

Movilidades críticas y contemplativas: injusticias espaciales, autocentrismo y comunes urbanos

*Critical and Contemplative Mobilities: Spatial
Injustices, Car-Centrism, and Urban Commons*

*Mobilidades críticas e contemplativas: injustiças
espaciais, autocentrismo e comuns urbanos*

Milton Andrés Salazar Rendón*
Angie Tatiana Carvajal Morales**

*Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo
el mundo, sólo porque, y sólo cuando, se crean para todo el mundo.*

JANE JACOBS (1969)

Recibido: 29 de marzo de 2026

Aprobado: 26 de mayo de 2026

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.16424>

Para citar este artículo

Salazar Rendón, M. A., & Carvajal Morales, A. T. (2026). Movilidades críticas y contemplativas: injusticias espaciales, autocentrismo y comunes urbanos. *Territorios*, (55), 1-35. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.16424>

* Universidad de Caldas. Correo electrónico: andres.salazar@ucaldas.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9999-3636>

** Universidad de Caldas. Correo electrónico: angie.carvajal25555@ucaldas.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8084-075X>

Palabras clave

*Justicia espacial;
autocentrismo;
movilidad justa;
pedaleo crítico; pedaleo
contemplativo; ciclismo
urbano; vulnerabilidad
corporal; comunes
urbanos.*

Keywords

*Spatial justice; car-
centrism; mobility
justice; critical
pedaling; contemplative
pedaling; urban cycling;
bodily vulnerability;
urban commons.*

Palavras-chave

*Justiça espacial;
autocentrismo;
mobilidade justa;
pedalar crítico; pedalar
contemplativo; ciclismo
urbano; vulnerabilidade
corporal; bens comuns
urbanos.*

RESUMEN

El artículo analiza las prácticas de resistencia de los ciclistas urbanos frente a las injusticias espaciales en Manizales, una ciudad intermedia de Colombia. A partir de una metodología cualitativa, reconstruye la experiencia reciente del ciclismo urbano mediante un contramapeo narrativo denominado Mapacleta, concebido como un ecosistema digital que integra cicloinfraestructura, injusticias espaciales, narrativas, colectivos, líneas de tiempo y derivas de arte y memoria. Conceptualmente, se abordan, entre otras, las nociones de autocentrismo, vulnerabilidad corporal y movilidad justa. Los hallazgos muestran cómo se han privilegiado políticas del espectáculo en detrimento de políticas públicas que promuevan transformaciones culturales significativas en las movilidades. Aunque el activismo ciclista es aún incipiente e intermitente, se evidencian procesos de colectivización y prácticas individuales que, desde el pedaleo crítico y contemplativo, reivindican la calle como un bien común urbano.

ABSTRACT

The article analyzes the resistance practices of urban cyclists against spatial injustices in Manizales, an intermediate city of Colombia. Based on a qualitative methodology, it reconstructs the recent experience of urban cycling through a narrative, counter-mapping called Mapacleta, conceived as a digital ecosystem that integrates cycling infrastructure, spatial injustices, narratives, collectives, timelines, and *derives* of Art and Memory. Conceptually, the notions of car-centrism, bodily vulnerability, and just mobility, among others, are addressed. The findings show how policies of the spectacle have been privileged to the detriment of public policies that promote significant cultural transformations in mobilities. Although cycling activism is still incipient and intermittent, there is evidence of collectivization processes and individual practices that, from critical and contemplative pedaling, claim the street as an urban common.

RESUMO

Este artigo analisa as práticas de resistência de ciclistas urbanos diante das injustiças espaciais em Manizales, uma cidade intermediária da Colômbia. Com base em uma metodologia qualitativa, reconstrói a experiência recente do ciclismo urbano por meio de um contramapeamento narrativo denominado ‘Mapacleta’, concebido como um ecossistema digital que integra infraestrutura cicloviária, injustiças espaciais, narrativas, coletivos, linhas do tempo e derivas da Arte e da Memória. No plano conceitual, são discutidas, entre outras, as noções de autocentrismo, vulnerabilidade corporal e mobilidade justa. Os resultados evidenciam que políticas voltadas para a promoção de eventos e ações de caráter espetacularizado têm sido privilegiadas em detrimento de políticas públicas capazes de promover transformações culturais significativas nos sistemas de mobilidade. Embora o ativismo ciclístico ainda se apresente de forma incipiente e intermitente, observam-se processos de ação coletiva e práticas individuais que, a partir do pedalar crítico e contemplativo, reivindicam a rua como um bem comum urbano.

Introducción

El complejo industrial-financiero-automotriz ha creado un paisaje urbano autocéntrico, jugando un papel notable en las planificaciones, dinámicas y prácticas espaciales de nuestras ciudades, generando como su reverso un cúmulo de injusticias espaciales, climáticas y sociales. Por su parte, ciclistas urbanos han agenciado un conjunto de prácticas de resistencias socioespaciales, que silenciosamente buscan descentrar el autocentrismo y sus funestas consecuencias en el buen vivir urbano: siniestros viales, contaminación, segregación urbana, entre otras.

En los últimos años, se ha empezado a dar un giro analítico del campo de los estudios del transporte al de las movilidades, lo que ha posibilitado la entrada de enfoques de las ciencias sociales y humanas, en los cuales la reflexión de las experiencias, los significados, los contextos, el poder, las relaciones humanos-no humanos, entre otras, amplía la mirada de los medios y modos de transporte, que ha estado encriptada en su mayoría en un lenguaje tecnocrático o de las ingenierías y la arquitectura.

En consonancia con este nuevo enfoque social para el estudio de las movilidades, buscamos en este artículo dar cuenta de las prácticas de resistencia de pedaleros urbanos ante injusticias espaciales en la ciudad de Manizales (Colombia). El biciactivismo, muchas veces infravalorado, impulsa luchas de carácter estructural por

la justicia espacial, temporal y climática; y cuestiona el uso desproporcionado de vehículos motorizados causantes de siniestros viales, que, por ejemplo, para el caso colombiano en el año 2022 dejó 8262 muertes,¹ muchas más que las ocasionadas por el conflicto armado. Aunque menos mediático que otros movimientos sociales, el biciactivismo enfrenta adversarios nada superficiales, claves para el presente y futuro del buen vivir en nuestras ciudades.

En un primer momento, explicaremos la metodología y abordaremos un contexto sobre los efectos de la movilidad centrada en el automóvil, así como la forma en que este ha contribuido a la privatización de bienes comunes urbanos como las calles; luego, discutiremos los conceptos de autocentrismo y de vulnerabilidad corporal. En el siguiente apartado, expondremos los hallazgos; y, finalmente, profundizaremos en el análisis con relación a las resistencias de los ciclistas urbanos, desde las categorías de justicia espacial, movilidad justa, pedaleo crítico y pedaleo contemplativo.

1. Metodología

Asumiendo el enfoque metodológico de los estudios culturales urbanos (Hall, 2010; Soja, 2014), las humanidades digitales del sur (Salazar & Carvajal, 2024), las metodologías colaborativas y la sistematización de experiencias (Torres, 2011), para esta investigación coordinamos la

¹ *Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

² El Mapacleta puede ser consultado aquí: <https://www.colaboratoriopluriversos.org/mapacleta>

creación de un Mapacleta,² un ecosistema digital que articula múltiples capas de información sobre la movilidad urbana en bicicleta en la ciudad de Manizales entre 2010 y 2023. Este dispositivo funciona como un contramapa narrativo digital que integra cicloinfraestructura, injusticias espaciales, narrativas de ciclistas, colectivos bici, líneas de tiempo y derivas de arte y memoria, configurando una constelación de datos orientada a la reconstrucción de la experiencia del ciclismo urbano en la ciudad enfatizando en las prácticas de resistencia.

El Mapacleta fue desarrollado mediante la plataforma uMap, que permite la construcción de mapas a partir de capas de OpenStreetMap, ambas herramientas de *software* libre. Cada capa contiene información georreferenciada detallada, como ubicación exacta, descripciones breves e imágenes, que posibilitan una narrativa visual y espacial de los puntos registrados.

El equipo de investigación estuvo conformado por integrantes del colectivo Pluriversos, quienes, además de investigadores, somos ciclistas urbanos y activistas por la movilidad justa. El trabajo de campo incluyó análisis documental, quince derivas urbanas en bicicleta, tres entrevistas semiestructuradas a integrantes de colectivos ciclistas de la ciudad, una entrevista al secretario de movilidad, la recolección de 91 micronarrativas de ciclistas urbanos, la construcción del contramapa narrativo digital y la participación en el Foro Mundial de la Bicicleta.

Las derivas urbanas permitieron cartografiar las injusticias espaciales y la cicloinfraestructura, revelando cómo las relaciones entre lo espacial, lo histórico, lo social y lo político configuran experiencias, conflictos y desigualdades en la movilidad urbana.

El análisis narrativo se centró en las microhistorias de ciclistas urbanos, presentes en una de las capas del mapa. En ella se sistematizan elementos como la fotografía del ciclista urbano, el año desde que inició a movilizarse en bicicleta, por qué tomó la decisión de empezar a usar la bicicleta como medio de transporte, las emociones asociadas al acto de pedalear y las demandas que formulan a la ciudad ciclista. En el caso de las entrevistas semiestructuradas a líderes de colectivos, el diálogo se profundizó en dimensiones políticas, organizativas y conflictivas del ciclismo urbano.

Por último, la triangulación de la información permitió articular las distintas técnicas de recolección y análisis, fortaleciendo la consistencia interpretativa del estudio y posibilitando una comprensión sólida y confiable del ciclismo urbano en la ciudad.

2. De la calle como bien común a la vía motorizada: injusticias espaciales, climáticas y sociales

La planificación urbana ha sido estructurada en el último siglo y medio por las visiones y acciones de grandes negociantes

del espacio común y de varios influyentes urbanistas. Entre ellos, Georges-Eugène Haussmann, Le Corbusier y Robert Moses destacan por su impacto significativo en el desarrollo de las ciudades contemporáneas. Sus enfoques, aunque variados en contexto y tiempo, han contribuido al autocentrismo y a los problemas que se derivan de este.

Haussmann (1809-1891), conocido por la transformación de París en la segunda mitad del siglo XIX y el violento desplazamiento de las clases populares para llevar a cabo sus proyectos de renovación urbana, desarrolló un plan que implicó, entre otras, la creación de amplias avenidas. La estructura vial de Haussmann sentó las bases para una ciudad donde el movimiento rápido y eficiente se convertiría en una prioridad, anticipando la futura dependencia del automóvil.

Por su parte, Le Corbusier (1887-1965) proponía la construcción de rascacielos residenciales, áreas funcionalmente zonificadas para trabajo, residencia y recreación. Esta planificación de autopistas elevadas y vías de 10 a 12 carriles permite un tráfico vehicular sin obstáculos que conecta las distintas zonificaciones y en el que no se atisba la presencia de peatones o ciclistas. Le Corbusier veía al automóvil como un símbolo de la modernidad, en detrimento de otros modos de movilidad, favoreciendo una ciudad dispersa y dependiente del automóvil, centrado en un enfoque que prioriza las infraestructuras

sobre las experiencias y necesidades cotidianas de los habitantes.

Robert Moses (1888-1981), inspirado en Le Corbusier, transformó Nueva York con una extensa red de autopistas, puentes y túneles. Su visión de la ciudad estaba profundamente motivada en la movilidad automotriz. Sus proyectos resultaron en la destrucción de barrios enteros y en el desplazamiento de miles de personas, especialmente de comunidades de bajos ingresos, intensificando procesos de segregación espacial. La visión de ciudad de Moses consolidó el autocentrismo en el diseño urbano, en el que se prioriza la movilidad vehicular sobre el transporte público, los espacios peatonales y ciclistas, creando paisajes urbanos dominados por autopistas.

La influencia de estos tres urbanistas va ser notable en la planeación urbana de las ciudades occidentales, que básicamente se van a guiar por diseños que orbitan alrededor del automóvil y, por lo tanto, en la construcción de autopistas, proyectos inmobiliarios con su respectivos parqueaderos, puentes, túneles, gasolineras, semáforos, zonas de estacionamiento en las calles, por nombrar algunos equipamientos que en tan solo un poco más de un siglo han facilitado que unos pocos se hayan ido apropiando de un bien común de las ciudades: la calle.

Desde el campo de los estudios urbanos, se ha acrecentado el interés por el concepto emergente de ‘comunidades urbanas’. Según Castro y Martí (2016),

territorios SS

dos perspectivas teóricas principales han abordado esta categoría. La primera, de corte ‘neoinstitucionalista’, destaca los “aportes de Elinor Ostrom y se interesa por las formas de autogestión de los recursos de uso común” (p. 131).

Por otro lado, la teoría crítica urbana aborda este concepto desde un enfoque principalmente neomarxista, el cual analiza el neoliberalismo, la acumulación y las diversas resistencias urbanas que hacen frente a injusticias espaciales. Inspirados en esta última corriente: Blomley (2008), Hodgkinson (2012), Linebaugh (2010), Hardt y Negri (2011), Harvey (2004, 2012), Castro y Martí (2016), nos acercaremos al concepto de comunes urbanos.

Entendemos los comunes urbanos como espacios políticos, materiales y simbólicos que emergen de las luchas colectivas frente a las formas injustas de diseñar, organizar y gobernar la ciudad. Estos comunes se configuran cuando comunidades o colectivos disputan la producción del espacio urbano, lo defienden o reclaman como un bien común y ensayan formas colectivas de cuidado, diseño y gobierno de la vida urbana. Así mismo, esta categoría constituye una herramienta analítica para estudiar los conflictos urbanos, pues permite identificar los dispositivos mediante los cuales se producen segregaciones, opresiones, despojos y procesos de mercantilización neoliberal de la ciudad.

Ahora bien, desde esta perspectiva, las calles no deben comprenderse como un mero recurso vial, sino como comunes

urbanos en sí mismas. Esto se debe a tres factores fundamentales: i) son bienes de uso común; ii) constituyen el componente más grande e importante de cualquier ciudad; y iii) son el escenario donde se materializa la vida urbana. Por lo tanto, la distribución de su superficie (calzada, andenes y ciclorrutas) debe responder a criterios de justicia espacial, que respondan por la redistribución del espacio colectivo frente a la sobreexplotación, segregación y privatización automotriz.

Actualmente, Manizales enfrenta una crisis de movilidad urbana. De acuerdo con la encuesta de percepción Manizales Cómo Vamos 2024-2025, “el total de vehículos por cada 1000 habitantes en 2024 alcanzó los 550 vehículos (un 0,9 % más en comparación a 2023)” (p. 46). Esta situación puede leerse, parcialmente, a partir de la tesis de la “tragedia de los comunes” propuesta por Garrett Hardin (1968): al ser las calles un recurso de libre acceso pero de capacidad limitada, la decisión racional e individual de adquirir y movilizar un automóvil privado desplaza costos colectivos hacia el resto de los ciudadanos.

Con un parque automotor en crecimiento desmedido y una infraestructura atrapada en una compleja geografía de la ciudad, la priorización del automóvil está llevando al colapso por saturación de la red vial. En este contexto, la bicicleta y otras micromovilidades se presentan como alternativas a esta tragedia, ya que constituyen una herramienta de lucha

que disputa un común urbano, democratizando el uso de la calle mediante una ocupación justa del espacio.

La naturalización de las prácticas espaciales impide imaginar las calles de las ciudades occidentales a fines del siglo XIX, antes del automóvil, como espacios compartidos por carruajes, ciclistas, peatones, mercados callejeros, artistas, *flâneurs*, tranvías, niñeces jugando, ollas comunitarias y oficios diversos. En las calles brotaba una amalgama de cuerpos, oficios, saberes, movimientos que fueron progresivamente confinados a los bordes.

Esta reorganización espacial no se hizo ni pacíficamente ni por la demanda de las comunidades, sino que es producto de arreglos espaciales (Harvey, 2004), transformaciones en el espacio urbano orientadas a favorecer la fluidez y colonización de la movilidad centrada en el carro. Estas transformaciones han implicado conflictos desiguales entre movilidades: de un lado, un sujeto-ciudadano, en una mole que puede pesar 2000 kilos, teniendo a su disposición una descomunal energía medida en newtons/metro/pie de torque y caballos de potencia, protegido, además, por dispositivos de seguridad avanzados, frente a otros que solo usan la energía de sus cuerpos para moverse, bien sea a pie o en bicicleta.

Algunos datos silenciosos que evidencian la estela de violencia espacial, climática y social del autocentrismo expresan tanto la gravedad del problema como la necesidad urgente de visibilizar las luchas

de aquellos que se oponen a las injusticias que provoca.

Conforme con la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud (OMS & OPS, 2022), los siniestros viales causan al año 1,3 millones de muertos y más de 50 millones de traumatismos, siendo la primera causa de muerte en niños, niñas y jóvenes de 5 a 29 años en el mundo. En 2020 en tiempos de confinamiento, niños, niñas y adolescentes sufrieron cuatro veces más muertes por siniestros viales que por Covid-19.

El 93 % de las víctimas de siniestros de tránsito se encuentran ubicadas en países de ingresos bajos y medios localizados en el sur global, evidenciando la interseccionalidad que se da entre la economía del automóvil y la colonialidad. La pandemia del autocentrismo en América Latina genera más del 30 % de defunciones en personas vulnerables en la vía: peatones y ciclistas. En Colombia son la primera causa de muerte de jóvenes de 15 a 29 años, y la segunda en general para los colombianos.

Por su parte, en promedio solo el 1,92 % de la malla vial de las 38 ciudades principales colombianas están adaptadas con alguna tipología de infraestructura ciclista. Para el caso específico de Manizales, entre 2018 y 2021 murieron 76 personas entre peatones y ciclistas, mientras que el parque automotor sigue en crecimiento exponencial, pasando de 193 840 vehículos en 2019 a casi 236 000 para 2022 (Alcaldía de Manizales). Por otro

territorios SS

lado, los efectos en la contaminación del aire y el ruido generan riesgo de infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, derrames cerebrales y cáncer de pulmón.

Según la calculadora de CO₂ de la Fundación Terra, para un trayecto diario de 15 km dos veces al día, una persona emite al año: 273,8 kg en metro/tren, 678,9 kg en bus, 1314 kg en moto y 2080 kg en carro, mientras que caminar o usar bicicleta genera casi 0. Los costos ambientales y de salud pública de las emisiones son externalizados a la sociedad y no son asumidos por las compañías automotrices ni por los consumidores.

El movimiento ciclista es multi-clasista, no realiza de manera explícita arengas anticapitalistas o anticoloniales; empero, su lucha de manera soterrada ataca nodos centrales de la economía-mundo contemporánea. Las demandas por carriles segregados en las calzadas o la coexistencia de distintos modos de transporte en un tráfico ralentizado; la incidencia en políticas públicas para que se integre la bicicleta en el ordenamiento urbano; las narrativas por la ciudades de 15 minutos; las prácticas del activismo *slow*; la resignificación del automóvil como símbolo de estatus; la articulación con el movimiento ecologista teniendo como objeto de crítica los motores que contribuyen a la crisis climática actual; las juntanzas con los feminismos que entienden las relaciones injustas que se tejen entre la movilidad, la economías del cuidado, el acoso sexual callejero, las alianzas aún

por construir con las otras micromovilidades víctimas potenciales del homicidio vehicular; y las comprensiones contemporáneas del aire, el agua y las calles como bienes comunes urbanos generan una tensión con el modelo de desarrollo urbano centrado en el automóvil, causante de injusticias espaciales, climáticas y sociales.

3. Autocentrismo

De acuerdo con Zunino (2015), “las movilidades constituyen un ensamble o amalgama de tecnologías, prácticas socioespaciales y representaciones, atravesadas por relaciones de poder [...]. Al ser analizadas como un ensamble, las movilidades son entendidas como un proceso socio-material conformado por aspectos humanos y no-humanos” (p. 2). Esta conceptualización, que sigue, entre otras, a Sheller y Urry (2000) y Sheller (2018), entiende que lo que cotidianamente llamamos transporte es solo una de variadas formas de movilidad: la circulación de mercancías, de dinero, de basura, de aire, la migración, la comunicación, el turismo son también formas de movilidad.

Como toda práctica socioespacial, la movilidad produce y reproduce la vida social, dando forma a nuestras geografías, historias y procesos culturales, siempre constituidos por relaciones de poder. En este sentido, las movilidades de personas y objetos se enmarcan en constructos sociales que las gestionan, controlan y administran: narrativas de distintos

actores, normativas, saberes expertos, regulaciones que han inventado discursos sobre las movilidades que se objetivan en medios, modos e infraestructuras: autos, bicicletas, barcos, aviones, trenes, calles, autopistas, aceras, túneles, puentes, terminales, parqueaderos, muelles, aeropuertos, etc., que día a día transforman el paisaje urbano.

Como lo hemos venido enunciando, de todos los medios de movilidad, el automóvil se ha convertido en el centro sobre el que gravita el trabajo, los recursos y la planificación del transporte en las ciudades. Es por esto que entendemos al autocentrismo como un patrón de poder global que ordena y planifica la movilidad urbana teniendo como prioridad al vehículo privado motorizado, configurando un complejo automotriz-industrial-financiero que estructura políticas públicas, infraestructuras y prácticas culturales con terribles consecuencias en la crisis climática, en segregaciones espaciales y en el homicidio vehicular.

Todo este complejo industrial y financiero centrado en el automóvil, y cada día más también en las motos, ensambla otras economías como:

- i) *La industria de los combustibles fósiles.* Las compañías petroleras se benefician directamente del alto consumo de gasolina y diésel; además, invierten en infraestructuras, como las estaciones de servicio, creando una sinergia entre las industrias automotriz y petrolera,

perpetuando el ciclo de dependencia del combustible fósil y asegurando la acumulación de capital para ambos sectores. Paradójicamente, y gracias al fuerte *lobby* empresarial, muchos gobiernos subvencionan el precio del combustible, manteniéndolo artificialmente bajo, fomentando el uso del automóvil y las motos.

- ii) *El sector inmobiliario y de construcción.* Desarrolladores inmobiliarios se benefician de la demanda de estacionamientos, garajes, carreteras, puentes antipeatonales, viaductos, túneles, etc. La planificación urbana basada en la zonificación y en la expansión: zonas para trabajar, zonas para el ocio, zonas para vivir, favorece la creación de ciudades dispersas dependientes del automóvil, en donde, además, la accesibilidad para automóviles es un factor que aumenta el valor de la propiedad. Como lo ha explicado Longhurst (2019), los Estados invierten significativamente en la construcción y mantenimiento de carreteras y autopistas, y esto no sucede porque las personas tengan genuinamente un amor a los carros y un rechazo furibundo por las bicicletas u otros modos de transporte, sino que existe toda una estrategia que cuenta con el respaldo de instituciones sociales y académicas, grupos de interés y agentes financieros dedicados a generar las necesidades del automóvil.

- iii) *La publicidad y el marketing*. las compañías automotrices invierten grandes sumas en publicidad para impulsar la compra de automóviles y motos, promocionándolos no solo como un medio de transporte, sino también como un símbolo de estatus y éxito, lo que perpetúa la demanda constante y la compra recurrente de nuevos modelos, aprovechando la obsolescencia programada mecánica y estéticamente. Hoy en día, a partir de las narrativas mediáticas de la movilidad sostenible, los Estados otorgan exenciones fiscales e incentivos para la compra de vehículos eléctricos o ‘ecológicos’, fomentando la compra continua y la renovación del parque automotor.
- iv) *El sistema financiero y de seguros*. Las compras de automóviles están frecuentemente financiadas mediante créditos, creando ingresos significativos para el sector financiero. A esto se suma la necesidad u obligatoriedad de comprar pólizas de seguros.
- v) *Otros sectores vinculados al complejo*. Son muchas más las economías articuladas al autocentrismo, por ejemplo: la industria de los repuestos y accesorios, la de los talleres, mantenimiento y reparación, la de los lavaderos y estética automotriz, la de las empresas de transporte (buses, colectivos, taxis), las nuevas compañías tecnológicas y sus aplicaciones de movilidad (Uber, Rappi, Waze, etc.).

Sheller y Urry (2000) no usan el concepto de autocentrismo, sino que hablan de “automovilidad”, en la que el automóvil es, entre otras:

- 1) El objeto manufacturado icónico del capitalismo, de ahí que conceptualizamos procesos económicos de escala global a partir de categorizaciones como: fordismo y toyotismo.
- 2) El artículo principal de consumo individual después de la vivienda.

El autocentrismo capitalista también se articula a otros patrones de dominación global como la colonialidad y el patriarcado o ‘patriarcarro’. La industria automotriz depende de la extracción de recursos naturales, como minerales y combustibles fósiles, situados principalmente en países del sur global. Estas actividades suelen perpetuar relaciones coloniales de explotación, en las que las corporaciones del norte se benefician de la extracción, dejando impactos ambientales y sociales negativos en las comunidades locales. Del mismo modo, la localización de fábricas en países con regulaciones laborales y ambientales más laxas reproduce dinámicas coloniales de precariedad laboral y explotación de recursos.

Por su parte, la publicidad automotriz suele reforzar estereotipos de género, presentando a los hombres como conductores dominantes y a las mujeres en roles pasivos o secundarios. De igual manera, como lo ha indagado la geografía

feminista (Soto, 2017; De la Paz Díaz, 2017), la planificación urbana centrada en el automóvil tiende a desatender las necesidades de las mujeres, que frecuentemente dependen más del transporte público y tienen patrones de viaje más complejos debido a la movilidad del cuidado (Sánchez & Zucchini, 2020).

Así mismo, las políticas de transporte y planificación urbana centradas en el automóvil han contribuido a la segregación espacial en muchas ciudades. La expansión de las avenidas en muchas ocasiones atraviesa comunidades de bajos ingresos, desplazándolas y fragmentándolas (Salazar & Acero, 2025), mientras que las áreas suburbanas más ricas, predominantemente blancas, se han beneficiado de mejores infraestructuras.

4. Vulnerabilidad corporal

Muchos pedaleros urbanos no se identifican como activistas; pedalean para trabajar, estudiar o recrearse; comparten la práctica con los activistas, pero no necesariamente su politización. Antes de reclamar el derecho a la ciudad y agenciar lo político, los ciclistas son cuerpos expuestos cotidianamente a la sobrevivencia. Siguiendo a Judith Butler (2017b), encarnan una forma de vulnerabilidad corporal: sujetos que, al salir al espacio público, arriesgan sus vidas y sus cuerpos.

Para Butler (2017a), si bien todos de alguna manera somos vulnerables, ya que codependemos de los otros y de

determinadas infraestructuras, esta vulnerabilidad se reparte de manera desigual:

Desde mi punto de vista, nuestra vida política está marcada por una condición de precariedad que todos compartimos, aunque se encuentre distribuida de manera desigual. [...] en términos proporcionales, algunos estamos mucho más expuestos a sufrir daños y a morir antes que otros. [...] La precariedad, por lo tanto, está desigualmente distribuida entre la población, y de ahí que no todas las vidas sean igualmente dignas de ser lloradas ni tengan el mismo valor” (pp. 99-100).

Factores como el género, la racialización, la sexualidad, la clase y el tipo de movilidad influyen en cómo los cuerpos son protegidos o expuestos a la violencia, la marginalización y la precariedad. En una sociedad autocéntrica, en la que los ciclistas están obligados a compartir la vía, donde son arrinconados, rebasados a altas velocidades, amenazados constantemente por considerar que bloquean el tráfico, heridos o asesinados por vehículos motorizados, los pedaleros terminan siendo sujetos de tercera categoría, cuerpos que no importan.

La distribución de esta precariedad se evidencia mucho más cuando pensamos el cuerpo caminante o ciclista en clave interseccional con variables de género o racialización. Las mujeres en el espacio público son objeto de diferentes tipos de violencia que van desde el acoso sexual

³ Todos los productos digitales pueden ser consultados aquí: <https://www.colaboratoriopluriversos.org/mapacleta>

hasta las agresiones; de la misma manera, no es casual la exorbitante diferencia de víctimas de siniestros viales que existe entre países del sur y el norte global.

Pensando en una categoría urbanística, como la de zonificación, podríamos afirmar que, como lo plantea Fanon (2010 [1952]), existen “zonas del ser y no ser”, que se distinguen por el estatus de humanidad que se les otorga a los sujetos; evidentemente, a los ciclistas de muchas ciudades asiáticas, africanas y latinoamericanas, se les trata como subhumanos, expuestos de manera desigual a la vulnerabilidad corporal.

Por lo anterior, una exigencia mínima es que los cuerpos tengan lo que necesitan para sobrevivir, porque esta es, sin duda, una precondition para cualquier otra exigencia que demandemos, como, por ejemplo, exigir después de la sobrevivencia una vida digna de vivir como ciclistas:

Salimos a las calles porque necesitamos caminar o movernos allí, necesitamos que las calles sean estructuradas para que, aunque estemos en silla de ruedas, nos podamos mover y podamos atravesar ese espacio sin obstáculos, acoso, detención administrativa, miedo a ser lesionado o muerte. Si estamos en las calles es porque somos cuerpos que necesitamos apoyo infraestructural para continuar nuestra existencia y para vivir vidas que importan. La movilidad es en sí un derecho del cuerpo, pero es también una condición previa para el ejercicio de

otros derechos, incluyendo la posibilidad de congregarse (Butler, 2017b, p. 16).

Los activistas pedaleros luchan por la sobrevivencia, para luego poder luchar por un buen vivir urbano. En el siguiente ítem, abordaremos experiencias de la movilidad en bicicleta en la ciudad de Manizales, analizando cómo se ha buscado desafiar el autocentrismo y se ha avanzado hacia una movilidad justa.

5. Hallazgos: experiencias pedaleras en Manizales³

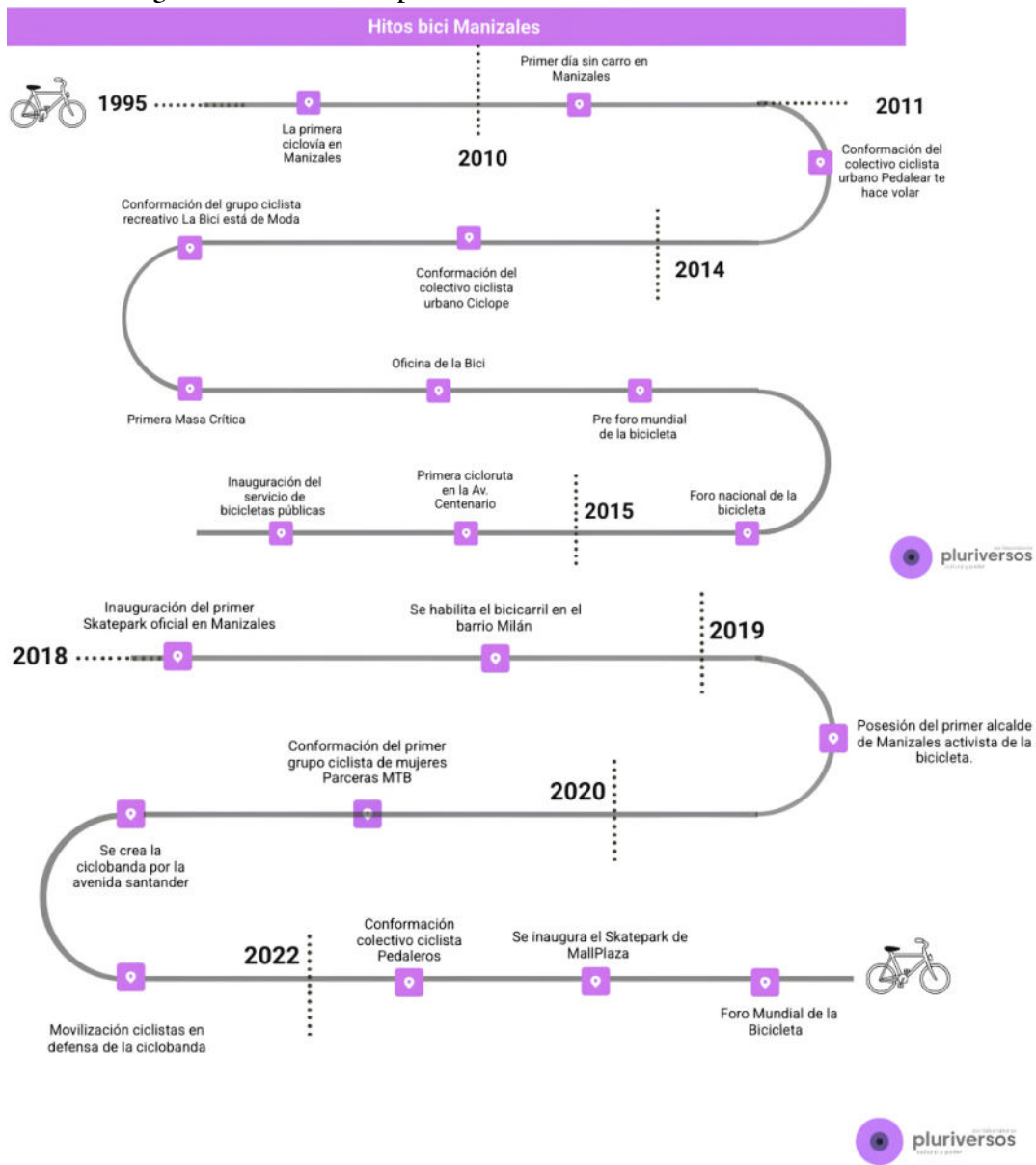
En este ítem, daremos cuenta de los hallazgos obtenidos en el proceso investigativo, aproximándonos a: hitos de la movilidad en bicicleta, injusticias espaciales, infraestructura y colectivos ciclistas.

5.1. Hitos

Manizales, ubicada en la región cafetera colombiana, tiene un terreno montañoso que hace que el ciclismo urbano presente desafíos en comparación con otras ciudades con geografías más planas. Sin embargo, en los últimos quinquenios la ciudad ha tomado medidas para fomentar el uso de la bicicleta a pesar de estos obstáculos (figura 1).

En 1974 nace la Ciclovía de Bogotá, un evento que reúne aproximadamente a un millón y medio de personas cada domingo. Esta iniciativa ha inspirado la creación de programas similares en otras

Figura 1. Línea del tiempo de hitos de la bicicleta urbana en Manizales



Fuente: Colaboratorio Pluriversos.

Figura 2. Primer Día sin Carro en Manizales, 25 de agosto de 2010



Fuente: diario *La Patria* (2010).

ciudades del país y del mundo. Durante unas horas, las calles se cierran al tráfico motorizado, dejándolas libres para el uso de caminantes y ciclistas.

En Manizales, las ciclovías comenzaron en 1995 y siguen siendo un espacio muy valorado por la comunidad. A lo largo de las vías, la gente se congrega para disfrutar de jornadas culturales, pequeños emprendimientos y diversas actividades deportivas. Sin embargo, la ciclovía no ha sido aprovechada por las administraciones locales para inspirar la construcción de políticas de movilidad.

Según Castañeda y Montero (2023), estos programas temporales pueden ser

vistos como experimentos de planificación urbana, que, gracias a su potencial demostrativo de cómo podría ser el futuro de la movilidad en las ciudades, es crucial que vayan acompañados de marcos institucionales y políticas que promuevan cambios permanentes en favor de la movilidad no motorizada en la vida cotidiana.

Otro hito son los denominados días sin carro, que se hacen en Manizales desde 2010, una vez al año. Así como la ciclovía, estos experimentos tienen una finalidad pedagógica, pero no están articulados a ninguna política de movilidad (figura 2).

A diferencia de las iniciativas anteriores, que son apuestas del estado local, el

Figura 3. Marcha en defensa de la ciclobanda, Manizales, 2020



Fuente: Facebook La Bici Está de Moda.

activismo pedalero ha promovido el uso de la bicicleta como medio de transporte a través de diversas iniciativas. Entre estas, destacan la creación de colectivos y la realización de Masas Críticas durante varios años desde 2014.⁴

En los últimos años, también se han llevado a cabo otras movilizaciones, que han estado enfocadas especialmente en la defensa de un carril ciclopreferencial (ciclobanda) ubicado sobre la principal vía de la ciudad, el cual enfrenta periódicamente amenazas de retiro (figura 3).

Además de la adecuación de la escasa infraestructura ciclística, un factor

relevante ha sido la organización de eventos de talla nacional e internacional sobre ciclismo. Castañeda y Montero (2023) proponen tres tipos de espacios para el ciclismo urbano, más allá de la infraestructura física: los espacios temporales, como las ciclovías; los espacios activistas; y los espacios políticos, como los congresos y conferencias que permiten un intercambio de saberes de distintos actores, entre ellos los tomadores de decisiones.

En la ciudad se han efectuado eventos ciclistas como el Foro Nacional de la Bicicleta y, sorprendentemente, el Foro Mundial de la Bicicleta. A estos eventos han

⁴ La Masa Crítica es un movimiento internacional de ciclismo urbano, iniciado en 1992, que consiste en pedalear juntos tomándose las calles de una ciudad. Su propósito es reivindicar el espacio en las calles, fomentar el respeto y la seguridad vial para todos los actores, y crear conciencia sobre los beneficios ambientales y sociales del ciclismo.

asistido políticos, académicos y activistas respetados en el campo de la movilidad, quienes han compartido sus experiencias, investigaciones y políticas públicas exitosas implementadas en distintas partes del mundo. Sin embargo, casi nada de lo expuesto en estos encuentros se ha aplicado a las políticas de movilidad local. Un caso emblemático es el Foro Mundial de la Bicicleta, realizado en 2022, gracias a la postulación que hizo el alcalde de la ciudad. Este exalcalde ha jugado un papel importante en el movimiento del ciclismo urbano: en 2014 creó un colectivo de bicicleta, fue concejal ciclista y un destacado activista de la movilidad ‘sostenible’.

Como alcalde, en 2020, durante la pandemia, creó un carril ciclopreferente, que recibió muchas críticas por lo que muchos consideraban una cicloinfraestructura antitécnica, sumado a la visión autocéntrica de los ‘ciudadautos’. El alcalde solía hacer narrativas grandilocuentes sobre una ciudad para el siglo XXI, relacionadas con la sostenibilidad, la movilidad y el ecologismo; sin embargo, su gestión en ciertos aspectos fue más orientada al *marketing*, como el Foro Mundial de la Bicicleta, que a la creación de estructuras institucionales y políticas consolidadas.

En síntesis, los hitos dejan entrever que las pocas pero relevantes acciones, como las ciclovías, los días sin carro y los foros, han sido más actividades puntuales marcadas por el esnobismo, orientadas hacia unas políticas del espectáculo,

que procesos que hayan derivado en la creación de políticas públicas para una movilidad justa y ‘sostenible’.

5.2. Injusticias espaciales

Como fue explicado en la metodología, elaboramos un contramapeo narrativo, cuyo producto se denomina Mapacleta. En las más de 200 injusticias categorizadas en infraestructura, seguridad y prácticas ciudadanas injustas, evidenciamos la lógica estatal en torno a la organización política del espacio local, encontrando lo siguiente:

- i) *Infraestructura*: vías en mal estado (huecos, sin pavimentar, sobresaltos), falta de semáforos para ciclistas, cruces vehiculares inseguros, falta o escasa iluminación, vías de alta velocidad, falta de ciclorrutas, bicicarriles y vías segregadas, ausencia de bebederos, falta de barandas para apoyo en semáforo, carencia de señalización ciclista (pictograma de bicicleta, etc.), inexistencia de rampa modular para escaleras, ausencia de biciparqueaderos, precaria intermodalidad, problemas de drenaje urbano, entre otros (figura 4).

La creación de infraestructura ciclista constituye una estrategia de planificación urbana con múltiples beneficios para la movilidad, la salud pública, el medio ambiente y la economía (Pardo

Figura 4. Mapacleta: injusticias espaciales (infraestructura)



Fuente: Colaboratorio Pluriversos.

et al., 2016). Entre las injusticias identificadas en la categoría de infraestructura, destacan por su recurrencia la ausencia de ciclorrutas segregadas y

la falta de cicloparqueaderos en espacios emblemáticos de la ciudad, como parques, centros de negocios y eventos, hospitales y entidades públicas.

territorios 55

ii) *Seguridad*: es evidente que las injusticias en infraestructura generan problemas de seguridad en los ciclistas; no obstante, evidenciamos otro tipo de inseguridad ciclista relevante, como el acoso sexual callejero, lugares percibidos como peligrosos (alta vegetación, basura, ruinas) y hurtos (figura 5).

Durante los años 2018-2021, la bicicleta fue el vehículo más robado en la ciudad (Manizales Cómo Vamos, 2022). La falta de iluminación, los lugares con alta vegetación o basuras son los más leídos por los ciclistas como inseguros. Sin embargo, la seguridad debe ser comprendida también en clave interseccional, por ejemplo, el acoso sexual callejero emergió como una habitual problemática en las ciclistas mujeres: “Salí a montar bici sola y, subiendo a la plaza de toros, un tipo en una moto de placas PCJ28B me tocó la nalga, se desvió para la Clínica Santa Sofía y no le sobró con esto, se devolvió y me alcanzó. Me volvió a pegar en la cola [...] Entonces, temblando y llorando me refugié en un montallantas [...]. Tengo miedo y rabia. Me siento frustrada. Por favor, chicas ciclistas o deportistas, no salgan solas” (tomado de WhatsApp Parceras, Manizales, 2023).

El acoso sexual callejero es una práctica que se ejerce con el fin de imponer un orden espacial en el que los hombres tienen el poder y el acceso

al cuerpo de las mujeres. Además, se hace énfasis en que andar solas las expone a que se ejerzan violencias más extremas.

En la medida en que se impone un orden espacial para las mujeres, a ellas se les niega y desincentiva más que a los hombres el uso del espacio público; en este caso específico, el uso de la calle a través de la bicicleta. En otras palabras, aunque la calle se considera un bien común, podemos observar su privatización cuando se analiza desde las perspectivas de clase y racialización, o, como en este contexto, desde el género.

iii) *Prácticas ciudadanas injustas*: emisiones contaminantes; autos o motocicletas bloqueando ciclorrutas y bicicarriles; incumplimiento de señales de tránsito (pares, semáforos en rojo, reductores de seguridad); restringir, estigmatizar o vetar el uso de la bicicleta en determinados espacios; ausencia de programas para incentivar el uso de la bicicleta; falta de pedagogías de la bici para conductores motorizados; conductores agresivos; carencia de procesos participativos sobre la bici (políticas públicas, planes, programas y proyectos); falta de acceso a la información sobre movilidad; inexistencia de incentivos para el uso de la bicicleta (subsidios en pasajes, días libres, descuentos en productos) (figura 6).

Figura 5. Mapacleta: injusticias espaciales (seguridad)



Fuente: Laboratorio Pluriversos.

Figura 6. Mapacleta: injusticias espaciales (prácticas ciudadanas injustas)



La pretensión con el mapeo no es la de ofrecer un listado cuantitativo de injusticias espaciales, las cuales serían imposibles de mapear: ¿cuántos automóviles en este momento se encuentran parqueados sobre el espacio de una ciclorruta?, ¿cuántas mujeres ciclistas están en este momento siendo víctimas de acoso sexual callejero? Justamente, los llamamos contramapeos narrativos, porque nos permiten comprender más a fondo las experiencias socioculturales de la movilidad.

Actualmente, las sociedades están impulsando discursos sobre la sostenibilidad urbana, promoviendo el uso de la bicicleta; sin embargo; muchas ciudades, como Manizales, carecen de la infraestructura adecuada para que los ciudadanos puedan utilizar esta alternativa de movilidad de manera segura, sin riesgos y que reconozca la vulnerabilidad corporal de los ciclistas. Esta tensión entre el aumento de ciclistas y la escasa infraestructura ciclista genera recurrentes conflictos espaciales en las vías.

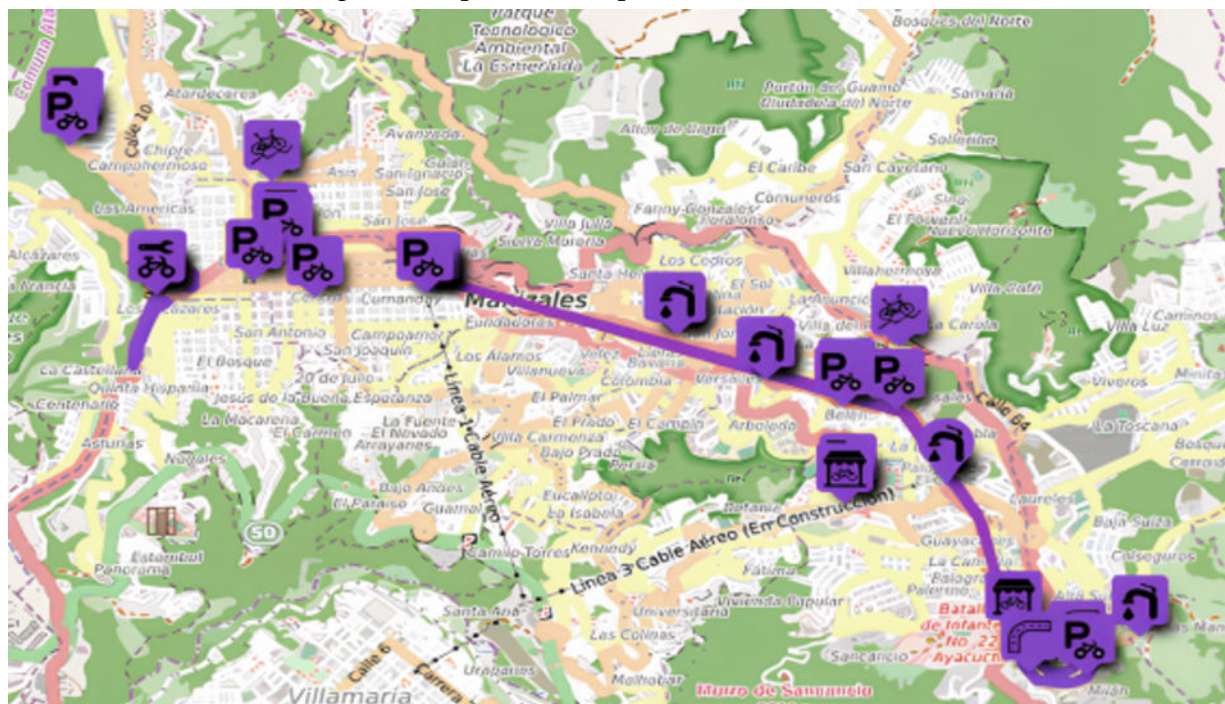
Voy a meterme ahora con esas violencias viales que vivimos, y es que una motocicleta, se te meta a la ciclobanda, yo soy de las que, si yo veo que el *man* se metió adelante, yo ¡pam! inmediatamente aumento mi velocidad hasta que llegó donde la persona, que casi siempre son hombres, y empiezo a decirle cosas. Entonces, depende de mi estado de ánimo. Yo le grito:

“¡Parce, esto no es para las motos!”... y eso, obviamente, te expone a que las reacciones sean violentas (Jess, 2023). Entre las prácticas injustas que más evidenciamos, se encuentran el arrinconamiento por parte de autos y motos; la prohibición de transitar o usar algunos equipamientos urbanos; la ausencia de espacios de participación ciudadana para la comunidad ciclista; y la invasión de autos y motos en la escasa cicloinfraestructura de la ciudad, que, además, no es segregada.

- iv) *Cicloinfraestructura*: biciparqueaderos, biciestaciones, bebederos, *skate-parks* y bicicarriles fueron clasificados según su estado: malo, regular o bueno (figura 7).

La ubicación de los biciespacios en Manizales se concentra principalmente a lo largo de la carrera 23-Avenida Santander, entre los sectores de Chipre-Plaza de Toros y el barrio Milán. Esta avenida actúa como un corredor vial longitudinal que conecta dos importantes zonas de desarrollo comercial de la ciudad. Manizales se divide en 12 comunas, cada una de las cuales está compuesta por al menos 15 barrios, estratificados según las condiciones socioeconómicas de la vivienda, su entorno inmediato y su contexto urbanístico. El sector de Chipre-Plaza de Toros y los barrios adyacentes a la Avenida Santander son predominantemente de estrato 3 y 4, mientras que los barrios más

Figura 7. Mapacleta: biciespacios, cicloinfraestructura



Fuente: Laboratorio Pluriversos.

cercanos al sector del Cable o Milán son de estratos 5 y 6.

El mapeo realizado expresa la existencia de inequidad y segregación socioespacial, dado que la escasa cicloinfraestructura de la ciudad se encuentra distante de los sectores de estratos 1, 2 y 3. Algunas voces argumentan que, dada la topografía accidentada de la ciudad, la infraestructura para la bicicleta debe ser ubicada en las zonas más altas, en las que es más fácil movilizarse en bicicleta, como el corredor de la Avenida

Santander; empero, desde el enfoque de la justicia espacial asumido en este artículo, se puede proporcionar una mayor accesibilidad a los sectores populares mediante la creación de una red de cicloinfraestructura que conecte pendientes suaves, promoviendo el uso de estaciones públicas con bicicletas electroasistidas e impulsando la intermodalidad, especialmente en consonancia con el plan de expansión de las líneas del Cable Aéreo (figura 8).

Figura 8. Mapacleta: biciespacios



Fuente: Colaboratorio Pluriversos.

Según la percepción de los ciclistas urbanos, el ciclocarril preferencial de la Avenida Santander, conocido como ‘ciclobanda’, es la infraestructura ciclista de mayor impacto, ofreciendo una alternativa de movilidad significativa a lo largo de un corredor importante de la ciudad. Cabe destacar que esta ciclobanda no está segregada con pintura o infraestructura física como tachas, bolardos o bordillos, sino que cuenta con demarcaciones en línea discontinua. Su configuración ha sido criticada por no cumplir con las recomendaciones técnicas respecto a su ancho y por estar localizada en el lado izquierdo de la vía.

A pesar de estas críticas, la ciclobanda es el único ciclocarril operativo de la ciudad, los otros cuatro⁵ ciclocarriles existentes (si es que pueden denominarse así) no superan los 500 metros cada uno;⁶ de hecho, uno de ellos tiene menos de 50 metros de longitud. Es esencial considerar que la malla vial de la ciudad abarca aproximadamente 700 kilómetros y la ciclobanda, siendo una infraestructura crucial pero imperfecta, cuenta con cerca de 9 kilómetros, si se consideran ambos sentidos de la avenida. A pesar de las reiteradas amenazas de su eliminación, los ciclistas urbanos defienden su existencia:

Es un espacio, que sin ser perfecto le falta mucho, pero es un espacio que los ciclistas hemos ganado en la ciudad

⁵ Entre 2024 y 2025 se habilitaron dos más.

⁶ Hasta 2025, que inauguraron un ciclocarril en el sector de Chipre que supera los 500 metros.

[...] Muchos lo critican porque está a la izquierda de la vía, pero muchos de los de los que critican ni siquiera han salido alguna vez en la bicicleta para saber que a la derecha se va expuesto a la guerra del centavo, al cruce de todos los vehículos, donde están el 98 % de recámaras o alcantarillas. Entonces, yo como ciclista le veo más cosas favorables que negativas (Fernando, La Bici Está de Moda, 2022).

El mapeo de la infraestructura ciclista en Manizales muestra una ciudad con muy pocas garantías para las movi- lidades alternativas, que pongan en el centro la vulnerabilidad corporal de las y los ciclistas. Adicionalmente, la escasa infraestructura es deficiente y segrega espacialmente a los ciclistas urbanos de los estratos más bajos.

Pese a la casi inexistente cicloinfraes- tructura, en la ciudad existe una economía de pequeños comercios y talleres alrededor de la bicicleta, los cuales se sostienen especialmente por la amplia afición que existe al ciclis- mo de ruta y montaña en la ciudad. También realizamos un mapeo de tiendas y bicitalleres. La mayoría se encuentran situados sobre la Avenida Santander (figura 9).

- v) *Colectivos*: como no estamos con- denados a ser objetos pasivos de las injusticias espaciales, sus geografías resultantes se pueden transformar me- diante el activismo y la acción colecti- va. Buscamos ubicar en el territorio los

diferentes colectivos que se articulan alrededor del ciclismo urbano, pero, lamentablemente, el mapeo reveló una realidad poco alentadora: un número reducido de colectivos urbanos (4), frente a un número significativamente mayor de colectivos de ciclismo de ruta y de montaña (15).

Los colectivos urbanos mapeados, que tienen un perfil de activismo ciclista fueron: Pedaleros Urbanos, Parceras, La Bici Está de Moda y Pluriversos, el colectivo al que pertenecemos, que, si bien no es exclusivamente un colectivo ciclista, sí está integrado por ciclistas urbanos, y, entre otras actividades, se dedica a investigar y promover el activismo ciclista.

Pedaleros Urbanos es un colectivo que nace en 2022, impulsado por la realiza- ción del Foro Mundial de la Bicicleta. El colectivo está compuesto por aproximada- mente diez personas, predominantemente jóvenes de entre 18 y 30 años, estudiantes universitarios. Sus líderes han llevado a cabo investigaciones sobre movilidad urbana, especialmente desde un enfoque ingenieril, lo que les permite fundamentar su activismo en datos y análisis técnicos.

Las acciones de Pedaleros Urbanos incluyen la organización de Masas Críti- cas, la instalación de parqueaderos para bicicletas y la organización de conversato- rios sobre movilidad. La mayoría de estas actividades se efectuaron en 2022, en co- laboración con la organización del Foro

Figura 9. Mapacleta: biciespacios, tiendas y talleres



Fuente: Laboratorio Pluriversos.

Mundial; posterior al evento, el colectivo ha reducido el número de intervenciones, concentrándose en acciones en defensa de la ciclobanda.

La Bici Está de Moda es un colectivo que surge en 2014, con el propósito de hacer rodadas urbanas, aunque rápidamente viró hacia el ciclismo recreativo de montaña. A pesar de este cambio de enfoque, fue incluido en el mapeo de colectivos debido a sus características distintivas que lo han convertido en un referente en la promoción de la movilidad en bicicleta. Una de esas características es que es un

colectivo fundado por un político y activista ambientalista, exconcejal y exalcalde de la ciudad.

Desde este colectivo, este político impulsó campañas pedagógicas alrededor de la bicicleta y la movilidad urbana, y, dado su liderazgo, durante muchos años fue difícil separar sus acciones de las del colectivo, ya que muchos integrantes del grupo lo han acompañado. El colectivo tiene cerca de 15 líderes, y en sus rodadas pueden salir entre 50 y 80 personas, de distintas edades, género y clases sociales. En la actualidad, aunque se centra

territorios SS

⁷ Dada la temporalidad de la investigación (hasta 2023), no profundizamos en esta recién creada veeduría.

principalmente en el ciclismo de montaña, el colectivo acompaña acciones de fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte y de defensa de la ciclobanda.

Parceras es un colectivo de mujeres ciclistas, que se consolidó en 2020, con el objetivo de luchar por la igualdad de género en los ciclistas de la ciudad de Manizales. Si bien Parceras se orienta principalmente al ciclismo de montaña, se ha incluido debido a sus acciones en torno a la movilidad en bicicleta en la ciudad y a su activismo basado en género. Bajo el lema “Juntas somos más fuertes”, este colectivo, integrado por 10 ciclistas, apuesta porque más mujeres se suban a la bicicleta, ya sea en las calles o en las montañas; tratan de romper estereotipos sociales machistas; y desarrollan actividades que se enmarcan en la sororidad y la prevención de la violencia de género a través de rodadas urbanas y participación en foros de movilidad.

Finalmente, Pluriversos es un colectivo de investigación-acción sobre acción colectiva y el mundo urbano. Entre las acciones que desarrollamos con relación a la movilidad, se incluyen investigaciones sobre movilidades justas; la elaboración de manuales para peatonas y ciclistas; sensibilización sobre la problemática del acoso sexual callejero; el acompañamiento en Masas Críticas y movilizaciones en defensa de la ciclobanda; la participación en mesas de discusión con la Alcaldía; la colaboración en la organización del Foro

Mundial de la Bicicleta; el activismo mediático; y la activación y promoción del Mapaleta en distintos escenarios académicos y activistas.

El mapeo de colectivos de ciclismo urbano demuestra las débiles estructuras de movilización existentes en la ciudad que puedan hacer frente a injusticias espaciales en torno a la movilidad urbana. Pedaleros Urbanos se destaca por su activismo técnico, pero, lastimosamente, sus acciones son muy intermitentes; La Bici Está de Moda y Parceras están enfocados al ciclismo de montaña, aunque acompañan luchas en defensa de la ciclobanda; y Pluriversos, que combina la investigación y el activismo, es un grupo que acompaña las luchas, más que liderarlas.

Estos colectivos, pese a sus diferencias, comparten un compromiso con la transformación de la movilidad urbana y la lucha contra las injusticias espaciales del modelo urbano autocéntrico. Es importante señalar que entre los años 2024 y 2025 se ha consolidado una veeduría ciudadana de la bicicleta para el fortalecimiento de la movilidad sostenible, que ha desempeñado un papel preponderante en la defensa de la ciclobanda.⁷

Los hallazgos de los hitos, las injusticias espaciales, la cicloinfraestructura y los procesos de colectivización nos permiten hacer una reconstrucción de las experiencias de la movilidad en bicicleta en la ciudad de Manizales, cuyo análisis profundizaremos en el siguiente apartado.

6. Movilidad justa: pedaleo crítico y pedaleo contemplativo

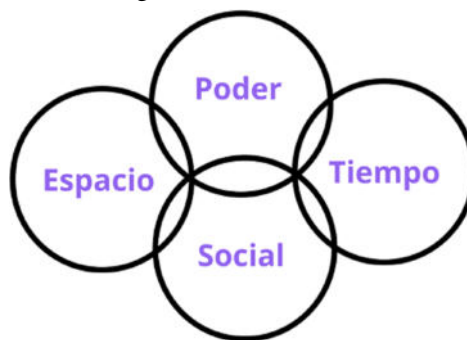
Dice Edward Soja (2014): “Mi razonamiento, siguiendo las tempranas ideas de Foucault y Lefebvre, es que hay tres, en lugar de dos, cualidades fundamentales u ontológicas de la existencia humana, de las cuales se deduce todo el conocimiento: la social/societal, la temporal/histórica y la espacial/geográfica” (p. 111).

De acuerdo con Soja, lo temporal, lo social y lo espacial son dimensiones recíprocamente constitutivas, en la que ninguna es más relevante que la otra *per se*, y entrelazadas van construyendo tanto nuestras trayectorias existenciales como nuestras geohistorias colectivas. Es por esto que él sostiene que el espacio se produce socialmente, y, por lo mismo, este puede cambiarse socialmente.

Es así que estos espacios ya creados, pero a la vez transformados o reproducidos por nuestras experiencias vitales y procesos colectivos, están troquelados por relaciones de poder (Foucault, 1979), es decir, por procesos conflictivos, antagónicos, contingentes, reticulares, en los que emergen conductas y contraconductas, espacios y contraespacios, poderes y resistencias. De esta manera, al tiempo, a lo social/cultural y al espacio, podemos sumarles una cuarta dimensión, que sería el poder, configurando así una tetraléctica (figura 10).

Nuestros espacios construidos no son neutrales, sino que, en ellos, se objetivan

Figura 10. Tetraléctica



Fuente: elaboración de los autores.

disputas y visiones del mundo dominantes que marcan cómo deben ser nuestras formas de organización espacial, las cuales afectan significativamente trayectorias de vida, identidades colectivas e imaginarios sociales de territorios, creando muchas veces estructuras duraderas desiguales de distribución espacial, que no es otra cosa que injusticias espaciales. De la misma manera, los efectos y causas de estas injusticias espaciales: exclusiones, desigualdades, racismos, machismos, colonialidades, sujeciones, opresiones, inferiorizaciones de la diferencia, son confrontados y, en algunos casos, transformados por la acción política.

En ese sentido, la ciudad es un espacio de disputa constante, donde se producen y distribuyen de forma desigual tanto buenos como malos vivires urbanos en distintas dimensiones: vivienda, hábitat, servicios públicos, espacio público, seguridad, economía urbana y, por supuesto, el tema que nos convoca: la movilidad.

Aunque las narrativas de la movilidad sostenible han sido gradualmente incorporadas en el discurso activista y en las políticas públicas, en este artículo optamos por emplear el concepto de movilidad justa, debido a los alcances analíticos que tiene para pensar las luchas contra las injusticias espaciales. Siguiendo a Sheller (2018), comprendemos la movilidad justa como un concepto que permite explicar cómo el poder y la desigualdad se articulan en el control del movimiento, produciendo patrones de movilidad e inmovilidad en la circulación de personas, recursos e información.

La movilidad injusta opera en múltiples escalas: en la escala micro, se manifiesta en nuestros cuerpos y en la manera en que estos pueden o no desplazarse a través de los espacios, de acuerdo con la clase social, la racialización, el género, las capacidades físicas y la sexualidad, entre otros. En una escala meso, se relaciona con las infraestructuras, el uso del suelo, los vehículos y el transporte público, elementos que históricamente han contribuido a la producción de injusticias espaciales, incluyendo la segregación social y racial, la creación de zonas inseguras, la gentrificación y las exclusiones basadas en tipos de oficios o identidades colectivas. Y en una escala macro, la movilidad injusta se entrelaza con los procesos de urbanización planetaria, circulación del capital multinacional, extracción de recursos a nivel global, control de fronteras, gestión

de migraciones, conflictos bélicos, crisis alimentarias y el cambio climático.

El enfoque de la movilidad justa posibilita abordar de manera interseccional y relacional las diversas injusticias climáticas, espaciales y sociales vinculadas a la movilidad. Por ejemplo, en nombre de la movilidad sostenible se construyen infraestructuras, como ciclorrutas o peatonalizaciones, que pueden convertirse en dispositivos de gentrificación o que rara vez se implementan en las periferias. Así mismo, en aras de optimizar la movilidad urbana, se pueden destruir barrios o impactar negativamente el medio ambiente y las zonas de reserva natural. De este modo, la movilidad eficiente o libre para algunos puede resultar en inmovilidad o confinamiento para otros.

Así como la mayoría de los usuarios del transporte público no son activistas por una movilidad justa, la mayoría de los ciclistas urbanos tampoco lo son. Sin embargo, mientras pedalean, algunos pueden cuestionar y construir una posición insumisa sobre las prácticas espaciales que se reproducen de manera injusta. Este *pedaleo crítico* se refiere a ciertas prácticas de resistencia que los ciclistas urbanos despliegan frente a condiciones de injusticia. Estas prácticas abarcan desde la creación de colectivos, biciprotestas, plantones, activismos jurídicos, participación en mesas de discusión con el Estado, veedurías, activismos académicos, *performances*, acciones simbólicas, acciones

directas, ciclobloqueos e intervenciones urbanas, entre otras, evidenciadas en los hallazgos.

Movimientos históricos, como las luchas por las vías para bicicletas en Estados Unidos a finales del siglo XIX, los Provo en Ámsterdam y sus Bicis Blancas, el colectivo performativo MAB (Le Monde à Bicyclette) en Montreal, las Masas Críticas en diversas ciudades del mundo, y colectivos en América Latina, como Biciacción en Quito, Bicitekas en Ciudad de México y Ciclaramanga en Bucaramanga, son ejemplos emblemáticos.

El pedaleo crítico puede manifestarse a través de la resistencia organizada (Salazar & Castaño, 2023), lo que implica la construcción de identidades políticas y adversariales, actos creativos colectivos, apuestas macropolíticas frente al Estado y sus políticas públicas. Pero también se puede agenciar de manera individual, especialmente a través de prácticas de sí (Foucault, 2000) como, por ejemplo:

- i) Asumiendo una posición política del habitar en bicicleta como una práctica de resistencia que nos brinda autonomía, libertad y otra forma de relacionarnos con la ciudad.
- ii) Poniendo el cuerpo vulnerable que pedalea y desafía el miedo a la muerte o a ser herido al momento de desplazarnos en bicicleta por la ciudad.
- iii) Retando estándares estéticos a través de un cuerpo sudado, una cabellera despeinada por el viento o el casco,

pantalones engrasados, para asistir a nuestros trabajos, a estudiar o a compromisos sociales.

- iv) Impidiendo que los automóviles saquen dinero de nuestros bolsillos, reduciendo consumos que generan mayores impactos económicos.
- v) Disminuyendo la huella de carbono y enfrentando la crisis climática.
- vi) Desafiando la injusticia espacial, ya que un cuerpo en bicicleta por las calles está demandando la redistribución del espacio público y expresando que otros medios de movilidad son posibles.

De igual manera, sin estar organizados o sin conciencia de su politización a través de prácticas de sí, los ciclistas urbanos, en una sociedad autocéntrica, también resisten cotidianamente (De Certeau, 2000), reconociendo que ciertas formas de circular en la ciudad son “artes de hacer”, tácticas silenciosas y sutiles de modificar imposiciones espaciales.

Estas categorizaciones: resistencia organizada, como práctica de sí y cotidiana, siguen una conceptualización desarrollada en un artículo anterior en el que, a partir de una exhaustiva revisión y análisis documental de la noción de resistencia, construimos una definición propia comprendiéndola como “acciones, prácticas, performatividades, que expresan desacuerdos frente a relaciones de poder” (Salazar & Castaño, 2023, p. 8). En esta definición, hacemos énfasis en

la idea de desacuerdo y en la condición política de la resistencia.

Frente al pedaleo crítico, quisiéramos, para finalizar, proponer otra entrada analítica para pensar la resistencia, que denominamos el *pedaleo contemplativo*. La sociedad actual del rendimiento (Han, 2023), que habita los discursos de la productividad, competitividad, innovación, de la obsolescencia programada, construye ciudades aceleradas del mal vivir, sin tiempo para contemplarlas y errabundearlas.

“Hemos olvidado que la inactividad que no produce nada constituye una forma intensa esplendorosa de vida. A la obligación de trabajar y rendir, se le debe contraponer una política de la inactividad que sea capaz de producir un tiempo verdaderamente libre” (Han, 2023, p. 12).

El capitalismo convierte el tiempo en mercancía; por eso, lo acelera para sacarle el mejor provecho. La inactividad, por su parte, no es una incapacidad para la actividad, sino que esta tiene su propio lenguaje y autonomía. La bicicleta puede permitir un habitar contemplativo, pacifica el tráfico, elogia la lentitud, pero, si se requiere, se puede ir veloz, en libertad se puede ir graduando el ritmo al que se quiere deambular: “Es una sensación de libertad muy hermosa, de sentir que mi movimiento depende de mí, de sentir claro que mi cuerpo está ahí como liberándose con el movimiento, que es un juego entre velocidad y lentitud muy interesante [...]” (Jess, 2023).

El pedaleo contemplativo se desvincula de la funcionalidad de la movilidad, del rendimiento y del consumo repetitivo y homogéneo, para convertirse en una expresión de ocio y buen vivir, en el que la intensidad reside en errabundear, como el *flâneur*. Se constituye como una forma de práctica de sí: un ejercicio ético a través del cual el pedalero urbano cultiva una forma de vida que desobedece los mandatos del rendimiento, la aceleración y la funcionalidad, y, en su lugar, afirma la lentitud, el disfrute, el ritmo propio y el habitar sensible de la ciudad: “Salgo en las noches en la bici relajado, pongo en el celu ‘Todo lo bueno tarda’ de los AlcolirykoZ, la que dice: ‘Estoy pensando quedarme a vivir en este *beat*, también me gustaría elegir dónde morir, un buen fin, el fin del afán, un buen fin, el fin del afán’, y listo, a andareguear la ciudad en bici, un parquecito, un barcito, una charladita y regreso tranqui” (Mati, 2023).

En el proceso de elaboración del Mapacleta, recopilamos cerca de cien narrativas de ciclistas urbanos, en las cuales exploramos, entre otras cuestiones, las emociones que experimentan al montar en bicicleta. En la mayoría de estas narrativas, emergen términos recurrentes como felicidad, tranquilidad, libertad, relajación y autonomía. Estos testimonios revelan una profunda conexión entre el uso de la bicicleta y una forma de movilidad que encarna una política de la inactividad y el desenfado (figura 11).

Figura 11. Mapacleta: bicinarrativas



Fuente: Colaboratorio Pluriversos.

También propusimos el ‘errabundeó’ por tres derivas del arte y de la memoria, diseñadas para ser recorridas en bicicleta. Estas derivas permiten una inmersión en la memoria viva y popular de la ciudad, ofreciendo un recorrido que abarca tanto las monumentalidades y arquitecturas icónicas como los contramonumentos, parques y atardeceres. La experiencia de pedalear en este albur planificado permite la contemplación de una amalgama de paisajes urbanos de la inactividad (figura 12).

Una ciudad que se contempla necesita paisajes de la inactividad, una infraestructura a la altura de la lentitud, descentrar los automóviles y las motos, purificar el aire, ya que la calma requiere bocanadas profundas. En este sentido, la acción colectiva del activismo ciclista debe contribuir a la lucha por una inactividad colectiva, toda vez que “la verdadera vida comienza en el momento en que termina la preocupación por la supervivencia, la urgencia de la pura vida. El fin último de

territorios SS

Figura 12. Mapacleta: derivas del arte y la memoria



Fuente: Laboratorio Pluriversos.

los esfuerzos humanos es la inactividad” (Han, 2023, p. 13).

En consonancia con el elogio de la lentitud propuesto por Honoré (2004), el pedaleo contemplativo emerge como una práctica de resistencia orientada a transformar nuestra relación con el tiempo, ralentizando el ritmo de las ciudades. Esta forma de resistencia se suma al pedaleo crítico, ambas configurándose como estrategias complementarias. Criticar y contemplar, en este contexto, son modos

de resistencia que develan y cuestionan las injusticias espaciales enfrentadas por los ciclistas urbanos en Manizales.

Conclusiones

En este artículo, hemos buscado comprender las prácticas de resistencia de los ciclistas urbanos frente a las injusticias espaciales en Manizales. A través de la reconstrucción de la experiencia del ciclismo urbano en la ciudad en los últimos años

y mediante un contramapeo narrativo denominado Mapacleta, hemos analizado hitos históricos, injusticias espaciales, infraestructura ciclista, colectivos y narrativas de ciclistas. Podemos concluir que en Manizales se han priorizado unas políticas del espectáculo en torno a la movilidad ciclista, en lugar de desarrollar políticas públicas que establezcan procesos de transformación cultural significativos en las movilidades.

De tal manera que se ha desaprovechado un conjunto de iniciativas que, de haberse cimentado, podrían haber contribuido a una movilidad justa y al descenramiento del automóvil. Por otro lado, aunque el activismo ciclista en la ciudad aún es incipiente e intermitente, se han identificado procesos de colectivización y prácticas individuales que han hecho frente a injusticias espaciales a través del pedaleo crítico y contemplativo, poniendo en la calle el cuerpo, que reclama una vida digna de ser vivida, un buen vivir urbano, en el que la vía sea un bien común y no privado.

Agradecimientos

A Susana Alvarán, a Cristian Rodríguez y a Isabella Ramírez, por su valiosa colaboración en la recolección de la información para este artículo.

Referencias

- Blomley, N. (2008). Enclosure, common right and the property of the poor. *Social & Legal Studies*, 17(3), 311-331. <https://doi.org/10.1177/0964663908093966>
- Butler, J. (2017a). *Cuerpos aliados y lucha política: hacia una teoría performativa de la asamblea*. Planeta.
- Butler, J. (2017b). Vulnerabilidad corporal, coalición y la política de la calle. *Nómadas*, 46, 13-29. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n46a1>
- Castañeda, P., & Montero, S. (2023). Making space for cycling. In G. Norcliffe, U. Brogan, P. Cox, B. Gao, T. Hadland, S. Hanlon, T. Jones, N. Oddy & L. Vivanco, *Routledge companion to cycling* (pp. 240-249). Routledge International Handbooks.
- Castro, M., & Martí, M. (2016). Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad. *EURE*, 42(125), 131-153. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612016000100006>
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.
- De la Paz Díaz, M. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 112-126. <http://revistascientificas2.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3605>

- Fanon, F. (2010 [1952]). *Piel negra, máscaras blancas*. Akal.
- Foucault, M. (1979). *Microfísica del poder*. Las Ediciones de La Piqueta.
- Foucault, M. (2000). Technologies of the self. In *Ethics: essential works of Foucault 1954-1984* (pp. 223-252). Penguin Random House.
- Hall, S. (2010). *Sin garantías: trayectorias y problemáticas en estudios culturales*. Envió Editores.
- Han, B. (2023). *Vida contemplativa: elogio de la inactividad*. Penguin Random House.
- Hardin, G. (1968). The tragedy of the commons. *Science*, 162(3859), 1243-1248. <https://doi.org/10.1126/science.162.3859.1243>
- Hardt, M., & Negri, A. (2011). *Commonwealth: el proyecto de una revolución del común*. Akal.
- Harvey, D. (2004). El “nuevo” imperalismo: acumulación por desposesión. *Socialist Register 2004*, 99-129. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution*. Verso.
- Hodkinson, S. (2012). The new urban enclosures. *City*, 16(5), 500-518. <https://doi.org/10.1080/13604813.2012.709403>
- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. Penguin Random House.
- Linebaugh, P. (2010). Enclosures from the bottom up. *Radical History Review*, 2010(108), 11-27. <https://doi.org/10.1215/01636545-2010-007>
- Longhurst, J. (2019). *Las batallas de la bici* (trad. L. Carasusán Senosiáin). Kaktarak.
- Manizales Cómo Vamos. (2022). *Informe de calidad de vida Manizales 2022*. https://manizalescomovamos.org/wp-content/uploads/2025/08/icv_mcv_2022.pdf
- Organización Mundial de la Salud (OMS), & Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2022). *Informe de siniestralidad vial*. <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial#:~:text=El%2090%25%20de%20las%20muertes,son%20peatones%2C%20ciclistas%20y%20motociclistas>
- Pardo, C., Sanz, A., & Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas*. Espacio-Gea21.
- Salazar, M. A., & Carvajal Morales, T. (2024). Humanidades digitales del sur: metodologías colaborativas y acción colectiva. *La Palabra*, (48), e18346. <https://doi.org/10.19053/uptc.01218530.n48.2024.18346>
- Salazar, M., & Acero, J. (2025). Memorias en resistencia, urbicidio e (in)justicias espaciales. *Scripta Nova*, (29), 151-183. <https://doi.org/10.1344/sn2025.29.47880>
- Salazar, M., & Castaño, J. (2023). Resistir no es aguantar: en busca de la noción de resistencia. *Sociedad y Economía*, (50), e10111995. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i50.11995>
- Sánchez, I., & Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos

- criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Sheller, M. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, 30(2), 17-34. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Soja, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Tirant Humanidades.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana: las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Transporte y Territorio*, (16), 127-146.
- Torres, A. (2011). La interpretación en la sistematización de experiencias. *Desicio*, 28, 47-54. http://www.cepallforja.org/sistem/documentos/decisio28_saber8.pdf
- Zunino, D. (2015). *Movilidad y ciudad: introducción teórica al mobility turn en las ciencias sociales*. Universidad de Buenos Aires.