

Biciusuarios y violencia vial en los territorios urbanos.

Educación física como factor de transformación^[1]

Bike-users and road violence in urban territories.

Physical education as a transformation factor

Biciusuários e violência viária em territórios urbanos.

Educação física como fator de transformação

Vélo-usagers et violence routière dans les territoires urbains.

L'éducation physique comme facteur de transformation

▲ Fuente: Autoría propia

Autor

Jeysson González

Secretaría Distrital de Movilidad

Jjgomo7@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7854-5567>

Recibido: 22/05/2020

Aprobado: 11/08/2020

Cómo citar este artículo:

González, J. (2021). Biciusuarios y violencia vial en los territorios urbanos. Educación física como factor de transformación. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(III): 261-273. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.87542>

[1] Artículo realizado a partir de los resultados de investigación del proyecto de grado del autor.

Resumen

Encontrar alternativas para la transformación de dinámicas que vulneran la interacción social en los territorios urbanos destinados a la movilidad, implica un análisis de las condiciones del espacio y de las prácticas que en este se llevan a cabo. El presente artículo da cuenta del proceso para estructurar una propuesta formativa a partir de la educación física, con el fin de generar conductas que promuevan la prevención de la violencia vial en los territorios urbanos, en la ciudad de Bogotá, Colombia, desde una visión generada a partir de la inmersión participativa como biciusuario en el colectivo Bósate la Bici. Para esto, se adoptaron lineamientos etnográficos que permitieron un análisis descriptivo–interpretativo del fenómeno. Se aplicó una triangulación en la que se consideró la realidad estudiada partiendo de los saberes de la comunidad biciusuaría indagada,

de la teoría acumulada, respecto de las categorías de análisis, y de la posición del investigador, mediada por la dirección del proyecto. Se concluyó que la violencia vial, desde la perspectiva del biciusuario, se fundamenta en la inequidad, en la disposición de los territorios urbanos con marcada prelación de los medios automotores y en la reproducción cultural de prácticas que impactan negativamente el tránsito. Se evidencia, así, la necesidad de una educación física que propenda por la formación de conductas motrices en las vías.

Palabras Clave: violencia, zona urbana, educación, bicicleta

Autoras

Jeysson González

Licenciado en educación física, recreación y deportes de la Corporación Universitaria CENDA. Contratista para la Secretaría Distrital de Movilidad en temas relacionados con la promoción y el fomento de medios de transporte alternativos

Abstract

To find alternatives for the transformation of dynamics that violate social interaction in urban territories destined for mobility, implies an analysis of the conditions of the space and the practices that are presented in it. This article gives an account of the process to structuring a training proposal from physical education, in order to generate behaviors that promote the prevention of road violence in urban territories, in Bogotá, Colombia, from a vision generated from the participatory immersion as a bike-user in the Bósate la Bici collective. For this, ethnographic guidelines that allowed a descriptive-interpretative analysis of the phenomenon were adopted, applying a triangulation in which the studied reality was considered from the knowledge of the investigated bike-user community, from the accumulated theory, with respect to the categories of analysis, and from the researcher's position, mediated by the project management. It is concluded that road violence, from the perspective of the bike-user, is based on inequity, on the disposition of urban territories with marked priority of automotive means and on the cultural reproduction of practices that negatively impact traffic, evidencing the need for a physical education that promotes the formation of motor behavior on the roads.

Keywords: violence, urban areas, education, bicycle

Abstrait

Trouver des alternatives pour la transformation des dynamiques qui violent l'interaction sociale dans les territoires urbains destinés à la mobilité, implique une analyse des conditions de l'espace et des pratiques qui y sont présentées. Cet article rend compte du processus pour structuration d'une proposition de formation à partir de l'éducation physique, afin de générer des comportements qui favorisent la prévention de la violence routière dans les territoires urbains, dans la ville de Bogotá, en Colombie, à partir d'une vision générée par l'immersion participative en tant que vélo-utilisateur dans le groupe Bósate la Bici. Pour cela, des lignes directrices ethnographiques ont été adoptées qui ont permis une analyse descriptive-interprétative du phénomène, en appliquant une triangulation dans laquelle a été considérée la réalité étudiée à partir des connaissances de la communauté vélo-utilisateur enquêtée, de la théorie accumulée, concernant les catégories d'analyse, et de la position du chercheur, médiatisée par la direction du projet. Il est conclu que la violence routière, du

Resumo

Encontrar alternativas para a transformação de dinâmicas que violam a interação social nos territórios urbanos destinados à mobilidade, implica uma análise das condições do espaço e das práticas que nele se apresentam. O presente artigo, relata o processo para estruturação de uma proposta formativa desde a educação física, a fim de gerar comportamentos que promovam a prevenção da violência viária nos territórios urbanos, na cidade de Bogotá, Colômbia, a partir de uma visão gerada pela imersão participativa como biciusuário no coletivo Bósate la Bici. Para isso, foram adotadas diretrizes etnográficas que permitiram uma análise descritivo-interpretativo do fenômeno, aplicando uma triangulação em que foi considerada a realidade estudada desde os saberes da comunidade biciusuária indagada, desde a teoria acumulada, referente às categorias de análise, e desde a posição do pesquisador, mediada pela direção do projeto. Conclui-se que a violência viária, desde a perspectiva de biciusuário, baseia-se na desigualdade, na disposição de territórios urbanos com prioridade marcada por meios automotivos e na reprodução cultural de práticas que impactam negativamente o trânsito, evidenciando a necessidade de uma educação física que promova a formação de comportamentos motores nas vias.

Palavras-chave: violencia, zona urbana, educación, bicicleta



Biciusuarios y violencia vial en los territorios urbanos

Educación física como factor de transformación

perspective du vélo-utilisateur, est basée sur l'inégalité, la disposition des territoires urbains à priorité marquée par les moyens automobiles et la reproduction culturelle des pratiques impactant négativement la circulation, mettant en évidence la nécessité d'une éducation physique qui favorise la formation d'un comportement moteur sur les routes.

Mots-clés: violence, zone urbaine, éducation, vélo

Introducción

Para el caso de quienes usan la bicicleta como medio de transporte, la movilidad se desarrolla entre procesos de violencia que se materializan en los territorios urbanos destinados para ella, territorios en los cuales los usuarios de bicicleta se muestran como actores vulnerables.

El mundo actual transcurre en formas aceleradas: las dinámicas productivas, el crecimiento de los territorios urbanos y la necesidad de formas alternativas de transporte nos envuelven en un día a día precipitado, que exige de grandes esfuerzos para cumplir con la demanda social existente. En este panorama, la movilidad, de acuerdo con Dangond, Jolly, Monteoliva y Rojas (2015), representada en los traslados de personas desde sus viviendas a lugares de trabajo, estudio y demás actividades que enmarcan el transcurrir de los días, sumada a la necesidad del transporte de productos y mercancías a diferentes regiones, constituye un derecho que permite el libre desplazamiento por el territorio, pero, además, un factor fundamental para el funcionamiento, desarrollo y progreso de las sociedades.

Dicha movilidad puede darse a través de varias alternativas, de acuerdo a la elección de uno u otro medio. Para el caso de quienes usan la bicicleta como medio de transporte, la movilidad se desarrolla entre procesos de violencia que se materializan en los territorios urbanos destinados para ella, territorios en los cuales los usuarios de bicicleta se muestran como actores vulnerables.

Estas dinámicas se han vuelto parte de las manifestaciones habituales en las vías. Las cifras muestran que, anualmente, en el mundo mueren más de 1,2 millones de personas por acciones del tránsito y 50 millones más resultan lesionadas por la misma causa (OMS, 2009). En Colombia, durante el periodo de enero a octubre de 2019, se presentaron 5,356 muertes por este factor, 351 de las cuales correspondieron a biciusuarios, mostrando un aumento progresivo en la estadística en relación con los últimos años (Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV], 2019). Mientras tanto, en Bogotá, en el mismo año, los biciusuarios se encontraron entre los tres actores con mayor mortalidad por acción del tránsito, con 64 fallecimientos (Bogotá Cómovamos, 2019).

Lo anterior evidencia una fuerte problemática que se agrava progresivamente en nuestra época y, por consiguiente, la necesidad de acciones orientadas a enfrentarla. En este sentido, la educación, asumida como un “proceso de socialización” (Sacristán y Pérez, 2002) y transformación que permite la “construcción de sociedades más justas” (Tawil, 2013), resulta ser el elemento clave. Esto se consigue mediante la acción de quienes se encuentran inmersos en las problemáticas que surgen en las diferentes dinámicas sociales, pues una mayor justicia en los territorios urbanos supone la superación de condiciones de violencia que, en ocasiones, pueden acabar incluso con la vida.

No obstante, los procesos educativos han sido relegados a los espacios escolares: los estudiantes participan esporádicamente en campañas para identificar los diferentes tipos de señales de tránsito existentes y alguna que otra sanción posible en el marco jurídico particular de cada contexto en términos de movilidad. Las únicas experiencias de interacción entre actores que tienen, son las ocasiones en que pueden ver llegar o irse a los

profesores en sus automóviles o encontrarse con quienes usan bicicleta, con quienes caminan y con quienes hacen uso del bus que sirve como ruta escolar, en los horarios de ingreso o salida.

Estas circunstancias indican que para el ejercicio de una movilidad segura no se cuenta con procesos educativos estructurados porque, aun hoy, las instituciones forman para la reproducción de modelos sociales imperantes (Camacho, 2003), que promueven la competencia y la superación reflejadas en elementos de adquisición y cargadas de concepciones de poder, y no para la formación de capacidades diversas para superar problemáticas que nos afectan en el campo de la movilidad, por ejemplo.

La educación, entonces, solo aparece en el contexto de la movilidad del biciusuario gracias a su autogestión y organización colectiva, desde donde demanda el surgimiento de una pedagogía de la bici que permita la superación de condiciones violentas, pues estas se fundamentan en elementos culturales que requieren de la acción de quienes participan de la sociedad para su transformación y superación.

Es por esto que se hace necesaria la formalización de estrategias educativas que valoren el saber popular y respondan a las necesidades que trae consigo nuestro momento histórico, en el que día a día aumenta el número de víctimas por acción del tránsito. Estas estrategias deberán articularse progresivamente a las tendencias educativas contemporáneas, buscando un cambio en los comportamientos que orientan las relaciones en los territorios y en la adquisición de elementos necesarios para desarrollar las habilidades físicas, cognitivas y emocionales que potencialicen el trato justo y consciente entre actores viales.

Metodología

Bajo el paradigma de investigación crítico social, se “entiende a la investigación no como descripción e interpretación, sino en su carácter emancipativo y transformador” (González, 2003, p. 133). Así adquiere importancia la postura orientada a la transformación de situaciones que generan escenarios desfavorables para la comunidad biciusuaría, en el ejercicio de la movilidad en los territorios urbanos. Asimismo, una mirada cualitativa permite profundizar en las causas de este problema en el contexto social.

El método etnográfico, por su parte, “es una denominación acuñada en el ámbito de los estudios antropológico-culturales, que se significa como la teoría de la descripción” (De Tezanos, 1998, p. 21). Es un método que se hace posible mediante una actuación participante, que permite compartir acciones de tránsito en grupo y procesos de organización colectiva desde el rol de biciusuario. Durante los momentos de interacción en las vías se emplea la técnica de observación.

Esta técnica de la investigación cualitativa “es natural cuando el observador pertenece a la comunidad donde se observa” (Cerdeña, 1993, p. 241), y, en este caso, los investigadores pertenecen a una comunidad de biciusuarios que encuentra favorable el uso de la bicicleta como opción de transporte urbano. En la misma línea, se emplean los instrumentos de registro de observación no estructurada (De Tezanos, 1998, p. 96) y entrevista etnográfica (Angrosino, 2012, p. 67).

Luego de la recolección de información, mediante la inmersión participante en la comunidad y la interacción en el territorio, la fase de análisis se desarrolló en dos momentos: el descriptivo y el interpretativo (De Tezanos, 1998). En el primer momento, se reflejó la realidad identificada por la comunidad biciusuaría a partir de su propio lenguaje, a través de la lectura detallada de los registros y una posterior triangulación de cotejo para la organización de los mismos en temas, lo que facilitó la selección de la información recopilada de acuerdo con criterios de relevancia de la misma (De Tezanos, 1998). En el segundo momento, se empleó una triangulación hermenéutica (Cisterna, 2005) que se concretó en una matriz que indica la selección de la información y la relación de la misma en cuatro niveles, de acuerdo con los lineamientos del proyecto. El momento interpretativo se generó a partir del cruce entre los datos que configuran la realidad recopilada en el texto descriptivo y la teoría acumulada, de acuerdo con el establecimiento de categorías apriorísticas, obteniendo los resultados de la investigación y el diseño de una propuesta formativa que contrarresta la problemática que enfrenta la comunidad biciusuaría.

El Colectivo de Biciusuarios

La ciudad de Bogotá, en Colombia, vive el surgimiento de organizaciones colectivas de biciusuarios con diferentes particularidades, pero con el fin unívoco de aportar a la solución de problemáticas sociales

desde su rol activo en la movilidad, que fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte por su gran variedad de beneficios e impulsa una “nueva comunidad ciudadana” (SCRD, 2014).

El colectivo Bósate la Bici es un ejemplo de lo anterior. Empezó su organización y promoción de actividades —desplazamientos colectivos a determinados lugares— en el año 2014 en la localidad de Bosa, la cuarta en la ciudad con mayor número de siniestros relacionados con biciusuarios, con el propósito de difundir un mensaje que propone a la bicicleta como medio de transporte saludable y sostenible. Los asistentes son entre 24 y 63 usuarios frecuentes de bicicleta, entre quienes sobresale el grupo organizador que, de acuerdo con lo informado, en los últimos meses ha crecido hasta tener ocho integrantes. Este grupo se encarga de la planeación de las actividades, de las rutas, de las regulaciones del tránsito grupal y de la comunicación en las vías con los demás actores viales, a través de estrategias comunicativas verbales —en el dialogo grupal y comentarios a otros actores viales—, sonoras —mediante el uso de silbato y “chiflidos” — y corporales —mediante la implementación de señales manuales que orientan sobre el tránsito y la interacción en las vías—.

La Bicicleta, Herramienta Didáctica que supera las Barreras del Mercado

La bicicleta es un elemento cargado de variadas connotaciones; por un lado, se considera elemento propio de la industrialización, cuyas dinámicas de producción se basan en los dictados de las sociedades mercantiles; por otro, la apropiación de la bicicleta como medio de transporte entre grupos populares, que genera beneficios que aportan al bienestar humano y al desarrollo social en interacción con el medio ambiente, lleva a considerarla como una herramienta que facilita la generación de procesos para la transformación de dinámicas que afectan la convivencia en las vías.

Bicicleta, Elemento del Mercado

La bicicleta, a partir de una visión mecanicista, se puede definir como un elemento que permite la movilidad unipersonal (en la mayoría de los casos) basada el gasto de energía que se produce como resultado de los procesos orgánicos del ser humano, e impulsada por medio de la acción motriz cíclica de quien

la utiliza. También se define, como elemento propio del avance tecnológico a través de la historia, como “una de las más tradicionales máquinas de la época moderna [que] produce movilidad en la organización de una ciudad. En un modo de producción capitalista, la bicicleta es mercancía y un objeto de consumo” (Trujillo, 2015, p. 244).

No obstante, la historia muestra la difícil tarea de popularizar un elemento de tracción por acción de la fuerza humana en una sociedad en que los lujos y comodidades se superponen a la vida, la justicia y la naturaleza. Con su aparición en el siglo XIX, la bicicleta, en un modelo cercano al que conocemos hoy, ganó un lugar entre las clases favorecidas. Sin embargo, con el auge creciente del uso del automóvil y la práctica del automovilismo como deporte, se popularizó su uso entre las masas y perdió su “connotación de modernidad”, dando paso al automóvil como elemento representativo de las élites sociales (Caracciolo, 2009).

En el caso de Bogotá, dicha situación produjo una llegada masiva de automóviles durante la primera mitad del siglo XX, conduciendo a nuevas perspectivas sobre el territorio urbano que permitieran el tránsito sin inconvenientes de los nuevos elementos representativos del poder. Así, se dispuso de los territorios “con el objetivo de que los transeúntes pudieran compartir la vía junto a los carros sin que se presentara ningún tipo de accidentes” (Tono, 2013, p. 28), pero dejando a la bicicleta por fuera del panorama de la movilidad.

Del Mercado al Campo Social, Construcción de la Normatividad Bici

La popularización de la bicicleta entre las clases menos favorecidas, y el creciente número de usuarios en Colombia, más precisamente en Bogotá, ha generado movimientos que han permitido la vinculación del tema de transportes alternativos en los escenarios políticos y de toma de decisiones, aumentando la presencia e importancia en el espectro social de quienes se deciden por una movilidad alternativa.

Respecto a los avances normativos, se encuentra que, en Colombia, la movilidad es considerada un derecho fundamental. En cuanto a la bicicleta, el Código Nacional De Tránsito (Ley 769 de 2002) la reconoce como un vehículo, sin discriminar entre los diferentes medios, y al “ciclista”, como un sujeto de derechos y deberes en el contexto vial, relacionado con elemen-

tos como las ciclorutas y las ciclovías, espacios permanentes y ocasionales, respectivamente, diseñados como estrategias para favorecer el uso de la bici como medio de transporte.

Además de lo anterior, en el año 2016 se decretó por el Congreso la Ley 1811, que reconoce a la bicicleta como un medio no motorizado de transporte que aporta a la “mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor”, además de mostrarse como una solución para la movilidad urbana. Adicionalmente, en dicha Ley son mencionados términos como biciusuario y biciparqueaderos, que evidencian la construcción de un nuevo vocabulario propio de la vinculación cultural del uso de la bicicleta. Este medio de transporte permite formas de movilidad urbana no mercantilizadas, ya que su uso no demanda de un pago recurrente por el ejercicio de la movilidad, como en el caso del uso de los sistemas de transporte público, y no motorizadas, pues su funcionamiento depende de la acción motriz.

La Bicicleta como Elemento de Transformación

La comunidad biciusuario entiende la bicicleta como una herramienta de cambio que permite la recreación, el esparcimiento y una comprensión diferente del territorio; más que un medio de transporte, es “un vehículo que, frente a los dictados de la sociedad de consumo, potencia la libertad y la autonomía personal” (Rinaldi, 2014), características que enmarcan grandes diferencias con otros medios de transporte.

La primera de estas diferencias es la posibilidad de relacionarse con el contexto sin intermediación ni limitación. La oportunidad de un encuentro directo con el ambiente facilita la percepción y relación con los demás y con el entorno y permite formas diferentes de contacto con la ciudad en las que “seres pedaleantes”, en combinación con su “artefacto cultural” (Hempkemeyer y Belinaso, 2016), generan nuevas formas de existencia y socialización en los territorios urbanos, otorgando prelación a la vida y al aire de libertad con respecto a los tiempos y al desplazamiento.

La segunda característica hace referencia a la posibilidad de un transporte económico y activo, que genera beneficio en la salud, en la medida en que el transporte constituye actividad física y no produce los contaminantes propios de los medios de transporte motorizados. Además, el uso de la bicicleta genera autonomía frente a dichos medios, propiciando un

cambio de perspectiva, desde las bases del colectivo, respecto de los procesos de socialización que orientan las relaciones en las vías, pues la argumentación de dichos beneficios se vuelve una herramienta de emancipación.

La violencia vial

La violencia vial para la comunidad biciusuario se refiere al proceso que se desarrolla en la interacción entre los diferentes actores viales, en momentos en los cuales se hacen presentes elementos de inequidad e injusticia en los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad. Se generan, así, reacciones en cadena de “conductas peligrosas”, que se manifiestan en “expresiones de hostilidad” (Fierro, Gómez y Álvarez, 2010) que terminan reproduciendo más acciones violentas, insertándose en la cultura que emana de estas relaciones y facilitando un “campo social caótico y violento” (Geldstein, Di Leo y Ramos, 2011).

Este tipo de violencia se puede entender como “violencia vial intencional” o como “violencia vial negligente” (Ortiz, 2007). La primera se refiere a relaciones que emergen como producto de acciones voluntarias en el tránsito, en las que hacen presencia elementos de inequidad y conductas que ponen en riesgo la integridad física, psicológica o patrimonial. La segunda, por su parte, corresponde a acciones en las que se refleja omisión o desconocimiento de las normas de tránsito y a eventos de distracción.

Inequidad en las Vías, el Biciusuario como Actor Vulnerable

Los factores de inequidad que alimentan los procesos de violencia vial se pueden evidenciar en tres escenarios. El primero muestra la desigualdad que caracteriza el surgimiento, en los sectores menos favorecidos, de “La Nueva Violencia Urbana de América Latina” (Briceño, 2002), fenómeno que termina afectando profundamente al biciusuario, al convertirlo en una víctima frecuente de hurtos y asesinatos en la ciudad. El segundo escenario se refiere a las condiciones de vulnerabilidad física, puesto que el biciusuario está expuesto al medio ambiente, con un casco y una luz como toda protección, mientras que los medios motorizados ostentan carrocerías que alejan al usuario del medio ambiente y de la interacción directa, además de motores que incrementan su velocidad y potencia. El tercer escenario tiene que ver con los

territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad, pues para la comunidad biciusuaría existe una lucha por el espacio entre los diferentes actores viales. Las vías son el campo de confrontación de esa lucha y, en el desarrollo de esta, los factores de desigualdad e inequidad toman forma como elementos que favorecen o afectan a uno u otro actor vial.

Territorios Urbanos para la Movilidad, la Prelación del Automóvil

Los espacios en las ciudades no siempre se diseñan con el fin de generar zonas comunes que permitan el bienestar y la interacción social de las comunidades; de hecho, la construcción del territorio urbano en Colombia se ha desarrollado, en mayor medida, bajo un enfoque que beneficia al modelo económico dominante y, por esto, propicia una lucha de clases entre los desprotegidos y aquellos que sacan provecho de la comodidad de sus condiciones en una sociedad de consumo (Mosquera, 2016).

Para los biciusuarios, en Bogotá existe una marcada proyección de la infraestructura para el tránsito del automóvil en la ciudad. Esto es resultado del “aumento en las importaciones de vehículos y autopartes (que) se dio en medio de grandes transformaciones de las vías urbanas y las carreteras” en las principales ciudades de Colombia durante la segunda mitad del siglo XX (Salazar, 2017, p. 112). Dicho fenómeno marcó sustancialmente la noción de lo urbano, específicamente en lo referente al espacio público destinado a la movilidad, pues, en su planeación, se otorgó poder social a quienes obtenían un vehículo, lo que ocasionó que las transformaciones urbanas buscaran favorecer el tránsito de automóviles.

En una situación distinta se encuentran los entrevistados, pues la ciudad presenta una infraestructura insuficiente, discontinua y deteriorada que pone en riesgo a quienes transitan en bicicleta. Este hallazgo se reafirma si se tiene en cuenta que, en Bogotá, existen 523 km de infraestructura para el tránsito de biciusuarios, longitud escasa comparada con los 13,989 km de carril para el tránsito vehicular (Bogotá Cómovamos, 2019) y la gran extensión de infraestructura peatonal. Queda a la vista una clara preferencia por quienes se han decidido por un modo de transporte que favorece la producción, comercialización y uso de uno de los elementos más representativos del capitalismo: el automóvil; asimismo, se evidencia la inequidad en el acceso al espacio por parte de quienes han optado por medios alternativos.

La Reproducción Cultural de la Violencia Vial

Para los miembros de la comunidad biciusuaría es pertinente reconocerse como actores viales que interactúan con otros en el territorio urbano; eso implica aceptar que hay una fracción de ellos que actúa con agresividad, irrespeto y violencia y que, junto con otros grupos de actores viales igualmente agresivos, generan una cadena de conductas violentas que se reproducen y se insertan en la cotidianidad, en la cultura. Es así como se van profundizando las diferencias en las relaciones entre actores y las luchas por los espacios que se presentan en la acción del tránsito.

Sobresale, así, la necesidad de configurar procesos que permitan la transformación del entorno social violento en las vías y, adoptar, como lo llamarían Pico, González y Noreña

[una] perspectiva de la seguridad vial [que] impone la necesidad de valorar el componente cultural [...]. En este sentido, es necesario intervenir el factor humano con el objetivo de disminuir los factores de riesgo para la salud mediante la modificación de conductas inseguras, más cercanas al concepto de modos de vida. (2011, p. 200)

La Educación, Procesos Informales dentro del Colectivo de Biciusuarios

La educación es un proceso humano que se da con la intención de dotar, con las herramientas necesarias para desenvolverse en la cultura, a los integrantes de una comunidad; puede ser “espontánea o natural, o sistematizada o estructurada” (Camacho, 2003). La educación espontánea da cuenta de procesos que se generan en la interacción no programada o preparada con nuestro entorno y con las personas que de él hacen parte, mientras que la educación sistematizada la da de procesos educativos programados o preparados a nivel institucional para alcanzar fines preestablecidos.

En palabras de Sacristán y Pérez (2002), la educación refiere el “proceso de socialización” que se vale de diferentes mecanismos para lograr sus propósitos. Es así como se contemplan diferentes tipos de educación de acuerdo con los contextos en que se genere este proceso, las características con que se lleve a cabo y los objetivos que se contemplan, siendo común escuchar hablar de educación formal, no formal e informal.

Dentro de la comunidad biciusuaría se generan procesos de educación espontánea que obedecen al ámbito informal, pues las estrategias no son estructuradas sistemáticamente, a pesar de que surgen para enfrentar las problemáticas de una parte de la comunidad vulnerable a ellas. Esos procesos se caracterizan por la organización, participación y actuación colectiva en las vías, con el fin intrínseco de formar biciusuarios con la capacidad de transformar dinámicas violentas —incluyendo situaciones de inequidad e injusticia manifiestas en conductas peligrosas— en el tránsito, pues su vida se encuentra en el medio.

Educación Física en las Vías

Las necesidades de formación expresadas por la comunidad biciusuaría se relacionan con el concepto de “conductas motrices”, asumido como el objeto de estudio que le permite a la educación física sustentar sus postulados, al referirse a la representación del ser humano en acción. En las conductas motrices convergen elementos “mecánicos, psicológicos, sociológicos, del ambiente, entre otros, que la persona integra para la toma de decisiones que conlleva a un determinado comportamiento motor” (Parlebas, en Camacho, 2003, p. 47). Para el caso del transporte en bicicleta, estos comportamientos observables dan cuenta de prácticas de personas que, en interacción motriz con su elemento, pueden llegar a generar respuestas violentas intencionales o negligentes, o respuestas preventivas, que les permitan transformar el entorno social presente en los territorios urbanos destinados a la movilidad.

Lo anterior devela con mayor claridad la función de la educación física en la lucha contra la violencia vial, considerando que la conducta motriz “toma en cuenta, simultáneamente, las dos (2) vertientes de la actividad física: En primera instancia; los datos observables y objetivos de comportamientos motores, [...] en segunda instancia; los rasgos subjetivos de la persona en acción” (Parlebas, 1991, en Gracia, 2007, p. 4), lo que permite identificar sus elementos constitutivos.

La primera vertiente refiere a la forma en que se relacionan las personas con su entorno y con los demás a partir de su corporalidad. La segunda, comprende los elementos axiológicos y cognitivos que motivan estas formas de relación. Esos elementos, junto con el territorio urbano como contexto educativo, deben ser abordados por la propuesta formativa que aquí

se estructura para los biciusuarios como actores transformadores en escenarios de violencia vial.

Ahora bien, el abordaje del fenómeno y los objetivos de la investigación propuesta desde el área de educación física deben trascender, en primera medida, el entorno escolarizado que se propone como contexto de acción de esta disciplina, puesto que las conductas motrices se manifiestan en innumerables contextos, en los cuales debe hacer presencia la educación. En segunda medida, deben sobreponerse a la individualización del aprendizaje enmarcado en el enfoque que direcciona los procesos educativos formales, pues el libre ejercicio de la movilidad supera lo particular, es una acción colectiva en la que intervienen diversos actores. Los biciusuarios, en su calidad de actores, son quienes se interrelacionan en escenarios urbanos a través de su acción motriz y quienes, por lo tanto, requieren de procesos formativos para superar las condiciones de violencia vial.

La bicicleta aparece en este proceso como herramienta didáctica que, con su presencia en los territorios urbanos, permite una nueva forma de poner en práctica acciones formativas relacionadas con conductas motrices, a partir de la educación física, que permitan hacer frente a la violencia vial a quienes se deciden por su uso.

Propuesta Formativa: Biciusuarios como Actores de Transformación en Escenarios de Violencia Vial

Como resultado principal de la investigación se logra el diseño de una unidad formativa para biciusuarios, cuyas bases pedagógicas y didácticas radican en el discurso de la educación física llevada al contexto urbano. Dicha herramienta responde a la identificación de los factores que influyen en la generación de relaciones de violencia en las vías, es decir, a la perspectiva de un sector de la población que aparece como vulnerable en los territorios urbanos destinados a la movilidad en la ciudad de Bogotá.

Si bien la didáctica, dentro del área de la educación física, se ha considerado como una disciplina adscrita a los procesos institucionalizados (Camacho, 2003), se entenderá aquí como la rama derivada de la pedagogía que, de acuerdo con Zuluaga (1988, en Camacho, 2003), permite establecer

Elemento de la Violencia Vial	Contenido Formativo
Condiciones de Inequidad	Acciones de Transporte Activo Colectivo
Lucha por el Espacio	Conductas Motrices Seguras
Reproducción Cultural	Formación en Valores

Tabla 1. Contenidos formativos frente a la violencia vial.

Fuente: Elaboración propia.

Programas, programaciones, redes de secuencia de enseñanza, y de progresiones variadas, [y que] puede pertenecer a varios niveles: el de la nación, el del establecimiento, el de la clase, y a todos aquellos que consideran de una manera cada vez más detallada las conductas de los alumnos y las condiciones reales del contexto de intervención. (p. 65)

La ONU (2017) menciona cuán importante es un cambio de paradigma urbano que permita la generación de espacios públicos seguros, proteja el medio ambiente, promueva la interacción social, contribuya a las manifestaciones políticas y culturales, pero, sobre todo, que dé prelación a la vida. Con base en esto —y en los lineamientos que resultan de lo dispuesto en la Ley General de Educación en Colombia, respecto de la educación no formal o educación para el trabajo y desarrollo humano, y en la Ley 1503 de 2011, que da pautas para la educación en seguridad vial en Colombia— se configura el nivel didáctico de la nación.

Los elementos curriculares que emanan de lo anterior están definidos por las necesidades identificadas, que sirvieron para la elección del modelo pedagógico integrado o emergente. Dicho modelo “enmarca la acción educativa dentro de un contexto sociocultural que la determina, pero que a su vez se deja influenciar por ella, estableciéndose de esta manera un diálogo de saberes entre todos los miembros de la comunidad educativa” (Camacho, 2003, p. 72). Las cuestiones puestas en discusión son el tipo de usuario que se propone, el método, los contenidos, el desarrollo humano y las relaciones maestro–alumno.

- Tipo de usuario: biciusuarios autónomos, respetuosos, críticos y transformadores de las situaciones de violencia vial en los territorios urbanos
- Método: proceso formativo desde el área de Educación Física, con un modelo “integrado o emergente”, una “tendencia socio motriz” y un “estilo que posibilita la participación” (Camacho, 2003)
- Contenidos: son definidos de manera participativa

y extraídos del trabajo de campo llevado a cabo con el colectivo de biciusuarios Bósate la Bici, para responder a las necesidades identificadas en su contexto natural

- Desarrollo humano: la propuesta se genera para la formación de un ser humano integral, capaz de desempeñarse como biciusuario para superar las condiciones de violencia vial, a partir de conductas motrices seguras adquiridas con base en los valores de autonomía, respeto y capacidad crítica
- Relaciones maestro–alumno: el escenario popular no establece jerarquías de orden institucional, así que, en contextos urbanos, se deberán manejar relaciones horizontales, mediadas por el diálogo y la igualdad, intentando alcanzar, en acción colectiva, la superación de la violencia vial.

Consideraciones finales

Se concluye que, a pesar de la hegemonía de modelos urbanos que otorgan prelación a elementos representativos del poder y el mercado, las respuestas a las condiciones que generan una lucha por el espacio entre diferentes actores viales no solo se encuentran en modificaciones infraestructurales, sino, además, en la transformación de conductas que se insertan en la cultura de quienes a diario se movilizan y cuya reproducción termina ocasionando esta confrontación.

Esto pone en evidencia la necesidad de una propuesta educativa que articule el saber popular, de quienes se muestran como actores vulnerables ante la violencia vial, con la acción de las instituciones en función de la transformación de este fenómeno, el avance legislativo en cuanto a la regulación del tránsito de los diferentes medios de transporte y el compromiso ciudadano que permita un nuevo panorama en las relaciones que se desarrollan en las vías; buscando la protección de la vida de quienes ejercen su derecho a la movilidad.

Bici Usuarios Como Actores De Transformación En Escenarios De Violencia Vial					
Población: Grupo de Bicisuarios			Intensidad horaria: 18 horas		
Objetivo general:	Formar bicisuarios autónomos, respetuosos, críticos y transformadores ante las situaciones de violencia vial, que se manifiestan en los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad, mediante la adquisición de conductas motrices sustentadas en valores.				
Objetivos específicos:	Adquirir elementos que permitan la agrupación de los bicisuarios en el tránsito y los recorridos colectivos				
	Estimular el desarrollo de capacidades y su proyección en sociedad, para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte.				
	Fomentar la autonomía y el respeto en las acciones de tránsito, así como la capacidad crítica para la resolución de problemas en los territorios urbanos destinados a la movilidad.				
CONTENIDOS	TEMAS	SUB TEMAS	ACTIVIDADES SUGERIDAS	METODOLOGÍA DE LA UNIDAD	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
Acciones de transporte activo colectivo	Exploración y conocimiento del territorio	señales manuales	Taller de socialización y puesta en práctica	Mediante un proceso formativo desde el área de Educación Física, Recreación y Deportes, bajo el modelo Integrado o Emergente, el cual valora el contexto socio cultural y lo vuelve parte de su acción educativa; una "Tendencia Socio motriz", que propone el concepto de conductas motrices como objeto de estudio de la educación física y un "estilo que posibilita la participación", en relación con el papel activo de los estudiantes dentro del proceso formativo. Sumado esto a la relación horizontal basada en el dialogo entre maestro y estudiante.	Proceso de co-evaluación a partir de la identificación de los elementos aprendidos en situaciones vivenciales.
		señales sonoras	Taller de socialización y puesta en práctica con silbato		
		Infraestructura bici	Recorridos y charlas de reconocimiento por infraestructura bici		
		Identificación de rutas y lugares	Identificación vivencial de zonas con altos niveles de violencia		
Conductas motrices seguras en la bici	Conducción de bicicleta	Capacidades físicas condicionales para el transporte activo	Actividades de fuerza, velocidad y resistencia aplicada, en ejercicios		Capacidad de desplazamiento en circuitos de exploración propuestos.
		Capacidades físicas coordinativas para el transporte activo	Actividades de coordinación general, equilibrio y orientación		
	Interacción social	Tránsito en la vía compartida	Recorridos grupales por vías de uso compartido. Puesta en práctica de los contenidos anteriores		
Formación en Valores para el tránsito sin violencia	Reconocimiento de los actores viales	Normas de tránsito	Reconocimiento en terreno y comparación con disposiciones normativas		Identificación de señales normativas en elementos gráficos.
		Derechos y deberes	Taller de sensibilización en vía y revisión normativa		
	Valores en la vía	Autonomía en el transporte activo	Simulación de acciones de tránsito que involucren toma de decisiones		Auto evaluación dirigida por medio de la socialización de un caso y la indagación sobre posibles comportamientos.
		Respeto por todos los actores	Simulación de acciones de tránsito que involucren interacción con otros actores viales		
		Capacidad crítica frente al tránsito.	Taller de generación de ideas para la superación de condiciones problemáticas en el tránsito.		

Tabla 2. Unidad formativa: BiciUsuarios Como Actores De Transformación En Escenarios De Violencia Vial.

Fuente: Elaboración propia, adaptada de Camacho (2003, p. 120)

La estrategia en mención se enfoca en la transformación, mediante la promoción de contenidos formativos que propendan por su mitigación, de los elementos constitutivos de la violencia vial, a saber, las condiciones de inequidad entre los diferentes medios de transporte, la lucha que se desencadena por el uso del espacio en las vías y la reproducción cultural de comportamientos que atentan contra la seguridad en el tránsito.

Lo anterior se traduce, de acuerdo con la comunidad bicusuaria, en acciones que promuevan un tipo de transporte activo y colectivo junto a procesos de formación en conductas motrices seguras para el tránsito y en valores humanos. Esto permitirá otorgar prelación a la vida, a la autonomía en las decisiones y formas de moverse y a la libertad para elegir entre el uso de uno u otro medio de transporte sin agredir a los demás.

Es por lo anterior que se propone la educación física como la disciplina educativa pertinente para orientar este proceso de transformación, ya que su objeto de estudio pretende identificar y desarrollar las formas de relación del ser humano con el entorno y con los demás. De esta manera, la educación física puede permitir una formación cognitiva y axiológica que promueva conductas seguras en las vías y abra paso a una nueva pedagogía de la bici.

Referencias

- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. (2019). *Boletín Estadístico Colombia: Fallecidos y Lesionados: Serie Nacional OCTUBRE 2018-2019*. https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin_mensual_nacional_octubre.pdf
- ANGROSINO, M. (2012). *Etnografía y Observación Participante en Investigación Cualitativa*. Ediciones Morata.
- BOGOTÁ CÓMOVAMOS. (2019). *Informe de Calidad de Vida en Bogotá 2018*. <https://assets.documentcloud.org/documents/6306267/Informe-Calidad-De-Vida-2019.pdf>
- BRICEÑO LEÓN, R. (2002). La nueva violencia urbana de América Latina. *Sociologías*, (8), 34-51. <https://dx.doi.org/10.1590/S1517-45222002000200003>
- CAMACHO COY, H. (2003). *Pedagogía y Didáctica de la Educación Física*. Editorial Kinesis.
- CARACCILO, C. (2009). Bicicleta, Circulación Vial y Espacio Público en la Italia Fascista. *Historia Crítica*, (39), 20-42. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-16172009000300004&lng=en&tln=es.
- CERDA GUTIÉRREZ,, H. (1993). *Los elementos de la investigación: cómo reconocerlos, diseñarlos y construirlos*. Editorial El Búho Ltda.
- CISTERNA CABRERA, F. (2005). Categorización y Triangulación como procesos de validación del Conocimiento en Investigación Cualitativa. *Theoría*, 14(1), 61-71. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29900107>
- CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE [CNT]. Ley 769 de 2002. 7 de agosto de 2002 (Colombia).
- DANGOND, G. JOLLY, J. MONTEOLIVA, A. Y ROJAS, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, 16(2), 485-514. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092011000200007&lng=en&tln=es.
- DE TEZANOS, A. (1998). *Una Etnografía de la Etnografía*. Editorial Antropos.
- FIERRO, I. GÓMEZ, T. Y ÁLVAREZ, F. (2010). Agresividad vial en la población general. *Gaceta Sanitaria*, 24(5), 423-427. http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0213-91112010000500011
- GELDSTEIN, R. DI LEO, P. Y RAMOS, S. (2011). Género, violencia y riesgo en el tránsito: La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. *Physis - Revista de Saúde Coletiva*, 21(2), 695-720. <http://www.redalyc.org/pdf/4008/400838232019.pdf>
- GONZÁLEZ, A. (2003) Los paradigmas de investigación en las ciencias sociales. *ISLAS*, 45(138), 125-135. <http://islas.uclv.edu.cu/index.php/islas/article/view/617>
- GRACIA, A. (2007). La crisis silenciosa de la Educación Física: un problema epistemológico-conceptual de la Educación Física. *Revista Corporeizando*, 1(1) 1-20. <http://revistas.pedagogica.edu.co/index.php/corporeizando/article/view/26/9>
- HEMPKEMEYER, S. Y BELINASSO, L. (2016). Bicicleta, Cidade e Educação: Movimentos De Pesquisa [Bicicleta, Ciudad y Educación: Movimientos de Investigación]. *Athena Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 16(2), 289-305. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53746594012>
- LEY 115 DE 1994. Por la cual se expide la Ley General de Educación. 8 de febrero de 1994. D.O. No. 41.214.
- LEY 1503 DE 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. 30 de diciembre de 2011. D.O. No. 48.298.
- LEY 1811 DE 2016. Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. 21 de octubre de 2016. D.O. No. 50033.
- MOSQUERA, M. (2016). El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. *Revista Sociedad y Economía*, (31), 95-119. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99647007005>
- NACIONES UNIDAS. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: Es hora de pasar a la acción*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1
- ORTIZ CORTÉS, M. (2017). *Manifestaciones de Violencia en el Tránsito: Análisis Acerca de Percepciones y Representaciones, de Personas que Conducen Vehículos Automotores en el Área Metropolitana de San José* [Tesis de Maestría, Universidad Estatal a Distancia, San José, Costa Rica]. <http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/bitstream/120809/1569/1/Manifestaciones%20de%20violencia%20en%20el%20tr%C3%A1nsito.pdf>
- PICO, M. GONZÁLEZ, R. Y NOREÑA, O. (2011). Seguridad Vial Y Peatonal: Una Aproximación Teórica Desde La Política Pública. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190-204. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=309126696014>
- RINALDI, F. (2014). Bicicletas y equidad vial: Hacia nuevas formas de entender el tránsito. *Revista Transporte y Territorio*, (11), 135-139. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333032406008>
- SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE. (2014). *El Libro de la Bici 2014* (Versión PDF). <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/cultura-en-bici/libro-de-la-bici>
- SACRISTÁN, J. Y PÉREZ GÓMEZ, A. (2002). *Comprender y Transformar la Enseñanza*. (10ª ed.). Ediciones Morata.
- SALAZAR, O. (2017). Cultura del automóvil y subjetividades en Colombia (1950-1968). *Revista de Estudios Sociales*, (59), 111-123. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81549422010>
- TAWIL, S. (2013). *La educación para la "ciudadanía mundial": Marco para el debate. Investigación y Prospectiva en Educación*. (Documentos de Trabajo ERF, No. 7). UNESCO. <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002237/223784s.pdf>
- TONO, D. (2013). *Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá* [Trabajo de grado, Pontificia Universidad Javeriana, Colombia]. <https://repositorio.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/14805/TonoJimenezDaniel2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- TRUJILLO, A. (2015). La Bicicleta, Máquina E Insistencia. *Nómadas*, (42), 243-251. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-75502015000100015&lng=en&tln=es