de bicicletas, motivo por el cual circulan sin detenerse y realizan sus recorridos con mucha prevención.

Respecto a las prácticas de uso del espacio, el sector norte es el lugar de los ciclistas, en él el elemento predominante son las bicicletas; los patines y las patinetas ocupan un segundo lugar siendo muy pocas las personas que los utilizan. Si nos ubicamos en la calle 39, donde inicia el extremo sur de este sector, a medida que nos vamos desplazando hacia el norte van disminuyendo en su orden: los que montan en bicicletas de *cross*, los monopatinadores, los caminantes, y finalmente los trotadores y las mujeres. De tal manera que a la altura de la calle 116 son muy pocas las personas que se encuentran desarrollando estas últimas actividades. Son las prácticas deportivas las que predominan en este sector, montar en bicicleta, patinar y trotar tienen como principal objetivo el ejercitar el cuerpo, las personas que salen en grupo, sean estas familias, amigos o parejas, tienen cada una su implemento de desplazamiento. Se encuentran aquí más solitarios que en los otros sectores, muchos de ellos llevan un *walkman* sobre todo las mujeres.

De todos los sectores es este en el que más se manifiesta el anonimato entre sus paseantes, el ancho de la vía y la alta y continua fluidez de la circulación son dos de los principales motivos. Las personas están muy concentradas en la realización de sus recorridos y tienden a focalizar su interacción únicamente entre los miembros del grupo. Tanto los accidentes como las perturbaciones del orden en el recorrido son muy poco frecuentes motivo por el cual no se crean situaciones en las cuales se concentre momentáneamente la atención sobre los demás, el ir absorto tras el *walkman*, uno de los implementos más usuales de los usuarios de este sector, evita el contacto auditivo con el exterior, manteniendo una situación individualista de poco contacto con los otros paseantes.

La territorialización realizada por los usuarios pertenecientes a diferentes sectores de las clases sociales de la ciudad evidencia una serie de micropoderes en el uso del espacio. El hecho de que la ciclo vía esté abierta a todos los habitantes de la ciudad no refuerza necesariamente el carácter público que posee pues lo que se ve es que los espacios del sector norte son territorializados por las clases altas. Este hecho no se manifiesta por medio de conflictos explícitos más bien evidencia entramados de violencia simbólica muy oculta tras las estrategias de evitación desarrolladas por los sectores populares para excluirse de la circulación por este sector de ciclo vía y por esa especie de espíritu aventurero manifestado por los pocos usuarios de las clases altas encontrados en barrios del sector sur como las Cruces y las Brisas.

¿Quiénes van a la ciclovía?: Tipología de usuarios

La ciclovía satisface una necesidad estructural dentro de la ciudad: propiciar a sus habitantes los medios para liberarse del estrés de la vida diaria, sobretodo de las tensiones generadas por las prácticas rutinarias de la vida laboral por medio de la realización de un conjunto de prácticas recreativas. Esta posibilidad en una ciudad como Bogotá, a la que los usuarios de la ciclovía perciben como desorganizada y estresante, permite un escape emocional en el que las personas pueden relajarse, pasear, distraerse y, algo que en la ciclovía es muy importante, disfrutar de la posibilidad de estar acompañado sin necesidad de conocer o involucrarse personalmente con los acompañantes, con la satisfacción además, que produce el saber que se están realizando prácticas saludables.

Montar en bicicleta, en triciclo, en patines o en monopatín, trotar y caminar son las prácticas recreativas realizadas en la ciclovía. Son recreativas porque están orientadas principalmente a proporcionar satisfacción y placer a quienes las realizan, porque permiten expresar de manera descontrolada dentro de los límites de la conducta legítima o esperada, emociones (que en los ámbitos no pertenecientes al tiempo de ocio tienden a ser reprimidas) con un alto grado de libertad, y finalmente porque no se encuentran rutinizadas, es decir, su realización carece de una regularidad altamente normatizada y de controles emocionales que limiten su ejecución.

Los habitantes de Bogotá que eligen asistir a la ciclovía en su tiempo de ocio son muy heterogéneos siendo la posibilidad de pasear y practicar algún deporte el único motivo común, pero sus estilos de vida, las prácticas recreativas y la forma como las realizan, los implementos que utilizan, el lugar de la ciudad por el cual hacen su recorrido, los alimentos que consumen, etc, suelen ser muy variados. Con el fin de identificar a las personas que asisten a la ciclovía de la carrera séptima se contruyó una tipología de usuarios en la cual se pretende esbozar sus principales características. Dado que a la ciclovía de la carrera séptima las personas asisten básicamente solas o en grupo, el principal criterio de la tipificación es la identificación de los diferentes tipos de grupos y de solitarios.

LAS FAMILIAS:

La relación que poseen los integrantes de este grupo es de parentesco, está conformado básicamente por los padres y uno o dos hijos. Ocasionalmente acuden con los primos y tíos. En los grupos familiares los hijos suelen ser menores de 11 años, los adolescentes generalmente están ausentes en estos grupos. En cuanto a su vestimenta y presentación es muy común el uso de ropa deportiva y cómoda sobretodo entre los niños, el atuendo de los adultos puede variar, entre deportiva e informal, tiende a ser deportiva cuando ellos realizan también alguna actividad deportiva, tiende a ser informal (no deportiva) cuando sólo asisten como

acompañantes de los niños. Los padres o los tíos, en general los adultos, van en bicicleta o caminando, los niños utilizan bicicletas, patines, patinetas, triciclos o carritos de pedales. Se encuentran en todo el recorrido de la carrera séptima, sin embargo, es más común encontrar grupos familiares en los sectores sur y centro. En las familias que circulan por el sector sur es muy común el compartir los implementos deportivos turnándoselos a lo largo del recorrido o viajando varios miembros en uno sólo; en las familias que transitan por el sector norte es normal encontrar bicicletas que llevan incorporada una sillita en la parte de atrás donde se pasea a niños muy pequeños y generalmente todos los miembros del grupo familiar cuentan cada uno con un implemento propio, así mismo es más común, entre estos últimos, el uso de cascos tanto en los adultos como en los niños. Las familias no suelen realizar recorridos muy largos, su velocidad es más bien lenta y su destino son generalmente los parques o la Plaza de Bolívar.

La motivación principal para salir a la ciclovía es la integración familiar antes que la práctica deportiva, si bien es cierto que hacen ejercicio, éste parece ser más bien un medio para que la familia se integre; pasear y divertirse son los motivos más nombrados por las familias. La interacción se focaliza entre los miembros no siendo este un grupo abierto dispuesto o interesado en conocer gente o integrarse a otros grupos desconocidos durante su recorrido; por ello, la función principal que posee la ciclovía para las familias es la de posibilitar la integración entre sus miembros brindándoles un espacio seguro donde divertirse.

LAS GALLADAS:

Las galladas son grupos de personas que sobrepasan los 4 miembros cuyas edades son menores a 19 años. En la carrera séptima hay tres tipos de ellas:

Galladas mixtas:

Este grupo está conformado por hombres y mujeres entre los 15 y los 19 años. Suelen ser amigos del barrio o el colegio que se reúnen en la ciclovía para pasear, su práctica deportiva no es siempre la misma pues algunos miembros utilizan patines y otros bicicletas, se encuentran más que todo en el sector centro, sus recorridos son cortos y se detienen con mucha frecuencia de tal manera que es muy frecuente encontrar este tipo de galladas descansando o esperando a alguien en los andenes, salen a la ciclovía con poca frecuencia pues para ellos es simplemente una forma de diversión más entre muchas otras. Sus indumentarias son siempre deportivas, los hombres utilizan tenis, sudaderas o pantalonetas y camisetas que llevan puesta de manera holgada, las mujeres suelen utilizar todo tipo de atuendos deportivos, sudaderas, pantalonetas, licras, camisetas de varias clases y tenis. Los helados, los jugos de fruta, y los sandwiches con gaseosa son los alimentos preferidos por estas galladas.

Su principal motivo es el compartir un espacio que les permita integrarse y reforzar sus lazos de amistad, la bicicleta y los patines son el medio para pasear y el deporte la excusa para no estar encerrados en sus casas. Son este tipo de galladas quienes tienen la imagen más positiva de Bogotá, la ciclo vía es para ellos una forma más de diversión que junto con los parques, los centros comerciales, los andenes y las plazas encuentran en la ciudad.

Galladas en monareta:

Este grupo está conformado por hombres jóvenes cuyas edades oscilan entre los 11 y los 16 años. Sus “pintas” pueden ser variadas, pero se destacan la ropa deportiva, sudaderas y camisetas, con tamaños mayores a las tallas de sus usuarios, llevan puestos tenis y en ocasiones *blue jeans*. Se hallan en los sectores sur y centro y se movilizan en una bicicleta de *cross*. El *Bon Ice* es el alimento de consumo favorito entre estos jóvenes.

La gallada se estructura con base en un núcleo de amigos que suele estar formado por vecinos del barrio y/o compañeros de estudio. Ese núcleo crece porque cada uno de los miembros invita a sus vecinos o compañeros a realizar el recorrido. La única condición para ser miembro de este grupo es tener una bicicleta.

El interés primordial de la gallada parece ser pasear, estar juntos y poder competir con los compañeros, prima un alto sentido de compañerismo y en ocasiones se juntan con otras galladas para realizar el recorrido, por lo tanto su interacción se orienta tanto hacia los miembros de su propio grupo como hacia los de otras galladas, siendo la competencia el principal elemento en el cual se basa la interacción. Los miembros de la gallada circulan a altas velocidades, hacen piruetas con sus bicicletas en medio de la vía, se suben a los andenes y respetan poco las normas de circulación, se saltan las señales de PARE y en los semáforos donde se detienen les gusta competir por mantener la bicicleta en equilibrio sin pedalear ni bajarse de ella, por este motivo la presencia de mujeres no es común en las galladas en monareta pues ellas acostumbran ir más despacio, situación que no es compatible con las intenciones de este grupo. El andén de Parque Nacional es uno de sus escenarios favoritos para mostrar sus habilidades en el manejo de la bicicleta así como las escaleras del Colegio Externado Nacional Camilo Torres (calle 34).

Galladas de *skaters*:

Este grupo presenta una identidad muy clara por su apariencia. Son jóvenes de género masculino cuyas edades oscilan entre los 11 y los 17 años de edad. Su manera de vestir es peculiar: ropa grande, pantalones anchos y escurridos sobre la cadera dejando ver una parte de los pantaloncillos *boxers*; camisetas grandes, anchas, largas y generalmente con estampados. También usan cachucha o gorro, buzos de sudadera con capucha y tenis de colores oscuros. La mayoría de ellos disponen de una patineta, aunque otros utilizan patines en línea.

Los *skaters* suelen salir en grupos conformados previamente. Pueden ser vecinos, compañeros de estudio o familiares. En la ciclovía se encuentran con otros grupos de *skaters*, identificándose entre ellos por la tabla y la forma de vestir. Así no se conozcan con anterioridad, están dispuestos a establecer contacto con otros *skaters* en la ciclovía.

Hasta mediados del año 2001 en la carrera séptima, uno de los sitios predilectos de encuentro era el edificio Murillo Toro, donde se reunían a hacer saltos y maniobras en sus tablas. Hoy en día las escaleras del Museo Nacional, las escaleras del colegio Externado Camilo Torres (calle 34) y los escalones de la esquina norte del andén del Parque Nacional son los lugares predilectos para realizar sus piruetas. Es de anotar que el grupo de los *skaters* circula principalmente en el sector centro de la ciclovía. Las escaleras, barandas y muros son un escenario adecuado para demostrar sus habilidades, motivo también de conflicto con los celadores de parques y edificios ya que continuamente los están expulsando de estos lugares pues consideran que con los golpes de sus “tablas” dañan el equipamiento. Los *skaters* se turnan para hacer las piruetas, los curiosos conforman su auditorio, convirtiéndose sus acrobacias en un verdadero acontecimiento.

Los principales motivos por los cuales salen a la ciclovía son mirar, aprender y mostrar sus habilidades, siendo esta su principal forma de interacción con los otros usuarios. Les gusta identificar a los más hábiles, aprender de ellos imitarlos o superarlos.

LAS “ADOLESCENTES”:

Este grupo se compone de mujeres adolescentes que se encuentran entre los 13 y los 18 años de edad. Van en parejas o en grupos de tres o cuatro. Suelen ser primas, amigas del barrio o del colegio. Se desplazan en bicicleta, patines o a pié y se hallan en los tres sectores de la carrera séptima. Suelen salir ligeramente maquilladas y vistiendo ropa bastante ligera sobre todo, las que van caminando: bicicletero, “camiseta ombliguera” y tenis, son la vestimenta típica de las adolescentes que se encuentran en el sector norte, aquellas que transitan por los sectores centro y sur usan las “pintas” de moda así no sean del todo deportivas. Los helados y las ensaladas de fruta son su consumo de comida típico.

De todos los usuarios de la ciclovía las adolescentes son quienes más la utilizan para desplazarse a los eventos de actividad física, muchas madrugan y caminan por la ciclovía desde sus casas hasta el Parque Nacional donde hacen aeróbicos en la recreovía¹¹.

¹¹ La Recreovía es un evento de actividad física dirigida (aeróbicos), organizado también por el I.D.R.D. que funciona en algunos parques de la ciudad los días festivos paralelamente a las ciclovías.

El principal elemento de su interacción con los demás usuarios está en el hecho de que buscan la posibilidad de encontrar a un joven, al que puedan conocer, aunque por lo general esto no sucede, en ocasiones algunos jóvenes de su edad se acercan a las que van en bicicleta y realizan junto con ellas el recorrido, pero la relación no suele trascender los límites de la ciclo vía. A estas jovencitas les gusta estar muy atentas a las “pintas” de los demás y a todo lo que pueden ver y comentar al respecto. Su motivación principal es salir a pasear y exhibirse un poco, pues más que cualquier otra cosa les interesa ver y ser vistas.

LOS HOMBRES CON SUS PERROS:

La práctica de sacar a pasear el perro a la ciclo vía es muy común, hombres y mujeres de todas las edades salen con sus mascotas. Los hombres con sus perros son un grupo especial que se diferencia de las personas anteriormente nombradas. Son generalmente hombres entre quince y treinta años de edad. El tramo de la ciclo vía que recorren es principalmente el sector sur, algunos transitan por el sector centro hasta la calle 26. La indumentaria de los hombres con sus perros no es propiamente deportiva: suelen utilizar jeans, camisetas apretadas, usualmente esqueleto, llevan puesta una gorra y botas industriales; en ocasiones llevan gafas oscuras y chaquetas de *jean*. Algunos tienen tatuajes en los brazos.

Sus perros son grandes, musculosos y reconocidos por su agresividad, no obstante, sus dueños los consideran inofensivos. Las razas más usuales son: *rottweiler*, *boxer* y *pitbull*. A los perros los llevan agarrados con cadenas y collares que tienen puntas de hierro niquelado. Algunos perros visten chalecos de cuero, pesas en las patas y bozal.

El motivo principal por el cual salen a la ciclo vía es el de pasear y exhibir sus mascotas pues para este tipo de usuarios el perro no sólo es un símbolo de distinción o de estar a la moda, es un buen medio para establecer contacto con aquellos que también exhiben con orgullo a los suyos, suelen compararlos con los otros perros de las mismas razas, darse consejos mutuamente sobre la forma de alimentarlos, mantenerlos y sobre todo de entrenarlos, siendo este el principal elemento de interacción con los otros usuarios de la ciclo vía.

LOS “ESCARABAJOS”:

Suelen ser hombres mayores de 25 años de edad que salen a recorrer la ciclo vía en parejas o grupos de 3 o más. Llevan una bicicleta profesional, y una indumentaria similar a la de los ciclistas profesionales: licra negra, camiseta colorida y estampada con marcas publicitarias, guantes y zapatillas de ciclista, casco o cachucha, y caramañola. Aunque pueden tener algún vínculo previo ya sea por el estudio, el trabajo o la familia, lo que los caracteriza como grupo es su afinidad deportiva: son aficionados al ciclismo, circulan por los sectores centro y norte de la ciclo vía y se caracterizan por realizar recorridos muy largos, rara vez paran a descansar o a tomar algún alimento.

Su motivación principal es hacer deporte de forma muy competitiva, prefieren la ciclovía por la posibilidad de realizar circuitos extensos, circulando muy concentrados en su actividad e interactuando poco entre ellos, los semáforos se vuelven para los escarabajos el único punto donde cruzan palabras con sus compañeros de grupo y la interacción con los otros usuarios de la ciclovía se reduce al mantenimiento anónimo de los arreglos de circulación.

El grupo de los Escarabajos tiene otra variedad: conformada por grupos de 2 o 3 acompañantes. Estos escarabajos, también mayores de 25 años, circulan especialmente por el sector norte de la ciclovía. Los usuarios más viejos en edad (mayores de 50 años) que se encuentran en la ciclovía pertenecen a esta variedad. Aficionados también al ciclismo suelen salir muy bien equipados: bicicletas todoterreno, guantes, zapatillas, casco y morral especializado. Su vestimenta es completamente deportiva generalmente pantalonería larga y camiseta holgada. Algunos utilizan chaquetas delgadas impermeables y cortavientos, gafas oscuras, *walkman* o *diskman* y un brazalete que les mide las pulsaciones.

Su principal motivo, al igual que los escarabajos con “pinta de ciclistas profesionales”, es la práctica del ciclismo aunque no ponen en ella un alto nivel de competitividad, paran con más frecuencia, circulan a una velocidad media, pueden ir conversando con sus compañeros y sus recorridos, aunque largos, no suelen ser tan extensos.

LOS HOMBRES SOLITARIOS:

Son hombres mayores de 20 años que se pueden encontrar en todo el recorrido de la carrera séptima. Hacen su recorrido trotando, en patines o en bicicleta.

Los ciclistas solitarios:

Los ciclistas solitarios que suelen transitar por el sector norte son generalmente hombres mayores de 40 años, van en bicicleta y realizan recorridos muy largos, tienen todas las características de las dos variedades de escarabajos descritos anteriormente tanto en indumentaria como en motivación. De los que circulan por los sectores centro y sur los más jóvenes usan ropa deportiva, sudadera, camiseta y tenis, los ciclistas solitarios mayores en edad no suelen usar ropa completamente deportiva, utilizan *blue jean* o pantalón de dril, sólo ocasionalmente llevan puesta una sudadera, éstos últimos usan bicicletas de carreras, “panaderas” o de *cross*. La ciclovía es para ellos el medio propicio para estar rodeados de gente, comer algo, observar a mujeres bonitas y pasear por la ciudad.

Los trotadores solitarios:

Los trotadores solitarios se encuentran en los sectores sur y centro. Se caracterizan por ser hombres mayores de 30 años que circulan por el borde derecho de la vía y realizan largos recorridos pues su principal interés es la práctica

deportiva. Su atuendo es similar al de los trotadores profesionales, camiseta esqueleto, pantalonera corta con oberturas a los lados y tenis.

Los patinadores solitarios:

los patinadores solitarios se encuentran en los sectores norte y centro de la ciclovía, se distinguen porque realizan recorridos largos a altas velocidades, prima en ellos el interés deportivo, motivo por el cual van muy bien equipados con casco y rodilleras. Su ropa suele ser deportiva: pantalones de licras ajustados y camiseta.

LAS MUJERES SOLITARIAS:

Encontrar mujeres solitarias en la ciclovía es menos frecuente, pero las hay. Son mujeres mayores de 25 años que circulan por los sectores centro y norte principalmente. Este tipo de usuarias asisten a la ciclovía a practicar un deporte: ciclismo o patinaje. Su indumentaria es deportiva: bicicletero, pantalonera, o pantalón de algodón de licra que se usa ajustado, camisetas cortas ajustadas al cuerpo y tenis. Suelen llevar *walkman* y algunas usan gafas oscuras sobretodo las que van en bicicleta.

Su principal motivación es la de practicar un deporte y pasear por la ciudad, utilizan la ciclovía porque se sienten seguras al estar rodeadas de mucha gente. Son ellas las que más reciben piropos por parte de los hombres, siendo éste su principal elemento de interacción con los otros usuarios; la necesidad de evadir a aquellos hombres que por el hecho de verlas solas se les acercan a hacerles compañía es la pauta que tiende a romper el anonimato, ellas manifiestan enfáticamente su inconformidad respecto a esa situación. Sin embargo, la costumbre que tienen estas mujeres de mostrar y exhibir sus cuerpos no permiten que pasen fácilmente desapercibidas.

Sobre las Prácticas Deportivas de los Usuarios

La carrera séptima ha sido desde siempre escenario para la recreación; en las celebraciones que en ella se llevaba a cabo en las épocas colonial y republicana, lo lúdico y lo recreativo estaba íntimamente contenido en el festejo ritual, era la ocasión para realizar prácticas que no estaban incluidas en las rutinas diarias pese a que hacían parte del calendario colectivo; con el paso del tiempo esas prácticas festivas dotadas de funciones sociales se fueron transformando y algunas agotando, sin embargo, el espíritu lúdico y recreativo se sigue manifestando hoy en día en la carrera séptima, sólo que ahora se expresa en forma de ejercicios corporales en la ciclovía todos los domingos y festivos del año.

El principio de las transformaciones en las prácticas y consumos recreativos se puede hallar en la relación entre las transformaciones de la oferta y las transformaciones de la demanda recreativa. Estas transformaciones son una dimensión de las transformaciones en el campo de producción cultural y en el

campo deportivo, por un lado, y de la transformación de los estilos de vida por el otro, que se han ido construyendo a partir de las luchas por la definición de las prácticas legítimas en las cuales se debe ocupar el tiempo libre.

Una de las razones de la transformación en el uso de la carrera séptima con fines recreativos está en la creación de un complejo campo de producción en cuyo interior se elaboran los productos recreacionales que en la ciudad de Bogotá se expresan en forma de oferta recreativa. La ciclovía hace parte integrante de las prácticas y consumos disponibles, aceptados y aceptables de este campo, construida sobre un conjunto de valores que en un momento dado del tiempo, esto es, a partir de 1982, empieza a construirse con un creciente éxito.

Las condiciones de posibilidad de apropiarse de los productos recreativos elaborados en este campo son muy variadas pues están sujetas a los diferentes estilos de vida, habitus y posibilidades económicas y culturales de adquisición propias de los habitantes de la ciudad¹². Entre los productos de dicho campo la ciclovía contiene tres elementos en los cuales radica su especialidad y la hace diferente del resto de productos que conforman la oferta recreativa, estos son:

- a) la facilidad y libertad del acceso a
- b) un espacio urbano concurrido donde
- c) se pueden realizar libremente diferentes prácticas deportivas.

La feliz relación entre estos tres elementos hace posible que se conjuguen dos factores cuya definición tiene un carácter determinante en la formación de los principios de elección de quienes prefieren la ciclovía, estos son: la creencia en el cuerpo legítimo, en el uso legítimo del cuerpo y en el uso legítimo del tiempo libre por un lado, y la posibilidad de exhibir públicamente los beneficios de distinción que la práctica deportiva produce, por el otro.

Como ya se mencionó anteriormente las características de los usuarios de la ciclovía son muy variadas, pero si hay algo en lo cual parecen coincidir es en la importancia que le otorgan a la ciclovía como un lugar deportivo; si bien para algunos el pasear, divertirse, compartir con la familia, la pareja o los amigos son los principales motivos por los cuales asisten periódicamente, el realizar alguna práctica deportiva es un motivo siempre presente.

Todo parece indicar que el interés por la realización de prácticas deportivas tiene su fundamento en la preocupación por el bienestar del cuerpo, bienestar que implica tanto la presentación externa, es decir, la preocupación por la estética

¹² Si suponemos que el uso legítimo del tiempo libre funciona como capital específico de este campo, la ciclovía, junto con los productos que brindan posibilidades de apropiación de la cultura legítima (actividades culturales en bibliotecas, obras de teatro, de cine y de música culta, etc.) se ubicaría en el sector dominante de este campo en la ciudad de Bogotá.

corporal, como también la constitución interna, es decir, la preocupación por la salud física y mental. Estas preocupaciones propias del estilo de vida urbano surgen de las luchas por la definición del cuerpo legítimo y del uso legítimo del cuerpo, definición en la que intervienen tanto educadores físicos, médicos y deportistas profesionales como modelos, personajes de la farándula y diseñadores de modas. La ciclovía se ha convertido en uno de los lugares de la ciudad de Bogotá donde con mayor intensidad se reproducen esas luchas.

Con un aparente desinterés los usuarios de la ciclovía salen a practicar algún deporte mientras pasean y comparten el tiempo libre con sus acompañantes. Las prácticas deportivas que realizan parecen ser el medio para mantener una buena salud lo que incluye prevenir enfermedades y conservar un cuerpo sano, pero a la vez parecen tener un fin en sí mismas, se practica deporte por la bondad que el deporte mismo implica, deporte es salud, vitalidad, fortaleza, sinónimo de bienestar general que parafraseando a Bourdieu sería un “arte por el arte deportivo” que construido en el campo deportivo, donde se ubican los deportistas profesionales y las instituciones mundiales que los apoyan, toma en la ciclovía bogotana su propia forma a manera de imitación reconociendo y reproduciendo una creencia en el uso legítimo del cuerpo.

Encontrar deportistas profesionales en la ciclovía no es común, quienes más se acercan a ellos son los deportistas aficionados: escarabajos, trotadores y patinadores, el resto de usuarios practican un deporte sin la rigurosidad y exigencia que requiere de una gran cantidad de energía física para lograr los beneficios deseados; funciona así en la ciclovía una especie de realidad deportiva seudoficticia, porque lo que la mayoría de sus usuarios hace es pasear en patines o en bicicleta.

Se puede observar entonces que existen una serie de diferencias entre los tipos de usuarios respecto a la importancia y a los efectos esperados del ejercicio deportivo. Mientras que para los hombres, por ejemplo, sobretodo los que circulan por el sector sur, los efectos esperados del ejercicio se orientan hacia el cuerpo externo, otorgándosele una mayor relevancia a la fuerza aparente de una musculatura visible demostrada también en la resistencia física requerida para realizar recorridos largos, para los hombres que circulan por el sector norte exclusivamente, los efectos esperados del ejercicio tienen que ver más con el cuerpo interno, es decir, con una serie de relaciones respecto a la enfermedad o cuidados de la salud, mientras los primeros son el tipo de usuarios que se encuentran en los puestos de comida consumiendo tamales, empanadas, perros calientes y hamburguesas, alimentos que por su contenido graso y abundancia suelen ser rechazados por quienes asocian de manera directa el deporte con la higiene, los segundos son los fieles consumidores de jugos naturales, agua y bebidas hidratantes.

Por su lado las mujeres esperan del ejercicio físico, en primera instancia, un efecto sobre el cuerpo interno, además de los beneficios respecto a la salud física, son ellas

quienes más suelen aducir argumentos sobre los beneficios respecto a la salud mental, manifestada en una mezcla de equilibrio psíquico, paz interior y tranquilidad espiritual, en segunda instancia, los efectos sobre el cuerpo externo tienen que ver con la elegancia y desenvoltura corporal, lo que evidencia la preocupación por la presentación estética del cuerpo femenino que se encuentra mucho más estereotipada que la del cuerpo masculino, a excepción de muchas mujeres pertenecientes a los grupos familiares, para la mayoría de ellas la obtención del cuerpo legítimo¹³ es la principal preocupación, tanto las adolescentes, las mujeres pertenecientes a las galladas mixtas y las solitarias consumen jugos naturales, avena, agua y ensaladas de frutas, alimentos caracterizados por su bajo contenido en calorías y la asociación que con ellos se hace de lo que es higiénico y sano.

Escuchar una afirmación tal como “la ciclovía es un completo circo, aquí se ve desde la señora gorda que sale con la ropa toda apretada como si no le diera pena, hasta gente que le pone la grabadora a la bicicleta y la disfrazo como si fuera quién sabe qué”, refleja entramados de violencia simbólica que pasan por el rechazo y agresión a los que no poseen ese cuerpo digno de ser mostrado, si una señora gorda con la ropa apretada trasgrede el sentido de la estética corporal que poseen quienes tienen la firme creencia en el cuerpo legítimo y su estereotipada imagen exterior, no es gratuito que la presencia en la ciclovía de gente gorda sea escasa. Si bien hay personas gordas en la ciclovía no es un tipo muy común y en el sector norte casi inexistente, priman en ella las personas de cuerpos delgados o esbeltos, es posible que los habitantes de la ciudad que se consideran “pasados de peso” no salgan a la ciclovía como una estrategia de evitación que implique un “la ciclovía no es para mí”, evidenciando la magnitud de este tipo de violencia simbólica que tiene que ver con las formas corporales que motivada por los medios de comunicación encuentra en la ciclovía un lugar adecuado y perfecto para su reproducción.

Por otro lado, las variaciones en las características de los usuarios según la sectorización anteriormente descrita, tanto en prácticas recreativas como en el equipamiento y la vestimenta, no se deben únicamente a las variaciones de los factores que hacen posible o imposible asumir sus costos económicos, sino también a las variaciones en la percepción y la apreciación de los beneficios inmediatos o diferidos respecto al bienestar corporal y de los beneficios sociales que se supone que las prácticas deportivas realizadas en la ciclovía proporcionan.

¹³ Cuando me refiero al cuerpo legítimo femenino hago referencia al prototipo de cuerpo que construido desde el campo de la alta costura y del modelaje con sede en países como Francia e Italia, principalmente, llega como modelo de cuerpo bello, hermoso, deseable, etc. a una ciudad como la nuestra. Compuesto básicamente por una estructura física que incluye contextura muy delgada, estatura alta, busto pequeño o mediano, cintura pequeña, nalgas firmes y levantadas, piernas largas y rostro con facciones muy “delicadas” se impone con evidente violencia simbólica en un medio en el que los cuerpos femeninos tiende a ser de pequeña estatura, de senos grandes, de caderas anchas y piernas cortas.

Si el sector norte ha sido caracterizado como el más deportivo es porque la pinta deportiva, el equipamiento muy sofisticado y las características de los recorridos son indicador de la tendencia a invertir una dosis mayor de energía física reduciendo al máximo el riesgo de maltrato o accidentalidad del cuerpo, preocupación propia del interés deportivo. Esta procuración por realizar prácticas deportivas con toda la parafernalia del caso (equipamiento y vestimenta deportiva) manifiesta también el interés en la cultura del cuerpo que tiene sus propias variantes según se marque el acento en el funcionamiento del cuerpo en su calidad de organismo en forma de una especie de culto higienista a la salud o en la apariencia del cuerpo como una configuración del físico, es decir, del cuerpo presentable. El equipamiento y la vestimenta son también la forma de ostentar tal interés: para ser deportivo no sólo basta practicar un deporte, “hay que practicarlo con todas las de la ley”, es decir, con una bicicleta resistente, con cambios, con mecanismos para graduar el esfuerzo físico al pedalear, con varias velocidades, o unos patines especializados para evitar torceduras de los tobillos y agilizar al máximo la velocidad, hay que usar un casco aerodinámico que proteja la cabeza en caso de accidentes y que facilite además el desplazamiento, gafas oscuras que protejan a los ojos del viento y del sol, ropa cómoda preferiblemente licrada que proteja al cuerpo de calambres y permita moverse libremente, etc.

Esta cultura del cuerpo implica la importancia de hacer un buen uso de él, importancia que se sintetiza en la creencia en el uso legítimo del cuerpo incorporada en todos los usuarios de la ciclovia, sin embargo, son los dos tipos de escarabajos, los solitarios trotadores, patinadores y mujeres solitarias que le dan un alto valor a su práctica deportiva, quienes más se acercan a ese ideal de uso legítimo del cuerpo, uso en el cual el cuerpo es tratado como un fin: al cuerpo hay que cuidarlo, consentirlo sin cometer excesos que lo puedan perjudicar, hay que protegerlo del envejecimiento y de los accidentes en salud, para ello hay que tener rigor y disciplina motivo por el cual son ellos quienes asisten con mayor frecuencia a la ciclovia. Estos tipos de usuarios son los más interesados en diferenciarse y distanciarse de aquellos que salen a la ciclovia a pasear, de aquellos que le dan una mayor importancia al paseo que al deporte porque son los paseadores quienes circulan despacio y obstaculizan la vía al detenerse; en ocasiones manifiestan su inconformidad hacia las normas que implican reducir la velocidad y bajar o subir los puentes caminando y consideran que la ciclovia ha ido perdiendo su carácter deportivo para darle paso al juego, al paseo y la diversión.

Aquellas personas que usan la ciclovia para desplazarse al gimnasio, en su mayoría mujeres jóvenes que van en bicicleta y transitan por el sector norte, el grupo de las adolescentes y los que caminan o trotan para dirigirse a las sesiones de aeróbicos de la recreovia, son, en segunda instancia, quienes ostentan los beneficios de distinción otorgados por la realización de prácticas que impliquen un uso legítimo del cuerpo. Para estos usuarios el ejercicio deportivo realizado en la

ciclovía, especialmente la gimnasia y el trote, adquiere una racionalización de la práctica muy alta pues ésta suele ir acompañada de regímenes alimenticios y cuidados de belleza, hacen un particular esfuerzo físico que exige una gran inversión de dolor y sacrificio, abdominales, estiramientos, dietas, etc., en las que se tiene como apuesta el cuerpo pero con la variedad de que el conocimiento de los efectos esperados del ejercicio son muy abstractos dado que los beneficios obtenidos son más diferidos que inmediatos, lo que implica una fe casi ciega en todo tipo de prácticas que permitan apropiarse del cuerpo legítimo, este tipo de usuarios salen con poca frecuencia lo que puede ser un indicador de la falta de rigurosidad de las prácticas deportivas que a veces suelen ser rápidamente abandonadas, para después de un tiempo ser retomadas de nuevo. Son entonces este tipo de usuarios los que tratan de parecerse a aquellos que realizan un deporte con el rigor de la afición pero no lo logran.

Finalmente, los diferentes tipos de galladas, los solitarios paseadores, las familias y los hombres con sus perros son, en su orden, quienes se ubican en la parte de abajo de la jerarquía según el uso legítimo del cuerpo. Para este tipo de usuarios el cuerpo más que un fin es un medio que les permite tanto trabajar como movilizarse para divertirse, hacen del cuerpo un uso instrumental en el cual la importancia por el deporte es mínima, siendo más que un fin en si misma es una posibilidad para pasear, divertirse, compartir con los amigos o familiares al tiempo que se pone el cuerpo en movimiento. Es por ello que aunque se utiliza la ciclovía con frecuencia, los recorridos tienden a ser cortos, se descansa con regularidad y la ropa e implementos no son siempre deportivos. Son también estos usuarios quienes dentro de sus hábitos cotidianos no practican costumbres “sanas”: abstenerse de bebidas alcohólicas, cigarrillos o cierto tipo de comidas con altos contenidos de grasa, sal o azúcar, no hacen la “media hora de ejercicio diario necesario para llegar a viejos, ni se toman los 8 o 12 vasos de agua para purificar el cuerpo, ni comen la manzana semanal”¹⁴, al salir a la ciclovía lo hacen con el firme convencimiento de que las 2 o 3 horas que permanezcan en ella les va a borrar, como por arte de magia, el daño que sus poco sanos hábitos de vida les ha hecho a sus cuerpos. Dicha ilusión funciona como el mecanismo de motivación más efectivo para no abandonar la costumbre de salir a la ciclovía cada domingo, esta fantasía encuentra una condición anímica perfecta en la vida cotidiana del día festivo, las prácticas deportivas de estos usuarios entran en un espacio de fantasía seria, de fantasía que se toma en serio.

¹⁴ Estas son algunas de las prácticas más comunes presentes en el imaginario colectivo que presentan toda una diversidad de actividades de ejercicios, de consumo de alimentos, etc., que se deben realizar con el fin de obtener un cuerpo sano, preservar la salud y alargar la vida.

Conclusión: La ciudad deseada

Bogotá, el contexto urbano en el cual se ubica la ciclovía es muy complejo. En 1951 este lugar no era más que una pequeña ciudad con una población de 660.250 habitantes que en tan sólo medio siglo pasó a tener 6'314.305 habitantes¹⁵. Este desmedido crecimiento produjo un desordenado desarrollo de la urbe en el cual yacen las raíces de una serie de contradicciones en la planeación y el uso racional del suelo. Las consecuencias económicas, políticas y sociales de este acelerado incremento de las condiciones materiales y humanas, y la falta de racionalidad en la administración, han producido una ciudad desintegrada y fragmentada donde la inequitativa distribución de los recursos reflejan un preocupante aumento de la pobreza, uno de los problemas más estructurales de esta metrópoli. De la mano de la pobreza ha aumentado también la delincuencia entre otros medios ilegítimos de subsistencia; estos conflictos hacen de Bogotá una ciudad hostil que no brinda a la totalidad de sus habitantes los medios y las condiciones requeridas para satisfacer las necesidades mínimas de existencia. Es por ello que quienes la habitan, a veces disfrutándola, a veces padeciéndola, la perciben como una ciudad insegura, desordenada y excluyente, modos de pensarla y de sentirla que acentúan aún más la falta de integración social.

Han sido entonces la participación desigual en los recursos y la apropiación diferenciada y enajenada de los espacios, los elementos que se ubican en la base de la desintegración y la pérdida de sentido e identidad. El ejercicio de la ciudadanía es objeto de élites con racionalidades excluyentes pues quienes no tienen satisfechas sus necesidades mínimas no pueden ejercer la práctica participativa de la ciudadanía. Bogotá, “ciudad de todos, ciudad de nadie” como es catalogada por muchos, posee muy pocos espacios públicos inenajenables pues éstos son concebidos muchas veces como no lugares.

Ante el desalentador panorama de la ciudad de Bogotá surge entonces la necesidad de crear elementos racionales que permitan superar tales contradicciones sociales, sin embargo, ante la imposibilidad inmediata de dar solución a sus problemas y para lograr vivir en medio del conflicto, sus habitantes cultivan el deseo de habitar una ciudad que permita la manifestación de mejores condiciones de existencia, dicho deseo se subjetiva en forma de ilusión colectiva. Este deseo que lleva implícitas las ideas de gobernabilidad, de inclusión social y de participación incluye así mismo la necesidad de una pauta de integración funcional en la que se construyan las condiciones básicas para que los habitantes puedan desarrollar su potencialidad de ciudadanos, una integración funcional que exprese además la participación equitativa en los bienes y servicios de la ciudad.

¹⁵ Dane. Censo de población y vivienda, 1993.

Una ciudad habitable en la que dicha habitabilidad pueda realmente producirse en el desarrollo de la cotidianidad, donde el tiempo presente y el espacio ocupado puedan expresar libremente el uso simbólico de objetos y de lenguajes determinados y propios, donde se manifieste la multiculturalidad que la caracteriza, una ciudad en la que realmente no haya “miedo en sus lindes, ni codicia en su gran corazón”.

Dicho deseo pasa también por la necesidad de construir la ciudad por medio del fortalecimiento de una sociedad moral que exprese en su cotidianidad una moral específica y propia, unas conductas referidas a una normatividad y a unas leyes, es decir, un consenso normativo básico necesario para su existencia. Para ello se debe reconstruir el tejido social a partir de unos acuerdos mínimos, de unos valores aceptados por todos que muestren estructuras propias de significación, no bajo la pauta de la excesiva e impositiva legalidad, sino bajo la creación de acuerdos legítimos que no sólo posibiliten el ejercicio de la equidad en medio de la diversidad, sino que se actúen en la cotidianidad y se expresen en el respeto al otro, en el respeto a la vida, a la dignidad humana y a la integridad personal, unos acuerdos que una vez interiorizados generen solidaridad y pertenencia, pues cuando se hace parte de lo común de la ciudad se hace efectiva la presencia dentro de ella, se participa de sus lógicas y dinámicas y se siente que se hace parte integrante de su desarrollo.

Bogotá es una ciudad donde continuamente se exigen actitudes positivas: la alegría, el buen humor, la sonrisa; por ello un fenómeno como la ciclovía que crea acontecimientos, lugares aceptados aptos para sorprender y emocionarse, para retener las miradas y estimular la imaginación, constituye ese componente lúdico que la ciudad requiere como parte de sí misma, a través de ella la ciudad se juega y la calle se anima. Una ciudad que como Bogotá busca continuamente la sociabilidad juguetona, que añora el sentido de comunidad, de igualdad, de integración e inclusión social encuentra en la ciclovía la realización de parte de ese deseo de habitar una ciudad de mejores condiciones, pues si hay algo que caracteriza a la ciclovía es su uso público y su apropiación comunitaria.

La ciclovía es una política pública que está a favor de la cohesión social porque como producto urbano diversifica y reactiva el tejido social, fomenta la participación comercial y económica, y crea autoestima urbana; responde además a demandas de las necesidades de participación, recreación y deporte de los habitantes de Bogotá, genera mecanismos de transformación de su entorno incluyendo objetos culturales y participación social. En ella el papel iniciador de la administración distrital y la participación de los habitantes promueve un salto cualitativo en la ciudad que se inscribe en el tiempo cotidiano del domingo, pero que se sueña que se puede extender a todos los días de la semana.

El acceso democrático y la idea generalizada de que en ella se mezclan todas las clases sociales realiza el sueño de tener en Bogotá una ciudad incluyente donde todos

sus habitantes tienen acceso a los bienes y servicios, es por esto que la ciclovía cumple también la función de mantener entre quienes la viven y disfrutan de cerca, la ilusión casi utópica de una ciudad donde la vida pública transcurre en medio de una armonía comunitaria.

Referencias

- BOURDIEU, PIERRE, *La distinción: Crítica y bases sociales del gusto*. España, Taurus, 1998.
- , *Cosas dichas*. Buenos Aires, Gedisa, 1988.
- , *Cuestiones de sociología*. Madrid, Istmo, 1984.
- Departamento nacional de planeación. *Lineamientos para una política nacional de recreación popular*. República de Colombia. Documento D.N.P.-2.097. Mineducación - Coldeportes. Bogotá, abril 24 de 1984.
- ELÍAS, NORBERT Y DUNNING, ERIC, *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1992.
- GOFFMAN, ERVING, *Relaciones en público: Microestudio del orden público*. Madrid, Alianza, 1979.
- GÓMEZ DE MANTILLA, LUZ TERESA. “*Ciudad y civilidad*”. Publicado en Revista Papel Político, N° 11. Agosto de 2000.
- Instituto distrital de recreación y deporte. “*Datos importantes*”. Santafé de Bogotá. 1997. (Material de Archivo).
- , *Efectos espaciales de la ciclovía: Lo social y lo urbano*, Informe de Investigación. Bogotá. 2003.
- NAVARRO, RICARDO. *Alternativas de transporte en América Latina: La bicicleta y los triciclos*. Chile, Gallen. 1985.
- RAMÍREZ OCAMPO, AUGUSTO. La Ciudad para el Ciudadano. Prólogo del libro, *Ciclovías: Bogotá para el ciudadano*. Bogotá, Benjamín Villegas y Asociados, 1983.

Tatiana M. Gomescáseres

Socióloga de la Universidad Nacional

e-mail: tatianitag@yahoo.com