

# USOS COTIDIANOS Y POPULARES DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ

Camilo Torres Barragán

---

VIDA URBANA Y DERECHO A LA CIUDAD / **ENSAYO**

# USOS COTIDIANOS Y POPULARES DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ

MSc. Camilo Torres Barragán, Politólogo

Politécnico Gran Colombiano, Departamento de Ciencia Política

Invitado Internacional

Profesor

[ca.torres964@uniandes.edu.co](mailto:ca.torres964@uniandes.edu.co)

Recibido : Abril-2015 / Aceptado : Junio-2015

## RESUMEN

A pesar del reciente aumento de estudios sobre bicicletas, el énfasis académico ha sido puesto en el uso recreativo de este objeto, y en regiones como Estados Unidos y Europa; dejando a los usos populares, y en general a Latinoamérica, por fuera del análisis. En esta región y en el contexto de grandes desigualdades en el acceso a la ciudad y de poco fomento oficial a las movilidades alternativas, el uso de la bicicleta entre las clases trabajadoras ha permitido una forma paralela de experimentar, apropiarse y producir el espacio urbano desde lo cotidiano. En Bogotá, Colombia, el uso diario de la bicicleta ha tenido un acelerado y constante crecimiento en la última década. Sin embargo, antes del fomento institucional y la gran aceptación social actual, existía ya un uso cotidiano, utilitario y popular de la bicicleta por parte de muchos trabajadores y trabajadoras de la ciudad. El objetivo del proyecto, aún en marcha, es analizar la historia de esos usos de la bicicleta y construir una cartografía histórica de algunos de sus recorridos cotidianos en la ciudad.

**Palabras clave:** bicicletas; Bogotá; historia urbana, movilidades, producción del espacio.

## ABSTRACT

*Despite the recent increase in bicycle studies, academic emphasis has been on the recreational use of this object, especially in the United States and Europe; leaving the popular uses and Latin America generally outside the analysis. In this region and in the context of large inequalities in access to the city and little official encouragement for alternative mobility, the use of bicycles among the working classes has enabled an alternative way of appropriating and producing urban space from an everyday-life perspective. In Bogota, Colombia, the daily use of this vehicle has had a rapid and steady growth in the last decade. However, before there were any official support and before the growing social acceptance, there was already an everyday, utilitarian and popular use of the bicycle by many workers in the city. The project, though is still in a preliminary state, aims to analyze the history of those uses and to build an historical cartography of some of those everyday informal biking-paths in Bogotá.*

**Keywords:** bicycles; Bogotá; mobilities, urban history ;production of space.

## 1. Introducción

Este escrito busca un primer acercamiento a las transformaciones en los usos y percepciones que en Bogotá se han tenido alrededor de la bicicleta. En la actualidad, hay un fomento gubernamental a medios alternativos de transporte que se ve reflejado en infraestructura vial, préstamo público de bicicletas y programas de acompañamiento en escuelas. Además, la bicicleta es vista cada vez más como un medio de transporte sostenible y eficiente para ir a trabajar o a estudiar, aunque aún representa solo el 4% de los viajes dentro de Bogotá<sup>1</sup>. El cambio de actitud frente a la bicicleta es bastante reciente y se remonta prácticamente a la última década. En este estudio se quieren mostrar algunos antecedentes del fomento “oficial” a la bicicleta que se remontan a la década de los setentas pero, sobretodo, se quiere hacer énfasis en el uso funcional, cotidiano y popular de este vehículo que precede al mencionado cambio de actitud.

Para esto, se hace primero un breve estado del arte sobre el estudio de las bicicletas en Colombia y el mundo. Después, se presentan los posibles enfoques teóricos para el estudio de la bicicleta. En tercer lugar, se presentan algunos casos en que la bicicleta ha pasado de ser un objeto de recreación a tener un carácter utilitario entre las clases populares y ha recibido fomento oficial. Por último, se analiza el caso colombiano y algunos periodos de la historia de la bicicleta que valdría la pena explorar con mayor detenimiento.

## 2. Estado del arte sobre historia de las bicicletas

A lo largo del siglo XX, la producción académica se concentró en la evolución tecnológica y el impacto de su industria, sobre todo en Europa y Norteamérica<sup>2</sup>. Pero la historia de la bicicleta ha sido frecuentemente ignorada si se compara con la historia de otros medios de transporte como los trenes, los barcos y los carros (Stoffers, 2012, pp. 96-97). También es común que se estudie la bicicleta como una de las fases de la evolución dentro de la historia del transporte; una fase que fue rápidamente superada por los vehículos de motor. Esto ignora el hecho de que el uso

generalizado de la bicicleta se dio en muchos países al tiempo, o incluso después, de la llegada de los carros. Desde el punto de vista del usuario, especialmente de las clases trabajadoras, el carro y la bicicleta son modos contemporáneos y no sucesivos de transporte (Stoffers, 2012, p. 98).

Aparte de algunos trabajos pioneros<sup>3</sup>, el interés sobre los usos y la historia cultural de la bicicleta, más allá de su evolución técnica, son muy recientes; de hecho la mayoría de escritos consultados en este trabajo corresponden al periodo 2010-2013<sup>4</sup>. El periodo histórico que mayor atención ha recibido es el de finales del siglo XIX e inicios del XX; periodo en el que el uso de la bicicleta creció rápidamente, pero se limitó a las élites urbanas, es decir, en general fue visto como una “moda burguesa”<sup>5</sup>.

Esto es evidente en el caso de Estados Unidos, donde uno de los temas más estudiados es la relación entre el uso de la bicicleta y el rol social de la mujer entre finales del siglo XIX e inicios del XX<sup>6</sup>. También en Estados Unidos se resaltan trabajos que tratan el surgimiento de la industria ciclística a partir de la adaptación de máquinas de otras industrias como la de las armas y las máquinas de coser (Kraft, 2009); y la importancia de la publicidad para promover el uso de un artefacto nuevo, desconocido y peligroso para introducirlo en la cultura del consumo (Epperson, 2010).

En general, estos estudios han dejado de lado el aporte de las bicicletas para “movilizar a las masas” en la primera mitad del siglo XX y su reavivamiento como un medio individual de transporte en los setentas (Stoffers, 2012, p. 99). La primera mitad del siglo XX se ha mantenido fuera del foco académico, a pesar de ser el periodo de popularización de la bicicleta en las clases trabajadoras (Ebert, 2012). Hace falta, entonces, hacer un mayor énfasis en los cambiantes usos que ha tenido la bicicleta y su proceso de popularización en el siglo XX, más que en su evolución técnica durante la parte final del XIX (Stoffers, 2012, p. 102).

Hay dos excepciones a esto. En su trabajo sobre las bicicletas durante la Italia Fascista,

3 Véase por ejemplo (Harmond, 1971) y (Rubinstein, 1977)

4 Vale la pena resaltar que la relación entre bicicletas y política ya es un campo creciente independiente y se concentra en el uso de este medio de transporte como un tipo de activismo político, en general guiado por valores ecológicos y de “hazlo tu mismo”. Véase por ejemplo (Furness, 2010)

5 Véase por ejemplo (Taylor, 2008)

6 Véase por ejemplo (Christie-Robin, Orzada, & López-Gy-dosh, 2012, p. 317; Macy, 2011) (Christie-Robin, Orzada, & López-Gy-dosh, 2012)

1 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3013884>

2 Véase por ejemplo (van Nierop, Blankendaal, & Overbeeke, 1997)

Caracciolo propone el seguimiento a las transformaciones en el valor social de la bicicleta y su relación con el espacio público (Caracciolo, 2009, p. 21). Tao propone algo equivalente para el caso de China, al seguir los cambios en la función práctica y el significado simbólico de la bicicleta a través de su proceso de popularización en Shanghái (Tao, 2008).

Otro aspecto a resaltar de la producción académica sobre bicicletas es su énfasis en un solo país o ciudad y la falta de referencias a procesos mundiales más amplios, como movimientos ambientalistas o cambios en los paradigmas de desarrollo urbano. Las excepciones más destacadas son algunos trabajos recientes que comparan el uso de la bicicleta y su relación con la identidad nacional en Alemania y Holanda<sup>7</sup>. Este último, junto a Estados Unidos, es el país más estudiado ya que se considera que el uso de la bicicleta es parte de su “*habitus* nacional” (Kuipers, 2012).

Se puede argumentar que uno de los grandes vacíos que presenta la producción académica sobre bicicletas es la poca o nula referencia a Latinoamérica. Hay un claro énfasis en el primer mundo (Europa y Estados Unidos, principalmente) y algunos estudios sobre el uso de la bicicleta en África<sup>8</sup> y en China<sup>9</sup>, pero no en Latinoamérica. Esto es evidente al mirar lo que se ha escrito sobre el tema en Colombia.

En Colombia, se han escrito algunas historias del transporte<sup>10</sup>, sobre la planeación urbana<sup>11</sup> y sobre políticas públicas<sup>12</sup> en Bogotá; pero la referencia a las bicicletas es superficial, cuando no inexistente. Este medio de transporte es nombrado sólo recientemente en varias tesis de grado sobre movilidad en Bogotá<sup>13</sup>. Aparte de esto, las menciones a la historia de la bicicleta se reducen a lo anecdótico en crónicas deportivas sobre el ciclismo en el país. En ese sentido, hacen falta más estudios sobre la bicicleta en Latinoamérica y Colombia, especialmente aquellos que se enfoquen en sus aspectos culturales y en su uso cotidiano y popular.

7 Véase por ejemplo (Ebert, 2004) (Ebert, 2012)

8 Véase por ejemplo (McCracken, 2011) y (Ranger, 2010)

9 Véase por ejemplo (Tao, 2008)

10 Véase por ejemplo (Sanín, 2008)

11 Véase por ejemplo (Prieto Páez, 2005) y (Ramírez, 2011)

12 Véase por ejemplo (Misas Arango, 2011)

13 Véase por ejemplo (Murtinho, 2001) (Suero, 2006)

### 3. Aproximaciones teóricas

Desde un punto de vista teórico, este escrito se concentra en dos ejes: el estudio de un objeto y el espacio que ocupa ese objeto. En ese sentido, se parte de que los objetos son mediadores de relaciones sociales; pero también necesitan de un espacio. Las bicicletas encuentran ese espacio en la calle, donde comparten y compiten con autos, peatones, etc. (Caracciolo, 2009, pp. 22-24).

En principio se puede decir que las calles y el espacio urbano en general son diseñados o “producidos” por arquitectos y funcionarios públicos. Pero desde la perspectiva de Lefebvre, la producción del espacio implica un conjunto de prácticas interrelacionadas. Por esto, para Lefebvre, el espacio no es producido únicamente por una clase dirigente, sino también por acciones cotidianas de habitantes y usuarios de todas las clases. De hecho la producción del espacio es un proceso en el que intervienen y se entrelazan por lo menos tres ámbitos de la realidad: el espacio físico, las mentalidades y la interacción social (Lefebvre, 1974, pág. 36). Por esto, conductores de carros particulares y transporte público, peatones y ciclistas no solo ocupan pasivamente el espacio urbano sino que lo producen por medio de sus acciones e interacciones cotidianas.

Como se mencionó, el fomento oficial al uso de la bicicleta es bastante reciente en Bogotá, por lo que a lo largo del siglo XX el uso cotidiano de la bicicleta se ha hecho a pesar, o incluso en contra, del favorecimiento gubernamental a la circulación de automóviles. Partiendo de la visión “trialectica” que tiene Lefebvre sobre el espacio, en el estudio de los usos de las bicicletas podemos ver un espacio físico urbano, pensado y diseñado para favorecer la movilidad, principalmente de transporte particular motorizado, y respaldado por visiones de progreso y desarrollo técnico en el que no hay espacio para otras moviidades. Este espacio entra en conflicto con unas interacciones sociales que se salen de la norma esperada: crecimiento poblacional, proletarización de la población y uso de transportes no motorizados, como la bicicleta.

Utilizando los planteamientos de De Certeau, este conflicto puede caracterizarse como una tensión entre autoridad y resistencia. Según este autor, en el espacio de lo cotidiano se encuentra una gama de actitudes que van desde la *reproducción* del orden establecido hasta la transformación del mismo. De Certeau adjudica a la creatividad cotidiana la capacidad de formar grietas en la autoridad que, por esto

mismo, nunca puede tener una efectividad absoluta. Según él, las acciones cotidianas dispersas, y en muchas ocasiones silenciosas, como las maneras de comer, habitar, cocinar y viajar guardan el potencial de transformación del orden establecido (Michel de Certeau, 1996, pág. 46).

Por esto, en este trabajo se plantea que las acciones cotidianas del uso de la bicicleta, por parte de las clases trabajadoras, pueden ser vistas como espacios móviles de resistencia frente al diseño urbano y las políticas públicas que favorecen principalmente a algunas clases y a algunos medios de transporte. En ese mismo sentido, y refiriéndose al uso de la bicicleta en la Italia Fascista, Caracciolo plantea que frente a los intentos por relegar a las bicicletas a través de la organización del espacio público, los ciclistas generaron varias formas de “resistencia de baja intensidad” a través de la indisciplina en la circulación (Caracciolo, 2009, pp. 35-36). Sin embargo, como se mostrará más adelante, en este escrito se propone que no sólo la “indisciplina”, sino el uso mismo de la bicicleta a pesar de la falta de fomento oficial es una forma de resistencia a la producción “oficial” del espacio.

Según Augé, este vehículo está ligado indisolublemente a la libertad (Augé, 2008), lo que adquiere sentido si se tiene en cuenta que antes de la bicicleta el transporte urbano individual era casi inexistente y el acceso a caballos y carrozas era bastante limitado (Kraft, 2009). Por lo que, antes del desarrollo del carro, la bicicleta fue el primer modo de transporte masivo individual (Stoffers, 2012, p. 99). Se ha dicho también que la bicicleta promueve la capacidad de la gente para moverse y expandir su espacio vital (Tao, 2008, p. 122). Algunos autores incluso han señalado el origen de la noción de la movilidad individual autónoma, o *automotive idea*, como resultado de las transformaciones en la tecnología, la cultura y el espacio que trajo el uso generalizado de la bicicleta (Furness, 2010).

Ranger, al hablar del uso de la bicicleta en Malawi, asegura que ésta fue una herramienta mediante la cual los africanos podían crear y mantener paisajes alternativos. (Ranger, 2010, p. 80). En esa línea, a partir de ver a la bicicleta como un espacio móvil de resistencia, y a los ciclistas como productores activos del espacio, en este escrito se busca también mostrar el papel tradicional de las clases populares en la creación de “paisajes alternativos”, como los que se han planteado recientemente a través de campañas ecológicas y otros fomentos oficiales para el uso de la bicicleta.

#### 4. Casos de uso no recreacional de la bicicleta en el mundo

Como se mencionó en la sección 2, los estudios sobre la bicicleta, como un vehículo utilitario y no sólo recreativo, son limitadas, por lo que en esta sección se muestran algunos casos y su utilidad para comprender el caso bogotano. Veamos primero el caso de Italia, país al que las bicicletas llegaron a finales del siglo XIX y fueron utilizadas por las clases altas como forma de diversión. Sin embargo, para la segunda década del siglo XX, la bicicleta ya era el principal vehículo usado por las clases populares en Italia. A inicios de la Segunda Guerra Mundial, 5 millones de bicicletas y medio millón de automotores se peleaban el espacio público, generando accidentes e indisciplina en las calles italianas (Caracciolo, 2009, p. 24). La bicicleta adquirió una mayor relevancia al iniciar la Segunda Guerra Mundial y al empeorarse la situación económica del régimen fascista. Con el inicio del fomento gubernamental, aumentan sus ventas y se abren espacios para su circulación y aparcamiento. La falta de combustible se señala como una de las razones para dejar el auto en casa y sacar la bicicleta (Caracciolo, 2009, pp. 37-38).

Otro caso emblemático en Europa es el de Holanda, el país con mayor uso de bicicletas en el mundo. En este país, desde muy temprano surgió una organización de usuarios que mantuvo una actitud de no confrontación frente a los impuestos y normas del gobierno y hacia sus “competidores”, los carros. Además, las élites que conformaron esta organización lograron crear una conexión entre los valores de la bicicleta (balance, independencia y disciplina) y unos supuestos valores nacionales (Ebert, 2012, pp. 115-116). Por último, cuando el uso de la bicicleta comenzó a popularizarse en las clases trabajadoras, las élites, en vez de perder el interés, promovieron esta práctica como una forma de “educar a las masas” y convertir a los trabajadores en ciudadanos responsables (Stoffers, 2012, pp. 105-107).

Fuera de Europa, un caso de gran relevancia es el de China, país al que, para finales del siglo XIX, ya habían llegado varios cientos de bicicletas. Sin embargo, al igual que en otros lugares del mundo, eran muy costosas y estaban limitadas a los extranjeros y a una incipiente clase comerciante. Para 1920 ya se usaban en el correo y en otras instituciones gubernamentales; y para 1930 era el transporte económico más común entre la clase media de Shanghái. Dejaron de ser llamadas juguetes y pasaron a ser nombradas herramientas. Pero el momento que disparó la popularidad de la bicicleta llegó con la segunda guerra Sino-Japonesa que produjo escasez de combustible y dejó

en desuso a los automóviles y el transporte público.

La expansión y especialización de las zonas productivas urbanas aumentó el precio de los terrenos, desplazando a los habitantes tradicionales hacia los márgenes de la ciudad, lo que implicó que los trabajadores tuvieran que hacer recorridos más largos para ir a su empleo (Tao, 2008, pp. 118-127). Sumado a esta transformación urbana, el nacimiento de una industria china de la bicicleta aceleró la caída en los precios desde los años veinte, lo que ayudó a popularizar su uso (Tao, 2008, p. 127). El aumento de bicicletas en la calle trajo también un aumento de los robos y atracos, por lo que el gobierno buscó ponerles placas, emitir licencias y tarjetas de propiedad, y crear estacionamientos (Tao, 2008, pp. 135-136). La creación de estrictas reglamentaciones e impuestos para las bicicletas desde los años treinta también evidenció el aumento de su uso (Tao, 2008, p. 133).

En África, el uso inicialmente aristocrático se transformó también en uno popular y utilitario. Para el caso de Sudáfrica, Ranger explica que en los años treinta, a un blanco le impresionaba que la mayoría de trabajadores negros usaran “buenas bicicletas”, que hace algunos años eran de uso exclusivo de los blancos aristócratas. En la misma línea, McCracken asegura en el caso de Malawi, que a inicios del siglo XX la bicicleta era de uso exclusivo de los blancos, pero para la Primera Guerra Mundial su uso se había extendido a las élites africanas (McCracken, 2011, pp. 2-4). Hacia los años 20's, vendedores de pescado comenzaron a utilizarla para transportar sus mercancías y su ejemplo fue seguido en las siguientes décadas por otros trabajadores. McCracken asegura también que los compradores de bicicletas de inicios del siglo XX buscaban, de cierta manera, mejorar su status social, pero que el principal motivo para que muchos trabajadores en los treinta y cuarenta usaran sus ahorros en bicicletas fue el reconocimiento de su valor económico.

En Latinoamérica, el único caso estudiado ha sido el de Cuba, aunque no desde la historia, sino desde un punto de vista médico. Durante el “periodo especial” a inicios de la década de 1990, Cuba entró en una crisis económica como consecuencia del desmantelamiento de la Unión Soviética. Aunque Cuba ha sido objeto de un bloqueo económico por parte de Estados Unidos por más de 50 años, fue este periodo cuando se ahondó la crisis económica cubana. Esto se tradujo en muchos cambios en la vida cotidiana de los cubanos: la escasez de combustible y alimentos llevó a modificar hábitos de transporte y alimentación. En respuesta, el gobierno comenzó

a incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte; y este objeto, que había sido visto como cosa de niños pasó a convertirse en la única opción para que los adultos pudieran ir al trabajo. Recientemente, se ha publicado un estudio en el que se argumenta que buena parte de la longevidad y la poca obesidad y diabetes que se presentan en Cuba se debe al uso generalizado de la bicicleta en este periodo, que llevó a mejorar la salud cardiaca de la población en general. Por supuesto, esto es desde un enfoque puramente médico, ya que los cubanos no recuerdan con felicidad esos días de escasez<sup>14</sup>.

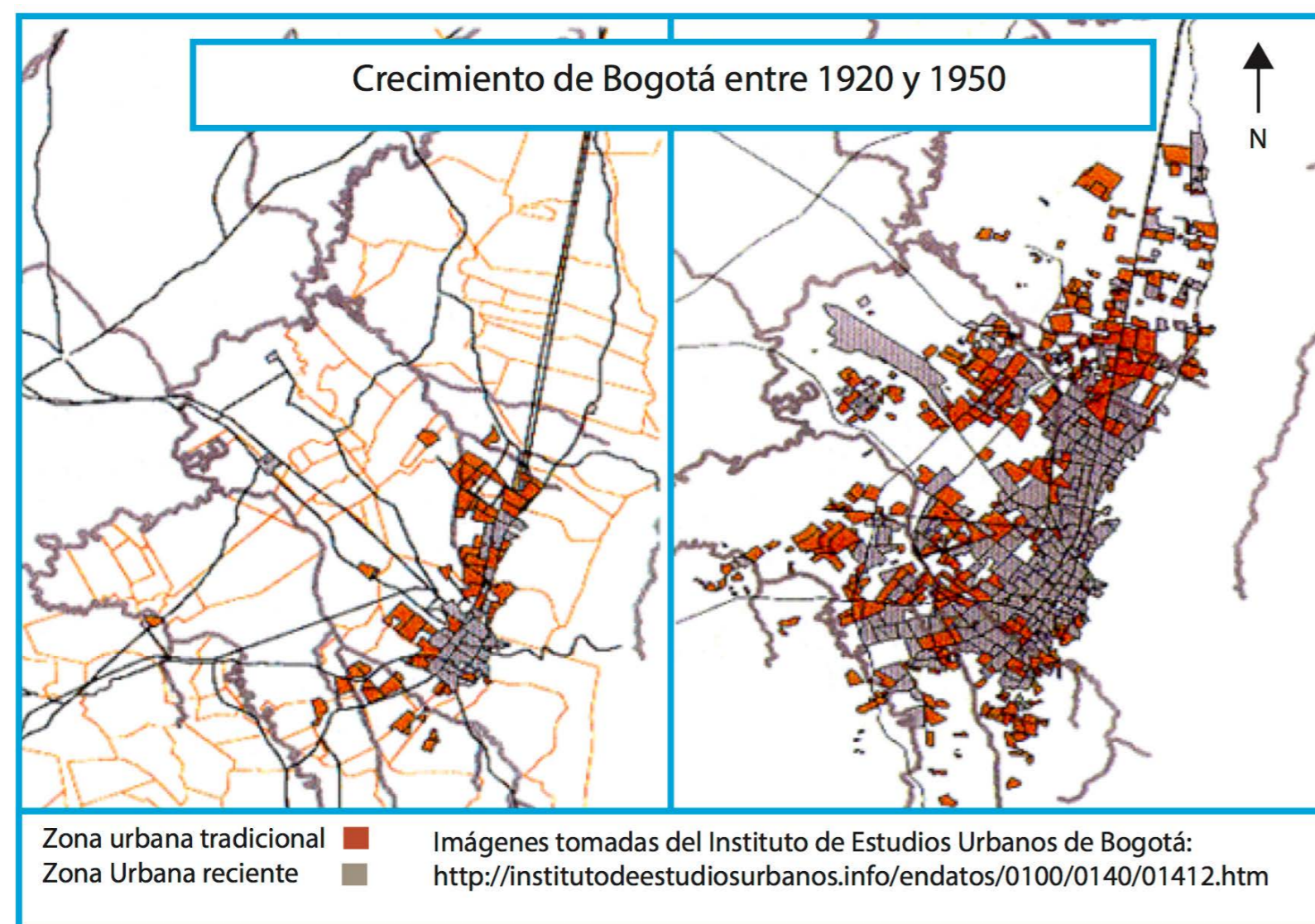
En los casos presentados, fue común que las bicicletas llegaran a cada país como objetos de lujo para la diversión de las clases altas, pero debido a la disminución de los precios de producción se convirtieron rápidamente en una opción de transporte para las clases trabajadoras. Este fenómeno, y la llegada de los automóviles, hicieron que las élites perdieran el interés en las bicicletas y que el fomento gubernamental fuera mínimo, con la excepción de Holanda. Por último, en periodos de guerra y escasez de combustible, la bicicleta comenzó a ser vista como una opción real de transporte y recibió fomento gubernamental. El contraejemplo a estas dinámicas sería el caso de Estados Unidos en donde el automóvil desplazó a la bicicleta en el primer par de décadas del siglo XX, relegándola solo al ámbito recreacional, por lo que nunca tuvo un auge en las clases populares (Harmond, 1971, p. 252) (Christie-Robin, Orzada, & López-Gydosh, 2012, p. 317).

14 Para más información sobre este período ver: Cartas desde Cuba (5 de junio de 2008) consultado en: [http://www.bbc.co.uk/blogs/mundo/cartas\\_desde\\_cuba/2008/06/el\\_carril\\_bici.html](http://www.bbc.co.uk/blogs/mundo/cartas_desde_cuba/2008/06/el_carril_bici.html); *El embargo de Estados Unidos contra Cuba redujo los casos de diabetes y enfermedades coronarias* (26 de abril de 2013) consultado en: <http://www.bmj.com/content/346/bmj.f1515>; <http://www.iieh.com/noticias/389-embargo-estados-unidos-contra-cuba-redujo-diabetes-y-enfermedades-coronarias>; *Bicicletas y cómo el embargo de usa ha mejorado la salud de los cubanos* (Abril 10 de 2013) consultado en: <http://posmedicina.blogspot.com/2013/04/bicicletas-y-como-el-embargo-de-usa-ha.html>; y ¡Malagradecidos que somos! (abril 22 de 2013) consultado en: <http://www.martinoticias.com/content/periodo-especial-cuba-socialismo-alimentacion-penales/21793.html>

## 5. La Bicicleta En Colombia

Desde inicios del siglo XX, Bogotá entró en un incipiente proceso de crecimiento demográfico e industrialización, acompañado de una lenta expansión de sus límites, que se habían mantenido casi intactos desde la colonia. Esta expansión se acelera durante la década de los veinte, acompañada de la relegación de la clase obrera hacia los límites de la ciudad, junto con las industrias que la empleaban (Jaramillo, 1988, pp. 109-181) (Núñez, 2006, pp. 1-3), como se mostró en el caso de Shanghai. Volviendo a Lefebvre, las transformaciones en los modos de producción industrial que presencié la ciudad durante estas décadas, necesariamente estuvieron acompañados de cambios en la producción del espacio.

Crecimiento de Bogotá entre 1920 y 1950



**BICICLETAS STERLING**  
**LLEGARON UNAS POOAS**  
**FERNANDEZ Y CONCHA**  
**Calle Nueva de Florián. 50-30**

Anuncio del periódico El Heraldo de Bogotá, 19 de octubre de 1899

La bicicleta llegó a finales del siglo XIX junto con la limitada inmigración europea y su uso era exclusivamente recreativo. Como lo muestra la publicidad de los periódicos, por lo menos desde 1899 ya se estaban importando y vendiendo bicicletas en Bogotá. Durante la primera guerra mundial se realizó una importación masiva de estos vehículos para la repartición de correo, lo que hizo que se planteara por primera vez como un medio de transporte y de trabajo urbano (Murtinho, 2001) (Suero, 2006).

Al igual que en Italia, China o Malawi, el uso recreativo temprano fue desplazado por uno más utilitario y popular. Sin embargo, aunque en países del primer mundo se muestre al automóvil como su "competidor natural" (Caracciolo, 2009, pp. 22-24), para la mayoría de los bogotanos el precio de un carro lo pondría fuera de las posibilidades. Esto sucede también en el caso de China, por ejemplo, donde no se menciona al carro ni la moto, sino a las carretas y al transporte público como competidores de la bicicleta (Tao, 2008, p. 128).

Durante los años treinta y cuarenta, el aumento de la población y la expansión de las fronteras urbanas de Bogotá, hizo que el servicio de tranvía alcanzara su límite de capacidad, lo que aumentó la circulación de carros y buses de servicio público. Las clases altas buscaron adquirir su propio automóvil para evitar el contacto con el "populacho" y las normativas urbanas comenzaron a transformarse en pro de este

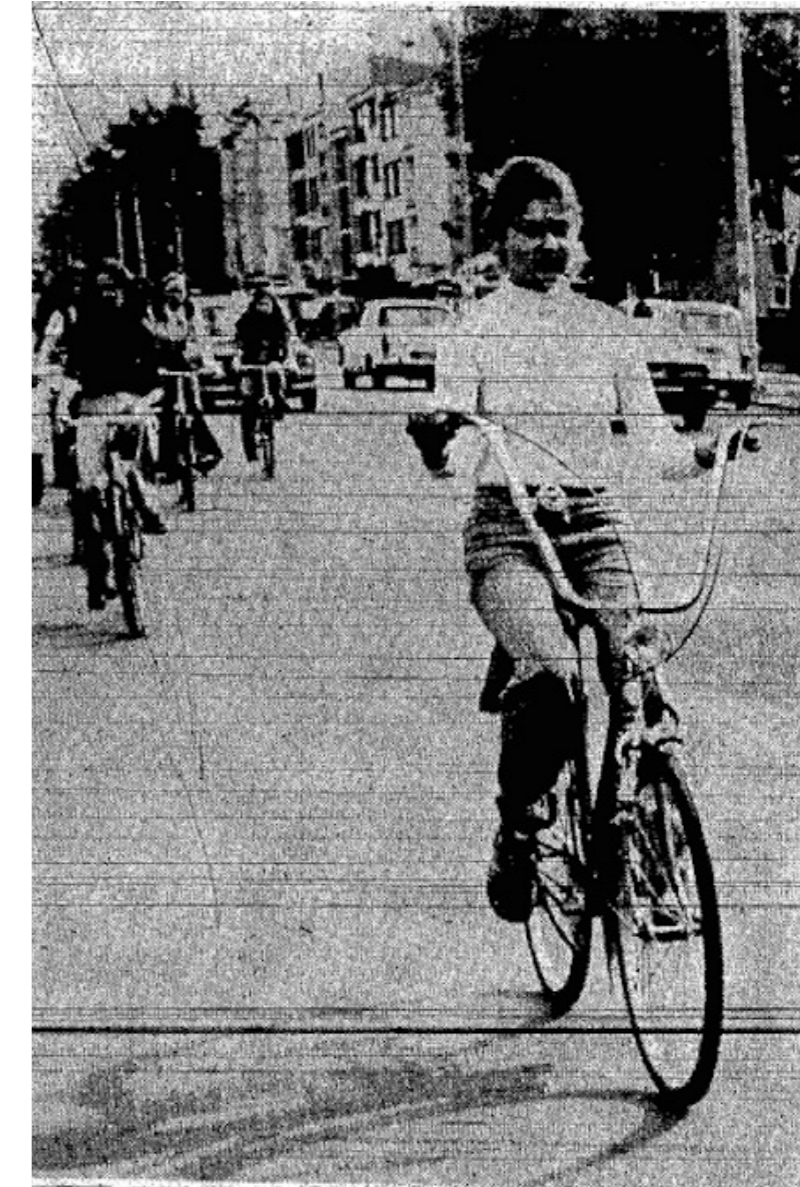
vehículo. A esto se sumó el crecimiento rápido de la ciudad que cada vez incluía más barrios obreros en sus márgenes a los que no podía llegar el tranvía, pero sí el bus (Prieto Páez, 2005, pp. 33-54).

En el centro de la ciudad, la ampliación en los medios de transporte condujo a grandes problemas de movilidad. Se aplicaron medidas equivalentes al “pico y placa” actual, es decir que algunos carros tienen prohibido circular algunos días de la semana. De hecho, en 1951 se llegó a planear introducir el uso de la bicicleta, pero al parecer la propuesta no tuvo la acogida que esperaba el gobierno y, según Prieto, el “uso de las bicicletas de los bogotanos se vio relegado a los domingos y días festivos” (Prieto Páez, 2005, p. 69):

“por iniciativa del gobierno el control de cambios e importaciones concederá licencias para importar veinte mil bicicletas con el objeto de descongestionar el movimiento de pasajeros. (...) Tan plausible medida tiene entre muchas, la ventaja de descongestionar el movimiento de pasajeros, en buses y tranvías, a la horas de entrada y salida de las oficinas talleres y fabricas”<sup>15</sup>

En la década de los setentas se continúan registrando estos problemas de movilidad y congestión vehicular en toda la ciudad, por lo que la medida particular de 1951 comienza a tomar fuerza dentro de la planeación urbana (Misas Arango, 2011, p. 234). En esta década, de manera aún muy incipiente y local, el interés por un enfoque de planeación urbana sostenible y con bienestar social comenzó a tomar fuerza en algunas universidades del país. También se crearon los primeros grupos ambientalistas en algunas universidades del Valle del Cauca y de Santander. Este no era un fenómeno aislado en el mundo, ya que se había llevado a cabo en 1972 la Conferencia de Estocolmo, donde se hicieron duras críticas al desarrollo no sostenible y se planteó una perspectiva ambientalista (Ramírez, 2011, pp. 82-86).

En 1974, se discute por primera vez sobre las bicicletas en el plan de infraestructura vial de Bogotá y se presenta la primera propuesta para reducir el tráfico de autos particulares en la ciudad. En este plan se asegura que la bicicleta no es útil como medio de transporte, pero solo porque no existen tramos exclusivos para su circulación. Por eso propone el estudio para la implementación de vías para bicicletas,



Recorte del periódico El Tiempo, 26 de marzo de 1974. Pág. 2-B.

primer antecedente de las actuales ciclorrutas<sup>16</sup> (Misas Arango, 2011, pp. 234-242)

Fuera del contexto gubernamental, en 1973, se encuentra una tesis de ingeniería civil de la Universidad de los Andes en Bogotá, escrita por Pablo Tarud Jaar, en la que se plantea el uso de la bicicleta como medio de transporte complementario. Este es el primer plan conocido para el fomento de este medio de transporte en Bogotá y justifica la implementación de bicicletas como una alternativa a corto plazo y con baja inversión para las “situaciones caóticas en los tiempos de viaje” producidas por el uso de transporte motorizado público y privado.

En 1974, otra iniciativa de carácter privado, fue la de hacer recorridos turísticos en bicicleta para extranjeros que visitaran la ciudad. Juan Manuel Ibargüen y el arquitecto Jaime Ortiz crearon una empresa para esta modalidad turística a la que denominaron “ciclo-tour”. Los jóvenes empresarios aseguraron que esta era una forma agradable

15 “30.000 vehículos por sólo doce vías arterias circulan hoy en la ciudad” El Tiempo Marzo 1 de 1951 p.3

16 Ciclorrutas es el nombre que se usa en Colombia para las vías marcadas sobre los andenes que en principio funcionan como exclusivas para bicicletas, pero terminan siendo de carácter compartido con los peatones.



de recorrer la ciudad, evitando la congestión vehicular y permitiendo el acceso a lugares a los que no se podía llegar ni en transporte público ni en automóvil<sup>17</sup>. Resulta interesante además que el mencionado arquitecto Jaime Ortiz fuera uno de los promotores de las primeras ciclovías<sup>18</sup> y diseñador de las primeras ciclorrutas varios años después. También en ese mismo año se encuentra una noticia que anuncia una carrera urbana de bicicleta, lo que muestra un creciente interés en la ciudad.

Pero esto no era un fenómeno aislado. Alrededor del mundo, desde la década de los setentas, en muchos países occidentales se asiste a un interés renovado en el uso de la bicicleta como un medio de transporte amigable y sostenible que puede solucionar parcialmente algunos problemas de congestión y polución. Este interés es visible sobre todo en los jóvenes urbanos y en las élites políticas. (Stoffers, 2012, p. 100). En las ciudades de Holanda, desde mediados de los sesentas, varios grupos anarquistas comenzaron a promover el uso de la bicicleta como un acto contracultural. Sorprendentemente, la respuesta gubernamental fue una mayor inversión en infraestructura vial para bicicletas. (Aldred, 2012). Incluso en Estados Unidos, con una cultura del auto tan arraigada, a inicios de los setentas se asiste a un renovado interés en la bicicleta como opción de transporte; fenómeno que es reportado incluso por la revista *National Geographic*<sup>19</sup>.

La inauguración de la primera ciclovía recreativa en Bogotá se dio en 1982, durante la administración del alcalde Augusto Ramírez Ocampo, aunque la idea venía rondando e implementándose de manera esporádica desde 1974. Esos primeros experimentos fueron impulsados por una organización no oficial llamada 'Pro-Cicla', liderada por tres jóvenes entusiastas de la bicicleta: Jaime Ortiz Mariño, Fernando Caro Restrepo y Rodrigo Castaño Valencia. Utilizando sus conexiones familiares y políticas, lograron convencer al alcalde de cerrar dos vías principales para un evento al que llamaron "La Gran Manifestación del Pedal" y que reunió a más de 5mil personas. Más allá del evento puntual, los organizadores argumentaban la necesidad de tener carriles exclusivos para las bicicletas en la ciudad (Montero, 2014). En los noventas, estos antecedentes se reflejaron en una verdadera política en los planes de desarrollo

17 "Bicicleta para turistas", El Tiempo, 26 de marzo de 1974. Pág. 2-B

18 Ciclovía es una actividad institucionalizada en Bogotá que consiste en cerrar al tráfico varias vías principales los días domingos y festivos; y permitir únicamente su uso para actividades deportivas como ciclismo, patinaje y aeróbicos.

19 Noel Grove, *Bicycles are back and booming*, National Geographic, vol.5, num.143 (mayo, 1974) pags. 671-680



Foto del archivo personal de Jaime Ortiz, publicada en la revista ENTORNO #2.

urbano. Para 1999, se empezó a explorar la idea de eco-desarrollo y el fomento al uso de medios alternativos de transporte, como la bicicleta, y la construcción de las primeras ciclorrutas (Ramírez, 2011, pp. 99-102).

A la par del ambiente académico ambientalista y de la crítica al modelo de desarrollo, hay otro elemento clave para el aumento del interés en la bicicleta a inicios de la década de los setentas en Bogotá. En esta coyuntura se juntaron dos fenómenos, uno global y otro local: el primero fue la escasez generalizada de petróleo en el mundo<sup>20</sup>; y el segundo, una serie de paros de transportadores que se llevaron a cabo en la ciudad<sup>21</sup>. La suma de la escasez de gasolina y de transporte público hizo que mucha gente se viera obligada a buscar otros medios de transporte para llegar al trabajo. Fue común que se hicieran "aventones" de carros particulares, que se pusieran en funcionamiento transportes colectivos improvisados en camiones y, además, se vio

20 "Escasez de gasolina", El Tiempo, 25 de junio de 1973, p. 3

21 "Continúa paro de transportadores, El Tiempo, 2 de octubre de 1972, pág. 10-a



Imagen de El Tiempo del 3 de octubre de 1973 donde se muestran los diferentes medios de transporte de emergencia que se usaron durante el paro y la escasez de gasolina.

un aumento en la cantidad de bicicletas en la ciudad<sup>22</sup>. Esto permitió que se crearan algunos nuevos lazos de solidaridad entre desconocidos y que se desempolvaban muchas de las bicicletas que se mantenían guardadas. Solo hasta finales de 1974 se comenzó a normalizar el suministro de gasolina, pero continuó escaso durante varios meses<sup>23</sup>. El “aventón” y los camiones improvisados eran una solución al paro, pero no podían hacer frente a la escasez de gasolina, por lo que la bicicleta continuó siendo una buena opción.

Imagen de El Tiempo del 3 de octubre de 1973 donde se muestran los diferentes medios de transporte de emergencia que se usaron durante el paro y la escasez de gasolina

En un informe sobre la escasez de gasolina se menciona que una alternativa,

22 “Vuelve la cicla!”, El Tiempo, 3 de octubre de 1973

23 “Comienza a normalizarse suministro de gasolina”, El Tiempo, 28 de noviembre de 1974



En este recorte de El Tiempo del 28 de noviembre de 1974, se ve a un ciclista que pasa al lado de una larga fila de buses que esperan para cargar combustible.

que no usa este combustible y que es “ampliamente utilizada en Europa”, es la de la bicicleta; pero no se hace mención sobre su uso en Bogotá, a pesar de incluir una foto de un bogotano usándola<sup>24</sup>. Esto muestra que por algunos sectores la bicicleta no era vista como una opción real de transporte en Bogotá, ni siquiera cuando ya era evidente que se usaba en ese momento.

A partir de periódicos y algunos documentos sobre los planes de desarrollo y de planeación urbana de la ciudad podemos ver que la bicicleta importó poco o nada a los gobiernos distritales en el transporte de la ciudad antes de los setentas; y que el fomento oficial no comenzó realmente hasta los noventa. Sin embargo, con el objetivo de mostrar los antecedentes populares de este fomento oficial, y teniendo como referente los casos de otros países en los que el uso cotidiano y funcional de la bicicleta precedió a la política pública.

24 “Banco mundial advierte problemas”, El Espectador, 27 de septiembre de 1974.

## 6. La bicicleta funcional, cotidiana y popular

Aunque en algunas ciudades de Holanda y Dinamarca las bicicletas tenían asegurado su espacio desde hace tiempo, es sólo después de la Segunda Guerra Mundial que los planificadores de las ciudades congestionadas, como las francesas, empiezan a invitar al uso de la bicicleta. Según Augé, desde antes de la guerra, la bicicleta era un “instrumento indispensable para las personas más modestas” para ir a sus trabajos; y al igual que el socialismo, “era también un símbolo de los sueños y la evasión” (Augé, 2008, pp. 16-19). Para este autor, “la bicicleta y los campeones ciclistas eran objeto de una especie de culto popular” y esto era debido a que el mito de los ciclistas se podía relacionar con su vida cotidiana. Augé asegura que en la actualidad, el aumento de la distancia entre el lugar del trabajo y la vivienda, y el uso generalizado de los autos han hecho decaer el mito, porque se ha roto la conexión entre ciclismo y vida cotidiana. Señala que en otros lugares como Italia, España y los países nórdicos se ha mantenido el uso “popular, cotidiano y funcional” de la bicicleta más que en Francia, donde es ahora un símbolo de la clase obrera desaparecida (Augé, 2008, pp. 24-30).

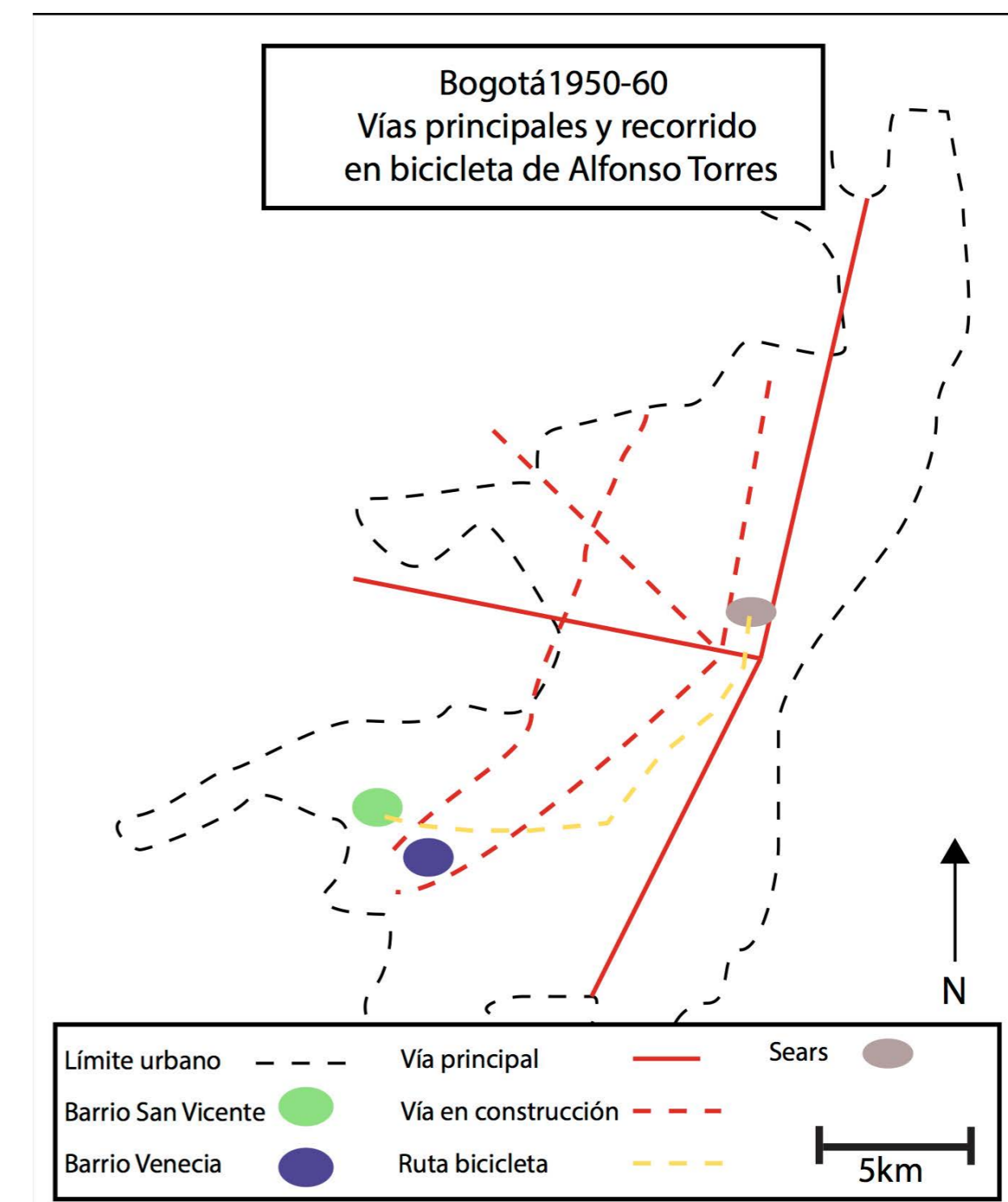
Como explica Augé en Francia, y otros autores en Estados Unidos, la llegada de los autos ha marcado el fin de la bicicleta. Sin embargo, en Italia la llegada de los carros en la década de los veinte no evitó el auge del uso de la bicicleta como medio de transporte entre las clases obreras. Como dice Caracciolo, inclusive se hicieron peticiones para crear espacio a las bicicletas en las vías, ya que transportaban más gente que los demás vehículos. Incluso, dentro del fascismo se pensó que la bicicleta permitía que los obreros trabajaran en lugares lejanos sin tener que vivir lejos de la familia: “la bicicleta contra la urbanización y por la familia”. Sin embargo, en general se veía al carro como símbolo de la velocidad y la modernidad, por lo que se promovía su supremacía en la calle y se construían carreteras sin espacio para bicicletas. Se anunciaba el final de la bicicleta y se consideraba a los ciclistas como parias que no tenían para comprar un auto. Dentro de la idea fascista de eficiencia y superación del atraso de Italia, la bicicleta no tenía cabida (Caracciolo, 2009, pp. 25-27).

Algo parecido sucedió en Alemania en donde, a pesar del uso generalizado por parte de las clases trabajadoras, la bicicleta nunca pasó a ser reconocida como un medio importante de transporte. De hecho, esta popularización hizo que los burgueses perdieran rápidamente el interés en las bicicletas y la vieran como un medio “vulgar” de transporte para las masas (Ebert, 2004, pp. 349-360). Estos y otros autores ubican

el periodo de la posguerra, cincuentas y sesentas, como el momento en que el uso de la bicicleta se reduce debido al mayor acceso a la compra de automóviles por parte de las clases medias (Stoffers, 2012, p. 100) (Ebert, 2004, p. 349). Además del acceso a otros medios de transporte, se debe tener en cuenta la agencia de la planeación urbana y del tráfico que, en muchos casos, no dejó lugar para las bicicletas en la ciudad. Así, el proceso no es algo natural debido a la falta de practicidad de la bicicleta, sino uno motivado por tecnócratas, cobijados por un discurso “científico y neutral” que daba valor a la velocidad y la eficiencia (Emanuel, 2012, pp. 67-86).

Estos, y los que mencionamos en una sección anterior, dan muestra del uso no recreativo y generalizado de la bicicleta. Para el caso colombiano no existen estudios al respecto, pero a partir de una entrevista hecha por el autor, se puede pensar en que es un campo amplio y rico por explorar. La historia que se cuenta a continuación

Bogotá 1950-60. Vías principales y recorrido en bicicleta de Alfonso Torres



se sitúa en el contexto de la rápida expansión y proletarización de Bogotá a mitad del siglo XX, que se mencionó en la sección anterior. Muchos de los sectores populares que habían vivido tradicionalmente en los márgenes del centro de la ciudad, se desplazaban ahora hacia las periferias del sur y el occidente, buscando terrenos económicos para construir sus viviendas.

La bicicleta en la que se centra este relato fue adquirida en la década de los cuarentas por Alfonso Torres, obrero y carpintero bogotano, para transportarse desde la parcela que compró en San Vicente, al sur occidente de la Ciudad, hasta su trabajo de albañil en la construcción del almacén Sears, en el actual barrio Galerías, en el Nororiente. Además de la falta de servicios, las vías de acceso eran destapadas, o en el mejor de los casos, caminos de herradura.

Cuenta Alfonso que, “como en la época no existía la carrera 30, el camino era por la 24 y después por el barrio Santander”, lo que hacía que el recorrido fuera de unos 14 kilómetros cada trayecto y tardara cerca de una hora. Además de transporte diario, la bicicleta también era utilizada por Alfonso para traer agua y mercado, ya que la parcela adquirida venía sin servicios y estaba alejada del centro de la ciudad. Sumado a esto, sirvió para llevar los materiales de construcción -como bultos de cemento- de la casa, que fue construida casi en su totalidad por Alfonso, solo con algo de ayuda de su cuñado.

Debido a la construcción de la Av. Boyacá, que pasaba por encima del terreno de San Vicente, se debió comprar uno nuevo en el barrio Venecia, un barrio con servicios y vías pavimentadas. Mientras todavía vivían en San Vicente, Alfonso iba del trabajo a la casa en la bicicleta, y cuando era domingo o tenía tiempo libre iba y trabajaba en la construcción de la segunda casa en Venecia. Esta casa también fue construida casi en su totalidad por él, con ayuda de la bicicleta para llevar materiales.

En el mapa podemos ver que, el crecimiento demográfico y la expansión de la ciudad no iban siempre acompañados de infraestructura vial adecuada. Como explicaba Alfonso Torres, las nuevas viviendas quedaban ubicadas en lugares lejanos y poco conectados, en donde faltaban algunos de los servicios básicos como el del transporte público. Este y muchos otros obreros de Bogotá encontraron en la bicicleta una forma de resolver algunas de sus necesidades básicas, como transporte y agua potable, pero también autonomía para moverse en la ciudad y transformar, por medio de su

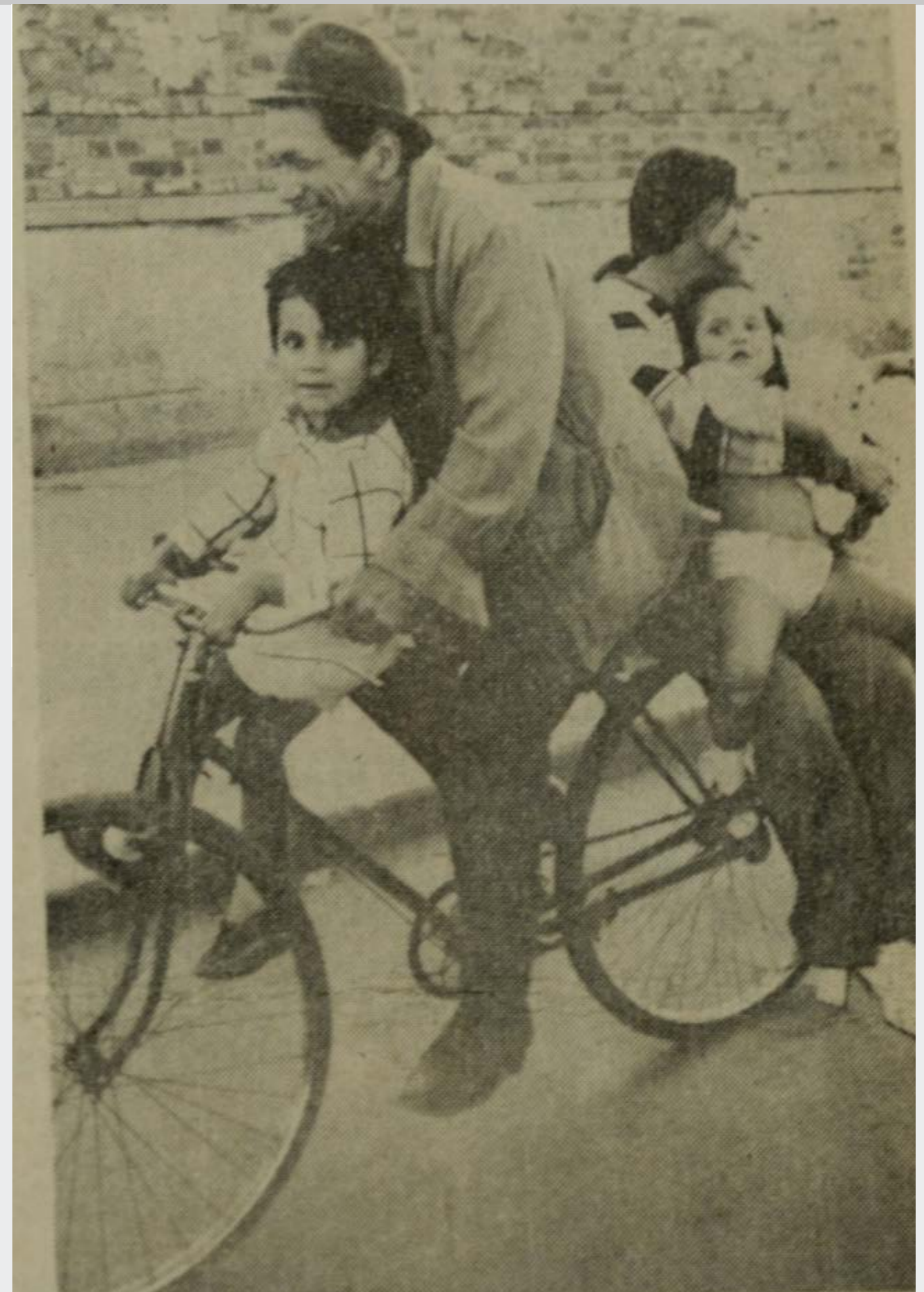


Imagen de una familia usando la bicicleta como medio de transporte. Tomada del El Tiempo, octubre 2 de 1973.

experiencia y su trabajo, la cara de Bogotá.

La bicicleta también sirvió para economizar dinero en transporte y para conectar la casa con el centro de la ciudad cuando no había cómo llegar, ya que el barrio era tan lejano que “era como un pueblo”. Actualmente, en la familia de Alfonso, la bicicleta se relaciona mucho con su imagen de proveedor y fundador de la familia, y cuando se habla de la bicicleta se hace referencia a su personalidad, y a sus cualidades y defectos. Por esto, además de las historias de trabajo y esfuerzo, también se hace referencia a las historias graciosas o vergonzantes, como accidentes y caídas relacionadas con el alcohol. Muchas historias comienzan con “yo iba en la bicicleta y ya iba con mis copas cuando”, o cuando son contadas por su esposa, Delia Carrillo, “es que a su abuelo le gustaba tomarse sus cervezas y se iba borrachito en esa bicicleta”<sup>25</sup>. La bicicleta era entonces el medio de vivir la ciudad en todas las facetas de la vida de este obrero bogotano, tanto las actividades productivas como las de esparcimiento.

## 7. Conclusiones

Después de poner en evidencia que Latinoamérica y en especial Colombia se han quedado por fuera del radar de las investigaciones históricas sobre bicicletas, a lo largo del texto se buscó mostrar algunas herramientas teóricas para analizar los usos cotidianos, populares y funcionales de este vehículo en Bogotá. En la revisión de literatura se analizaron varios casos en que la bicicleta se convirtió en mucho más que un juguete y en todos ellos se encontraron situaciones de escasez o de marginalidad frente a la visión oficial de ciudad. Retomando los conceptos de *producción del espacio* y de *resistencia*, se pudo plantear que para muchos miembros de las clases populares este vehículo representó una forma alternativa de relacionarse con una ciudad que muchas veces no parecía estar diseñada para sus necesidades.

Buscando antecedentes de este uso funcional, popular y cotidiano de la bicicleta en Bogotá, se trabajaron dos casos: por un lado, la coyuntura de escasez de transporte y gasolina que sufrió Bogotá en la década de los setentas y su coincidencia con el surgimiento a nivel internacional de grupos ambientalistas; y por el otro, el caso particular de un obrero bogotano que desde la década de los cincuentas utilizó la

bicicleta como medio de transporte cotidiano.

En estos casos, la bicicleta fue un medio alternativo y barato de transporte que se acomodaba a las carreteras destapadas y a las grandes distancias que aparecían con el surgimiento de barrios obreros en los márgenes de la ciudad. En una ciudad en la que se daba más importancia a los automóviles en la planeación de la movilidad, y teniendo en cuenta que el acceso a los automóviles estuvo limitado a las clases altas durante la primera parte del siglo XX en Colombia, las bicicletas se pueden ver como una oportunidad para las clases trabajadoras de moverse en el cambiante espacio urbano bogotano. Sumado a esto, desde los márgenes un obrero podía participar en la producción del espacio urbano con su bicicleta, no solo recorriéndolo, sino construyendo su casa o nuevos centros comerciales como se vio en la entrevista. En una ciudad diseñada para los automóviles públicos y privados, el lanzarse en bicicleta a recorrer la ciudad para sostener una familia hace que este objeto pueda verse como un espacio móvil de resistencia.

Como se mencionó al inicio del texto, en años recientes el fomento oficial y la aceptación social de la bicicleta como un medio válido de transporte ha venido en rápido aumento. Las últimas alcaldías de Bogotá han ido aumentando cada vez más y más las infraestructuras y los programas de estímulos para promover el uso de la bicicleta. Gracias a esto, cada vez más personas de estratos medios y altos dejan los autos y el transporte público para movilizarse de maneras más sostenibles y económicas. Aunque los logros de la política pública en cuanto al aumento de viajes diarios de bicicleta son innegables, se espera que investigaciones como la que se acaba de presentar sirvan para informar a los gobiernos de las ciudades sobre los usos que precedieron a la “moda” actual de la bicicleta; y sobre todo, que ayuden a pensar políticas públicas que busquen mejorar las condiciones de las personas que han producido la ciudad desde sus bicicletas y que, de muchas maneras, aún continúan estando al margen del modelo de ciudad que se impulsa actualmente.

25 (Carrillo & Torres, 2010)

## Referencias

Aldred, R. (2012). Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society. *Mobilities* , 8 (2), 252-271.

Augé, M. (2008). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa.

Caracciolo, C. H. (2009). *Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista*. *Historia Crítica* (39), 20-42.

Carrillo, D., & Torres, A. (1 de noviembre de 2010). *La historia de la bicicleta*. (C. A. Torres, entrevistador) Bogotá.

Christie-Robin, J., Orzada, B., & López-Gydos, D. (2012). *From Bustles to Bloomers: Exploring the Bicycle's Influence on American Women's Fashion, 1880-1914*. *The Journal of American Culture* , 35 (4), 315-331.

De Certeau, Michel. (1979): *La invención de lo cotidiano. El arte de hacer* (1ªed). Tomo I. México: Universidad Iberoamericana, 1996

Ebert, A.-K. (2004). *Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940*. *European Review of History* , 11 (3), 347-364.

Ebert, A.-K. (2012). *When cycling gets political Building cycling paths in Germany and the Netherlands, 1910-40*. *The Journal Of Transport History* , 33 (1), 115-137.

Emanuel, M. (2012). *Constructing the cyclist Ideology and representations in urban traffic planning in Stockholm, 1930-70*. 33 (1), 67-91.

Epperson, B. (2010). *Peddling Bicycles to America: The Rise of an Industry*. Jefferson, N.C. : McFarland & Company.

Furness, Z. (2010). *Automobility, One Less Car: Bicycling and the Politics of*. Filadelfia: Temple University Press.

Harmond, R. (1971). *PROGRESS AND FLIGHT: AN INTER-PRETATION OF THE AMERICAN CYCLE CRAZE OF THE 1890s*. *Journal of Social History* , 5 (2), 235-257.

Kraft, T. (2009, noviembre). *From High-Wheelers to High-Tech Bicycle Manufacturing Past and Present*. Recuperado de 15, 2013, from Tech Directions: www.techdirections.

com/transport

Kuipers, G. (2012). *The rise and decline of national habitus : Dutch cycling culture and the shaping of national similarity*. 16 (17), 17-35.

Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. París: Éditions Anthropos

Macy, S. (2011, octubre). *The Devil's advance agent*. *American History* , 42-45.

McCracken, J. (2011). *Bicycles in colonial Malawi: a short history*. *The society of Malawi Journal* , 64 (1), 1-12.

Misas Arango, G. (Ed.). (2011). *Políticas públicas y memoria, 1940-2008: Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia-Alcaldía Mayor de Bogotá.

Murtinho, F. (2001). *Tesis para optar por el título de Magíster en Economía del Medio Ambiente y Recursos Naturales Los problemas del uso de la bicicleta en Bogotá como medio alternativo de transporte*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Prieto Páez, L. (2005). *Tesis para optar por el grado en Magister en Sociología: La Aventura de una Vida sin Control" Bogotá, Movilidad y Vida Urbana 1939 - 1953*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Quiñones, Y. (2008). *El Joya: Mito, delincuencia y vida cotidiana. Barrio el Quiroga (Bogotá), 1950-1990*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Ramírez, J. (2011). *Tesis para optar por el título de Magister en Urbanismo: Historia crítica de la planeación urbana en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Ranger, T. (2010). *Bulawayo Burning: The Social History of a Southern African City ; 1893 - 1960*. Avondale: Weaver Press.

Rubinstein, D. (1977). *Cycling in the 1890s*. *Victorian Studies* .

Sanín, J. A. (2008). *Historia Del Transporte y la Infraestructura en Colombia, 1492-2007*. Bogotá: BPR Publishers.

Stoffers, M. (2012). *Cycling as heritage: Representing the history of cycling in the*

*Netherlands. The Journal of Transport History* , 33 (1), 92-114.

Suero, D. (2006). *Tesis para optar por el título de Magister en Ingeniería Industrial: La bicicleta como medio de transporte en Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes-Facultad de Ingeniería.

Tao, X. (2008). *The popularization of bicycles and modern Shanghai*. *Front. Hist. China* , 3 (1), 117-138.

Taylor, M. (2008). *The Bicycle Boom and the Bicycle Bloc Cycling and Politics in the 1890s*. *INDIANA MAGAZINE OF HISTORY* (104).

van Nierop, O., Blankendaal, A., & Overbeeke, C. (1997). *The Evolution of the Bicycle: A Dynamic Systems Approach*. *Journal of Design History* , 10 (3), 253-267.

---

**Camilo Torres Barragán**

Colombiano, Politólogo, Magíster en Historia y Geografía de la Universidad de los Andes, Joven Investigador colciencias en el grupo de Historia y Empresariado de la Universidad de los Andes y profesor de cátedra en el Departamento de Ciencia Política del Politécnico Grancolombiano.



ESTA PUBLICACION FORMA PARTE DE:  
*THIS ARTICLE IS PART OF:*

# REVISTARQUIS

REVISTA DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE COSTA RICA.  
VOL 1-2015. NUMERO 7.  
ISSN 2215-275X