

Fall 2015

La Bicicultura de Cochabamba: ¿La Bici es de Todos?

Lucy Bergwall

SIT Graduate Institute - Study Abroad, ljb1@williams.edu

Follow this and additional works at: http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection

 Part of the [Community-based Research Commons](#), [Politics and Social Change Commons](#), and the [Urban Studies and Planning Commons](#)

Recommended Citation

Bergwall, Lucy, "La Bicicultura de Cochabamba: ¿La Bici es de Todos?" (2015). *Independent Study Project (ISP) Collection*. Paper 2251. http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/2251

This Unpublished Paper is brought to you for free and open access by the SIT Study Abroad at SIT Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Independent Study Project (ISP) Collection by an authorized administrator of SIT Digital Collections. For more information, please contact digitalcollections@sit.edu.

**La Bicultura de Cochabamba:
¿La Bici es de Todos?**

Lucy Bergwall

SIT Bolivia: Fall 2015

Directora del Programa: Heidi Baer-Postigo

Asesora: Michelle Déchelette

AGRADECIMIENTOS

Gracias a Heidi Baer-Postigo y a todo el programa del SIT por ofrecer esta oportunidad de estudiar en Bolivia. A mis asesoras, Alejandra Ramirez, por ayudarme en el proceso de definir esta investigación, y a Michelle Déchelette, por guiarme durante el proyecto y por darme tantos consejos en el mundo del arte. Sin Mishu, mi libro infantil no existiría! A mis amigos, Lenka, Oscar y Ale, por introducirme al mundo del ciclismo en Cochabamba y acompañarme en tantas aventuras de bici! A la Masa Crítica por todo el trabajo que hace y por darme la bienvenida a juntarme con el grupo. A Freddy y Rocío del Cochabamba Pedal Project por abrirme su puerta y recibirme con tanto entusiasmo. A Don Fidel por aguantar todas mis visitas a su puesto de venta en la cancha y por charlar tanto conmigo. A los organizadores de las rutas de deporte de cada jueves. A todos los ciclistas que han charlado conmigo - Martin, Carlos, Doña Maria Eugenia, Hache y Edgar, Antoine, Thomas, Flor, Andrés, Natalia, Rodrigo, Miguel, Don Jorge y a los demás que he conocido en las rutas y en las calles! Y gracias a todos los ciclistas de Cochabamba, que todavía no conozco, que salen cada día a las calles y muestran que Cochabamba puede ser una ciudad de ciclismo!

ÍNDICE DE MATERIAS

Resumen/Abstract.....	3
Introducción.....	4
Repaso de Literatura.....	6
Métodos.....	9
Resultados.....	12
Presentación de los Interesados.....	12
Exploración de Temas.....	15
Conclusiones.....	21
Bibliografía.....	24
Contactos.....	25

RESUMEN

Este proyecto investiga la cultura del ciclismo en la ciudad de Cochabamba. He elegido esta ciudad porque tiene una historia de ser una ciudad de ciclismo urbano pero ha perdido esta característica en las últimas décadas con el incremento de los autos en las calles. Sin embargo, hace unos años que ha empezado a crecer otra vez el ciclismo, en las formas de deporte y de transporte. Esta investigación se enfoca en las preguntas: ¿es la bici de todos? ¿Quiénes son los usuarios de bicis en Cochabamba y quiénes están excluidos o no representados en los grupos de ciclismo? Gracias a que conozco a la Masa Crítica, el movimiento de ciclismo urbano, al Cochabamba Pedal Project, un proyecto de bicis útiles, a algunas rutas de deporte, a la cultura de bicis en la cancha y a varios ciclistas independientes, he desarrollado una perspectiva de la cultura actual del ciclismo en la ciudad. Existen varias divisiones entre clases socioeconómicas, géneros y ciclistas deportistas y urbanos. Al ciclismo en la ciudad le hace falta una cultura inclusiva y unida. A pesar de esto, los movimientos de ciclismo son muy nuevos, así que es factible que sigan en maneras más inclusivas. La bici no es de todos ahora en Cochabamba, pero hay esperanza para su futuro. Al concluir esta investigación, he escrito un libro infantil sobre las bicis para inspirar a la próxima generación de ciclistas!

ABSTRACT

This research explores the culture of bicycling in the city of Cochabamba, Bolivia. I have chosen to study this city because it has a history of urban cycling but has lost this characteristic in recent decades due to significant increases in motorcycle and automobile use. However, in the past few years, the use of bicycles has begun to grow again, both for sport and for urban transport. This research focuses on the questions: Is cycling inclusive of everyone? Who are the

cyclists in Cochabamba and who are excluded or not represented in the various sectors of cycling? By interacting with the Critical Mass, an urban cycling movement, the Cochabamba Pedal Project, an initiative to expand the uses of bikes, the bicycle section of the market, mountain bike clubs, and various independent cyclists, I have developed a perspective on today's cycling culture in the city. I have found that there are various divisions between socioeconomic classes, gender and urban versus recreational cyclists. The city lacks a cycling culture that is inclusive and united. Nevertheless, the cycling movements in Cochabamba are still very young, so it is feasible that they will continue to grow to be more inclusive. The cycling culture may not be inclusive or cohesive right now, but I have hope for its future. To conclude this research, I have written a children's book about bicycles to help inspire the next generation of cyclists!

INTRODUCCIÓN Y REPASO DE LITERATURA

Introducción

Hoy en día, los temas de salud pública y ambiental son muy importantes en las discusiones sobre el futuro de nuestro mundo. Tenemos varias crisis – la de alimentación, la de la migración, la del uso de recursos no renovables, la de la contaminación del aire y agua - que requieren soluciones sostenibles si vamos a resolver los problemas de salud para los seres humanos y para el planeta. Un gran elemento que tiene mucho que ver con la factibilidad de un futuro sostenible es el diseño de los sistemas de transporte. El sector del transporte motorizado contribuye grandemente a la contaminación del aire y a la acumulación de gases invernadero en la atmósfera. Esta contaminación crea problemas de salud, como el asma y el uso de estas formas inactivas de transporte contribuye a los problemas de peso y enfermedades como la diabetes (Gómez et al 2005). Por estas razones, la creación de sistemas de transporte sostenibles no debe

ser sólo sostenible para el planeta sino también para la salud de los seres humanos. Y, ¿cuál es la forma de transporte que mejora la salud del planeta y de sus habitantes humanos? Es el ciclismo urbano: el uso de la bicicleta como transporte.

La bicicleta tiene muchos beneficios para los usuarios, el aire, las calles y el medio ambiente en general. Es más económica que el auto privado y más flexible que la movilidad pública. Y en una ciudad como Cochabamba, con un clima y una topografía tan agradables, parece que toda la población debería participar en el ciclismo urbano. Pero es obvio que esa no es la realidad. Empecé mi investigación con la idea de buscar una respuesta a la pregunta: ¿Cuáles son los desafíos de usar la bici como medio de transporte en Cochabamba? Esta pregunta tiene algunas respuestas obvias: las calles son muy peligrosas para los ciclistas por tantos autos, la gente piensa que sus viajes tardan más tiempo en bici y no hay lugares seguros para dejar la bici al llegar al destino. Muchas de estas respuestas tienen que ver con la infraestructura y la dominancia del transporte motorizado. Pero, poco después de empezar mi investigación, empecé a oír varios comentarios sobre factores como el género y la clase socioeconómica que influye en el uso de la bici. Es común oír "¡la bici es un medio de transporte de todos!" Pero empecé a preguntarme si en realidad la bici es igual en su pertenencia a todos. Por eso, mi pregunta de investigación cambió a: ¿la bici es de todos? ¿Quiénes son los usuarios de bicis en Cochabamba y quiénes están excluidos o no están representados en los grupos de ciclismo?

Estas preguntas me interesan porque reflejan el hecho de que hay más factores que los beneficios abstractos que influyen en el uso de la bici en la práctica. Quisiera investigar los factores sociales y económicos que ayudan a explicar la demografía de los ciclistas urbanos. He elegido Cochabamba como sitio de mi investigación porque esta ciudad tiene una historia de

ciudad del ciclismo pero en las décadas recientes los autos han vuelto a dominar las calles. A pesar de eso, hace unos años que ha empezado a crecer de repente un movimiento de ciclismo en la ciudad. Este crecimiento incluye a ciclistas de varias identidades, pero me parece que hay grupos que no están representados en el movimiento nuevo. La bici tiene la imagen de ser inclusiva, de ser un modo de transporte para todos. Pero cuando empecé a cuestionar esta asociación, decidí enfocar mi investigación en los impedimentos que existen para algunas personas y las divisiones entre los mensajes sobre la bici y la realidad de la bici.

Repaso de Literatura

Hay poca literatura sobre la bicicleta en el mundo académico y menos sobre la bicicleta en Latinoamérica. Donde se encuentran discusiones sobre el uso de la bicicleta es en algunos estudios de salud pública y de la factibilidad de sistemas de transporte sostenibles. Pero la mayoría de estos estudios se enfocan en lugares en Norteamérica y Europa. Hay varios que se enfocan en "el mundo desarrollado" pero pocos discuten el papel de la bicicleta en el futuro del transporte, aunque, en mi opinión, es la forma de transporte más sostenible. De los artículos que discuten sobre la bicicleta, la mayoría se enfoca en las bicicletas en Asia porque allí todavía es una forma de transporte mucho más usado. En contraste, las bicicletas ya han desaparecido de muchas ciudades en Latinoamérica, así que tal vez por eso no se discute tanto sobre la bicicleta en los planes de transporte sostenible para esta región del mundo.

A pesar de esta falta de literatura, he encontrado algunos estudios útiles para mi investigación. Un estudio, realizado en Bogotá, Colombia por Gómez et al, provee un ejemplo de la inclusión de las bicicletas en consideraciones sobre salud pública (2005). Este estudio analiza los factores que influyen en la gente en sus decisiones sobre el transporte. El estudio concluye que la gente usa bicis o camina por necesidad más que por pensar en su salud o en el medio

ambiente. Desde una perspectiva de salud pública, los autores se preocupan de que, con más recursos económicos, estos peatones usen más formas de transporte motorizado y, así, hagan menos ejercicio. Este estudio es útil porque informa sobre factores socioeconómicos que impulsan el uso de la bici en algunos sectores de la población. Lo que falta es una discusión sobre cómo podemos combatir esta tendencia de cambiar al uso del transporte motorizado cuando hay más recursos económicos.

Hay otra clase de estudios que se enfocan en la incorporación de la bicicleta a sistemas de transporte sostenible. Pero los que encontré se enfocan en la infraestructura para bicicletas, especialmente en rutas que pueden servir a conectar a la gente a sistemas de transporte público, y no consideran los factores culturales que influyen en el uso de la bici. Por ejemplo, un estudio por King y Wright muestra que el sistema de transporte rápido en Bogotá necesita acceso seguro para peatones y ciclistas si va a captar a bastante clientes (2005). Una parte de este acceso es tener ciclovías que lleguen a las paradas de los buses, y parqueos seguros para dejar las bicis y tomar los buses. Pero, desde esta perspectiva, el uso de la bici funciona para llegar al transporte motorizado y no para hacer viajes completos. Por supuesto, hay circunstancias que requieren una combinación de transporte público y una sección en bici o a pie, pero me sorprende que los únicos estudios que tratan sobre la bici en Latinoamérica estén enfocados ante todo en el transporte motorizado.

He encontrado sólo una tesis que se enfoca en la cultura del ciclismo en Latinoamérica. La autora, Mosquera Becerra, investiga las tendencias del ciclismo en la ciudad de Cali, Colombia y las identidades de la gente que maneja bicicleta hoy en día (2014). Ella descubre que hay una gran diferencia entre la gente que usa la bici para recreo y la gente que la usa para transporte, "ciclismo utilitario" en sus términos. La tendencia en esta ciudad es que sólo la gente

de las clases bajas practica el ciclismo utilitario y que la gente en las clases más altas usan bici para recreo pero no para transporte porque es percibido como la forma de transporte de los pobres. Es importante reconocer y enfrentar estos estereotipos porque van a impedir o influir en cualquier proyecto que se haga para promover el uso de la bicicleta. Me interesa este estudio porque quiero averiguar si los ciudadanos de Cochabamba expresan los mismos estereotipos.

En el contexto de Cochabamba, encontré una variedad de noticias que tratan con el tema de la bicicleta, pero la mayoría sólo tiene que ver con los Días del Peatón. Alrededor de cada Día del Peatón, hay varios artículos que enfatizan los grandes problemas de contaminación y congestión de los autos y la necesidad de mejorar las condiciones para las bicicletas en la ciudad. Una excepción a esta tendencia es la discusión sobre la infraestructura nueva para las bicis. En el 2009, una organización de Suiza creó un plan para un sistema de ciclorrutas en la ciudad (Ballivián 2009). Pero todavía no se ha implementado este diseño en ninguna manera. También, hay algunos artículos del 2014 que hacen referencia a un Plan de Movilidad Urbana, hecho por una consultora española, pero tampoco hay información sobre cómo se va a implementar este plan. Me parece que hay algunos esfuerzos pequeños de hacer cambios al sistema de transporte en Cochabamba pero no hay bastante inversión en este sector para realizar cambios significantes. Durante mi investigación, he conocido a un hombre de Bélgica que diseñó una red de ciclovías en el Valle Auto como parte de su tesis de Patrimonio Cultural (Hanzen 2004). Pero nunca trató de difundir su plan ni implementarlo. También, la hermana anfitriona de otra estudiante, Noelia Barea, está diseñando un sistema de BikeShare para Cochabamba (Noelia Barea, 5/11/15). No sé si ella va a tratar de promover su diseño, pero espero que no se quede en otro archivo que nunca recibe atención para ser implementado.

Después de mi repaso de la literatura que existe sobre las bicicletas en Latinoamérica y Cochabamba, concluyo que hacen falta estudios sobre los factores culturales que influyen en el uso de la bici. Quiero enfocarme en este tema porque me parece que si queremos fomentar el uso de la bici como transporte, es imperativo identificar a las personas que no están participando en ciclismo, identificar por qué no, y crear estrategias para expandir la bici a todos.

MÉTODOS

Utilicé entrevistas y observación participativa para mi investigación. Realicé entrevistas de sólo una vez con varios ciclistas de Cochabamba. También, llevé a cabo una serie de charlas con algunas personas que me dieron mucha más información que en una sola entrevista. En el tema de observación participativa, yo participé con el grupo de coordinación de la Masa Crítica para conocer sus iniciativas y la gente involucrada. También, participé con el Cochabamba Pedal Project, en Tiquipaya, para conocer sus visiones y su estilo de promover los usos especiales de la bici. Además de estos dos grupos, pasé mucho tiempo en la sección de bicis en la cancha con Don Fidel Velasco, charlando sobre el ciclismo en la ciudad y en Bolivia y observando la dinámica de esta zona. Para conocer la tendencia del ciclismo de deporte, participé en varias rutas de los clubs deportivos y charlé con varios participantes y líderes.

Empecé mi investigación recopilando información y contactos de los varios grupos en Cochabamba relacionados con el uso de las bicicletas. Quería entrevistar a miembros de varios grupos para desarrollar una perspectiva balanceada sobre el tema de la bicicultura en la ciudad. Empecé con la Masa Crítica, un movimiento que está fomentando el resurgimiento del ciclismo urbano a través de proyectos de promoción y activismo político. Mi participación con la Masa Crítica ha consistido en ir a sus reuniones de coordinación, asistir a las caravanas que ha guiado

y ayudar con otros eventos en los que el grupo ha participado. Por esta participación y mis charlas informales con miembros de la coordinación y con los participantes en los eventos, he desarrollado una perspectiva de la estructura, las metas y los desafíos de la Masa.

También participé con el Cochabamba Pedal Project. Este proyecto, una parte de la organización CECAM Bolivia, está formado por dos personas, Freddy y Rocío, y recibe varios voluntarios. Al principio, ellos estaban confundidos y pensaron que yo era voluntaria yendo a trabajar con ellos. Pero después de aclarar las razones de mi interés en su proyecto, creamos una relación más balanceada. Fui con la intención de sólo entrevistarlos una vez, pero me gustaron las iniciativas del proyecto y decidí seguir visitándolo, conociendo las visiones de Freddy y ayudando con algunos proyectos de bicis. Otra razón para seguir yendo fue mi deseo de incluir las bicis que se están construyendo en mi libro infantil. Freddy quiere crear bicis útiles para muchas personas, especializadas en sus necesidades. Aprendí mucho yendo al proyecto algunas veces cada semana y charlar con Freddy. Hemos creado una relación en la que he aprendido mucho más de lo que iba a aprender con las respuestas que iba a recibir a mis preguntas el primer día. También, tenemos una relación de reciprocidad porque voy a usar lo que he visto en mi libro infantil y vamos a construir una bici de carga después del programa para su proyecto.

Al igual que mi relación con Freddy, desarrollé una relación con Don Fidel Velasco al pasar tiempo con él en su puesto de venta en la cancha. Fui la primera vez con preguntas para Don Fidel, pero me di cuenta de que mis preguntas no se referían a muchos de los temas sobre los que él sabía mucho. Por eso, volví varias veces sólo para charlar y así aprendí mucho más de lo que había pensado preguntar. También, mis visitas me dieron la oportunidad de observar la cultura de las bicis en la cancha. Conocí otro lado del ciclismo en la ciudad, el de la zona sur, que es muy distinto a los movimientos nuevos en la zona norte.

El último tipo de ciclismo en el que participé fue las rutas de deporte. Asistí a muchas rutas durante el semestre. Estas rutas, organizadas por clubs del ciclismo, me mostraron un lado del ciclismo en Cochabamba separado del ciclismo urbano. Por asistir a las rutas, vi la demográfica de este estilo del ciclismo y conocí a la gente involucrada.

Además de mis relaciones extendidas y experiencias participativas, entrevisté a varios ciclistas urbanos. La mayoría de estos ciclistas eran de la zona norte, pero todos usan sus bicis como transporte en la ciudad. Les pregunté sobre sus experiencias como ciclistas en Cochabamba, sus historias personales con el ciclismo, sus perspectivas sobre la demográfica del ciclismo aquí y sus percepciones de la Masa Crítica. En estas charlas, conocí experiencias personales y recopilé perspectivas de la Masa de gente fuera del grupo de coordinación. Es importante apuntar que sólo hablé con quince ciclistas más o menos, así que es una muestra pequeña de las experiencias del ciclismo en Cochabamba. Pero recopilé muchas historias y experiencias distintas de cada persona así que creo que me dieron una ventana pequeña pero informativa sobre el ciclismo en la ciudad.

Además de mis entrevistas y observaciones participativas, aprendí mucho por mi propia experiencia como ciclista en Cochabamba. Al traer mi bici a Cochabamba, pude participar en las rutas de deporte, en las caravanas de la Masa Crítica y en el ciclismo urbano. De esta manera, entré al mundo del ciclismo y experimenté la cultura de las calles. Me ayudó mucho el tener la capacidad de pertenecer a la comunidad de ciclistas mientras hacía mi investigación porque encontré muchos contactos así y conocí mejor los desafíos y las ventajas del ciclismo urbano.

Durante todo el período de mi investigación, intenté ser muy clara sobre mis intenciones y mi participación con los grupos que he mencionado. Por ejemplo, no quería pedir opiniones sobre la Masa sin decir que estaba trabajando con ellos. Pero tampoco quería estar comprometida

por participar con la Masa, así que traté de observar y ayudar sin participar en las decisiones del grupo. En todas mis interacciones, proveí información sobre mis estudios y sobre la investigación para que todos estuvieran informados sobre mis intenciones.

RESULTADOS

Presentación de los Interesados

Las actividades de mi investigación me mostraron varios lados del ciclismo en Cochabamba. Cada grupo con el que participé tenía una perspectiva diferente sobre el uso de la bici así que se necesita una introducción a la identidad de cada uno.

La Masa Crítica

El primer grupo que conocí fue la Masa Crítica de Cochabamba. La Masa Crítica (Critical Mass) es un movimiento del ciclismo urbano que se inició hace veintitantos años en la ciudad de San Francisco de California (Flor Goitia Zárate, 29/10/15). Se ha extendido por todo el mundo y consiste en caravanas abiertas e improvisadas que se llevan a cabo a fines de cada mes. La Masa Crítica de Cochabamba se estableció el 2011, con una página de Facebook. La página generó interés y las caravanas empezaron a salir en las tardes de los sábados con más o menos 30 personas. No había mucha participación por algunos años, pero, desde abril del 2015, ha crecido rápidamente. ¡En la caravana más grande había 500 personas! (Flor Goitia Zárate, 29/10/15)

Los organizadores de la Masa de Cochabamba han cambiado la estructura de la caravana para que corresponda con las necesidades e intereses de los Cochabambinos. Ahora, la coordinación publica una ruta antes de cada caravana, aunque la idea original de las Masas era tener una ruta improvisada sin líderes. También, este grupo de coordinación está haciendo mucho más activismo aparte de las caravanas. Está promoviendo una nueva ley para el

municipio, que apoyaría la implementación de más infraestructura y seguridad para los ciclistas urbanos. El grupo participa en muchos eventos relacionados a temas de transporte y medio ambiente. Hay más de quince coordinadores ahora, todos muy ocupados con diseños de publicidad, organización de los eventos y relaciones con la prensa y el gobierno.

Cochabamba Pedal Project

Al principio de la investigación, recibí la recomendación de conocer el Cochabamba Pedal Project y a sus fundadores, Freddy y Rocío. El Pedal Project se fundó en agosto del 2014 para experimentar con las infinitas posibilidades de la bici como máquina y forma de transporte especializado (Freddy 17/11/15). Hoy, el proyecto trabaja en tres temas: la bici como medio de transporte, la bici como herramienta y las iniciativas sociales. Freddy quiere que se use la bici como medio de transporte, pero quiere crear bicis que correspondan a las necesidades de cada persona, que sean más útiles que las bicis actuales. Sus bicis pueden ser para transporte y también pueden funcionar como máquinas, para hacer jugos, jabón, helados, etcétera. Freddy quiere usar sus bicis para ayudar a poblaciones vulnerables o a gente sin muchos recursos. En particular, Freddy quiere ayudar a mujeres con las bicis especiales porque piensa que a muchas les hacen falta oportunidades económicas e inclusión en el ciclismo. También quiere hacer bicis especiales para personas con discapacidades. En total, la visión de Freddy y Rocío es crear bicis útiles para una variedad de personas y abrir la imaginación a lo que sea posible con la bicicleta.

Los puestos de venta de bicis en la Cancha

Yo pasé varias horas en la cancha, charlando con Don Fidel Velasco, vendedor de bicis, y observando la cultura del ciclismo en esa zona. Don Fidel ha trabajado con bicis desde hace veinte años más o menos (Fidel Velasco, 31/10/15). Empezó a trabajar con bicis no por su propio interés sino que estaba buscando trabajo y alguien le ofreció una posición en su bicicletería.

Después de seis meses allí, compró un puesto de venta en la cancha y ha trabajado allí desde entonces. Don Fidel dice que él es una excepción porque la mayoría de los vendedores de bicis son mujeres (14/11/15). Aunque casi todos los ciclistas en esta zona son hombres, la opinión es que las mujeres son mejores con el trabajo administrativo y el manejo de la plata así que ellas controlan las ventas.

Don Fidel explica que Cochabamba es la ciudad de venta de bicis (18/11/15). Él pasó muchos años yendo a Chile para comprar repuestos y bicis que traía a Bolivia para vender. La mayoría de sus clientes eran personas que compraban grandes cantidades y llevaban los productos a otras regiones para venderlos allá. La cancha de Cochabamba también provee la mayoría de las bicis que se venden en otras tiendas en la ciudad. Los productos de la cancha son más baratos porque los vendedores sólo tienen que comprar su puesto de venta una vez y pagar a la alcaldía cada año, mientras que las tiendas tienen que pagar alquiler y un registro mensual a la alcaldía. Sin embargo, Don Fidel piensa que las tiendas sobreviven porque hay gente que no quiere ir a la cancha. La cancha tiene la reputación de ser sucia y peligrosa y hay gente que prefiere gastar más plata a ir a esa zona. En la cancha puedes encontrar productos más baratos y más frescos pero sólo si quieres aguantar el entorno.

Las Rutas del deporte

En la zona norte de Cochabamba, hay varias tiendas nuevas de bicicletas. Hace más o menos un año que muchas de estas tiendas ofrecen rutas deportivas para ciclistas (Andrés Correa 29/10/15). Algunas tienen clubs de deporte asociados y, por lo general, hay rutas abiertas en las noches de jueves y rutas los domingos más cerradas para los clubs. Asistí a varias rutas, del club Bicis Verdes y de la tienda Pro Ride, para observar cómo son y quién participa. Hay una gran variedad de edades, pero la mayoría de los ciclistas tienen entre veinte y cincuenta años. Siempre

hay una mezcla de mujeres y hombres, pero casi todos los guías son varones. Lo más sorprendente es la cantidad de gente que participa. Siempre hay de cincuenta hasta cien ciclistas! Y las rutas pueden ser largas y duras, muchas veces terminando a las once o doce de la noche. Es un fenómeno increíble que tantas personas hayan empezado a manejar bicis de montaña en un período tan corto.

Sin embargo, la mayoría de estos ciclistas no están participando en el ciclismo urbano. Un miembro de las Bicis Verdes, Andrés Correa, estima que tal vez el diez por ciento de los participantes usa su bici más que el jueves y el domingo (29/10/15). Tal vez no están usando la bici para transporte ahora, pero todavía es un grupo de ciclistas que está creciendo muy rápidamente en Cochabamba, que puede tener implicaciones para el ciclismo en general.

Exploración de Temas

Al principio, estuve sorprendida de que, en mis charlas con ciclistas y miembros de los grupos interesados, los temas de clase socioeconómica y de género salieron con frecuencia. Siempre había pensado que la bicicleta era una forma de transporte y recreo para todos - es mucho más barata que las motos y los autos, es fácil aprender a manejar y se encuentra en todo el mundo. Pero al participar en el ciclismo de la ciudad y hablar con la gente involucrada, me empecé a dar cuenta de que hay muchos factores sociales que influyen en el uso de la bici aquí en Cochabamba. Las perspectivas que he conocido me han mostrado que la bici tiene muchas connotaciones, positivas y negativas, y que los movimientos del ciclismo en Cochabamba tiene aspectos buenos pero también deficiencias. Por eso, quiero explorar los temas de exclusividad y separación en el ciclismo de Cochabamba, en el deporte versus el transporte, los movimientos ecológicos, las experiencias de géneros y las regiones geográficas de la ciudad.

Ciclismo de Deporte versus de Transporte

Al principio de la investigación, noté la separación entre el ciclismo de deporte y el ciclismo de transporte, o ciclismo urbano, en Cochabamba. La Masa Crítica enfatiza su papel como promotor del ciclismo urbano y su política es dar bienvenidos a todos que quieren participar en las caravanas - joven, mayor, con bici antigua, con bici de montaña (Flor Goitia Zárate, 29/10/15). Su identidad se funda en su creencia de que el movimiento está abierto a todos y que las caravanas deben ser tranquilas para que sean cómodas para todos los participantes.

En contraste a la propuesta de la Masa, las rutas deportivas son más duras y rápidas. En mi experiencia, siempre hay miembros de los clubs guiando y apoyando a los participantes y nadie se deja atrás sin ayuda. A pesar de esto, he oído varias veces que hay una percepción que los deportistas sólo quieren competir e ir corriendo en todos casos. Es un estilo de ciclismo muy distinto de las caravanas de la Masa. Un evento marcó la división en los dos tipos del ciclismo: la ruta conjunta entre la Masa y Pro Ride hacia la Feria Sobre Ruedas el 19 de noviembre. La idea fue combinar las dos caravanas para llegar a la Feria con una gran cantidad de ciclistas. Pero después de la ruta, se expresaron sentimientos de frustración entre la Masa por los problemas de juntar los dos tipos de caravana. En realidad, no había colaboración antes de la ruta entre los dos grupos. Era la ruta normal de Pro Ride, un evento que ocurre cada semana donde muchos deportistas llegan sin saber la ruta pero con la intención de hacer ejercicio. La Masa y Pro Ride se conjuntaron en esta ruta para dar apoyo a la Feria, pero sus caravanas tienen estilos muy diferentes. No decidieron un compromiso entre los dos estilos y por eso había mucha frustración.

Esa noche se me presentó un ejemplo de los mundos separados de la Masa y los ciclistas deportivos. La tendencia nueva del ciclismo de deporte es algo distinta a la del ciclismo urbano. Lo que me interesa es que los dos han empezado a crecer rápidamente en el mismo año aunque

los participantes y las metas son muy diferentes. Para mí, una participante en las dos actividades, me parece bueno que haya gente recreándose con las bicis y transportándose con las bicis. La bici tiene tantos usos diversos y no debe estar limitada a sólo uno. A pesar de eso, me gustaría ver más colaboración y entendimiento entre los dos sectores de ciclistas. Si queremos que la bici sea de todos, debemos empezar con el apoyo al usar de la bici en toda forma.

Inhibición de Unirse con una Tendencia Nueva

Un tema interesante que influye en el éxito potencial del ciclismo urbano y al ciclismo deportivo tiene que ver con el comportamiento típico de los Cochabambinos. Hablé varias veces con Natalia Estenssoro, una joven que está haciendo una campaña para fomentar el uso de la bici entre los jóvenes de la ciudad (12/11/15). Natalia me dijo que los adolescentes harán casi cualquier cosa si piensan que está de moda. Nadie quiere empezar una tendencia, pero todos quieren juntarse a lo que está de moda. Las redes sociales pueden ser una herramienta útil para combatir esta inhibición porque mucha gente puede publicar la misma cosa y de repente crear una tendencia nueva. Natalia quiere utilizar las redes sociales en su campaña para que el uso de la bici se ponga de moda entre la juventud. Si todos ven que la gente alaba a la bici en Facebook, es más probable que empiecen a usarlas en las calles. Su proyecto suena mucho como las iniciativas de la Masa Crítica y las rutas deportivas. Todos hacen hincapié en la eficacia de las comunicaciones sociales para captar más participantes. El crecimiento de la Masa y el ciclismo deportivo le deben mucho a la publicidad en internet así que hay evidencia de que esta estrategia funciona.

Clase socioeconómica

Aunque parece que los movimientos del ciclismo están creciendo y tienen mucho éxito en Cochabamba, todavía se quedan cortos en relación a la ciudad en general. Hay varios asuntos

que no se han tratado mucho y uno de estos, que es muy poderoso, es la separación entre clases socioeconómicas en la ciudad. Es común oír que la bici es una forma de transporte democrático, que es accesible a todos, pero en realidad hay muchos estereotipos sobre el uso de la bici para transporte. Natalia dijo que una de las inhibiciones más grandes contra el uso de la bici es la percepción de que es el transporte de los pobres (12/11/15). Dijo que las clases están muy marcadas en Cochabamba y que la gente en las clases media y alta no usa la bici para transporte por el estigma que tiene. La percepción es que los autos son de los ricos, así que si tienes plata, vas a comprar tu propio auto para demostrar tu nivel económico. Este es un estereotipo que se tiene que romper. La bici debe ser de todos, pero aquí, si subes la escala económica, no vas a comprar una bici, vas a comprar una moto o un auto. Fidel también trató este tema en nuestras charlas. Me dijo que aunque la bici puede ser mucho más económica y rápida en las horas de congestión, mucha gente está cambiando por las motos (31/10/15). La asociación entre la riqueza y el transporte motorizado es muy fuerte aquí e influye en la tendencia de cambiar del ciclismo urbano al transporte motorizado entre las clases bajas y la inhibición de usar la bici para transporte por su estigma entre las clases altas.

La Masa Crítica sólo trabaja en un lado de esta división ahora. Es obvio que la Masa es un movimiento de la zona norte. En las caravanas en que he participado, nadie parecía ser de la zona sur, no había ningún representante del gran grupo de personas que usan las bicis antiguas para ir a sus trabajos cada día. Freddy me dijo que, en su opinión, la Masa parece elitista y exclusiva (10/11/15). Aunque la Masa no quiere ser asociada con las rutas del deporte, para la gente afuera del movimiento, existe una percepción de que es un movimiento de los ricos, con bicis buenas. Cuando entrevisté a Carlos Soruco, un ciclista urbano que participa en las caravanas de la Masa, él expresó que le gustaría ver más inclusión en la Masa, con gente de más

sectores de la ciudad (20/11/15). Desde la perspectiva de Freddy, la Masa es un movimiento con buenas metas, pero no es accesible para mucha gente de otros sectores de la ciudad (17/11/15). A él también le gustaría ver una red de caravanas por todas partes de la ciudad - de la zona sur, de Tiquipaya, de Sacaba, del centro, etcétera - que podrían unirse en un lugar central. Pero no siente un interés de la Masa por expandir sus caravanas a más regiones de Cochabamba. Hablé con Flor Zárate, una coordinadora de la Masa Crítica, sobre este asunto y ella me dijo que hay un miedo de que a la zona sur entre gente de la zona norte (29/10/15). Ella quisiera tener gente de la zona sur para organizar una colaboración. Pero la Masa todavía no está buscando este tipo de colaboración y sigue trabajando en la zona donde se siente cómoda, que es la zona norte.

Exclusividad de las iniciativas ambientales

El confinamiento de la Masa Crítica en la zona norte refleja un tema más amplio que aqueja a las iniciativas ambientales. La Masa es, en sus raíces, un movimiento ambiental. Pide que se use la bici por consciencia, para mejorar la calidad del aire y bajar la cantidad de petróleo consumido. He estado involucrada en movimientos ambientalistas como la Masa hace muchos años. Es lo que hacemos cuando tenemos los recursos para vivir con hábitos insostenibles pero tenemos una consciencia ambientalista. Estos movimientos son esfuerzos para convencer a otra gente a elegir hábitos más sostenibles para el planeta. Tenemos que argumentar que los hábitos sostenibles tienen ventajas para la salud, las generaciones del futuro, la conciencia. La Masa pide que se use la bici para crear una mejor calidad de vida para todos, con aire limpio, calles seguras con menos congestión y mejor salud por hacer ejercicio.

Con la gente de la Masa, todo es elección. Trata de persuadir a cada persona a elegir la bici en vez de una forma de transporte motorizado. Pero en mis charlas con Fidel y Freddy, la capacidad de elección sólo salió cuando discutimos la subida en la escala económica. Para la

mayoría de la gente con quien ellos interactúan, la necesidad todavía determina sus hábitos. Y este tipo de gente no está participando en la Masa. Los argumentos de la Masa no les llegan porque no coinciden con las circunstancias de sus vidas. En mi opinión, se necesita unir la elección y la necesidad para crear un movimiento más diverso y profundo. Esto es lo que le hace falta a casi cada movimiento ambiental, así que se necesitan estrategias para ser más inclusivos.

Freddy comparó las dificultades de la Masa con los problemas de la Feria del Trueque, un evento nuevo que tiene lugar cada mes en el Parque Lincoln (17/11/15). Según Freddy, el trueque empezó en el campo como un sistema de necesidad, cuando la gente no tenía dinero y tenía que intercambiar cosas en vez de comprar. Pero en esta Feria, ubicado en el Parque Lincoln en la zona norte, la gente que viene no tiene necesidad de conseguir nada. Todos vienen con su ropa vieja. Pero nadie quiere ropa vieja! Entonces el trueque no funciona porque nadie viene con una idea de lo que necesita y la mayoría solo quiere deshacerse de cosas viejas. A Freddy le gustaría tener una Feria del Trueque con más participantes de la zona sur. Pero no van a venir a la zona norte para participar en este pasatiempo. Es una diferencia entre necesidad y elecciones por conciencia. Los participantes ahora son ambientalistas - no quieren botar sus cosas viejas así que están tratando de dárselas a otras personas como una forma de compartir. Pero si no hay necesidad, no hay cambios efectivos, donde los dos lados reciben algo que valoran. La sugerencia de Freddy es ir al espacio de otra gente y aprender que necesitan ellos. En esa línea, debe haber iniciativa de la Masa en otras partes de la ciudad porque probablemente esa gente no va a venir a la zona norte para participar.

Diferencias de género

En el tema de la demografía de los ciclistas urbanos, hay un desequilibrio entre el género de los ciclistas. Por lo general, los ciclistas en las calles son hombres. En las caravanas de la

Masa, hay muchas mujeres que participan, pero cuando estoy manejando sola en las calles, tal vez veo una mujer manejando cada día. Cuando hablé con Don Fidel sobre este desequilibrio, me dijo que, desde su perspectiva, esta diferencia con el género de los ciclistas viene de los tipos de trabajo de hombres y mujeres (14/11/15). Los que manejan bici para transporte son obreros, albañiles, jardineros, para quienes no importa si llegan al trabajo con sudor. Pero las mujeres, por lo general, van a trabajar en oficinas, bancos, tiendas, etcétera, y no quieren llegar sudorosas. O tienen que llevar traje y tacos y sería difícil manejar en ese estilo de vestido, especialmente con toda la tierra y polvo en las calles.

En contraste con las calles, hay muchas mujeres que participan en las rutas de deporte. Pero en charlas informales con varias mujeres, he aprendido que tienen mucho miedo de las condiciones de las calles. Tal vez la agresión y el caos las inhibe de manejar bici en la ciudad. Las rutas de deporte también tienen riesgos pero son riesgos más previsibles. Me gustaría ver un enfoque de la Masa sobre los factores que las mujeres perciben como inhibiciones porque es claro que hay una diferencia entre las experiencias de los géneros. La Masa quiere apoyar a todos los ciclistas pero necesita especializar sus estrategias para ser más inclusiva y productiva a promover el uso de la bici de todos.

CONCLUSIONES

Mi investigación me ha mostrado que todavía existe mucho trabajo para hacer antes de realizar una cultura inclusiva del ciclismo en Cochabamba. Las iniciativas actuales que están fomentando el uso de la bicicleta en la ciudad tienen buenas metas pero están muy separadas y no están tratando con los desafíos de captar participantes fuera de sus comunidades principales.

Si quieren tener impactos profundos y amplios, tiene que extenderse más allá de la primera circunscripción.

Hipotéticamente, la bici es una herramienta de todos. Pero en su forma actual en Cochabamba, está dividida entre varios sectores del pueblo y hay gente excluida también. Cada grupo de interesados está tratando de que se aumente el uso de la bici, pero tienen que unirse para crear una cultura de ciclismo abierta e inclusiva. Por ejemplo, hay muchas mujeres que participan en las rutas de deporte y en las caravanas de la Masa pero no están practicando el ciclismo urbano diariamente. Y hay bastantes mujeres que no participan de ninguna manera. Sería muy beneficioso si alguien investigara esta falta de mujeres que manejan y creara estrategias para combatir sus inhibiciones particulares.

En un sentido similar, la bici normal no es accesible para todos. Por eso, me gusta la iniciativa del Cochabamba Pedal Project para crear bicis que sirvan para gente con discapacidades. También se están construyendo bicis con capacidades económicas que pueden ser herramientas para la gente que buscan oportunidades de ganar recursos. La bici como medio de transporte es muy importante para fomentar, pero no debemos limitarnos a sólo este uso. El Pedal Project y la Masa tienen metas similares de aumentar el uso de la bici. Sería bueno si pudieran colaborar y crear una campaña más diversa y con más puntos de entrada para captar más participantes.

Si tuviera más tiempo para continuar esta investigación, me gustaría conectarme con personas que no están representadas en los grupos que estudié. Claro que hablé con varios ciclistas independientes para recopilar más perspectivas sobre el ciclismo en la ciudad, pero casi todas eran de la zona norte así que todavía estaba un poquito aislada en mi estudio. Sería bueno hablar con más gente de la zona sur para conocer sus perspectivas sobre el ciclismo urbano.

También sería útil conocer a más personas que no usan bici. Hablé con algunos durante la investigación, pero me gustaría hablar con más para pensar en estrategias para hacer más inclusivas las iniciativas del ciclismo.

El producto de esta investigación es un libro infantil sobre las bicicletas. Quería incluir los temas que encontré en la investigación en el libro para inspirar a una nueva generación de ciclistas y fomentar un mundo del ciclismo inclusivo. Por eso, mi libro incorpora elementos de creatividad e imaginación, auto-empoderamiento e inclusión y la diversión. La idea de la narrativa es que una niña y su hermanito discapacitado quieren salir al parque en el Día del Peatón pero su mamá no cree que sea posible trasladar a toda la familia y sus necesidades sin un auto. La niña va a la cancha con su abuelo, quien le muestra que todo es posible con una bici si tienes la imaginación de crear la bici perfecta que sirve para tus necesidades. La niña está inspirada y decide construir una bici para su familia, con la ayuda de su hermanito y del mecánico del barrio. Al final, se completa la bici perfecta para ellos y todos salen juntos en bici. Con este libro, quiero inspirar a los niños a imaginar las posibilidades infinitas que la bici tiene y animarlos a diseñar su propia bici fantástica. Tal vez la bici todavía no tiene formas que sirven para todos, pero debe y puede ser de todos.

BIBLIOGRAFÍA

- Ballivián, Eliana. (2009). Ciclovías: sueño de salud y seguridad para la Llajta. *Los Tiempos*, 26 de julio.
- Gómez, Luis F., Olga L. Sarmiento, Diego I. Lucumí, Gladys Espinosa, Roberto Forero, and Adrian Bauman. (2005). Prevalence and Factors Associated with Walking and Bicycling for Transport Among Young Adults in Two Low-Income Localities of Bogotá, Colombia. *Journal of Physical Activity and Health* (2), 445-459.
- Hanzen, Antoine. (2004). *Potentiel d'un reseau de pistes cyclables comme outil de developpement dans le valle alto de cochabamba*. Université Catholique de Louvain.
- King, Michael and Lloyd Wright. (2005). Safe Routes to Transit in Developing Cities. Paper presented at Walk21-VI "Everyday Walking Culture", The 6th International Conference on Walking in the 21st Century, September 22-23 2005, Zurich, Switzerland.
- Mosquera Becerra, Maria Janeth. (2014). Socio-spatial Transformation and Contested Space at the Street Level in Latin America: The Case of Cali, Colombia. Dissertations and Theses. Paper 1953.
- Sin autor. (2014). Valle: Impulsan plan para el transporte. *Cambio*, 31 de octubre.
- Soria, Violeta. (2014). La bici vive y lucha contra corriente. *Los Tiempos*, 30 de noviembre.

Entrevistas

- Barea, Noelia. Diseñadora de plan de Bike Share. La Mansión, Cochabamba, 5 de noviembre, 2015.
- Castro, Marcelo. Activista de ciclismo. Bicicultura. Proyecto San Isidro, Santa Cruz, 22 de octubre, 2015.
- Correa, Andrés. Ciclista y miembro del club Bicis Verdes. Las Islas, Cochabamba, 31 de octubre, 2015.
- Cordero, Jorge. Ciclista. Café Vainilla, Cochabamba, 1 de diciembre, 2015.
- Estenssoro, Natalia. Ciclista y creador de la campaña #Enbiciate. Café La Bombola, Cochabamba, 12 de noviembre, 2015.
- Goitia Zárate, Flor. Coordinadora de la Masa Crítica. Café Molino Blanco, Cochabamba, 29 de octubre, 2015.
- Hanzen, Antoine. Autor de Red de Ciclovías para el Valle Alto. Edificio Castellón, Cochabamba, 10 de noviembre, 2015.
- Hutchison, Hache and Edgar Luhan. Ciclistas. Varios lugares, Cochabamba, 28 de noviembre, 2015.

Freddy. Director del Cochabamba Pedal Project. Tiquipaya. 10 de noviembre, 17 de noviembre, 19 de noviembre, 2015.

McDonagh, Thomas. Ciclista. Kasa Muyu, Cochabamba, 19 de noviembre, 2015.

Martin. Ciclista. Restaurant Novecento, Cochabamba, 20 de noviembre, 2015.

Miguel. Dueño de Pro Ride. Ciclovía, Cochabamba, 31 de octubre, 2015.

Ponce de Estrada, Maria Eugenia. Ciclista. Plaza Quintanilla, Cochabamba, 28 de noviembre, 2015.

Soruco, Carlos. Ciclista. Edificio América Cochabamba, 20 de noviembre, 2015.

Velasco, Fidel. Vendedor de bicis. Avenida Barrientos, Cochabamba, 31 de octubre, 14 de noviembre, 18 de noviembre, 2015.

CONTACTOS

Cochabamba Pedal Project

Freddy y Rocío

Avenida Kanarrancho N. 850, Tiquipaya

cecambolivia@gmail.com

tel: (591-4)-4314591

www.cecambolivia.com

Masa Crítica Cochabamba

masacriticacbba@gmail.com

FB: Masa Crítica Cochabamba

Flor Goitia Zárate

Ciclista y Coordinadora de la Masa Crítica

flor.goitiazarate13@gmail.com

tel: 72264716

Fidel Velasco

Vendedor de Bicis

Puesto de Venta #92, Avenida Barrientos

Natalia Estensoro

Campaña de Bicis: #Enbiciate

tel: 77495555

Organizadores de Rutas Deportivas

(todos están en Facebook)

Pro Ride

Bicis Verdes - Ríos Sport

SportZone

Cocha Riders