

¿COMO SE HACE UN CICLISTA URBANO?

EL CASO DE CICLOAXION

Palabras clave: Cicloaxion, Organización, Lima, Ciclismo urbano, Movimiento Social, Movilidad sostenible



En la presente investigación se desarrollará como tema central el proceso de formación y consolidación de Cicloaxion como organización. Al analizar este proceso se identificaron dos procesos claves. Previo a ello es importante mencionar que no son dos procesos separados temporalmente más bien se interrelacionan e integran. En un principio, los actuales miembros identifican, a través de sus propias experiencias, una problemática individual en torno al ciclismo urbano, identificando causas del problema ciclista al igual que vislumbrando soluciones. Luego, surge la organización, por lo que el problema se politiza a través de la identificación de campañas; se eligen repertorios, estrategias para afrontar el asunto; se recurren a redes internacionales y locales, y, finalmente, se genera una identidad entre los miembros. De esta forma, Cicloaxion se consolida como organización dentro de un movimiento social.

 Carla Rojas • rojas.cv@pucp.pe
Victoria Chicmana • victoria.chicmana@pucp.pe
Tamina Guerrero • tamina.guerrero@pucp.pe
Gloria Rojas • gloria.ortizm@pucp.pe



INTRODUCCIÓN

Las nuevas formas de ocupación de suelo (edificios, vías de transporte, densificación, etc.) en las ciudades conllevan a problemas de movilidad, debido a que aumenta el número de transporte motorizado que disminuyen los espacios para la circulación peatonal y para el uso de otros medios de transporte.

El uso de la bicicleta es una opción de movilidad con diversos beneficios que sustentan su uso alrededor del mundo. De esta manera, existen propuestas desde diversos estados latinoamericanos-incluido el Perú- para promover su uso. Como ejemplo latinoamericano, existe el caso de Chile, donde el Estado junto con el apoyo de organizaciones ciclistas y ciclistas urbanos independientes han realizado un manual cuyo objetivo es “entregarte los conocimientos que se requieren para la elección uso seguro y mantención de tu bicicleta, dándote consejos útiles para poder llegar a ser un avezado ciclista urbano” (CGTS y otros, 2013, pp.4). Lo interesante de este manual es que proporciona información en cómo transitar en la vía pública y conocimientos para arreglar la bicicleta, de este modo se pretende incentivar un ciclismo urbano eficiente.

En el Perú el desafío que se tiene es mayor. En la actualidad existe una ley de la bicicleta(2010) que declara de interés nacional la bicicleta y dicta un día nacional sin auto. No obstante, no se especifican obligaciones para la promoción de su uso. Actualmente, se han presentado diversos borradores de proyecto de ley para legislar a mayor detalle este asunto, de los cuales uno que ha llamado la atención de varios colectivos es el de Miguel Torres (Fuerza Popular) (2017).

Cicloaxion es una organización que se extiende en otras provincias del país. No obstante, los entrevistados viven en Lima y el núcleo estudiado se encarga de organizar Cicloaxion Lima. Por estos motivos, se considera pertinente brindar contexto sobre la situación limeña en cuanto medios disponibles de movilidad y/o transporte.

Los medios de transporte que usan los limeños, un estudio realizado, en el 2016, por el observatorio Lima Cómo Vamos¹, se puede identificar en base a la pregunta referente a cómo se movilizan para ir a su centro de trabajo y estudio, las personas que viven en Lima Metropolitana señalan que el bus es uno de los transportes que más usan siendo el 32,5% para luego seguir la combi con un 27,9% mientras que la bicicleta tiene un 0,3%. En el Callao los datos se repiten: el bus posee un porcentaje de uso del 22,1% mientras que la bicicleta aumenta un poco pero aún con niveles bajos (0,9%). Entre tanto, en el 2015, el diario El Comercio² realizó una encuesta a 530 personas. Cuando se le preguntó si creía que Lima es una ciudad segura para manejar bicicleta, el 88% consideró que no. Lo anterior se contrasta con el informe desarrollado por la Defensoría del Pueblo donde el transporte urbano: “es una actividad que se desarrolla en condiciones muy riesgosas y precarias para los ciudadanos, y constituye una fuente significativa de polución ambiental” (CAF, 2011, pp.225). Ello se

¿COMO SE MOVILIZA PRINCIPALMENTE PARA IR
A SU TRABAJO, OFICINA O CENTRO DE ESTUDIO?

Lima Metropolitana, 2016

Transporte colectivo • 73.3%	Transporte individual • 16.6%	Transporte no motorizado • 9%
32.5% Bus 27.9% Combi o Coaster 4.9% Metropolitano 3.3% Colectivo 3.1% Metro de Lima 1.6% Corredores complementarios	9.4% Automóvil propio 4.2% Mototaxi 2.0% Taxi 1.0% Motoxícicleta propia	8.7% Camino o voy a pie 0.3% Bicicleta

Callao, 2016

Transporte colectivo • 74.4%	Transporte individual • 13.9%	Transporte no motorizado • 8.7%
22.1% Bus 45.0% Combi o Coaster 0.4% Metropolitano 3.9% Colectivo 2.6% Metro de Lima	10.4% Automóvil propio 0.9% Mototaxi 1.3% Taxi 1.3% Motoxícicleta propia	7.8% Camino o voy a pie 0.9% Bicicleta

debe por la alta cantidad de vehículos de combustible y el diseño de las vías de transporte donde ha primado el uso de vehículos motorizados. Continuando con la encuesta realizada por el Comercio, en la pregunta respecto a si las autoridades de su distrito fomentan el uso de bicicleta, el 67% señaló que no. Sin embargo, 77% de los entrevistados consideran que los distritos deberían fomentar el uso de la bicicleta. De la información, se puede concluir que la mayoría de los limeños usan transporte colectivo, y muy pocos usan la bicicleta para moverse por la ciudad. Todo ello se enmarca en una realidad donde el transporte urbano es considerado hostil, y peligroso.

Por otro lado, el análisis que realiza Flores a las ciclovías permite observar que existen un mayor número de éstas distribuidas en diferentes distritos pero, a su vez, Flores identifica las condiciones en las que se construyen. Por ejemplo la que se encuentra en la Av. Universitaria con Av. Argentina³, dicha ciclovía aparte de ser angosta se encuentra en una ubicación no adecuada, ya que ha sido acondicionada como paradero principal. Ello genera que durante la demanda de personas por subir a los transportes públicos crucen la ciclo vía y la ocupen, impidiendo el espacio para que las bicicletas pasen (2014, pp.75). En esa línea, Elizabeth Margot (2009), analiza otros problemas que

1 Arriba, anexo 1
2 Revisar anexo 2
3 Revisar anexo 3

Solo el 5% de limeños usa bicicletas como medio de transporte habitual

Según encuesta de El Comercio - Ipsos, el 74% no tiene bicicleta. Sin embargo, el 32% se compraría una de haber ciclovías señalizadas.

ENCUESTA

Uso de la bicicleta

Con qué frecuencia usa su bicicleta?

No tengo bicicleta	74%
Muy ocasionalmente	13%
1-2 veces por semana	6%
Varias veces por semana	3%
3 o 4 veces al mes	3%
No precisa	3%

¿Para qué utiliza principalmente la bicicleta?

No tengo bicicleta	74%
Para pasar el tiempo	11%
Para ir a la escuela	7%
Como medio de transporte	5%
No precisa	3%

ENCUESTA

Ciclovías interdistritales para una Lima que crece

En septiembre último, el Proyecto Especial Metropolitano de Transporte no Motorizado de la Municipalidad de Lima indicó a esta Diario que existen 55 ciclovías (segregadas o ciclo carriles) en más de once distritos. Las más extensas en la de la ciudad, hace 20 años a la legión de 14 kilómetros de la avenida Universitaria, que une la avenida Colonial con la Panamericana Norte y que hoy luce desusada. De acuerdo con la comuna, existen 150 kilómetros de ciclovía disponibles, aunque su uso sigue siendo menor al esperado.

Otro importante ciclista es la que recorre la avenida Salaverry. Esta une el Cercado de Lima, Jesús María, San Isidro, Magdalena, Miraflores y Barranco. Justamente está la integración interdistrital, y con otros sistemas de transporte, es lo que hará más atractivo a la bicicleta como medio de transporte.

A la luz de ello, recientemente, la Municipalidad de Surco ha presentado el primer diseño de ciclovías que conectará este año y que se interconectan con Miraflores, Surco y San Borja. Este último, con sus 24 kilómetros de ciclovías, cuenta con uno de los programas de préstamo de bicicletas más importantes. En marzo de 2014, se firmó que sus más de 5.000 inscritos habrán recorrido más de 630 mil kilómetros al largo de los años. Lo que significa un ahorro de 5,152 mil en transporte.

MANTENIMIENTO CICLOVIAS

Según el Informe de Diagnóstico sobre Calidad de Vida, del Observatorio Ciudadano Lima Corio Varios, solo el 13% de los limeños están satisfechos con el estado y el mantenimiento de las ciclovías en la ciudad.

ENCUESTA

¿Cree que Lima es una ciudad segura para manejar bicicleta?

No	88%
Si	12%

ENCUESTA

¿Las autoridades de su distrito deberían fomentar el uso de bicicleta?

No	67%
Si	33%

ENCUESTA

¿Las autoridades de su distrito deberían fomentar el uso de bicicleta?

No	14%
Si	86%

ENCUESTA

Independientemente de si usa o no bicicleta, ¿cuál sería su actitud si hubiese muchas ciclovías debidamente señalizadas?

No tengo bicicleta y no compraría una	33%
No tengo bicicleta pero compraría una para poder usarla	32%
Tengo bicicleta y usarla con más frecuencia	15%
Tengo bicicleta y la usaría con la misma frecuencia	8%
No la usaría	12%

CIPRAS

77.000
Vehículos en circulación en la ciudad de Lima

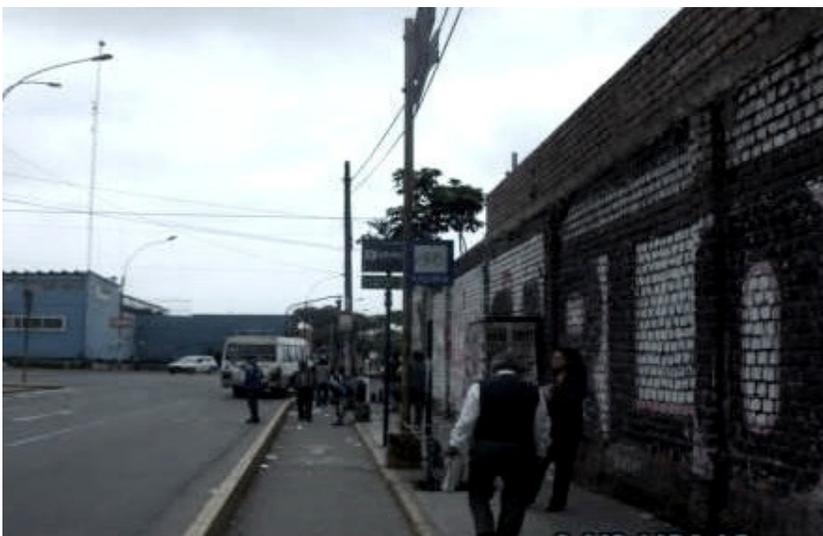
150 km
Ciclovías en Lima

740 km
Ciclovías en Lima

l Izquierda, anexo 2
Abajo, anexo 3
4 Extraído de la sección "Información" en su página de facebook:
<https://www.facebook.com/cicloaxion/>

enfrentan las personas que usan la bicicleta: rutas peligrosas y poco visibles, la carencia de la conexión entre espacio e infraestructura, etc. Un claro ejemplo de lo anterior son los estacionamientos proporcionados por las municipalidades que se encuentra en el parque Butters de Barranco y otro en La Avenida Universitaria y La Marina; en ambos casos pese a la existencia de estacionamiento las personas no lo utilizan por la inseguridad de la zona.

El Estado por su parte ha desarrollado acciones en el marco de cumplir las demandas solicitadas por las organizaciones. Entre ellas estaba la posible promulgación de la ley de la bicicleta, donde la organización ciclista Cicloaxion tuvo significativa participación en la promulgación, no obstante ello al final concluyó con la asignación del "Día nacional sin auto" (2010). Dicha organización también ha participado en el Borrador de Proyecto de ley postulado por



Miguel Torres(2018) junto con la consulta a otras organizaciones. Se aprovecha en mencionar que para ese entonces, la investigación había culminado, por lo que no se pudo estudiar eventos posteriores a Noviembre 2017. Sin embargo, existen planes desarrollados en torno a la promoción del uso de la bicicleta, tales como Plan maestro de ciclovías para el área de Lima y Callao realizado en el 2004. El Plan ofrece una metodología para construir rutas menores interconectadas, además de alternativas en la construcción de ciclovías (Pastor 2009,pp. 28).

De otro lado, en el 2015 el Banco Interamericano de Desarrollo realizó un documento donde enfatiza la importancia de incluir la participación ciudadana para el diseño de políticas públicas o proyectos sobre bicicletas, ya que los usuarios tienen conocimientos de los problemas que aquejan en su contexto por lo que permite abordarlos y plantear estrategias de solución, así como mayor utilidad y aceptación de la comunidad respecto a la política “También asegura la efectividad de las políticas o el desarrollo adecuado de infraestructura pues la opinión del usuario se tiene en cuenta durante el proceso de planeación, aprobación e implementación” (BID, 2015,pp.12).Ante lo anteriormente dicho, en el Perú se han desarrollado una buena proporción de organizaciones con referente en la bicicleta, para movilizarse y promover a la sociedad civil y al Estado la acción legal, práctica y política de estos temas. Algunas de ellas son “Círculo ciclista protector de las huacas”, “Actibícimo”, “BiciRaymi”, “Sostenible”, etc. Si bien cada uno de ellos tiene su particularidad y propio enfoque, todos ellos visibilizan y promueven el uso de la bicicleta.

Para este estudio, se pretende abordar el ciclismo urbano desde la perspectiva de la organización ciclista llamada CicloAxion. Se eligió este tema en el marco del curso de Metodología 3, donde uno de los ejes era referido a ambiental*. En ese sentido, se hizo una búsqueda de grupos de ciclistas que tuvieran en su alguna red social una tendencia a usar la bicicleta por motivos

ambientales. En la misión y vision puesta en la página de facebook de Cicloaxion estaba expresada dicha motivación, por lo que se optó por estudiarla. En la investigación se encuentra que si bien la motivación ambiental es importante para ellos, no es lo central de su propuesta para la bicicleta como medio de transporte. La elección se debe a que, en primer lugar, es una de las organizaciones que se encuentran dentro del movimiento BiciRed, siendo una red de ciclistas urbanos donde se encuentran diferentes organizaciones similares. En segundo lugar, CicloAxió es una de las organizaciones más destacadas a nivel nacional e internacional debido a la participación que ha tenido a nivel político y social, además por las actividades que sus miembros realizan. En tercer lugar, llama la atención la manera plural en la que insertan la práctica ciclista, dado que sus integrantes tienen tintes ambientales, cívicos y políticos acerca de la bicicleta. Esta organización surgió en el 2007 como un colectivo que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte eficaz⁴. Ante la precaria condición de la infraestructura limeña este grupo sortea los diversos obstáculos urbanos en su práctica. Para ello articulan alianzas con contactos internacionales y locales que tienen la misma lógica sobre el uso de la bicicleta.

Con respecto a sus miembros, se encuentran Octavio y Nilton quienes fueron los que iniciaron y crearon la organización a partir de la coincidencia que tuvieron en la Marcha Nudista⁵. Luego se incorporaron Eduardo, Tania y otro personaje. A ellos se les llamará el núcleo dado que tienen a su cargo áreas de la organización y realizan acciones (asesorar proyectos con respecto a la bicicleta, campañas, salidas en bicicleta, etc.) según sus especialidades. También se encuentran otros integrantes que, o bien no tienen una participación activa en la organización o no se consideran parte de un grupo en específico. No obstante, conocen la organización y/o han participado en eventos con ellos. En ese sentido, es interesante resaltar la dinámica de sus funciones para conocer la formación de CicloAxion como organización.

De esta manera, el presente artículo gira entorno a CicloAxion, específicamente a cómo ha sido su proceso de formación como organización de un movimiento social. Siendo el objetivo principal conocer cuál es el proceso de formación y consolidación de este caso. En relación a ello, las preguntas secundarias aspiran a contestar sobre cuál es el proceso por el cual los valores, intereses e ideas de los miembros de este construyen el problema que pretenden afrontar, así como las soluciones que plantean. Para enfrentar estos problemas,

también se hicieron las siguientes preguntas secundarias: ¿Cuáles son los repertorios y actividades utilizadas?; ¿Cuáles son las redes o alianzas que tiene y cómo se articula en ellas? y por último, ¿logra proyectar una identidad colectiva?

Respecto a la justificación del tema, se puede identificar en primer lugar que la literatura se enfoca en dos tipos: descriptiva e impulsadora. Las fuentes que están en el tipo descriptivo muestran que muy pocos tienen bicicleta y la usan de manera poco ocasional: para la recreación en vez de transporte habitual (Lima cómo Vamos, 2016). Pero pese a su bajo uso a nivel poblacional,

INTEGRANTES			
Nombre	Estudios	Trabajo	Cargo
Octavio	Redes y comunicación de datos	Dueño de una tienda de bicicletas	Presidente
Nilton	Computación e informática Diplomado: Especialización y estructura de movilidad sostenible	Gestor de promoción de movilidad sostenible en la Municipalidad de San Isidro	Director ejecutivo y Vocero
Anonimo	Profesor de Geografía en la PUCP	Profesor de Geografía	Video
Eduardo		Tienda de implementos para el ciclismo	Movilización
Tatiana			Comunicaciones
EXTERNOS			
Nombre	Estudios	Trabajo	Cargo
Jaime	Teatro y otra carrera en la PUCP	Proyectos agrícolas	Participante de las actividades

METODOLOGÍA Y MÉTODOS USADOS

es necesario mencionar que existen diversos grupos dedicados al fomento y organización de la práctica ciclista urbana, como CicloAxion. La impulsadora, por su lado, va a proponer el ciclismo como medio de transporte urbano sostenible (Flores Ponce, 2014; Pastor Humpiri, 2009), con diversos beneficios a ser implementados en políticas de diseño urbano o a ser considerado en el mercado privado. En segundo lugar, el papel del Estado en referente a la incorporación o promoción de la bicicleta parece estar más promocionada por algunos distritos que por el aparato estatal.

Finalmente, para el tema de investigación se ha identificado la relevancia de éste en cuanto su contemporaneidad y debido al vacío en la literatura. Así como la formación de organizaciones ciclistas pese a la vulnerabilidad que cada ciclista tiene frente a un vehículo motorizado que puede atropellarlos, además de normas inexistentes sobre cómo debe proceder el ciclista en la pista, etc; por ello el proceso de formación se vuelven aún más interesante de estudiar. El problema de investigación se justifica en un momento académico donde las moviidades en la sociedad y especialmente en la ciudad cobran debate y actualidad.

El estudio de caso analiza la realidad a partir de la subjetividad humana, toma en cuenta el proceso y el contexto en el cual se desenvuelve una realidad dinámica. Por ende, en esta investigación se usa esta metodología para comprender la formación del caso como organización. Así, se analizan experiencias previas y durante la adherencia a dicho grupo. Las experiencias previas son para comprender cómo ha sido el 'salto' de una práctica ciclista como cualquier otra a una organizada. Las experiencias durante la adherencia sirven para comprender su reflexión sobre esta organización, complementando estos hallazgos con la reflexión de aquellos externos a ella pero que de igual manera se ubican en el contexto ciclista. Asimismo, se ha rastreado el proceso de formación de CicloAxion según eventos o hitos importantes, tomando en cuenta su contexto nacional e internacional.

Para completar el estudio de caso, esta investigación posee los siguientes métodos que sirven a esta metodología: análisis de contenido relacionado a la revisión de las páginas virtuales (Facebook, Página Web y otras fuentes digitales), entrevista semiestructurada y observación participante. En los siguientes párrafos, se explicará cada uno.

El conocimiento respecto a las plataformas virtuales (facebook, página web) permite tener un primer acercamiento y conocimiento del grupo escogido, así como los lineamientos de sus objetivos y

visiones en torno a lo que para ellos es la bicicleta. Se consultó la página web de facebook desde enero del 2017 a noviembre del 2017. La búsqueda de página web y noticias fueron para eventos o actividades que habían realizado y que parecieran claves para el mejor entendimiento de estas, como la Ciclonudista, la Bicicleteada del Silencio y entre otras.

Respecto a la entrevista semi estructurada, ésta se pudo elaborar a tres de los cinco integrantes del núcleo de CicloAxion. Sus funciones son: Encargado de Vídeo (Anónimo); Presidente (Octavio); Vocero y director ejecutivo (Nilton). No se pudo entrevistar ni a Tatiana ni a Eduardo, encargados de comunicación y movilización respectivamente. Se hicieron dos entrevistas a personas externas al núcleo, pero también dentro del mundo del ciclismo. Uno de ellos, Jaime, más bien ha participado varias veces con ellos pero no está al mando de una organización ciclista en particular.

El empleo de observación participante permitió la participación en el mundo social del sujeto permitiendo socializar los significados de los conceptos referentes al uso de la bicicleta, su motivación, percepción del grupo, etc. Esto se procuró hacer en las bicicleteadas, cuando se fue a entrevistar (tomando en cuenta el espacio en el que se desarrolló la entrevista, interactuar con los entrevistados en torno a ella y estar atentos a lo observado). Todos estos importantes acontecimientos y otros de interés fueron recogidos en las notas de campo

MARCO TEÓRICO

Para rastrear el proceso de formación de CicloAxion era necesario determinar cuál era su naturaleza, por ello, se exploró en las conceptualizaciones acerca de agrupaciones y se realizó un trabajo de campo exploratorio. Como resultado, se armó un corpus teórico en el que se enfocó el concepto de organización desde la teoría de movimientos sociales. En este se escogieron las nociones más relevantes para nuestra investigación, tales como redes de defensa transnacional, campaña, repertorios e identidad.

En principio CicloAxion es considerada una organización ya que está conformada por un conjunto de individuos agrupados para proteger intereses comunes (Olson, 1992, pp.15). Sin embargo, a partir del recojo de información, se descubrió que el caso formaba parte de un proceso social más amplio. El grupo no solo persigue sus intereses sino que posee relaciones antagónicas con otros actores, alrededor de las cuales se formula una problemática, se plantea una solución y se proyecta un sentido de pertenencia. Por ello, se recurrió a la definición de movimiento social, entendida como aquella “red de interacciones informales entre una pluralidad de individuos, grupos y/u organizaciones involucradas en un conflicto cultural o político y en que se tiene como base a una identidad colectiva” (Diani 1992, pp.13). Además, se contempló que, mediante un proceso social, los actores elaboraban reclamos, moldeaban objetivos y se involucran en acciones colectivas para alcanzar sus propósitos. (Della Porta y Diani, 2006, 20pp-22pp). Entonces, si bien el caso no sería equiparable a un movimiento social, poseía las características necesarias para estar adscrito a uno.

Luego, a partir del proceso de campo exploratorio, se descubrió que las redes que el grupo tejía tenían la particularidad de ser internacionales y estar basadas en determinados principios. Por ello, se escogió el concepto de redes de defensa transnacional, una forma de organización caracterizada por patrones de

intercambios recíprocos, horizontales y con una estructura generalmente difusa. Dichas redes articulan contactos internacionales y locales concededores de una misma temática y comprometida por una misma causa. La problemática a la que pretenden enfrentar usualmente está sostenida por determinados principios, antes que por intereses 'racionales'. (Keck y Sikkink, 1998, pp. 2- 10).

Asimismo, en el marco de análisis de las redes transnacionales de defensa, se definió una campaña como el proceso por el cual se construye la problemática de la acción: se identifica y especifica un problema, sus causas y se propone una solución. La acción de los agentes en este aspecto está constreñida por el contexto en el cual se encuentran y las redes que han tejido entre ellos. Asimismo, la realización de una campaña implica la articulación de actividades mediante las cuales los miembros de las redes consolidan sus vínculos y asignan roles para alcanzar un objetivo común. Entonces, en una campaña, los actores principales movilizan a los otros actores para la integración de la red; se buscan recursos, y se preparan actividades. De igual forma, se desarrolla un 'marco común de significado' en la red, es decir, se intercambian valores, ideas y principios. (Keck y Sikkink 1998, pp. 6-7)

Si bien en las campañas se proponen soluciones, la articulación de las actividades se lleva a cabo mediante los repertorios. Un repertorio es un "conjunto de medios por los cuales un grupo tiene para hacer diferentes tipos de reclamos hacia ciertos individuos" (Tilly 1986, pp. 2). Debido a que los repertorios que una organización utiliza está influenciada por el movimiento social al que pertenece, los repertorios anteriores podrían constreñir a la acción colectiva, aunque también es posible que exista una innovación. (Tilly 1986, pp.390; Della Porta y Diani 2006: 182-183) En ese sentido, sería necesario analizar cómo la influencia de la red transnacional al elegir los repertorios y las posibles tensiones de ello.

Por último, un elemento importante en la teoría de movimientos sociales es el sentido de pertenencia, por lo que se recurrió al concepto de identidad colectiva. Este fue entendido como aquel proceso por el cual los actores se reconocen y son reconocidos por otros como parte de un grupo más amplio y desarrollan lazos emocionales con ellos. La identidad puede formarse a partir de rasgos adscritos, pero también a partir de creencias, estilos de vida o experiencias; puede ser múltiple, incluir diversas procedencias y redefinirse. Este elemento funge como mediación entre el compromiso personal de los miembros y el involucramiento colectivo en la organización o movimiento. (Della Porta y Diani 2006, pp. 92-93; Goodwin y otros 2001, pp. 8-9)

HALLAZGOS

Para comprender a CicloAxion como una organización envuelta en un movimiento social, primero es pertinente mencionar la definición de organización que usó este trabajo (revisar Marco Teórico para mejor detalle). Efectivamente posee objetivos comunes, especialmente dentro del “núcleo” de este, comprendido por los organizadores de las diferentes áreas que este comprende. Estos objetivos comunes fueron explicitados en su página de Facebook. Esto es, en promover y difundir el uso de bicicleta como medio de transporte entre la

sociedad civil”⁶. Como una organización inscrita dentro de un movimiento social, se identificaron las campañas, repertorios, redes e identidad. Estos elementos fueron ubicados al rastrear el proceso de creación de la organización en función de actividades y demás eventos que conforman la historia de este y de sus propios miembros. Para el caso que nos reúne se evidencia que la problemática entorno a la bicicleta se inicia en el ámbito personal, sobre todo cuando las personas del núcleo la utilizan de modo funcional, recreativo y deportivo, siendo estas más específicas y varían según su contexto. En ese sentido, la problemática da un salto político donde las ideas que tienen con respecto a la bicicleta se vuelven más prácticas al insertarse a la organización, ya que plantean soluciones o medidas para solucionar la problemática. Se identifica, asimismo, como relevante el uso de la bicicleta como medio de transporte clave para solucionar los problemas de la ciudad.

A través de este uso, se reconoce una problemática en torno al ciclista urbano, el cual se convierte en campaña (problema y solución). El problema: inseguridad en Lima, la vulnerabilidad de los ciclistas y la falta de espacios para la práctica ciclista. Asimismo, se proponen soluciones: Reducir uso de autos, incentivar medios de transporte eficientes como la bicicleta, visibilizar a los ciclistas como ejercicios políticos, y destrezas urbanas (como aprender a evadir huecos, cuidarse de autos, etc.). Así como se menciona en el marco teórico, dentro de una campaña se busca perseguir un cambio significativo y normativo no solo a nivel individual, sino pasa al terreno de la acción colectiva. En este sentido se identificó que CicloAxion propone la

conformación de una ciudad amigable para el ciclismo por medio de distintas propuestas. De este modo, las soluciones que plantean giran en torno al mismo uso de la bicicleta como medio de transporte ya que según Octavio⁷ el ejercicio mismo de hacer ciclismo urbano es hacer un ejercicio político. Visibilizar el ciclismo en la calle también se interrelaciona con la propuesta explicada anteriormente. Hay diversas propuestas en la página de facebook de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad reduciendo a su vez el uso de carros particulares. Asimismo, se han organizado salidas para manejar bicicleta en conjunto, porque de esta forma puede convocar más personas para manejar bicicleta como medio de transporte.

Existen, por otro lado, redes locales, e internacionales. Entre las locales, están las consolidadas con la Bici red. Así, en el 2015 se formó la Bici red la cual agrupa a diversos grupos de ciclismo urbano para generar una red de ciclismo urbano a nivel de Perú. Cabe resaltar que uno de los logros de esta alianza es que permitió que la realización del Foro Mundial de la Bicicleta 2018 sea en Lima. Asimismo, las redes internacionales han influenciado en la conformación y consolidación de CicloAxion a través de colaboraciones con organismos internacionales, asistencia a charlas y la observación de experiencias en otros países.

Las redes internacionales también representaron un rol importante para la elección de repertorios: por ejemplo, la Ciclo nudista y el Foro Mundial de la Bicicleta son iniciativas internacionales que tienen un mismo objetivo con respecto al uso de la bicicleta. Igualmente, las redes con organizaciones locales (Bicired) fueron fundamentales para el desenvolvimiento del grupo. En conclusión, la conexión con redes nacionales e internacionales permiten desarrollar un intercambio recíproco, así como introducirse en diferentes espacios creados por las mismas organizaciones, permitiendo que puedan relacionarse y ser una red más sostenible.

Con respecto a la formación, ésta inició a partir de una experiencia personal entre dos de los integrantes de la organización: Octavio y Nilton. Los fundadores de ella, Nilton y Octavio, se conocieron cuando se desnudaron en la primera marcha ciclonudista en Lima. La iniciativa de desprenderse de sus prendas como un acto de protesta frente a la exclusión de la bicicleta como medio de transporte, fue una actitud que unió a ambos hasta el día de hoy. Fue una química instantánea, que los une no solo por el amor a la bicicleta sino como grandes amigos. A partir de ello, en el 2007, decidieron integrar un grupo que fomente el uso de la bicicleta como medio de transporte y una ciudad amigable para el ciclismo. Para estos objetivos, se gesta una campaña, un proceso de formación de la problemática social a la cual abordar y las soluciones que se plantean para ello. De esta

forma, se consolidan repertorios que consisten en diversos tipos de actividades para alcanzar la misión del grupo. Entre las actividades están: medidas organizativas (realización de un estatuto, posesión de un RUC, la asignación de las posiciones de cada integrante), acciones simbólicas (dejar una bicicleta blanca en la 'Bicicleada del Silencio'), acciones colectivas (Ciclonudista, Bici Salidas), reclamos hacia el Estado (Caravana al Congreso, Marcha contra el Bypass), negociaciones con el Estado (Ley de la Bicicleta), concientización de la población (talleres de capacitación y consultorías) y la organización de eventos (Foro Mundial de la Bicicleta).

Además, durante este proceso, se fue gestando y fortaleciendo una identidad de ciclista urbano entre los miembros de la organización estudiada, la misma que en algunas ocasiones tienen matices de activismo mientras que en otras de ciudadanía. Si bien existe la presencia de una identidad colectiva, es importante resaltar que esta no pareciera originarse de CicloAxion, o en todo caso, únicamente de este puesto la discordancia entre los integrantes con respecto a este concepto. Los miembros se identifican como ciclistas urbanos, sin embargo, hay discrepancias en cuanto a la auto identificación como activistas o ciudadanos. El integrante que prefiere el término "ciudadano" es porque no considera que lo hecho por la organización a la que pertenece debería ser algo fuera de lo común: es propio del deber como sociedad civil. Por otro lado, los que proponen activismo dan a entender un involucramiento político más intenso, ello se visibiliza cuando uno de los entrevistados considera que "la bicicleta es un ejercicio político"



CONCLUSIONES

Como se ha podido identificar a lo largo de este artículo, la problemática en torno a la bicicleta se inicia en el ámbito personal. Así las personas entrevistadas que constituyen el núcleo de CicloAxion reportaron utilizar la bicicleta de modo funcional, recreativo o deportivo. Esto permitió que los entrevistados consoliden un vínculo con el ciclismo urbano por la ciudad y las preocupaciones que le concierne a cada uno cuando montaba bicicleta. Es ahí donde se puede visualizar el inicio del proceso de formación del caso como organización.

Asimismo, se identificó que la problemática da un salto político donde las ideas que tienen respecto a la bicicleta se engloban dentro de las preocupaciones colectivas de los

ciclistas urbanos. Así, a través de este uso se reconoce una problemática en torno al ciclista urbano: la inseguridad en Lima, la vulnerabilidad de los ciclistas y la falta de espacios para la práctica ciclista. Teniendo en cuenta que algunos de estos ciclistas cotidianos habían desarrollado “destrezas urbanas” que los habilitan para sortear las dificultades en la ciudad, la problemática está latente. En relación a ello se plantean medidas para solucionar la problemática desde la organización ya que ésta les permite generar canales de apertura al diálogo con los ciudadanos y los distintos actores que circunscriben al transporte urbano, y la participación en los espacios de toma de decisiones.

De esta forma, en el caso se consolida un repertorio que articula diversos

tipos de actividades para alcanzar la misión del grupo: medidas organizativas (realización de un estatuto, posesión de un RUC, la asignación de las posiciones de cada integrante), acciones simbólicas (dejar un bicicleta blanca, la 'Bicicleteada del Silencio'), acciones colectivas (Ciclonudista, Bici salidas), reclamos hacia el Estado (Caravana al Congreso, Marcha contra el Bypass), negociaciones con el Estado (Ley 29593), concientización de la población (talleres de capacitación y consultorías) y la organización de eventos (Primer Foro Mundial de la Bicicleta).

Por otro lado, las redes también han influenciado en la conformación y consolidación de esta. A través de colaboraciones con organismos internacionales, asistencia a charlas y la observación de experiencias en otros países. Las redes internacionales también representaron un rol importante para la elección de repertorios: por ejemplo, la marcha Ciclonudista y el Foro Mundial de la Bicicleta son iniciativas internacionales. Igualmente, las redes con organizaciones locales fueron fundamentales para el desenvolvimiento del grupo. En el 2015, se formó la Bicired que agrupa a diversos grupos de ciclismo urbano. Uno de los logros de esta alianza es que permitió que la próxima realización del Foro Mundial de la Bicicleta 2018 sea en Lima. Además, durante este proceso, se fue gestando y fortaleciendo una identidad de ciclista urbano entre los miembros de CicloAxion, la misma que en algunas ocasiones tienen matices de activismo mientras que en otras de ciudadanía. Por último, a partir de nuestro análisis, se recogieron ciertas características de mencionada organización: la existencia de acciones

colectivas, las relaciones de conflicto en torno a un tema político y social, la presencia de una identidad colectiva y la pertenencia a una red, las cuales indican que dicha organización puede estar inscrita en un movimiento social más amplio.

Sin embargo, a pesar de nuestros hallazgos queda para la reflexión y próxima investigación algunos aspectos que no se pudieron llegar a abordar. Por un lado, en qué medida las organizaciones que en un primer momento tienen objetivos sociales, en su búsqueda de una mejora colectiva, pueden llegar a obtener ingresos económicos. En el caso estudiado, se posee un RUC, y Octavio es dueño de una tienda de implementos para bicicletas. Si bien en el trabajo se rescató los valores en torno a la recuperación y transformación de la ciudad y, asimismo, de una ciudad sostenible, también existe un posible enfoque de género (visibilizado en su página web) en el cual no se pudo profundizar.

También queda para la reflexión el estudio del movimiento social que circunscribe a CicloAxion, que no ha sido el motivo principal del análisis, por el cual no se ha ahondado en los hallazgos. No obstante, con el Foro Mundial de la Bicicleta⁸, un evento importante que se dió en Lima sobre el ciclismo urbano, se pudo aproximar mejor a qué tipo de movimiento social podría ser. En este evento, este grupo fue uno de los organizadores. El evento entero deja a reflexionar si es que el movimiento que engloba a esta organización se refiere a la lucha por la transformación de una ciudad para las personas a través de un cambio de paradigma hacia la movilidad sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

Corporación Andina de Fomento (CAF) (2011). “Desarrollo urbano y movilidad en América Latina”. Recuperado de https://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2015). “Ciclo-inclusivo en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta”.

Proyecto de Ley 2946/2017-CR, recibido el 01 de Junio del 2018. Consultado el: 08 Setiembre 2018 Disponible en: http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/PL0294620180601..pdf

Coordinación General de Transporte de Santiago (CGTS) y otros. (2013). “Manual del ciclismo urbano”. Recuperado de http://www.unibici.edu.uy/IMG/pdf/manual_ciclista_urbano_santiago_de_chile_2013.pdf

Prada, Andrea (2013) El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas caso de estudio: Sector de las universidades en el centro de Bogotá periodo 1998- 2010 (Tesis de pregrado). Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá. Recuperado de

<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4390/1098660050-2013.pdf?sequence=1>

Margot, Elizabeth (2009) Uso de bicicletas como transporte urbano seguro. Caso surco. (Tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/452/PASTOR_HUMPIRI_ELIZABETH_USO_BICICLETAS.pdf?sequence=1

Dellaporta, Donatella y Mario Diani (2006) Social movements: an introduction, segunda edición, Australia: Blackweel Publishing.

Diani, Mario (1992) The Concept of Social Movement. Sociological Review, 40, 1-25.

Flores, Alberto (2014) Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidos a transportes alternativos (motos y bicicletas). Recomendaciones para la gestión local. Tesis para optar grado Magister en Ciencia Política y Gobierno con Mención en Políticas Públicas y Gestión Pública. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Goodwin, Jeff; Jasper James y Francesca Poletta. (2001) *Passionate Politics*. Chicago: University of Chicago Press.

Keck, Margaret y Kathryn Sikkink. (1998) *Activists beyond borders: advocacy networks in international politics*. Nueva York: Cornell University Press

LIMA CÓMO VAMOS (2016) Informe: Encuesta Lima Cómo Vamos VI Informe de percepción sobre calidad de vida. Recuperado de:

http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2017/04/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2016.pdf

Consultado el: 24 de octubre del 2017

Belaunde, Sandra y Bozzo, Camila. (2015). Solo el 5% de limeños usa bicicleta como medio de transporte habitual. *El Comercio*. Recuperado de

http://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2015/03/elcomercio_2015-03-18_p08.pdf

Olson, Mancur. (1963) *La lógica de la acción colectiva*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Tilly, Charles (1986) *The Contentious French*. Cambridge MA: Harvard University Press.

Ley 29593 "Ley que declara de interés nacional el uso de bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible". Lima. Promulgada el viernes 08 de octubre del 2010. Consultado el: 07 de Setiembre del 2018. Disponible en : <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29593.pdf>

