

Universidad de la República
Instituto Superior de Educación Física
Licenciatura en Educación Física
Tesina

BICICLETA Y SALUD:
ANÁLISIS DE DISCURSOS DE SALUD EN TORNO AL USO DE LA
BICICLETA EN MONTEVIDEO

Autores: Adinolfi, Romina

Almeida, Lucía

Bentancor, José

Fontán, Mariel

Pérez, Matías

Profesor tutor: María Rosa Corral

Línea de investigación: Educación Física y Salud

Montevideo, diciembre, 2016

ÍNDICE

1. Resumen y palabras claves	p. 4
2. Introducción	p. 5
2.1. Historia de la bicicleta.....	p. 6
2.2. Antecedentes	p. 8
3. Objetivos (generales y específicos)	p. 10
4. Planteamiento del problema de investigación	p. 11
5. Marco teórico y conceptual	p. 12
5.1. El cuerpo como organismo	p. 12
5.2. Higienismo: el saber médico en el centro de las sociedades.....	p. 13
5.3. El poder normalizador del higienismo.....	p. 15
5.4. Construcción social del cuerpo.....	p. 17
5.5. Pensar el cuerpo en términos de identidad.....	p. 19
5.6. Mercantilización de la salud	p. 20
5.7. Actividad física vs Prácticas Corporales	p. 23
6. Reseña metodológica	p. 26
7. Análisis y discusión general.....	p. 28
7.1. Organizaciones sociales vinculadas al Programa Unibici	p. 28
7.2. La bicicleta y sus diferentes usos	p. 31
7.3. Concepciones de salud.....	p. 34
7.3.1. Respecto a la salud personal	p. 34
7.3.2. Salud pública	p. 35
7.3.3. Salud ambiental	p. 38
7.3.4. La bicicleta como práctica saludable	p.40
8. Conclusiones	p. 43
9. Anexos.....	p. 45
9.1. Programa Unibici	p. 45
9.2. Grilla entrevista	p.53
9.3. Entrevistas.....	p.54
9.3.1. Adrián Santos	p.54
9.3.2. Andrea Cairus	p.64
9.3.3. Fernanda Suárez	p.74

9.3.4. Ana Clara Vera.....	p.80
9.3.5. Bruno Mora	p.86
9.3.6. Juan Vespa	p.95
9.3.7. Carlos Bruno	p.100
9.3.8. Eliana Melognio	p.104
10. Referencias bibliográficas.....	p.110

1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

En la actualidad observamos un aumento en la cantidad de organizaciones en torno a la promoción del uso de la bicicleta.

Organizaciones desde diversos ámbitos, así como el Programa Unibici desde la Universidad de la República, Urubike, Cine a pedal, Bicicletas blancas, Libera tu bicicleta, Masa Crítica como movimiento social, y la Intendencia de Montevideo, para mencionar solo algunas, fomentan la utilización de la bicicleta como medio de transporte, fundamentando esto en discursos ambientales, económicos, sociales, de salud, entre otros. Son los discursos en relación a la salud, tanto explícitos como implícitos, los que consideraremos relevantes para nuestro trabajo.

Esta investigación pone el foco en el Programa Unibici, ya que como estudiantes universitarios nos interesa conocer el vínculo de la Universidad con la creciente utilización de la bicicleta y la promoción de ésta como práctica saludable. Uno de los principales objetivos del Programa se basa en promover el uso de la bicicleta entre los estudiantes, docentes y personal de la Universidad en todo el país con determinados fines, sean estos de salud, transporte, sensibilización e inclusión; basando su programa en tres lineamientos: promoción e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte; mejoramiento de la infraestructura y servicios existentes en los locales universitarios; colaboración con otras instituciones a nivel municipal, departamental, y nacional para la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

A partir de lo expuesto anteriormente surge la siguiente interrogante; ¿cuáles son los discursos presentes en el Programa Unibici, que relacionan el uso de la bicicleta (en la ciudad de Montevideo) con la salud?

Palabras claves

Salud; Bicicleta; Unibici.

2. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo intenta reflexionar sobre los discursos de salud, explícitos e implícitos, que se manifiestan en el Programa Unibici de la Universidad de la República. El Programa Unibici surge con la finalidad de promover el uso de la bicicleta, es por eso que un grupo de funcionarios, docentes, no docentes y estudiantes elaboraron el mismo promoviendo la salud como uno de los ejes fundamentales.

A partir de la implementación de diversas políticas de diferentes organizaciones no gubernamentales (ONG), se impulsó la bicicleta como medio de transporte y su utilización ha ido incrementando en la sociedad actual.

Este trabajo recorrerá los conceptos de "Cuerpo", "Organismo", "Salud", "Actividad Física" y "Prácticas Corporales". Dichos conceptos serán las categorías que nos permitirán analizar los discursos.

2.1. Historia de la bicicleta

Para abordar este apartado nos basaremos en la investigación de Gambetta y Leitón [s.a.-]. La bicicleta fue inventada en el siglo XIX, y no poseía las mismas características como la que hoy conocemos. Son varios los países que se adjudican una participación importante en el cambio de la misma, desde sus antecesores (velocípedo, draisienne).

La misma sufrió varias modificaciones en el correr de los años como la transmisión de cadena, plato y piñón, la incorporación del asiento, un sistema de pedales fijos en la rueda delantera, culminando con el sistema de transmisión mediante cadena. Luego de estos cambios, se siguieron realizando modificaciones (materiales, velocidades, etc.) pero éstas no fueron tan radicales como las mencionadas anteriormente.

En relación a nuestro país y al bi-rodado, podemos decir que en 1890 se da la primer competencia de ciclismo en Uruguay más precisamente en Plaza Independencia. Además existieron tres velódromos en Montevideo, que se demolieron en 1903 paralelamente con el auge del automóvil (Gambetta, Leitón; [s.a.-], p.11).

Once años después se crea la Federación Ciclista Uruguaya. Posteriormente la bicicleta fue tomando relevancia fuera del ámbito deportivo, ganando popularidad entre la población, esto se vio reflejado cuando la Cámara de Representantes (1906) determinó “el ciclismo ha dejado de ser un deporte de lujo y reservado para la gente pudiente, [...] se ha convertido en un medio de locomoción útil y económico, para las clases trabajadoras [...]” (Gambetta, Leitón; s/a, p.21).

Luego de dos décadas (en 1935) se inaugura el Velódromo Municipal cuyo proyecto comienza a gestarse en la década del 30. La primera carrera ciclista ocurre el año 1937 y dos años después surge la primer vuelta ciclista.

Son las declaraciones estatales más antiguas que dan cuenta de la importancia de la utilización de la bicicleta. Es a partir de estos acontecimientos históricos donde la bicicleta comienza a popularizar su utilización. Es en este sentido que tomamos como punto de partida los aspectos mencionados anteriormente, para poder comprender los diferentes usos de este medio de transporte en la actualidad.

2.2. Antecedentes

Como antecedentes a esta investigación hallamos dos trabajos académicos a nivel nacional y uno de carácter extranjero, los mismos hacen referencia al uso de la bicicleta.

El primer antecedente es una investigación que se titula “La bicicleta en la ciudad. Nuevos sentidos para viejas prácticas”, realizada por María Rosa Corral y Karen Kuhlsen. La misma gira en torno a “conocer los usos y significados que los usuarios de la bicicleta le otorgan a esta práctica en el espacio público de la ciudad de Montevideo” (Corral, Kuhlsen, 2015, p. 2). Consideramos que propone algunos elementos que se podrían vincular con la presente investigación como las denominaciones que se plantean de usuarios de bicicleta y ciclistas. Por otro lado, la siguiente cita expresa “se percibe un auge del deporte en la ciudad que convive con otras formas de uso de la bicicleta: para paseo, transporte, recreativo, vinculado a la salud, turístico” (Corral, Kuhlsen, 2015, p. 1). El aporte de este trabajo se relaciona con la posibilidad de visualizar otras maneras de re significar el uso de la bicicleta.

El siguiente antecedente es una investigación de un grupo de estudiantes de Medicina de la Universidad de la República, que se titula “Bicicleta y Salud: caracterización de la población universitaria que utiliza la bicicleta como medio de transporte”. El objetivo general del trabajo es “contribuir al conocimiento de la población de la UdelaR que utilizaba la bicicleta como medio de transporte en el período comprendido entre el mes de marzo y noviembre del año 2014 en Montevideo” (Cairus et al, 2014, p. 5). Se realizaron encuestas y mediciones a ciento un voluntarios provenientes de diferentes facultades y de los tres órdenes (docentes, egresados y estudiantes). Al ser realizado por estudiantes de Medicina da cuenta de concepciones de salud y de actividad física que se pueden vincular con nuestro trabajo. Dicha investigación recibió el sustento del Programa de Apoyo a la Investigación Estudiantil (PAIE) perteneciente a la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC).

El último antecedente es una investigación realizada en la ciudad de Buenos Aires por Adriana Jakovcevic, Paul Franco, Marcela Visona Dalla Pozza y Rubén Ledesma, integrantes del Centro de Altos Estudios en Ciencias Humanas y de la Salud (CAECIHS), y del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). La misma se titula “Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte” y tiene como objetivo “conocer en qué medida el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB) de la ciudad de Buenos Aires produjo impactos positivos sobre los aspectos que las personas valoran en el momento de viajar [...]” (Jakovcevic et al, 2015, p. 33). Los resultados recabados en dicha investigación sobre la importancia y los efectos percibidos sobre cada aspecto de los viajes (siete propuestos), colocan a la salud en cuarto lugar cuando nos referimos a la importancia, y en segundo lugar en relación a los efectos percibidos. Esto da cuenta de la trascendencia que los encuestados le otorgan a la salud y por lo tanto, es este aspecto el que pretendemos abordar.

Estos antecedentes dan cuenta de cierta preocupación en torno al uso de la bicicleta, aportan perspectivas diferentes y complementarias que funcionan como punto de partida para la presente investigación. Ambos antecedentes nacionales son trabajos correlativos en el tiempo. Por un lado, menciona cómo se inserta el bi-rodado en nuestro país y la importancia que este toma en nuestra cultura, ya sea como medio de transporte o como deporte. Por otro lado, se estudia el uso de la bicicleta como una práctica saludable en un grupo de personas asociadas directamente con la Universidad. En el último antecedente, se investigan los diferentes efectos que conlleva la utilización de la bicicleta en el STPB por parte de los usuarios. La misma se considera relevante ya que los usuarios proponen el aspecto saludable como un efecto altamente positivo.

3. OBJETIVOS

General

- Conocer los discursos presentes en el Programa Unibici que relacionan el uso de la bicicleta en Montevideo con una “práctica saludable”.

Específicos

- Identificar y caracterizar las organizaciones sociales que se relacionan con el Programa Unibici a partir de la promoción del uso de la bicicleta en Montevideo.
- Analizar y relacionar los discursos de salud presentes en el Programa Unibici y los discursos de las organizaciones sociales con las que el Programa se vincula.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Como estudiantes universitarios observamos continuamente la utilización de la bicicleta como medio de transporte diario entre los estudiantes, docentes y funcionarios. En el Instituto Superior de Educación Física (ISEF) se encuentran afiches informativos, anuncios y folletos que nos invitan a vincularnos con la bicicleta. Este año, el Centro de Estudiantes del ISEF realizó una encuesta estudiantil a través su página web, en relación al uso de la bicicleta, para poder proyectar nuevos bicicletarios en las sedes del Instituto. Por otro lado, a través de la folletería y de la difusión del mismo, surge el interés por rastrear el Programa en la web, al acceder al mismo, tenemos conocimiento que el ISEF ha participado en el Programa Unibici.

Este trabajo analiza los discursos de salud presentes en el Programa Unibici y todas las organizaciones e instituciones con las que el programa se vincula. Frente a esto nosotros nos preguntamos:

¿Qué concepciones de salud explícita e implícitamente atraviesan el Programa Unibici y qué lugar se le otorga al mismo?

¿Cuál es el sentido otorgado al concepto salud que se manifiesta en el Programa Unibici y cómo es interpretado por los diferentes participantes?

5. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

5.1. El cuerpo como organismo

Referirse al concepto organismo alude estrictamente a lo orgánico, al conjunto de sistemas que componen a los seres vivos. Esta concepción es propia de las ciencias biológicas, en su afán de especificidad, de lenguaje propio y preciso.

Parafraseando a Rodríguez Giménez (2014), cuando los estados comienzan a sentir la necesidad de controlar las poblaciones, el pensamiento positivista ya estaba instaurado en la sociedad ocupando un lugar central en la organización de los mismos, en la política o en casos extremos (nazismo) la ausencia de esta. De acuerdo con Rodríguez Giménez, “Abandonamos la política cuando privilegiamos el organismo, la raza, la sangre o cualquier otro aspecto de <lo vivo humano separado de la lengua>” (Rodríguez Giménez, 2014, p. 131). Es en este sentido que la Educación Física toma el rol de administradora del organismo en ese estado racional cuyo principal desvelo es el desarrollo económico, signado por el mercado.

Desde el higienismo del siglo XIX hasta la actualidad la biologización de la sociedad, ha generado un culto al organismo y con este un fuerte control por parte de las ciencias biológicas.

“Hablar del cuerpo en las sociedades occidentales contemporáneas significa referirse al saber anátomo-fisiológico en el que se apoya la medicina moderna” (Le Bretón, 1990, p. 83).

El cuerpo es visto como organismo y esto no puede ser de otra manera ya que al reducirse la política al control de la vida por parte del estado, el cuerpo debe ser reducido a lo medible, cuantificable, tangible, debe despojarse al mismo de su dimensión lenguaje.

5.2. Higienismo: el saber médico en el centro de las sociedades

En el siglo XIX la salud se instala como contenido fundamental de discusión en los gobiernos. En las décadas siguientes a la Revolución Industrial se vislumbra que el proletariado, como fuerza productora, tiene límites que han de ser considerados para mantener su “funcionamiento”. En este sentido es que los discursos médicos cobran relevancia para atender la salud de los trabajadores. De esta manera,

“Los médicos concibieron el cuerpo sano como un sistema basado en la “economía”, el “balance”, y el “orden” de sus energías, términos que se repiten en las historias clínicas y los estudios sobre enfermedades publicados en la segunda mitad del siglo XIX y el Novecientos (Barrán, 1999, p. 24).

El higienismo surge por el interés sobre lo social, por la creciente preocupación hacia las condiciones de vida de las clases más desfavorecidas.

“Fue el orden económico y social concreto en que la Medicina emergió en el Uruguay del Novecientos, el que puso a su disposición en el Hospital y la clínica no cualquier cuerpo sino el de los pobres. Y ese dato concluyó por influir en la observación científica, ambientando por ejemplo, la obsesión por el contagio de los de abajo” (Barrán, 1999, p. 10).

Los higienistas persuadían a los poderes públicos y autoridades del Estado que la preocupación por las cuestiones de la salud beneficiaría a las sociedades en más de un sentido. Mejorando la salud de la población, atentando contra los desórdenes sociales, a la vez que incrementa la productividad de los trabajadores. El saber médico se instaló en el centro de los gobiernos y sociedades, se mueve más allá de su función de curador de enfermedades hacia la higiene pública. Higiene pública entendida como “el arreglo sistemático de los conocimientos médicos que concurren de un modo directo o indirecto a ilustrar la ciencia del gobierno” (Seaone en Quintana, 2011, p. 275). Para convencer a los poderes públicos sobre la necesidad de preocuparse respecto al bienestar de la población, se dio gran importancia al valor económico de la salud. Se pretendía concientizar sobre el daño económico que generan las enfermedades y muertes, sobre el beneficio para la salud del individuo, como para la lucha contra las patologías sociales. Entendidas como aquello que altera orden político, económico, también moral de la

sociedad, desde alcoholismo o tabaquismo, hasta las revoluciones o el fanatismo (Quintana, 2011)

En esta lógica, la higiene pública, indivisible de lo político y económico, adquiere además un marcado carácter moral. Los consejos médicos hacen las veces de nexo entre lo físico y lo moral, condicionando de esta manera los hábitos y costumbres de la población.

La medicina, la higiene en particular, desplazó paulatinamente a la religión como fuente de valores morales y conductas “se trataba de higienizar enseres, espacios y locales, pero también comportamientos, pasiones e instintos” (Quintana, 2011, p. 276).

A finales del siglo XIX en Uruguay, era la medicina la principal legitimadora de los saberes en torno al cuerpo. La reforma educativa impulsada por José Pedro Varela en la segunda mitad del siglo XIX, poseía un fuerte carácter higienista y eugenista. Para Rodríguez Giménez existe un indicio de eugenismo en la siguiente afirmación de Varela “los elementos de fisiología e Higiene dan satisfacción a las exigencias del ser social y del futuro padre o madre de familia que se incuba en cada niño” (Varela en Rodríguez Giménez, 2008, p. 79). Había una preocupación por el futuro de la población, por controlar las futuras generaciones mediante la incorporación de fundamentos fisiológicos. Se busca generar un control sobre la vida de los individuos mediante la apropiación de hábitos de vida que apunten al progreso de la sociedad.

5.3. El poder normalizador del higienismo

El higienismo se irgue como fundamento del poder biopolítico, Los discursos médicos son unos de los principales lineamientos mediante los cuales operan los poderes de normalización. La biopolítica caracteriza la forma de gestión de la vida humana en las sociedades contemporáneas. Se da el cambio de una antigua racionalidad política que veía en el poder absoluto el derecho a matar, a una nueva racionalidad que enfatiza en la capacidad de administrar la vida, de vigilarla y controlarla. Para explicar esto Foucault utiliza la idea de sociedad panóptica (Foucault, 1975). En contra posición a esto, para dar cuenta del mismo fenómeno, el cambio de racionalidad política en las formas de poder, Mathiesen (1997) propone, que esta idea de panóptico ya no representa a las sociedades contemporáneas. Se dio paso de una sociedad panóptica, donde unos pocos observaban a muchos, a una sociedad sinóptica donde todos observan a unos pocos (Mathiesen en Bauman 2004, p. 93).

“Los espectáculos ocupan el lugar de la vigilancia sin perder nada del poder disciplinario de su antecesora. Hoy, la obediencia al estándar [...] tiende a lograrse por medio de la seducción, no de la coerción... y aparece bajo el disfraz de la libre voluntad, en vez de revelarse como una fuerza extrema” (Bauman, 2004, p. 92).

Siguiendo la idea de Foucault, la medicina es parte importante de los dispositivos de control gubernamental. En una sociedad normalizadora, es fundamental la distinción entre lo normal y lo patológico.

“El control de la sociedad sobre los individuos no se efectúa solo por la conciencia o la ideología, sino también en el cuerpo y con el cuerpo. Para la sociedad capitalista lo que importa ante todo es la biopolítica, la biología, lo somático, lo corporal. El cuerpo es una realidad biopolítica; la medicina es una estrategia de biopolítica” (Foucault en Quintana, 2011, p. 281).

Parafraseando a Quintana (2011), los mecanismos mediante los que opera el biopoder, toman dos caminos principales; las disciplinas del cuerpo y la biopolítica de la población. La primera responde a la visión de cuerpo como máquina que debe ser controlada para amentar su utilidad, una anatomopolítica del cuerpo. La segunda

responde al intento de regular y controlar la población, a los procesos biológicos como conjunto (mortalidad, natalidad, salud, etc.), al cuerpo especie. En este sentido la medicina es la articuladora de ambos caminos, esta actúa tanto sobre el cuerpo individual, el organismo, como en el cuerpo social, el cuerpo-especie.

La racionalidad política de la biopolítica es acompañada por mecanismos que regulan, supervisan y gestionan la existencia de los individuos. Estos mecanismos surgen de la lógica de actuar desde el incentivo, desde los consejos, desde la publicidad, en desmedro la represión o la violencia física.

Siguiendo la línea de Quintana (2011),

“[...] la promoción de la salud, como fuente de determinadas normas morales y de conducta, se ha ido convirtiendo no solo en un mandato impuesto desde arriba por distintas instancias de poder, sino, finalmente, también, en una demanda exigida por la propia población, una vez ésta ha asimilado e interiorizado sus exigencias” (Quintana, 2011, p. 282).

5.4. Construcción social del cuerpo

¿Qué implica entonces pensar al cuerpo? ¿Qué es lo que se está dejando de lado al establecer un recorte puramente orgánico del mismo? El ser humano es un ser de lenguaje, por lo tanto de pensamiento, factible de construir un cuerpo sin reducirlo a lo orgánico, contemplado el entramado de relaciones sociales y de poder de las que forma parte.

La antropología ha dado cuenta que el concepto de “cuerpo”, es una construcción social y cultural. Es decir, que en el interior de cada sociedad se construye un saber en torno al cuerpo, una forma específica de darle sentido, de otorgarle representaciones. Le Bretón plantea al respecto "El cuerpo es una construcción simbólica, no una realidad en sí mismo. De ahí la mirada de representaciones que buscan darle sentido y su carácter heteróclito, insólito, contradictorio, de una sociedad a otra-" (Le Breton, 1990, p. 13). Siguiendo con esta línea de pensamiento, dice también,

“El cuerpo no es considerado nunca como algo distinto del hombre, como sucede en el saber biomédico. Estos conocimientos tradicionales no aíslan el cuerpo del universo, se articulan sobre un tejido de correspondencias que muestra que las mismas materias primas entran en la composición del hombre y del mundo” (Le Bretón, 1990, p. 85).

El cuerpo “fabricado” según los autores Rodríguez Giménez y Folgar (2002) materializa una identidad social, no es algo definido, indiscutible, es una construcción propia de una determinada sociedad en un tiempo y espacio determinado, que carga de significados y representaciones al mismo. El cuerpo es constituyente de una identidad basada en la identificación de los individuos con un colectivo significativo, que forma parte de un “nosotros”.

Es así que el cuerpo se encuentra inmerso en una red de significados que le dan sentido, es por eso que los saberes construidos en torno a él, su distribución en la sociedad, sus usos, son representantes de las ideas dominantes de una época, así como de las relaciones de poder que esta pone en juego. Entender el cuerpo es también entender las formas de dominación que se utilizan en nuestras sociedades contemporáneas, las diversas prácticas que se ponen en juego día a día.

Como plantea Foucault “El cuerpo humano entra en un mecanismo de poder que lo explora, lo desarticula y lo recompone”. (Foucault, 1976, p. 141). Lo distribuye en el tiempo y en el espacio, dando una ilusión de naturalidad, como se decía. Utiliza su fuerza, su energía, lo regula, lo estructura, lo define, lo controla. El poder irrumpe e invade hasta el espacio más íntimo del sujeto, su cotidianidad y su cuerpo, las estrategias de dominación se insertan en el cuerpo y operan un control desde el mismo. Los discursos sociales dominantes son encarnados, materializadas en el cuerpo, en la forma en que percibimos, actuamos, sentimos, experimentamos la realidad que nos rodea.

Retomando la idea del cuerpo como construcción social, punto de partida del trabajo, nos surge la siguiente interrogante: ¿cómo podemos pensar el cuerpo en las sociedades occidentales? A esto le podemos agregar los planteos de Le Breton (2000) que nos llevan a preguntarnos: ¿cuál es el futuro del “cuerpo” en la era de la tecnología? Desde esta óptica, es un cuerpo imperfecto en un mundo de tecnología perfecta, plantea Le Breton (2000), un cuerpo a ser moldeado, diseñado, donde la tecnología pregona un discurso de desprecio por el cuerpo y hasta la capacidad de poder deshacerse de él.

Una nueva paradoja en cuanto al cuerpo en nuestras sociedades occidentales plantea que por un lado, se lo descalifica, un cuerpo que enferma, envejece y muere, pero por otro lado, hay un furor de la imagen del cuerpo. Una sociedad que relega el cuerpo, relega a los individuos en su condición humana. Un discurso que plantea el perfeccionamiento del ser humano a través de la tecnología ¿No fomenta aún más la exclusión?

5.5. Pensar el cuerpo en términos de identidad

No es posible pensar el cuerpo desprendido la dimensión social, histórica y política que este posee. Eso tan “natural”, tan real y concreto que es el cuerpo para una sociedad, no hace más que reafirmar lo que Saussure expresa como “el punto de vista crea al objeto” (Saussure en Bourdieu, 1973, p. 52). La concepción de cuerpo como irreductible a fundamentos puramente biológicos habilita a los individuos como sujetos de identidad. En este cuerpo construido simbólicamente se materializa a su vez la identidad, esta se da mediante la identificación o la diferenciación con los demás, la dialéctica entre el individuo y la sociedad, la relación entre el individuo y los colectivos significantes.

Si la identidad es entonces la apropiación de ciertos elementos culturales que son determinantes en los comportamientos de un individuo o grupo social, cabe preguntarse de qué manera se evidencian esas diferencias en sociedades modernas, democráticas donde cuya premisa es que los hombres nacen iguales (Rodríguez Giménez, Folgar, 2002).

Podría decirse que el consumo en sociedades capitalistas es uno de los principales factores de diferenciación simbólica, la forma y necesidades de consumo de bienes, la apropiación de los mismos, las diferentes formas de utilizarlos. Sin embargo, no significa que este sea el único modo de diferenciación, lo que nos lleva a “definir identidades en función de la forma específica de organizar y consumir sus espacios y tiempos cotidianos, de significar el cuerpo, etc.” (Rodríguez Giménez, Folgar, 2002, p. 101). Esto lleva a significar el cuerpo, como factor de diferenciación simbólica, de construcción simbólica de identidad o de su materialización.

5.6. Mercantilización de la salud

En el presente apartado se aborda la salud siguiendo el pensamiento de Bauman e Illich. Parafraseando a Bauman (2004) el cuerpo del consumidor, ya no es aquel cuerpo que debía mantenerse sobre las normas establecidas por los conocimientos de las ciencias y cuya desviación era patológica. La salud ha dejado paso en la era del consumo a la importancia de “estar en forma”, la construcción de un cuerpo flexible capaz de adaptarse a los cambios, donde ya no es la norma quien define las reglas a seguir, sino la seducción, el deseo. La salud refiere a un estado correcto del cuerpo, física y psíquicamente necesaria, para que los individuos desempeñen los roles que le tiene deparada la sociedad. “<Estar sano> significa en la mayoría de los casos <ser empleable> [...] <llevar la carga> del trabajo que rutinariamente pondrá a prueba la tolerancia física y psíquica del empleado” (Bauman, 2004, p. 83). Estar en forma, implica un estar siempre listo, un estado de adaptación permanente a las nuevas experiencias y sensaciones que pueden ser vividas;

“Si la salud es un tipo de estado de equilibrio, de <ni más ni menos>, estar en forma implica una tendencia hacia el más, no alude a ningún estándar particular de capacidad corporal, sino a su (preferiblemente ilimitado) potencial de expansión” (Bauman, 2004, p. 83).

La salud en la contemporaneidad se convierte en un similar a ese “estar en forma”, en donde los parámetros previamente estipulados se diluyen y los estilos de vida saludable cambian vertiginosamente. Es así que el cuerpo se transforma en una “fortaleza asediada” (Bauman, 2004, p. 84), que en vez de llevar al ascetismo, lleva cada vez más a mayor consumo, consumo de comida saludable, light, consumo de tratamientos estéticos, de prácticas corporales, en donde siempre existen en el mercado nuevos productos para consumir. Siguiendo con esta idea, Illich (1999) plantea que una de las problemáticas de las sociedades, es controlar las poblaciones a través de los sistemas de salud que funcionan como leyes de mercado, leyes de oferta y demanda, generando una relación de interdependencia, creando la “necesidad de consumir salud”. Esto se da a partir del incremento de las ofertas, lo que genera que las personas exijan más y consuman más, esto lo visualizamos en la atención, los medicamentos, más y mejor calidad de servicios, etc. Por tal motivo los pacientes se reducen a un objeto que hay que reparar, se da una cosificación de los pacientes, se genera desconfianza al extremo que

el propio paciente se ve inhabilitado de suministrarse su propia medicación. Hay una traspolación de sujeto al cual se lo escuchaba, se le ayudaba, a objeto plausible de realizar remiendos.

A partir de esto, es conveniente definir salud como un proceso y no un estado estanco, impenetrable; la salud puede transformarse, puede ser modificable,

“La salud designa un proceso de adaptación. No es el resultado del instinto sino de una reacción autónoma aunque moldeada culturalmente ante la realidad creada socialmente. Designa la capacidad de adaptarse a ambientes cambiantes, de crecer, madurar y envejecer, de curar cuando está uno lesionado, sufrir y esperar pacíficamente la muerte. La salud abarca también lo futuro y por tanto comprende la angustia y los recursos internos para vivir con ella” (Illich, 1975, p. 216).

Comienza a predominar la búsqueda de un estado de salud ideal, para eludir el curso de la vida, evadiendo el envejecimiento, el dolor y la muerte, acontecimientos por lo tanto inevitables, al decir del autor:

“La moderna civilización médica cosmopolita niega la necesidad de que el hombre acepte el dolor, la enfermedad y la muerte. La civilización médica está planificada y organizada para matar el dolor, eliminar la enfermedad y luchar contra la muerte. Estos son nuevos objetivos que nunca antes habían sido líneas de conducta para la vida social” (Illich, 1975, p. 115).

Esta búsqueda de salud individualiza a la sociedad, colocando a los médicos en un lugar de poder como agentes poseedores de conocimientos irrefutables, en donde las personas pierden su autonomía al compartir su intimidad, generando dependencia.

“Como todos los demás principales rituales de la sociedad industrial, la medicina adopta en la práctica la forma de un juego. La función principal del médico pasa a ser la de un árbitro. Es el agente o representante del cuerpo social, que tiene el deber de asegurar que todos jueguen conforme a las reglas” (Illich, 1975, p.190).

En relación a la salud pública el autor (1975) menciona que la misma se relaciona con la distribución respecto a los medios y la responsabilidad disponible para enfrentarse a la enfermedad, en las poblaciones no puede llegar al límite de ser sustituido por la intervención médica ni por las características sanitarias del ambiente. Illich (1975) considera que el individualismo y la exposición a situaciones de vulnerabilidad son parte de la experiencia de sentir el dolor, las enfermedades y la muerte como partes constitutivas de la vida humana. Lo interesante es poder atravesar esos altibajos y afrontarlos como parte

de la vida, eso es esencial para la salud. A su vez, el autor menciona que para alcanzar mundo de salud inmejorable y globalizador la intervención médica debería reducirse al mínimo. Menciona a las personas sanas como aquellas a las que acceden a un hogar digno, alimentación saludable, en un espacio en el cual pueda transcurrir la vida, formarse, trabajar, enfermarse y curarse, morir. “[...] la sociedad que pueda reducir al mínimo la intervención profesional proporcionará las mejores condiciones para la salud” (Illich, 1975, p. 217).

5.7. Actividad física vs Prácticas corporales

Para el siguiente apartado nos basamos en la distinción que desarrolla Crisorio (2015) entre estos dos conceptos. El sintagma “actividad física” proviene de una concepción fuertemente positivista y empirista, siendo los sentidos los que brindarán determinadas experiencias y estas últimas en las que se funda el conocimiento, hay una experiencia originaria que es factible de ser explicada mediante discursos. Un análisis etimológico de actividad física nos brindará resultados imprecisos. La palabra actividad puede ser considerada desde diversos ámbitos, pero solo tiene significados precisos en determinadas ciencias (física, química) que no aportan a nuestros intereses. Sin embargo, definiciones más conocidas, como en la psicología, que a grandes rasgos dice que son formas de accionar de los seres vivos de manera racional, instintiva y emocional, nos brindan ciertos puntos interesantes para analizar. Por otro lado el término Física deviene del latín *natura* (*nascor*) que significa formarse o empezar y tiene una correlación con término griego *physis* (*phyó*) que sería crecer, engendrar (Crisorio, 2015).

A partir de esto, se entiende por actividad física

“a los movimientos del cuerpo que cada persona realiza en su vida cotidiana, ordenados desde las condiciones de vida más normales, pasando por las actividades físicas moderadas intencionales, los ejercicios físicos estructurados y repetitivos, el ejercicio físico, las clases de acondicionamiento físico y entrenamiento, hasta las actividades deportivas colectivas y, más particularmente, los deportes recreativos y de ocio” (OMS en Preobrayensky, 2006, p. 26).

Cabe aclarar que esta definición es utilizada en las disciplinas médicas y en algunas ramas de la Educación Física, encontrando su fundamentación en la Organización Mundial de la Salud, con una fuerte mirada organista propia de las ciencias bio-médicas.

Existen dos conceptos que se relacionan al de actividad física, el ejercicio físico y la aptitud física. Cuando hablamos de ejercicio físico nos referimos a “un subconjunto de la actividad física que se define por la realización de movimientos corporales planificados, estructurados y repetitivos con la finalidad de desarrollar o mantener [...] la condición física” (Capperson y cols. en Preobrayensky, 2006, p. 26). Por otro lado, aptitud física es “el estado intermedio entre la salud y la enfermedad, el individuo goza de buena salud pero no desarrolla todas las potencialidades físicas y psíquicas que está

capacitado, esa aptitud física, es la que tenemos que descubrir y desarrollar” (Preobrayensky, 2006, p. 33).

En la Educación Física la “actividad física” fue utilizada por mucho tiempo sin ser conscientes de las significaciones implícitas en este sintagma. Esta mirada positivista tuvo un fuerte impacto en la Educación Física ligando la misma a la salud físico-orgánica. A finales de siglo XIX, gracias a esta visión empírico positivista, la Educación Física sirve como otra maquinaria para la estatización de la vida biológica, siendo parte de los dispositivos biopolíticos de control. Se debían moldear los cuerpos acorde al nuevo sistema de producción, esto se realizaría mediante el disciplinamiento del cuerpo individual, entendido este como máquina de producción, y el control social de los cuerpos.

Los griegos utilizaban dos términos para denominar lo que nosotros entendemos como vida. Uno de estos era zoé que se relaciona con el simple hecho de vivir (sea planta, animal, hombre), y el otro es bíos, que tenía un significado más acorde a las formas de vivir de un grupo social. Puede decirse que la actividad física está en correlación con el término zoé, a la “vida natural”, a lo que Crisorio menciona “No existe, sin embargo, una vida humana natural [...] sino la posibilidad, efecto del lenguaje, de aislar una vida biológica común a hombres y animales” (Crisorio, 2015, s.p.) y lo mismo pasa con las prácticas, es imposible separar el cuerpo de la práctica misma, siendo así ingenua la reducción a principios biológicos, físicos, etc. Es aquí que la biopolítica podría quedar derrotada, pero esto no es así ya que esta se servirá de “subconceptos científicos” (Crisorio, 2015) como el sintagma actividad física, o lo puede ser la salud e incluso el cuerpo, permitiendo la falsa separación biológica de las formas de vida. Es en este sentido el autor propone la definición de prácticas corporales como

“<formas de hacer, pensar, decir, que toman por objeto el cuerpo, pero también como sistemas de acción en la medida en que están habitados por el pensamiento> (Foucault, 1994, p.580 en Crisorio, 2015, s.p.); de modo que para nosotros el pensamiento y la acción son inseparables, sin que por ello el uno se confunda con la otra. Del mismo modo que la idea de pensamiento no implica un sujeto que lo piensa, preexistiéndolo, sino más bien un sujeto constituido en y por el pensamiento, nuestro concepto de prácticas corporales no supone un cuerpo actuante, que precede a las prácticas y las hace, sino, antes bien, un cuerpo procedido por las prácticas y construido en ellas, es decir, en las distintas formas de vida” (Crisorio, 2015, s.p.).

Pensar las prácticas corporales implica la imposibilidad de un desconocimiento de las subjetividades y de la cultura de estas prácticas sociales, dejando de lado los procesos del acceso al conocimiento y de la interacción social. Requiere de una mirada integradora desde diversas áreas, más allá de las ciencias.

“Em nossa compreensão, as práticas corporais devem ser tratadas pelas ciências humanas e sociais, pela arte, pela filosofia e pelos saberes populares, sem desprezar as ciências biológicas, dado que esta dimensão é constituinte fundamental do humano, tomando-se seus indicadores como parte do processo ativo de auto organização subjacente a vida” (Silva y Damiani, 2005, p. 21).

6. RESEÑA METODOLÓGICA

El presente trabajo aborda las relaciones existentes entre los diferentes discursos de los actores involucrados que fomentan la utilización de la bicicleta a través del Programa Unibici, como de las instituciones, organizaciones, y/o programas que se vinculan con el mismo, además del análisis de ciertos ejes temáticos que componen el Programa.

Los instrumentos de recolección que utilizaremos en dicha investigación son la entrevista y el análisis de documentos, para posteriormente analizar los discursos presentes.

La entrevista está caracterizada por ser una

“[...] conversación entre dos personas, un entrevistador y un informante, dirigida y registrada por el entrevistador con el propósito de favorecer la producción de un discurso conversacional, continuo y con una cierta línea argumental — no fragmentado, segmentado, precodificado y cerrado por un cuestionario previo — del entrevistado sobre un tema definido en el marco de una investigación. La entrevista es pues una narración conversacional, creada conjuntamente por el entrevistador y el entrevistado, que contiene un conjunto interrelacionado de estructuras que la definen como objeto de estudio” (Delgado y Gutiérrez, en Batthyány y Cabrera, 2011 p.89).

Las entrevistas realizadas se caracterizan por ser semiestructuradas, para realizarlas se elaboró un cuestionario guía que se aplicó a todos los entrevistados por igual. (ver Anexo 9.2, p. 53).

A continuación presentamos un detalle de los informantes entrevistados:

Referencia	Entrevistado	Organización
E 1	Adrián Santos	Unibici
E 2	Andrea Cairús Vanina Silva María Eugenia Choca	Unibici
E 3	Fernanda Suárez	Unibici
E 4	Ana Clara Vera	Unibici
E 5	Bruno Mora	Unibici / ISEF
E 6	Juan Vespa	Plan de Movilidad Urbana Intendencia de Montevideo
E 7	Carlos Bruno	Libera tu Bicicleta
E 8	Eliana Melognio	Urubike

Las referencias que utilizamos en el análisis serán las propuestas anteriormente, cada una corresponde a un entrevistado y a la organización o institución que representa.

Cabe aclarar que una de las entrevistadas que pertenece al Programa Unibici es coautora del trabajo presentado como antecedente de la presente investigación denominado “Bicicleta y Salud: caracterización de la población universitaria que utiliza la bicicleta como medio de transporte”, financiado por el Programa de Apoyo a la Investigación Estudiantil (PAIE) de la Comisión Sectorial de Investigación Científica.

A su vez utilizamos el análisis de documentos el cual consiste en realizar un rastreo de materiales escritos, ya sean en formato papel o digital, cuya producción pertenezca al objeto de estudio en cuestión. El documento a analizar es el Programa Unibici. El documento fundacional del mismo se aprobó por la Universidad de la República en el año 2013, que tiene como objetivos generales; Promover el uso de la bicicleta entre los universitarios de todo el país, contribuir a las políticas públicas de movilidad, entre otros .(ver Anexo 9.1, p. 45).

7. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN GENERAL

En el presente apartado analizamos el documento Programa Unibici y las entrevistas realizadas a los representantes del Programa y las organizaciones sociales que se han vinculado con el mismo. Dicho análisis se organizó en torno a tres

categorías: organizaciones sociales vinculadas al Programa Unibici; la bicicleta y los diferentes usos; concepciones de salud; de esta última se desprenden las siguientes sub-categorías: salud personal, salud pública, salud ambiental y la bicicleta como práctica saludable.

7.1. Organizaciones sociales vinculadas al Programa Unibici

A partir de las entrevistas realizadas podemos decir que el Programa Unibici posee vínculos con un gran número organizaciones sociales. Distinguimos entre estas tres que están en constante relación con el mismo, ellas son la Intendencia de Montevideo, Urubike y Libera tu bicicleta.

Organización	Intendencia de Montevideo
--------------	---------------------------

Características generales	<ul style="list-style-type: none"> - Unidad Ejecutiva de Movilidad Urbana. - En el presente año no existieron recursos para programas de desarrollo y promoción sobre la utilización de la bicicleta. - En el año 2017 se volcarán recursos hacia el fomento de los programas de desarrollo y promoción que favorezcan al uso de la bicicleta. - No hay equipo formado que se dedique específicamente a los programas. - Se proyecta dar mayor énfasis a la promoción de la bicicleta en el plan de gobierno departamental del presente mandato.
Objetivos	Promocionar el uso de la bicicleta en busca de la “movilidad sostenible”
¿Qué se hizo?	<ul style="list-style-type: none"> - Bici-Circuito Sur: Une las facultades de Arquitectura, Economía, Ingeniería, Derecho, Ciencias Sociales, Utu, Comedor Universitario Uno, Bienestar Estudiantil. - Mensaje de la Intendencia de Montevideo, con Daniel Martínez asumiendo en bicicleta pública, en el marco de “Movete”. - Actividades sobre el “Día Mundial de la Bicicleta” - Charlas con Docentes de Chile y Colombia (expertos en bicicletas), brindadas a la Unidad de Movilidad y a todos los colectivos. - Programa “Movete por tu Salud”.
¿Qué se hace?	<ul style="list-style-type: none"> - Reglamentos para el decreto de estacionamientos de bicicletas. - Incorporación de Ciclovías, como Cibils y Belloni. - Ampliación de Avenida Italia.

Organización	Urubike
Características generales	<ul style="list-style-type: none"> - Asociación civil sin fines de Lucro. - Creada en el año 2005. - Personería Jurídica. - Formada por una Comisión Directiva entre seis y ocho integrantes.
Objetivos	Promover el uso de la bicicleta
¿Qué se ha hecho?	- Charlas informativas.

	- Conferencia con expertos en temáticas de bicicleta. - Participación en eventos internacionales.
¿Qué se hace?	- Reglamentación de la bicicleta (casco, matrícula, espejos). - Decreto obliga a estacionarios a aceptar a bicicletas.

Organización	Libera tu Bicicleta
Características generales	- Colectivo “Informal”. - No tiene personería jurídica. - Actualmente está formado por seis coordinadores, - Se reúnen los días sábados frente al Velódromo de Montevideo entre treinta y cuarenta personas.
Objetivos	- Recuperara bicicletas en desuso: “Que todas las bicicletas que hay en Montevideo salgan a la calle”.
¿Qué se ha hecho?	- Recibir donaciones de bicicletas con la finalidad de recuperarla y brindársela a otra persona.
¿Qué se hace?	- Se juntan para armar una bicicleta propia o ayudar a otra persona a armar su bicicleta. - Actualmente no es necesario devolver la bicicleta como sucedía al comenzar. - Reglamentación de estacionamiento. - Enseñanza a andar en bicicleta.

En este momento, las tres organizaciones sociales están vinculadas a Unibici a raíz del *Decreto de Estacionamiento*¹; el mismo fue aprobado y se encuentra en la etapa de reglamentación. De las entrevistas también surgieron otros colectivos ciclistas pero que se vinculan esporádicamente con ellos. Éstos son: FIM Bici (Festival Internacional de Música en bici), Masa Crítica, entre otros.

7.2. La bicicleta y sus diferentes usos

La bicicleta es un medio de transporte que tiene la particularidad de que su

¹

Decreto de la Junta Departamental de Montevideo N° 35.865 donde expresa la regularización del estacionamiento de bicicletas en espacios públicos y privados.

utilización depende de cada usuario. La misma tiene varias miradas, sentidos y puntos de vista de los cuales nos parece interesante analizar.

“La bicicleta, como modo de movilidad en la ciudad ofrece variadas ventajas y beneficios personales y colectivos. Es un medio de transporte eficiente y sostenible económicamente (costo-beneficio por persona transportada, menores gastos en salud), socialmente equitativo, (acceso al vehículo por parte de las grandes mayorías de ciudadanos y menor injusticia en el uso del espacio urbano) y ecológicamente sin impactos negativos significativos (menor uso de recursos y energía, disminución de emisiones contaminantes). Agreguemos aún los beneficios a la salud personal y pública, las posibilidades para la recreación, el gusto estético, la menor contaminación sonora, y el potencial de desarrollo de micro y medianas empresas para brindar servicios”. (Anexo 1, p. 46).

La bicicleta se puede pensar más allá del objeto, como una extensión de nuestro cuerpo, en este sentido la bicicleta pasa a ser una construcción social. Uno de los entrevistados da un ejemplo claro basado en otra disciplina y otra cultura:

“Los japoneses dicen que las herramientas son prolongaciones de nuestro cuerpo, por ejemplo si yo tengo un sable en realidad no es una herramienta sino con la punta del sable es como la punta de mi dedo y te estoy cortando el brazo por ejemplo con la punta de mi dedo porque consideran que la energía es universal por lo tanto sean los objetos como seres vivos estamos en un campo energético por eso la teoría de la mariposa y el tsunami” (E5, p. 93).

Alguien que maneja una bicicleta pasa a ser catalogado como “ciclista deportivo”, “ciclista urbano”, “ciclista recreativo”, entre otras. Las personas que usan la bicicleta tienen diferentes clasificaciones que permiten entender y clasificar a los que la utilizan. Creemos relevante definirlos en la presente investigación.

“Hay tres tipos de gente que usa la bicicleta, por un lado el ciclista deportivo, el Mountainbike, cualquiera fuera la disciplina, porque por un lado es un deporte, tiene un cierto... entrenamiento, una cierta actividad planificada, competencia, etc, que a la vez requiere de cierta infraestructura (...), por otro lado tenés el que usa la bicicleta para la movilidad diaria que este es un poco lo que le decimos ciclista urbano. Pero también tenemos el ciclista recreativo que quizás es aquel que en algún momento agarra la bici para salir a caminar cinco cuadras al perro o que el verano se sube a la bici y lo ves en la rambla” (E1, p. 61).

De esta manera podemos establecer tres categorías claves que clasifican a las personas que utilizan la bicicleta.

Por un lado, el ciclista deportivo que utiliza la bicicleta para practicar el deporte “ciclismo”, que se rige por determinadas reglas y se encuentra dentro de una federación.

En segundo lugar, podemos definir al ciclista urbano, como aquel que usa la bicicleta como medio de transporte para trasladarse y movilizarse por la ciudad de Montevideo.

Y, la última clasificación sería la de utilizar la bicicleta como recreación, un medio para

desplazarse de forma recreativa.

Estas definiciones están implícitas dentro del Programa Unibici cuando se hace referencia a quienes utilizan la bicicleta.

Sin embargo, a esta clasificación se le puede agregar alguna categoría adicional. “[...] Además agrego otra categoría, la del proletariado, la que usa la bici para moverse en la ciudad [...] (E5, p. 90).

“Está el ciclista deportivo, el ciclista que usa la bici como medio de recreación y el que la usa como medio de transporte urbano, el que la usa como medio de trabajo, que a veces en esa categoría de tres lo dejamos afuera” (E7, p. 102).

Esta categoría la consideramos muy interesante por el hecho de que la utilicen como herramienta de trabajo.

“[...] el que usa la bici para llevar sus herramientas de jardinero o el que usa la bici para vender empanadas veganas [...] Una cosa es el traslado punto a punto, otra cosa es el traslado con herramientas o con insumos de trabajo punto a punto y otra cosa es el trabajo con la propia bicicleta. Entonces es bastante distinto, yo tengo necesidades teóricamente urbanas distintas que un trabajador en bicicleta, lo mismo que ahora hay gente que está haciendo reparto de mensajería en bicicleta, la bicicleta es una herramienta de trabajo, el repartidor en bicicleta, se ve más o menos, pero también se ve, incluso eso tiene picos, ahora una cadena de farmacias están siempre repartiendo en bicicletas eléctricas” (E7, p. 102).

Los procesos culturales mediante los cuales el sujeto se forma, conjugan cierta imagen corporal que puede traducirse en la explicitación de la identidad. Un usuario de bicicleta que utiliza la misma para trasladarse por toda la ciudad, pero además la utiliza como medio de socialización, como práctica corporal en su tiempo libre, tendrá probablemente diferencias a simple vista con un peón de campo que simplemente ve el uso utilitario de la bicicleta, para moverse de su casa al tambo.

Aparece otra idea que fortalece aún más el uso de la bicicleta, la idea de autonomía, de no depender de otros factores que no sean de la relación entre la bicicleta y el usuario.

“Yo creo que el grupo dominante cuantitativamente, yo he visto y ha crecido muchísimo es el uso de la bici diario, el proletariado, la gente que va a trabajar que la usa todos los días. Voy en bici por que la necesito o porque creo que es una necesidad y porque no me pinta ir en ómnibus, no me pinta esperar, no me pinta pagar un boleto, no me pinta pagar un arreglo de una bici, comprar una cubierta nueva que pagar un boleto” (E5, p. 89).

Lo que se expresa en cuanto a la autonomía refiere al uso de la bicicleta como concepto de libertad en cuanto a la movilidad en la ciudad, independencia económica y el manejo de los tiempos personales y el disfrute del ambiente y el paisaje urbano al trasladarse en esta.

Esta idea de autonomía no está clara en el Programa pero aun así se deduce dentro de los beneficios que figuran en el mismo:

“Promover el uso de la bicicleta entre los universitarios de todo el país para el traslado hacia y entre los locales universitarios, a través de la habilitación de infraestructura y servicios específicos y la realización de campañas de información y sensibilización, motivando asimismo la inclusión gradual del tema de la movilidad activa en general y la movilidad con bicicleta en particular, en la investigación y la extensión universitaria” (Anexo 1, p. 48).

No solo se difunde la bicicleta como medio de transporte en la ciudad sino que a su vez, se intenta generar propuestas y proyectos para articular los objetivos del Programa a las necesidades de crear espacios de intervención para los usuarios de bicicleta, relegados por los medios de transporte motorizados. A partir de esto, surge la iniciativa de crear un decreto de estacionamiento; “en las últimas jornadas de Unibici se llamó a los distintos alcaldes de distintos municipios para armar una mesa de debate que hablara del tema” (E6., p. 75). Se intenta también aumentar la cantidad y la calidad de las ciclovías en la ciudad.

Además de lo propuesto anteriormente se busca, “generar infraestructura de todo lo que es al interior de los centros universitarios, estacionamientos, dar apoyo, que gente del centro haga gestiones, por ejemplo tenemos diseños de bicicletarios que para ciertos lugares son buenos” (E6, p. 75).

7.3. Concepciones de salud

Podemos decir que los discursos en torno a la salud que aparecen se dividen en tres categorías generales, discursos sobre la salud personal, sobre la salud pública y sobre la salud ambiental.

7.3.1. Respecto a salud personal

El programa plantea que el uso de la bicicleta conlleva beneficios para la salud personal. “La bicicleta, como modo de movilidad en la ciudad ofrece variadas ventajas y beneficios [...] Agregamos aún los beneficios a la salud personal y pública”, “Parece haber un creciente número de universitarios que elige la bicicleta como su medio de transporte regular por razones de salud” (Anexo 1, p. 46). En este sentido, la mayoría de los entrevistados mencionan esto como uno de los fundamentos para la utilización de la bicicleta.

Un punto que se repite en varias entrevistas es la visión de salud como algo factible a ser medido, cuantificado. En el programa “Movete por tu salud” realizado por la Intendencia de Montevideo se realizaba una atención personalizada, por parte de un médico y una enfermera, a los que participaban voluntariamente de la actividad donde se le realizaban medidas antropométricas, peso, talla, presión arterial, para ver si esa persona era apta para hacer actividad física. Si lograba la aptitud física, se lo invitaba a usar las bicicletas del programa “Movete” de forma gratuita por dos meses, durante cuatro horas máximo por día.

Las estudiantes de Medicina realizaron algo similar en cuanto a medir y representar mediante números la salud. A lo dicho anteriormente, se le suma la percepción que el individuo tenía de su salud, usando una escala del 1 al 100. Esto lo vinculamos con el marco teórico ya que da cuenta de una concepción potencialmente empírica de la salud, como algo tangible, perceptible. “Nosotros lo que hicimos fue evaluar la autopercepción de salud de los individuos, cómo se sienten ellos con respecto a su estado físico, y su salud” (E2, p. 68).

Se visualiza también la utilización de los términos costo-beneficio aludiendo a la salud desde una perspectiva mercantilista, donde se genera la necesidad de “consumir salud” y regir por esto la realización o no de una práctica corporal determinada, ¿cuánta salud gano y cuanta salud pierdo?

A su vez, la salud es vista en términos de algo inalcanzable, siempre se puede estar mejor, “[...] completo bien estar bio-psico-social [...] es utópico de alcanzar ¿no?” (E2, p. 68). Illich (1975) propone que la salud es un proceso, modificable, no es un esta puntual.

A partir de la siguiente cita: “Para que las personas sean de peso más adecuado” (E2, p. 67). Se nota un importante peso ideológico, o concepciones se extraen de Medicina, el higienismo, legitimando un cuerpo que tiene determinadas características y normalizando lo que es adecuado. Esto es a consecuencia de cánones que se legitiman en la sociedad y que son tomados como naturales por los actores de dicha sociedad para apropiarse de ellos. Existe un posicionamiento surge donde la discusión respecto a las concepciones de salud se restringen a los profesionales de determinadas áreas (ciencias biológicas), y los saberes resultantes son interiorizados por la población, sin ser cuestionados.

7.3.2. Salud pública

Para comenzar es conveniente decir que la mayoría de los entrevistados fundamentan sus concepciones de salud a través de la visión de la Organización Mundial de la Salud.

Los entrevistados se basan en la OMS para intentar justificar sus respuestas legitimando así sus discursos; “Para mejorar justamente al peatón, a la bicicleta y al transporte colectivo, [...] tres actores en la movilidad sostenible y que está bien de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud” (E6, p. 98).

La mayoría menciona dicha organización para referirse al mínimo de actividad física necesaria para generar un impacto favorable en la salud. “[...] casi un 50% de los uruguayos no realizan ningún tipo de actividad física en la semana. A la vez que ni lejos se cumple con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, de cantidad de actividad física” (E1, p. 57).

Siguiendo esta línea, “la bicicleta nos proporciona [...] el mínimo o superaban al mínimo necesario establecido por la OMS de ejercicio, como el público universitario elige la bici y no es casualidad, va más allá de una moda, hay todo un tema de

consciencia, es esto, una manera de difundir un hábito saludable” (E3, p.77). Aparece la cuestión de vida saludable presentándose en un fuerte discurso sanitarista vinculado con la organización. Esto denota la necesidad de administrar la vida, vigilarla y controlarla siendo la Medicina uno de los dispositivos de control de los gobiernos.

Al realizar la entrevista a Andrea Cairus y sus compañeras de trabajo académico, surgen discrepancias en relación a la concepción de salud. Una de ellas propone:

“[...] el estado de salud en realidad tiene un componente que no es solamente lo que nosotros estudiamos, la salud como biológica, también está el estado mental, de la familia, de la sociedad en la que uno vive, los amigos. Todo eso hace al concepto de salud, los problemas de salud de una persona pueden ser diferentes, él los puede ver como un problema de salud y otra persona no” (E2, p. 69).

Por otro lado, otra de las entrevistadas plantea el concepto de la OMS pero a su vez, incorpora el aspecto integral del sujeto.

“[...] completo bienestar bio-psico-social y no sé qué más con el ambiente, es utópico de alcanzar ¿no? Pero sí, la idea es la integralidad de la persona, no ver sólo lo físico sino también sobre todo lo biológico, lo psicológico y el ámbito en el que se mueve la persona. La hipertensión no es sólo un problema de salud sino que también pueden haber otros problemas de salud como la violencia doméstica, me parece (...)” (E2, p. 69).

Aquí se puede visualizar claramente a la Medicina como una estrategia de biopolítica.

Es conveniente resaltar cómo el sistema ofrece determinados mecanismos para crear “ciertas necesidades” en los individuos, naturalizadas y consideradas como propias. Sin embargo, es el sistema el que nos induce a esto. Una de las entrevistadas plantea lo siguiente al volver del viaje de Arquitectura: “[...] yo venía de haber hecho el viaje y haber recorrido muchas ciudades en las que el uso de la bicicleta era muy superior, por lo menos en las zonas céntricas, al uso del automóvil, y de vivir una experiencia totalmente diferente a la que vivimos en esta ciudad, me resultaba mucho más amena y saludable” (E4, p. 80).

Como una primera reflexión a partir de lo expresado, vemos como este discurso se asocia a la utilización masiva de la bicicleta relacionada con la salud. Bauman (2000, p. 92) en relación a esto propone: “hoy la obediencia al estándar [...] tiende a lograrse por medio de la seducción, no de la coerción [...] y aparece bajo el disfraz de la libre voluntad en vez de revelarse como una fuerza extrema”. Visualizamos entonces que el discurso se encuentra inmerso en esta concepción donde se sugiere a la población que realice determinadas acciones ya que éstas generan grandes beneficios para la salud, aunque muchas veces sin estar debidamente justificadas. Actualmente se está buscando

“[...] la inclusión de la bicicleta como medio de transporte un poco más masivo [...] no solamente generas un poco de actividad física, en algunos casos bastante como en la bici, sino que también reducís la velocidad de las calles. Y no es un tema menor que más de 500 uruguayos se muren al año por siniestros de tránsito que mayormente, si bien hay bastantes en rutas nacionales, son en las ciudades. También ahí tenés otro tema de salud pública. Todos los gastos de salud, los gastos del Estado vinculado a la pérdida de vida o pérdida de calidad de vida, sea con discapacidades o cualquier otro tipo [...]” (E1, p. 59)

Esto lo podemos vincular con lo expresado por Quintana (2011) donde se propone que uno de los mecanismos que usaban los higienistas para persuadir a los poderes públicos sobre el bienestar de la población, era concientizar respecto al valor económico de la vida; y de la salud.

Como alternativa a la salud pública actual se está trabajando en un proyecto de movilidad urbana en donde: “En 18 de julio solo va a haber transporte colectivo de calidad, eléctrico, peatones y bicicletas, se va a desestimular el uso del auto particular” (E6, p. 96). Para ello se están realizando cambios a nivel infraestructura a través de la creación de ciclovías y de proyectos para futuras intervenciones en la ciudad. Es a partir de lo mencionado, que se crea en las personas la idea de que estas intervenciones son necesarias para lograr una mejor calidad de vida; generando una reducción de los gastos estatales, como una de las consecuencias. Consideramos pertinente mencionar a Quintana (2011) cuando propone que los caminos en los cuales la Medicina, en sus discursos y acciones, se afianzan como fuente de normas, valores y conductas dejando de ser imposiciones que provienen de sectores de poder hacia la población, pasando a ser exigidos por la misma una vez que estos han sido interiorizados.

7.3.3. Salud ambiental

La salud ambiental atraviesa permanentemente la utilización de la bicicleta, de tal manera que se encuentra presente en el Programa; “Unibici trata [...] los temas de medio ambiente, los temas de movilidad y tenemos también el tema de salud” (E1, p. 57).

Como definimos anteriormente en el marco teórico, la composición orgánica de cada individuo, refiriéndose a la terminología biológica, depende también de los factores ambientales. Creemos conveniente destacar que el usuario de la bicicleta se enfrenta cotidianamente a diferentes situaciones ambientales, como lo son los rayos ultravioletas, la contaminación sonora, la lluvia, gases contaminantes, entre otras.

Teniendo en cuenta las entrevistas realizadas podemos decir que para los participantes del Programa, la salud es un factor secundario pero que se superpone significativamente en el uso de la bicicleta. Sin embargo, utilizar este medio de transporte puede generar efectos adversos:

“Andando en bicicleta, en el espacio público, estás expuesto a todo lo que hay en el entorno ya sea ruido, contaminación sonora, de dióxido de carbono, de todo tipo de contaminación, y el tránsito mismo, estás expuesto porque vas en bici y al lado de un auto o un camión sos mucho más chica y te tocan y te caes [...] es verdad que eso no es saludable pero en realidad no hay en la ciudad como zafar de eso” (E3, p. 77).

Pese a esto, se considera que más allá de estos efectos mencionados anteriormente, son mayores los beneficios generados en los usuarios.

“[...] es mayor el beneficio que le aporta a los individuos, o sea el individuo tiene que haber estado muchas más horas andando en bicicleta en una ciudad que tiene altos índices de contaminación como para que eso sea considerado más perjudicial que los beneficios que le aporta estar todas esas horas andando en bicicleta [...] los peatones igual también están expuestos a eso, en sí, no es únicamente los que van en bici pero sí obviamente, más sobre todo si vas en calles donde están transitadas con ómnibus, donde hay más contaminación. Igual Montevideo no sé si entraría dentro de las ciudades más contaminadas. Creo que no” (E2, p. 68).

De esta manera, el uso de la bicicleta favorece directamente a la salud contrarrestando los efectos negativos de la contaminación ambiental; “Eliminas los gases contaminantes, los que son directamente perjudiciales para la salud [...], los de efecto invernadero, que eso es más de salud pública, para evitar más cambio climático, o tratar de mitigar todos los desastres naturales” (E6, p. 97).

7.3.4. La bicicleta como práctica saludable

Para realizar un análisis en relación a la bicicleta como práctica saludable creemos necesario hacer referencia a los conceptos de actividad física, deporte y prácticas corporales que los entrevistados diferencian sustancialmente.

Es pertinente comenzar planteando que los entrevistados toman al uso de la bicicleta como medio de transporte y en consecuencia, consideran saludable el hecho de utilizar la bicicleta. Los cambios que se generan fisiológicamente y que se dan en el organismo pueden llegar a ser saludables según los objetivos que se proponga el usuario: como paseo en la rambla, si se toma como deporte o simplemente se utiliza

para ahorrar dinero y no tomar el transporte colectivo público, depende de las distancias recorridas, etc.

A continuación exponemos algunas de las definiciones planteadas por los entrevistados acerca de la conceptualización de actividad física. Entendida “como toda práctica de ejercicio que realice una persona” (E3, p. 78). “Usar la bicicleta para transportarse es actividad física” (E1, p. 63).

“actividad que involucra un mayor gasto de energía del que la persona tiene basalmente, o sea, en realidad uno cuando habla de actividad física habla de actividad física como moderada, vigorosa, diferentes tipos de actividad física en base a cuanto su gasto energético aumento sobre el basal, involucra actividades como caminar” (E2, p. 71).

Existe una correlación con lo propuesto por la OMS donde se define como “los movimientos del cuerpo que cada persona realiza en su vida cotidiana, ordenado desde las condiciones de vida más normales, pasando por las actividades físicas moderadas intencionales, los ejercicios físicos estructurados y repetitivos [...]” (OMS en Preobrayensky, 2006, p. 28).

A partir de estas definiciones podemos deducir que se conoce el término actividad física y que todos los discursos de los entrevistados la separan de deporte, sin lograr definir este último.

Uno de los entrevistados menciona lo siguiente en relación a la actividad física:

“[...] la actividad física se diferencia del deporte, y tiene que ver con el movimiento, el no sedentarismo. Lo asocio con eso a la actividad física, no el deporte en sí mismo, sino por ejemplo, salí y caminé unas diez cuadras a tomarme el ómnibus y ahí hay una actividad física que no es lo mismo que si me propuse ir a caminar o a correr de forma deportiva o entrenando”. (E4, p. 84).

A lo que posteriormente plantea de deporte: “Justamente, sería como lo contrario, cuando hay un propósito, un fin de entrenamiento para sobre el cuerpo” (E4, p. 84). Este discurso nos lleva a reflexionar acerca de si la actividad física necesita un propósito o

no. ¿Si se realiza con un fin es algo más que actividad física? ¿Deporte? ¿Práctica corporal?

Siguiendo esta mirada, se propone que el concepto de actividad física (planteado por la OMS) es demasiado abarcativo y por lo tanto carece de sentido.

“La actividad física si no me equivoco es un gasto basal, esto que estoy haciendo yo ahora, es un concepto un poco banal del mercado que se usa para todo actividad física, te hace bien cortar el pasto, es actividad física, anda a caminar para tomar el ómnibus. Pero en realidad no hay ningún tipo de medición si eso tiene algún impacto en la salud” (E5, p. 92).

Por otro lado, en el trabajo realizado por las estudiantes de Medicina, se refleja que se sustentan de parámetros que toman como ideales y delinear su accionar en cuanto al tipo de investigación que llevan a cabo sobre la temática, sustentado todo esto desde la disciplina que ellos estudian. “[...] queríamos estudiar algunos parámetros de salud de esas personas en relación a la actividad física que realizaban con la bicicleta” (E2, p. 65). Al realizar estas expresiones de lo que ellos pretendían con dicha investigación, se ve un fuerte vínculo entre los conceptos de salud o prácticas saludables como la bicicleta, que son pasibles de ser puestos en números, cuantificados, realizando mediciones y poniendo en cantidades, como si a la salud fuera posible ponerla tan fácilmente de forma visible. Además se expresa que la actividad física es saludable dándole beneficios para salud, cosificando a la misma como un objeto posible de obtener o una mercancía.

En cuanto a las prácticas corporales podemos decir que no se conoce el término pero se vislumbró un acercamiento al mismo cuando se planteaban las definiciones de actividad física. En relación a esto uno de los entrevistados propone:

“[...] otra cosa que puede ser interesante es que la bicicleta genera como una comunidad y va sumando intereses, por eso lo de diversidad, lo de los tres o cuatro tipos de ciclistas, es súper diversa, entonces como hay tipos de ciclistas, hay muchos estilos de vida, alrededor

de la bicicleta que eso implica muchos tipos de deportes o actividades con la bicicleta, entonces hay muchas cosas, hay como una nube de diferentes opciones [...] (E7, p. 103).

Siguiendo esta concepción se ve a la bicicleta como socializadora, como parte de una comunidad, como un estilo o modo de vida. Crisorio (2015) plantea en relación a esto,

“[...] nuestro concepto de prácticas corporales no supone un cuerpo actuante, que preceda a las prácticas y las hace, sino, antes bien, un cuerpo procedido por las prácticas y construido en ellas, es decir, en las distintas formas de vida” (Crisorio, 2015, s.p.).

Agregamos lo que menciona otro de los entrevistados en relación al uso de la bicicleta como una práctica corporal y su vinculación con el Programa; “[...] desde Unibici se promueve más la bici como medio de transporte diario y como un modo de vida o un hábito que tiene que ver con la bici y la práctica corporal pero, no como actividad física y deportiva, ahora pensándolo lo veo así” (E3, p. 79).

8. CONCLUSIONES

El Programa Unibici sólo articula cotidianamente con tres organizaciones sociales: Intendencia de Montevideo, Urubike y Libera tu bicicleta. A su vez, se vincula con otras organizaciones sociales ocasionalmente, algunas de ellas son Masa Crítica, Cine a pedal, Bicitour, Efecto cine.

De las investigaciones se desprende que hay diferentes usos y usuarios de bicicleta. Si bien no hay consenso entre los entrevistados respecto a cuáles son estos tipos, ni cuáles son las bases para dicha clasificación, está presente la apreciación que el uso de la bicicleta puede responder a diferentes demandas por parte de los usuarios y

que estos poseen necesidades diferentes a ser consideradas a la hora de fomentar su uso. Bicicleta como medio de transporte, como deporte, como herramienta de trabajo, como medio recreativo, cada una de ellas atravesada por el discurso que da cuenta de una práctica saludable.

No hay reflexión crítica respecto a la relación entre salud y bicicleta. Se da por hecho que el uso de la misma, en cualquiera de sus formas, genera un impacto que es percibido por los entrevistados como positivo en relación a la salud de los individuos, si bien varía la relevancia que se le da a la misma, es algo que está presente, un beneficio de sus usos.

La concepción de salud a la que permanentemente hacen referencia los entrevistados corresponde a una visión integral de salud de carácter “bio-psico-social”, sin embargo, a la hora de profundizar se hace hincapié en las mediciones antropométricas, de presión, de glicemia, respondiendo a una mirada organicista. Esto es acompañado de la utilización de encuestas a la hora de investigar sobre la misma. Puede visualizarse aquí una concepción tradicional de salud, marcada principalmente por el saber bio-médico, mencionada a lo largo de la presente investigación. La Organización Mundial de la Salud aparece como base de los discursos de salud expuestos por los entrevistados.

La salud pública es entendida como el manejo de los gastos del estado para atender la salud individual, combatir el sedentarismo y los siniestros de tránsito donde se involucre la bicicleta. Podemos decir que está presente uno de los mecanismos de control del estado, el higienismo en el cual unos de sus objetivos es administrar la vida siendo necesario para esto administrar los gastos en relación a la vida.

De las entrevistas realizadas se desprende una nueva “categoría” de salud, la salud ambiental. Esta categoría es vista en estrecha relación con la salud pública.

. A partir del análisis se desprende la constante utilización de actividad física para referirse al uso de la bicicleta. Apreciamos una correspondencia con la concepción de salud que surgió del análisis del Programa Unibici y las entrevistas, respondiendo también a una visión principalmente orgánica. Desde esta concepción Actividad física es moverse, es generar un gasto de energía sobre el metabolismo basal, algo que está

presente en la perspectiva fisiológica. Se observa también la recurrente utilización del término “cumplir” para referirse a la actividad física, dejando una idea de cierta imposición u obligación, responsabilizando al sujeto de su propia salud.

Hay desconocimiento del significado de prácticas corporales, sin embargo por momentos al referirse al uso de la bicicleta como actividad física, dan cuenta de una concepción que va más allá de lo orgánico, se dice también que este genera comunidad, y estilos de vida, “hay tantos tipos de ciclistas, hay muchos estilos de vida alrededor de la bicicleta [...]” (E.7, p. 103).

Respecto a los alcances de este trabajo, consideramos que las interrogantes que llevaron a plantear el problema de investigación fueron resueltas, alcanzando así a cumplir los objetivos propuestos.

Cabe destacar que surgieron temas a lo largo de la investigación que habilitan una profunda reflexión que no estaban contemplados a priori (salud ambiental, ciclismo como deporte, bicicleta y libertad, entre otros). De esta manera queda abierta la posibilidad de realizar futuras investigaciones que tomen este trabajo como punto de partida.

9. ANEXOS

9.1. Programa Unibici



Programa UNIBICI

La Universidad en bicicleta

Presentación al CDGAP de una propuesta inter-servicios para incentivar el uso de la bicicleta entre los universitarios por motivos de salud, ambientales, territoriales, económicos y de bienestar general.

Antecedentes y fundamentación

El desarrollo de medios de transporte urbanos que han acompañado el crecimiento de las ciudades ha estado signado por una fuerte presencia de transportes motorizados, y en gran parte de índole privada. Incluso los proyectos públicos de movilidad urbana han estado con frecuencia asociados a transporte motorizado como autobuses o trenes.

Sin embargo, en los últimos años ha crecido dentro del sistema público el uso y la promoción de sistemas de transporte activos (no motorizados: caminar, pedalear, patinetas, patines, etc.). Especialmente se ve en las grandes y medianas ciudades un auge de la promoción del uso de la bicicleta y de sistemas público para su uso, concebida como alternativa de movilidad sustentable y como instrumento de promoción de espacios públicos para la convivencia.

Las universidades en el mundo han sido instituciones innovadores en este sentido, experimentando con infraestructura, equipamientos, servicios y gestión especialmente diseñados para la promoción del uso del transporte activo, en particular la bicicleta. No solo cuando la universidad funciona en un campus sino también cuando los distintos centros académicos que la conforman se encuentran dispersos en la ciudad (i.e. Rosario, Argentina).

La bicicleta, como modo de movilidad en la ciudad ofrece variadas ventajas y beneficios personales y colectivos. Es un medio de transporte eficiente y sostenible económicamente (costo-beneficio por persona transportada, menores gastos en salud), socialmente equitativo, (acceso al vehículo por parte de las grandes mayorías de ciudadanos y menor injusticia en el uso del espacio urbano) y ecológicamente sin impactos negativos significativos (menor uso de recursos y energía, disminución de emisiones contaminantes). Agreguemos aún los beneficios a la salud personal y pública, las posibilidades para la recreación, el gusto estético, la menor contaminación sonora, y el potencial de desarrollo de micro y medianas empresas para brindar servicios.

Uruguay no dispone aún de un sistema de transporte público que promueva seriamente el uso de bicicletas. A pesar de ello, según la Encuesta Continua de Hogares 2011, un 5,9 % de las personas van a trabajar y estudiar en bicicleta (8,2% en el interior y 2,7% en Montevideo). Hombres y mujeres pedalean en proporciones semejantes en Montevideo (Encuesta Urubike, 2009). Existe un potencial para el aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte regular en distintas ciudades, por la relativa facilidad de acceso a una bicicleta, la topografía y el clima generalmente benévolos, la cultura ciclista nacional que va desde el aprendizaje a andar en bici en la infancia hasta la popularidad del ciclismo deportivo de ruta. También hay obstáculos para circular en bicicleta vinculados a la seguridad en el tránsito, el estado de las vías públicas, el sedentarismo, la moda y el estatus superior asociado al transporte automotriz privado, entre otros.

En los últimos cinco años se han multiplicado las organizaciones de ciclistas urbanos, así como los practicantes del cicloturismo y del ciclismo deportivo. El uso de la bicicleta se ha incorporado gradualmente en las políticas públicas de seguridad vial y en el caso de Montevideo, en su plan de movilidad. El mercado de provisión de bicicletas y sus accesorios se ha expandido, concentrándose a su vez los servicios post-venta. Se ha construido infraestructura ciclista en todo el país de forma fragmentaria, sin respetar criterios internacionales y resolviendo situaciones problemáticas puntuales sin directrices generales.

En la Universidad de la República la práctica de ir a estudiar y trabajar en bicicleta es generalizada, siguiendo los ritmos del clima, la situación económica y las percepciones de seguridad. Esto sucede a pesar de que la Udelar no cuenta con una política general de movilidad cotidiana de sus integrantes y menos aún una línea que favorezca el uso de la bicicleta. Sin embargo, no todos los potenciales usuarios disponen de la información necesaria para elegir ir en bicicleta, así como no todos los servicios cuentan con infraestructura cómoda o adecuada. Por ejemplo, cada servicio ha resuelto la provisión de estacionamiento para ciclistas de forma parcial e independiente y las más de las veces en condiciones deficientes para el ciclista y los vehículos. Algunos pocos servicios han avanzado en la oferta de servicios focalizados (i.e. Vestuario con duchas en FING; herramientas para mecánica ligera en FHCE). A partir de un primer sondeo, se estimó unos 700 ciclistas diarios en los servicios universitarios montevideanos. Siguiendo la tendencia nacional, en los centros universitarios del interior del país, la

proporción de ciclistas es mayor que en la capital. Parece haber un creciente número de universitarios que elige la bicicleta como su medio de transporte regular por razones de salud, ambientales, estéticas y también económicas.

Se entiende que la Universidad de la República puede realizar un programa de promoción del uso de la bicicleta entre sus estudiantes y funcionarios docentes y no docentes, que contribuya a la prevención en salud, a la mejora del bienestar general y avanzar en la ambientalización de las prácticas universitarias, para simultáneamente contribuir al desarrollo de políticas de movilidad que incentiven el transporte activo a nivel departamental y nacional.

Asimismo, se entiende que esta promoción de la bicicleta tiene para la propia universidad enormes potencialidades en clave de Segunda Reforma. Ser universitario, y no sólo estudiante, docente o funcionario de un servicio, necesita también materializarse en las posibilidades de traslado entre distintas sedes, especialmente cuando éstas se encuentran dispersas en el territorio urbano y suburbano. Para cursar asignaturas en otra facultad, para ir al comedor universitario, para llevar correspondencia o asistir a una reunión, para trasladarse a los aularios interservicios, etc.

Programa Unibici

A partir de lo anterior, se presenta la propuesta “Programa Unibici” cuyos objetivos son:

Promover el uso de la bicicleta entre los universitarios de todo el país para el traslado hacia y entre los locales universitarios, a través de la habilitación de infraestructura y servicios específicos y la realización de campañas de información y sensibilización, motivando asimismo la inclusión gradual del tema de la movilidad activa en general y la movilidad con bicicleta en particular, en la investigación y la extensión universitarias.

Contribuir a las políticas públicas de movilidad en todo el país a partir de desarrollar ideas y prácticas de promoción del uso de la bicicleta que transformen los espacios públicos a favor de una convivencia saludable entre diversos medios de transporte, en un marco de cooperación con los organismos y organizaciones competentes.

Para alcanzar los objetivos se desarrollarán actividades en tres líneas de trabajo simultáneas:

1. Promoción e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte para los universitarios.
2. Mejoramiento de la infraestructura y servicios existentes en los locales universitarios.
3. Colaboración con otras instituciones a nivel municipal, departamental y nacional para la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

Línea 1. Promoción e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte para los universitarios.

Se propone en esta línea:

- Identificar elementos facilitadores y obstaculizadores para ir a estudiar/trabajar en bicicleta a la Universidad, mediante grupos focales y entrevistas informales a ciclistas y no ciclistas de los distintos servicios.
- Informar a los universitarios, especialmente a las nuevas generaciones de estudiantes, sobre las actuales condiciones para llegar a la Universidad en bicicleta y facilidades de estacionamiento.
- Elaborar una sección en el portal universitario de Unibici.
- Configurar una red de referentes en los principales servicios universitarios en el territorio nacional.
- Desarrollar sistemas de tutorías ciclistas, para incentivar a quienes aún no han probado trasladarse por este medio.
- Organizar jornadas de mecánica ligera.
- Elaborar folletería (mapas) y afiches referentes a Unibici y la bicicleta en la Udelar.
- Explorar la cooperación con instituciones financieras de plaza para el mejor acceso a bicicletas de calidad para los universitarios.
- Formalizar convenios con talleres de reparación de bicicleta y venta de accesorios para disminuir los costos en los servicios de mantenimiento de las bicicletas de los universitarios.

Línea 2. Mejoramiento de la infraestructura y servicios existentes en los locales universitarios.

Se propone en esta línea:

- Relevar la infraestructura y servicios pro-bicicleta existentes en la Udelar (estacionamientos, vestuarios, rampas, otros) a través de encuesta on-line, entrevistas y observación en los locales.
- Incremento del número de estacionamientos seguros para bicicletas, en los servicios que lo necesiten.
- Nuevos diseños para infraestructura y servicios
- Instalación de rampas ciclistas en las escaleras de acceso (riel, de metal o madera)
- Acondicionamiento básico de baños (secadores rotatorios)
- Promover encuentros con funcionarios y decisores vinculados al Plan de Obras de Mediano y Largo Plazo para evaluar la inclusión de diseño y equipamiento pro-ciclista.
- Elaborar una señalética común para toda la Udelar, para dirigir la atención de los usuarios al equipamiento y servicios.
- Sensibilizar a funcionarios docentes y no docentes, y estudiantes en el buen uso de la infraestructura y servicios presentes y futuros.
- Desarrollar un esquema de bicis compartidas universitarias.

Línea 3. Colaboración con otras instituciones a nivel municipal, departamental y nacional para la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

En esta línea se propone:

- Colaborar en el diseño de bicircuitos en las ciudades donde haya locales universitarios, especialmente en la ciudad de Montevideo dando lugar a un “campus ciclista” en el cual se interconecten con vías ciclistas las principales facultades, bibliotecas y comedores.
- Explorar el uso de no universitarios de la infraestructura y servicios instalados en sedes universitarias

- Diseñar estacionamientos públicos cercanos a los locales universitarios.
- Promover la multi-modalidad asociada a la Universidad: buses con racks; convenios con Taxis cooperativos; bicis públicas universitarias en terminales o paradas clave de buses.

Apoyos

La propuesta de programa Unibici ha recibido el apoyo informal de los decanos de las siguientes facultades: Psicología, Humanidades y Ciencias de la Educación, Ingeniería, Ciencias Sociales; Arquitectura; del Pro-rector de Extensión y la Red de Extensión Universitaria; del pro-rector de Gestión Universitaria; del Plan de Obras de Mediano y Largo Plazo; de la Red Temática de Medio Ambiente; Progresá; de la Unidad Ejecutiva del Plan de Movilidad de la Intendencia de Montevideo. El grupo promotor de la iniciativa está integrado por docentes, funcionarios y estudiantes de los siguientes servicios: Psicología; Humanidades y Ciencias de la Educación; Ciencias Sociales, Ingeniería, Espacio Interdisciplinario; Centro de Diseño Industrial;

Contactos:

María Noel Sosa

Facultad de Psicología

msosa@psico.edu.uy

Adrián Santos

Facultad de Ingeniería

asantos@fing.edu.uy

Javier Taks

9.2. Grilla entrevistas

El diseño de las entrevistas es el siguiente:

- 1.: - ¿Cuál es el lugar que desempeña dentro de la Universidad?
- 2.: - ¿Cómo surge el Programa Unibici? ¿Quiénes estaban involucrados?
- 3.: - ¿Cómo surge su vinculación con el Programa Unibici?

- 4.: - ¿Hace cuánto tiempo se creó el Programa Unibici?
- 5.: - ¿Qué lugar ocupa dentro del Programa Unibici?
- 6.: - ¿Qué tareas desempeña en el Programa Unibici?
- 7.: - ¿Cuáles son los objetivos del Programa Unibici?
- 8.: - El Programa plantea hablar de salud ¿Qué opinión le merece?
- 9.: - ¿Qué entiende por salud?
- 10.: - ¿Al elaborar el Programa Unibici, todos estaban de acuerdo con hablar de salud?
¿En todos los aspectos (salud ambiental)?
- 11.: - En los antecedentes y fundamentación el Programa Unibici propone que hay beneficios en relación a la salud personal y pública; ¿A qué se refieren con refieren con esto?
- 12.: - ¿Qué instituciones y/u organizaciones están relacionadas con el Programa Unibici?; ¿De qué manera se relacionan con el Programa Unibici?
- 13.: - ¿Qué entiende por deporte?
- 14.: - ¿Qué entiende por actividad física?
- 15.: - ¿Conoce el término prácticas corporales?; ¿Qué entiende por prácticas corporales?
- 16.: - Andar en bicicleta: ¿es una práctica corporal o una actividad física?; ¿Por qué?

Las entrevistas vas a estar referenciadas de la siguiente manera:

E1: Entrevistador E1.

E2, E3, E4: Entrevistados (dependiendo de la cantidad).

[...]: La información no es relevante para la investigación.

(...): Pausas del entrevistado.

“X”: Sin consentimiento para nombrar a la persona.

9.3 Entrevistas

9.3.1. Entrevista Adrián Santos (E1)

E1.: - Empezamos ¿Su nombre?

E2.: - Adrián Santos.

E1.: - ¿Qué lugar ocupa en el Programa?

E2.: - Por un lado soy uno de los portavoces, que eso sería lo único oficial digamos. Unibici en realidad no tiene autoridades, nos reunimos una vez por mes y ahí entre los que vamos conversamos cuáles son los temas que hay, propuestas que nos llegan, actividades. Ahí discutimos, vemos que apoyamos, nos repartimos el trabajo y lo hacemos. Lo que hay también es referentes de distintas facultades, incluso en ISEF ahora no tenemos referente. En una época estaba Bruno Mora, la idea era que en todas las facultades, en todos los servicios de la Universidad hubiera alguien que estuviera siempre en contacto, entonces, no sé, si hay robos de bicicleta decir “habla con fulanito, que habla con el decanato” para ver si se puede solucionar los problemas. Viene gente que te dice “sabes que vimos un vestuario que capaz se puede utilizar para...” Siempre tener un contacto en el servicio que nos trasmita lo que pasa en el día a día. Hay lugares donde hay grupos bastantes grandes, en Arquitectura se llegó a formar un grupo que se llama “pedales al viento” que sería una especie de Unibici Arquitectura y es un grupo de 10, 15 pibes que quieren laburar, ahora están tratando de hacer un bicicletario. En otras facultades son uno o dos, en algunas son estudiantes, hay en otras que son docentes, en otras funcionarios, es bastante diverso.

E1.: - ¿Usted es docente?

E2.: - Yo soy funcionario de la Facultad de Ingeniería y además Asistente Académico del decano.

E1.: - ¿O sea que puede participar cualquiera que tenga interés?

E2.: - Si, cualquiera que va, ahora en lo plenarios ni siquiera se pregunta a cuantas veces vino ni nada, sino que la idea es venir.

E1.: - ¿Y no tiene que tener relación con la Universidad?

E2.: - En realidad tenemos algunos egresados que la relación es egresados. Y la relación es esa. Hay una gurisa egresada de Humanidades y nos dice “a mí me interesa todo el tema de la bicicleta pero no soy estudiante, ni docente”. Ta, no hay problema, sos universitaria al fin. Y ta, Unibici es Unibici porque era lo que nos unía. O sea, hablamos con la Intendencia de Montevideo, algunos diálogos que hay con alguna otra Intendencia no es solamente para los universitarios, o sea, promovemos la bicicleta dentro de la Universidad porque estamos dentro de la Universidad pero la idea es que use la bicicleta todo el mundo y si podemos entusiasmar. Tuvimos reuniones, por ejemplo, con gente de UTU, que querían hacer una especie de Utubici. Dijimos sí dale, vamos arriba y si mañana la UTEC quiere hacer algo o la institución que sea está bien. Y trabajamos también con casi todas las organizaciones que hay. Libera tu bicicleta, gente de masa crítica, con gente de Urubike, tenemos con todos relacionamiento, cuando vamos a la Intendencia o a la UNASEV intentamos ir en bloques más consensuados y no a título de “no, esto es Unibici”.

E1.: - ¿Cómo surge el Programa Unibici? ¿En qué momento y quiénes estaban involucrados?

E2.: - El surgimiento fue medio casual, es anecdótico. Al Decano de Psicología hace cuatro años o cinco (...) los funcionarios le reclamaban que comprara un vehículo, auto o camioneta, para hacer toda la mensajería y el Decano lo que veía es que estas acá en Tristán Narvaja, y era venir a rectorado, era venir a (¿?) que queda acá a tres cuadras. Y dice todos los tramites que nosotros tenemos que hacer, el 90%, es a ocho cuadras, ¿voy a comprar un auto?, una camioneta que voy a tener que pagar patente, nafta y buscar lugar donde estacionar para ir ocho cuadras... ¿Por qué no lo hacemos en bicicleta? Entonces llamo a Javier Task que es un compañero de Unibici, que él hace como diez años que está metido en el tema y ta, empezaron a estudiar si era factible o no, como por el tema del seguro de trabajo. La Universidad tiene a todos los trabajadores asegurados como marca la ley, pero estaba la duda si un funcionario está haciendo un trayecto en bicicleta de mensajería, si tiene un accidente de tránsito. Que aparte el ciclista es vulnerable él, o sea no es que le choca la chapa, le pega al cuerpo del ciclista, entonces había dudas si el seguro lo cubría o no, entonces el Decano dijo “bueno ahí capaz que conviene que esto madure un poco más y lo hacemos en una segunda instancia”. Ahí lo que paso es que desde ahí, desde esa conversación se dio cuenta Javier que había algunas cosas que estaba haciendo Psicología que no sabía, él sabía si cosas que se

hacían en Humanidades, en CCSS, tenía idea que en Ingeniería se estaba haciendo algo y lo que se terminó dando cuenta es que en muchos lugares se estaba viendo un montón de cosas con el tema de la bici. Bueno, ustedes en el ISEF es casi natural que un montón de estudiantes usen la bici, por un lado por los desplazamientos, que vas a una piscina, que vas a un gimnasio, pasa no solo en Montevideo sino que en Paysandú, o en las distintas sedes, andas para un lado para otro y nadie sabía nada de lo que estaba haciendo el otro. Entonces alguien quería hacer un bicicletario, un vestuario, quería hacer algo, empezaba de cero. Entonces ahí dijimos vamos a empezar a juntarnos para ver lo que estamos haciendo en distintas facultades, así fue un poco el inicio. Ahí lo que sucedió es que nos dimos cuenta que como Universidad, como institución generadora de conocimiento, teníamos más para dar que simplemente hacer una especie de coordinación. Dijimos, de casi todas las disciplinas del conocimiento se puede hacer aportes. Desde la actividad física, desde la salud, psicología, estudiar la violencia en el tránsito, las barreras y obstáculos para el uso de la bici, de economía, ver como se movía la economía a través de tema de la bici, economía de transporte, ingeniería, arquitectura. Pensamos que de casi todas las facultades se podía, así que ta, estaría bueno que haya gente, investigadores que se pongan a trabajar en el tema bicicleta. Ahí a la vez dijimos, bueno pero los estudiantes muchas veces tienen que hacer una monografía, tesis, algo, y capaz que a los pibes les copa ponerse a estudiar el tema de la bicicleta y tenés un montón de gente que está obligada a hacer un trabajo y que si lo puede hacer con el tema bicicleta va a generando conocimiento. Entonces así fue que se empezó a definir lo que es Unibici hoy. Lo que veíamos también es que al ser de la Universidad, a diferencia de otras instituciones, que alguna tiene personalidad jurídica y la mayoría, en realidad es un grupo de gente que se junta por una motivación, Unibici lo que tenía es la legitimidad que te da la institucionalidad, entonces no era lo mismo ir a hablar con la Intendencia de Montevideo a nombre de “Libera tu bicicleta” que ir a nombre de Unibici de la Udelar, como que te escuchaban de otra manera, UNASEV, los ministerios, entonces dijimos bueno ta, veamos los tres temas. Trabajar a la interna de la Universidad, trabajar con todo el tema de investigación y generación de conocimiento y trabajar en el relacionamiento con las instituciones públicas.

E1.: - Para que quede más claro, ¿Quiénes estaban involucrados?

E2.: - Bueno ahí estaban Javier que es docente de facultad de Humanidades, Natalia que era docente en facultad de Psicología, Victoria que era docente en Humanidades, yo

funcionario de Ingeniería, ahí justo apareció Andrea que es esta chica estudiante de Medicina que les decía, estaba Pablo que era estudiante de Economía, bueno había ocho o diez más, Bruno, de distintas facultades tratamos de contactarnos como para ir generando un primer grupo que como la vida ha ido cambiando. Algunos somos más viejos en esto, algunos que tenían un cargo docente y después renunciaron, están trabajando incluso fuera de la Universidad entonces siguen estando en contacto pero se abrieron, a la vez un montón de docentes y estudiantes se han incorporado.

E1.: - ¿En qué año se creó el Programa Unibici?

E2.: - Esto fue, si mal no recuerdo, a fines del 2012 que paso esta reunión con el Decano de Psicología y en abril del 2013 fue que la Universidad hizo el planteo, se presentó el documento fundacional con cuales eran los objetivos y se aprobó por la Universidad en abril del 2013.

E1.: - El programa plantea hablar de salud, ¿qué opinión le merece esto?

E2.: - Unibici trata... es multidisciplinario digamos, tenés los temas de medio ambiente, tenés los temas de movilidad y tenemos también el tema de salud. Yo en particular no andaba en bici hasta que se creó Unibici, andaba en auto. Y un día dije “ta, hace el cambio”. El clic fue que nunca tenía tiempo para realizar ninguna actividad física, entonces, en una época había sido deportista, competí federado en natación, después competí federado en waterpolo, y a los veintipico de años deje todo, pase a hacer cero. De ser deportista pase a ser sedentario absoluto. Entonces, como me faltaba tiempo y eso, esto de la bicicleta en el mismo tiempo que demoraba en ir en el auto a la facultad, iba en la bici y empezaba por lo menos a cumplir un mínimo de actividad física. Pero no soy solo yo, ahora el Ministerio hizo una nueva encuesta, pero la encuesta anterior de actividad física y deporte que hizo la Secretaría de Deportes, te dice que casi un 50% de los uruguayos no realizan ningún tipo de actividad física en la semana. A la vez que ni lejos se cumple con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, de cantidad de actividad física. Y a la vez uno de los principales argumentos es la falta de tiempo. Entonces la bici lo que tenía era que, sobre todo el gran público son estudiantes y te dicen “no no, pasa que con los exámenes, con las asignaturas no tengo tiempo”, ta bueno, pero anda en bicicleta hasta la facultad y volvés en bicicleta, y ya capaz que metes 30 - 40 minutos de actividad diaria. Después que andas en bicicleta sabes que una vez vas y volvés a la facultad, después te empezás a usarla los fines de semana y todo,

entonces no es una actividad deportiva sin duda, pero por lo menos es hacer un poco de actividad física. A la vez sumado cuales son los principales problemas de salud que tiene el Uruguay, una de las principales causas de muerte son todas las enfermedades no trasmisibles [...]. Entonces como que veíamos que era algo que simplemente con el uso de la bicicleta, por la gente andar en bicicleta, impactaba en el tema movilidad, en el tema ruidos en la ciudad, en el tema medio ambiente, en el tema de salud pública. Es una forma, nosotros a veces decimos, cuando hablan de atención primaria de salud y tratar de no atender los problemas cuando ya necesitas de un especialista, o intervenciones de alto costo, esto es algo de muy bajo costo y atendés las causas de los problemas. Entonces nos parecía que era algo que aportaba bastante al punto de vista de la salud.

E1.: - ¿Estaban todos de acuerdo en hablar de salud? ¿En todos los aspectos, lo ambiental, salud física? ¿Estaban todos de acuerdo con eso?

E2.: - Sí sí, eso yo te diría que no ha sido algo que generó discrepancia, así como el tema ambiental. Quizás con el tema costo (...) En Facultad de Ingeniería cada dos años hacemos una encuesta entre todos los que van en bicicleta para que nos digan por donde viene, cuanto la usan, hace cuantos años andan en bicicleta, que caminos recorren, y una de las preguntas que les ponemos es la motivación. Un porcentaje alto del orden del 70% te pone que es por un tema de salud. O sea, creo que también mucha gente que anda en bici se da cuenta que le impacta sobre la salud, y bueno, capaz que fuma, capaz que tiene alguna otra conducta que no es tan buena para la salud pero sin embargo valora positivamente la bicicleta. Y en Unibici siempre nos pareció algo interesante.

E1.: - Adrián, ¿qué entiende usted por salud?

E2.: - Yo creo que es el bienestar físico, mental también. No solamente la salud física sino también la salud mental, la respiración, el distraerse. Creo que es (...) capaz que no es en formato definición pero un poco el formato de concepto sería eso. El estar bien, sentirse bien físicamente pero también el estar bien mentalmente. La veo por ese lado.

E1.: - En la parte de antecedentes y fundamentación propone que hay beneficios en relación a la salud personal y pública, ¿qué quieren decir con esto?

E2.: - Y bueno, el tema de la salud personal es indudable, es eso que veníamos hablando ahora. El tema de la salud pública es lo que mencionábamos. Si en Uruguay tenés la

cantidad de muertes que tenés por transmisión de enfermedades no transmisibles, todos los problemas cardiovasculares, diabetes, todos ese tipo de enfermedades que se las ha relacionado, desde hace mucho tiempo por estudios científicos, con la falta de actividad física, el sedentarismo, quizás también con la mala alimentación y algunos temas más que hemos tocado un poco tangencialmente desde Unibici. Eso es un tema de salud pública, si salud pública, no recuerdo bien cuanto gastaba pero salió esta semana, en tratamientos especializados, contratando al sector privado, eso es salud pública. Son fondos públicos. A la vez si logramos bajar las velocidades en el tránsito, pacificar el tránsito, por medio de la inclusión de la bicicleta como medio de transporte un poco más masivo. Que sea caminar, que sea bicicleta, que sea transporte público y no tanto vehículo motorizado individual, auto, moto, no solamente generas un poco de actividad física, en algunos casos bastante como en la bici, sino que también reducís la velocidad de las calles. Y no es un tema menor que más de 500 uruguayos se muren al año por siniestros de tránsito que mayormente, si bien hay bastantes en rutas nacionales, son en las ciudades. También ahí tenés otro tema de salud pública. Todos los gastos de salud, los gastos del Estado vinculado a la pérdida de vida o pérdida de calidad de vida, sea con discapacidades o cualquier otro tipo de cosa así.

E1.: - ¿Qué instituciones u organizaciones están relacionadas con Unibici y de qué manera se relacionan?

E2.: - Muchas, los pares como organizaciones ciclistas, Libera tu bicicleta, Masa Crítica, Urubike, ciclovia, varias más como colegas digamos. Gente que desde distintos ambientes de la bicicleta está promoviendo el uso de la bici, entonces tenemos una causa en común. A la vez algunos emprendimientos, se podrían llamar, comerciales que son algunos emprendimientos micro-comerciales que son desde bicicleterías, gente que se dedica a la venta o reparación de bicicletas. También hay unas chicas de Bicitour, que hacen tours en bicicleta. Hay otras chicas egresadas de la Escuela de Diseño que se dedican a hacer equipamiento para bicicletas, materas, alforjas. Tenés otras chicas que lo que hacen es recorrer boliches en bicicleta, se juntan a las ocho de la noche y salen entre boliches en bici. Entonces también con esos emprendimientos, bueno gente que está por largar aplicaciones, hay también una micro-economía incipiente con el tema de la bicicleta. Hay un pibe que ahora está por inaugurar, seguro el año que viene, un museo de la bicicleta, el loco es restaurador de bici y lo que quiere hacer es un museo en la casa de él, es restaurador y coleccionista, entonces quiere poner su colección ahí para

la gente. Después, organizaciones culturales varias, algunos museos nos han planteado el tema, Cinemateca que siempre está interesado en el tema bicicleta y tiene biciletarios en el cine y además organizan el cine a pedal, entonces bueno (...) este año, dos tres y cuatro de diciembre es la cuarta edición de cine a pedal. Otra empresa que se llama efecto cine, lo que hacen es tenés unas bicicletas que vos das pedal y con la energía que se genera en la bici se proyecta y hacen giras por todo el país. Entonces tenés también un montón de instituciones culturales. Más en lo oficial, Intendencia de Montevideo, algún trabajo inicial con alguna otra Intendencia. Con Montevideo se viene trabajando desde enero del 2013. A fines del 2012 nos habíamos contactado con la Intendencia para ver un poco cual era los planes, nos dijeron que no tenían mucha idea de planes, si a nosotros se nos ocurría algo. Nosotros estuvimos trabajando en el verano de 2013 y le hicimos una propuesta de movilidad a la Intendencia que era hacer un circuito que básicamente uniera las facultades. En realidad también era porque la mayoría de los estudiantes universitarios vivimos más o menos cerca de una facultad, el 95% de los estudiantes que viven en Montevideo vive cerca de una facultad, entonces uniendo las facultades si vos vivís cerca de tu facultad vas caminando, pero si vivís cerca de una y estudias en otra esa ciclovía, esa infraestructura te sirve. Luego establecimos contacto con la gente de UNASEV para trabajar en lo que es la visibilidad de la bicicleta normativa, vos hoy en día podes no saber que se lleva en la bicicleta y dar el examen de conductor, entonces con UNASEV dijimos con todo el tema de prevención de accidentes, vamos a trabajar en la prevención de siniestros que involucran a ciclistas. Con algunas organizaciones o gente del exterior, un grupo de chicas (...) en Chile que trabajan con una escuela para enseñar a andar en bicicleta que ya tuvimos contacto con ellos. Hemos tenido contacto con la Universidad de Sevilla, con alguna Universidad de Paraná en Brasil, con gente de Argentina, de Buenos Aires, de Rosario, con la CAF, es el Banco de Desarrollo de América latina, es un banco de crédito como si fuera un banco mundial. Con ellos le planteamos hace dos años el apoyo de CAF para hacer la jornada de Unibici. Nosotros todos los años en abril hacemos una jornada que la idea es que todos aquellos que estuvieron trabajando con algo vinculado a la bici, puedan ir a mostrarlo (...) A las CAF la planteamos en 2015 que queríamos que venga gente del extranjero, entonces nos financiaba la venida. La municipalidad de San Luis Argentina que están trabajando el tema y después la venida de un muchacho que vino de África. Es un caso interesante, ahora no me acuerdo de que país es. El loco es africano, vivió en Estados Unidos y creó una organización que consigue bicicletas

para poblados en África. Van, le dan la bicicleta, claro la bicicleta en algunos poblados es la forma de una hectárea que tenés cultivando poder embolsarla, cargarla en la bicicleta y llevarla al mercado y que te paguen el doble o triple. Entonces el loco ha hecho eso. Con el acceso a la salud, no tenés una policlínica en cada poblado, la gente tiene que hacer tres o cuatro kilómetros, no hay transporte público, entonces el loco reparte las bicicletas. Vinieron también de Chile. Es un poco el vínculo con la CAF. Seguramente me olvido de alguno.

E1.: - ¿Reciben apoyo del Estado de alguna forma?

E2.: - No, ni siquiera le pedimos casi plata a la Universidad. Durante el 2013 pedimos 20.000 pesos a la Universidad para organizar las primeras jornadas y ta. Se hicieron las impresiones, los posters, se compraron botellitas de agua para tener ahí y poca cosa más. Creo que el segundo año hubo un apoyo de Retema, ese es otro con los que tenemos vínculo. Dentro de la Universidad tenemos vínculo con varios actores, la Retema es la red temática de medio ambiente, que ellos también nos han dado apoyo, pero el apoyo fundamental de la jornada fue por parte de la CAF que nos habían dado entre pasajes y estadía de los visitantes entre 20.000 dólares. El año pasado CAF no repitió el apoyo, la jornada las hicimos con unos pesos que nos habían sobrado de las anteriores. Ahora en estos dos años que van de rectorado, al rector no le hemos pedido un peso. Hay algunas facultades que nos han dado apoyo para imprimir algún folleto o alguna cosa así, pero en realidad la comunicación la usamos web y las redes sociales, mucho mailing y después gastos no tenemos mucho, no hemos necesitado plata.

E1.: - ¿Qué te parece a ti la diferencia entre ciclista y usuario de bicicleta?

E2.: - Es distinto sin duda. De hecho yo digo que hay tres tipos de gente que usa la bicicleta. Por una lado el ciclista deportivo, el mountainbike, cualquiera fuera la disciplina, porque por un lado es un deporte, tiene un cierto (...) entrenamiento, una cierta actividad planificada, competencia (...) que a la vez requiere de cierta infraestructura, eso es algo que muchas veces lo hemos conversado también con UNASEV o con la Intendencia. Por otro lado, tenés el que usa la bicicleta para la movilidad diaria, que ese es un poco lo que decimos ciclista urbano, pero a la vez tenés también el ciclista recreativo, que quizás es aquella persona que en algún momento agarra la bici para salir a caminar cinco cuadras al perro, o que en verano se sube a la bici y lo ves por la rambla, en algún parque, andando en bicicleta pero que no lo incluye

como modo de transporte. Entonces tenés uno de deporte, otro modo que es transporte, y otro que es una especie de recreación o actividad lúdica. Lo que les decía de la infraestructura, en algún momento se ha discutido donde hacer ciclovía. Todo el mundo dice “no la rambla hay que hacer una ciclovía”, de hecho en el presupuesto participativo había alguna propuesta, la normativa en Montevideo lo que dice es que ciclista es el que anda en bicicleta, cualquiera de sus tres modos, y que si hay infraestructura tenés que ir por ahí y no podes usar la calle. Imagínate una ciclovía en la rambla de Montevideo, vos tenés ahí todos los ciclistas deportivos de ciclismo de ruta, todos los mountain que entrenan en la rambla que capaz que te andan a 40 – 50 km/h promedio, los vas a poner en una ciclovía donde va un ciclista urbano a 15 - 20km, o donde va también una señora o señor mayor en la bici con la cuerquita y el perro. Una posible solución para determinado tipo o usuario de la bicicleta podría llegar a generar conflictos mayores de los que hoy tenemos si la señora o el señor van por la vereda conviviendo con los peatones, el deportiva va a 40 – 50 km/h que lo que tiene que hacer es meter pata. Entonces sin duda que hay distintos tipos de usuario. Tratamos de que la visión nuestra sea lo más amplia posible si bien hacemos foco en el ciclismo urbano, en la bicicleta como medio de transporte.

E1.: - Nombro varias veces las palabras deporte, ¿qué entiende usted por deporte?

E2.: - Creo que es algo así como una actividad física repetitiva, no sé si decir por competencia, porque obviamente tenés deportes que pueden ser no por competencia, pero que tiene como finalidad ir mejorando el desempeño en esa actividad física que requiere de rutinas de entrenamiento, seguramente de rutinas de alimentación, rutinas de vida. Esta bueno porque hace un rato dije que había sido nadador federado y en realidad capaz que no sé cuál es la definición específica de deporte. Pero bueno independientemente de que sea federado y competitivo, es una actividad física pero que requiere de determinado tipo de disciplina, de entrenamiento, de alimentación.

E1.: - ¿Qué entiendes por actividad física? Por un lado preguntamos por deporte, actividad física, pero quizás usted pueda conocer el término prácticas corporales.

E2.: - Actividad física entiendo que es más bien, lo que más define, lo que queda auto-contenido en la definición. Actividad física. Una actividad que desarrolla una persona que requiere de ciertas actitudes, de cierto esfuerzo físico, que bueno, no necesariamente eso te transforma en deportista y que quizás incluso no sé si debería ser

continuada en el tiempo o no. Me entra la duda de ignorante si la gente que anda en bicicleta y después en el resto del año es sedentario, si se puede considerar actividad física la que realiza en esos meses o no, supongo que sí, en un sentido amplio, pero bueno. Como que uno lo hace porque te movés y el otro es distinto.

E1.: - ¿Y prácticas corporales?

E2.: - Prácticas corporales no sé lo que es, lo asocio al concepto que se está difundiendo ahora de actividad durante el trabajo. Generar algún tipo de (...) si vos estas en una posición sentado durante ocho horas, generar algún tipo de movimiento como para que el cuerpo no se acostumbre a estar en esa posición y te genera las patologías que te genera. No sé si va por ese lado o no. Si me obligan a responder voy por un lado así.

E1.: - ¿Qué es para usted andar en bicicleta, lo define como un deporte, práctica corporal, actividad física? O alguna otra cosa que usted diga para mí andar en bicicleta es esto.

E2.: - Yo creo que el ciclismo urbano, que utiliza la bicicleta para trasladarse, que va vestido con su misma ropa de trabajo o a lo sumo con algo distinto, pero que evidentemente no es lycra, creo que se asocia más a actividad física. También depende de la extensión, no sé, no por hacer diez kilómetros es deporte, porque deporte no es, pero no sé. El único que podría llegar a ser deporte y movilizarse es alguien que agarra y hace veinte kilómetros al lugar de trabajo y que usa esos veinte kilómetros para entrenarse, creo que sería el único que sería deporte, el otro si es actividad física. No sé si por ser poco, si son cinco cuadras, si podría ser una práctica corporal. Usar la bicicleta para transportarse es actividad física.

9.3.2. Entrevista Andrea Cairús (E2)

E1.: - ¿Cuáles son sus nombres?

E2.: - Andrea Cairus

E3.: - Vanina Silva

E4.: - María Eugenia Choca

E1: - ¿Ustedes hicieron un trabajo relacionado a bicicleta y salud?

E2.: – Sí.

E1: – Bien, ¿Nos pueden contar de qué se trata?

E2.: – Sí, en realidad hicimos el trabajo ese en el marco del programa PAIE, que no sé si lo conocen...

E1.: – Sí.

E2.: – Es un programa de investigación para estudiantes en el CSIC, y en el 2013 nos juntamos a raíz de la movida que estaba haciendo Unibici, que yo había empezado a participar del Programa Unibici, y una de las ideas era que hubiera más gente trabajando y estudiando los temas relacionados a la bicicleta pero desde un ámbito más académico. Entonces fue a raíz de eso que nos enteramos que estaba, que existía el PAIE y ta con ellas y otros dos compañeros más decidimos hacer un proyecto de investigación en relación a los estudiantes y docentes, o funcionarios de la Universidad que utilizaron la bicicleta y queríamos estudiar algunos parámetros de salud de esos, esas personas en relación a la actividad física que realizaban con la bicicleta. Y ta, más o menos, ¿te cuento todo lo que hicimos o (...)?

E1: – Sí sí, por favor.

E2.: – Ta, en realidad eso lo presentamos en 2013 no salió, y en 2014 fue cuando lo hicimos que juntamos a 101 ciclistas de diferentes facultades, fuimos recorriendo las facultades donde más o menos había más cantidad de ciclistas, que sabíamos que era por ejemplo la Facultad de Ingeniería, que tiene todo el bicicletario entonces hay un montón de gente que va en bici, Facultad de Arquitectura, Facultad de Ciencias Sociales, fuimos a Facultad, (...) de Bellas Artes y ¿alguna más?

E3.: – Humanidades.

E2.: - Humanidades.

E4.: – Medicina.

E2.: - (...) y algunos de Medicina ahí va. Fuimos por esas facultades contactando, o sea, a los bicicletarios básicamente, de esas facultades para contactar con la gente y plantearles de participar del proyecto de investigación y ta, después los citábamos un día para hacerles la entrevista y para hacerles las medidas que bueno, básicamente vieron que lo que le medíamos era el peso, la talla, el perímetro de la cintura y la presión arterial. Y después teníamos un cuestionario que era justamente eso, lo que nos interesaba medir era la actividad física que hacían, que era un cuestionario adaptado de un cuestionario internacional que está como validado, que va tratando de investigar en las diferentes áreas, por ejemplo en el tiempo libre, la actividad relacionada con el tiempo libre, relacionado con el transporte, relacionado con actividades de trabajo, que va midiendo, le vas preguntando a la persona que te diga cuantos minutos pasa por día, o por semana haciendo ese tipo de actividades. Y, después hicimos algunas preguntas en relación al uso de la bicicleta específicamente para ir a la facultad, para ir al lugar de estudio, o al trabajo, y para medir más o menos que distancia era que recorrían, por día, o sea a qué distancia vivían ellos de la facultad y en total, en el día, cuántos kilómetros recorrían en bicicleta, y después les preguntamos también sobre medidas de seguridad, que usaban, cuando andaban el bicicleta, y sobre siniestros de tránsito, si habían o no tenido algún siniestro de tránsito y la gravedad del siniestro. Y, bueno después teníamos algunas preguntas más del (...)

E4.: - Para ver el nivel socio económico.

E2.: - Ahí va, una caracterización más demográfica de la población, obviamente si eran estudiantes o docentes o funcionarios.

E1.: - Hablaste de validez, de que era un test válido, ¿válido para quién? ¿Según quién?

E2.: - ¿El test que usamos de actividad física?

E1.: – Sí.

E2.: – Ah no me acuerdo el nombre, pero (...) lo podría buscar.

E1.: – Pero (...)

E2.: - No, que está validado en el sentido de que es un cuestionario que se ha utilizado en otras investigaciones para justamente recortar, es un auto recorte del nivel de actividad física que hace el individuo, no es una medición de la actividad física por ejemplo, hay otros dispositivos que miden la actividad física, cuanto pasos hace la persona en un día y esos tipos de estudios; esto no, esto es un auto recorte, la persona te dice: estoy tantas horas andando en bicicleta, estoy tantas horas haciendo tal deporte.

E1.: - Bien. ¿Actualmente se encuentran dentro del Programa Unibici?

E2.: - ¿Yo?

E1.: - Sí, cualquiera de las tres.

E2.: - En realidad yo este año no he ido por temas de saturación de trabajo y estudio, o sea, estoy al tanto de lo que pasa porque nosotros nos manejamos con cadenas de mails, y estoy al tanto más o menos de las actividades que han hecho este año y de la beca de la bicicleta, pero no he participado activamente de las reuniones, a los plenarios este año no he ido.

E1.: - ¿Qué lugar ocupan ustedes dentro de la Universidad?

E2.: - Bueno, nosotros somos estudiantes de 6to de Medicina y además docentes de la facultad de Medicina, de diferentes cátedras, damos clases a los de 1ero, 2do y 3ero.

E1.: - Ahí está. Cuando integraron el Programa Unibici directamente ¿qué tareas desempeñaron en el mismo?

E2.: - Eh...bueno... bien de organización de algunas jornadas, por ejemplo, algunas jornadas académicas para exponer estos tipos de trabajos, más o menos en organización y después, yo por lo menos, estuve ahí cuando se hicieron las primeras jornadas, y después participé de las actividades de convocatorias que se hacían, los plenarios.

E1.: - Bien.

E2.: - Pero tampoco mi participación ha sido de las más activas.

E1.: - ¿Cómo se enteraron de que existía Unibici y si tienen alguna idea de cómo surge, cómo es que llega a ustedes el tema del Programa?

E2.: - Eh (...) A mí me llegó un mail, en realidad la primera vez que ellos hicieron una convocatoria, o sea ellos en realidad fueron Adrián, en ese entonces María Noel (...) Adrián, Javier (...)

E3.: - Sí.

E2.: - Y Victoria también, eran 4 o 5 los que redactaron todo el programa y una vez que se aprobó empezaron a convocar como plenarios para que la gente de la Universidad se acercara. A mí me llegó un mail, en realidad me lo reenviaron de la facultad, donde decía iban a hacer un... plenario, un encuentro y ta, fui, ahí fue la primera vez.

E1.: - Bien, ya que nombraste el programa, el mismo plantea hablar de salud, ¿qué opinión les merece?, ¿cómo ven ese concepto de salud que está inserto en el Programa?

E2.: - ¿En relación al uso de la bicicleta?

E1: – Claro.

E2.: - Relacionado con lo que nosotros vimos en nuestro trabajo, el usar la bicicleta diariamente para transportarse es como bastante importante la cantidad de actividad física que uno acumula en una semana, que vieron que, en realidad lo que nosotros encontramos en el trabajo fue que el 80% de las personas que entrevistamos alcanzaban a hacer 150 minutos semanales o más de actividad física, solamente a través del transporte de la bicicleta para ir a trabajar o a estudiar, además de la actividad física que ellos hacían en su tiempo libre extra de correr o de lo que fuera, cualquier deporte, entonces ta, como que nosotros lo que nos planteamos era que el uso de la bicicleta como medio de transporte uno de los beneficios era para la salud en el sentido de la actividad física que uno hace para que las personas no sean tan sedentarias sobre todo lo que nosotros habíamos visto que en esta edad, cuando uno empieza a estudiar, a los 18, 20 años empiezan a disminuir los niveles de actividad física que uno hace porque antes estás en el liceo, la escuela, como que igual se mantiene activo y en esta edad que tienen otras cosas, como que eso se va dejando de lado, una de las razones es que no tienen tiempo o lo que fuera, entonces más o menos nosotros lo vemos por ese lado, al promocionar el uso de la bicicleta en ese sentido, en hacer actividad física obviamente que tiene beneficios para la salud, que, también pueden ser ¿no? Pero para las personas sean de peso más adecuado (...)

E1.: - ¿Todos los integrantes de Unibici estaban de acuerdo en hablar de salud cuando se hace una práctica como el uso de la bicicleta?

E2.: - O sea, bueno (...) si hablas de salud obviamente tenés que incluir otras cosas, ¿no? Nosotros porque nos centramos más en la actividad física y prevenir el sedentarismo, o sea, una de las cosas que nosotros hicimos en el estudio fue evaluar la autopercepción de salud de los individuos, como ellos se sienten con respecto a su estado físico, y su estado de salud y ta, vimos que es bastante elevada, cuando uno le pregunta a la persona, del 1 al 100 ¿su estado de salud cuál es?, los que andan en bicicleta representan un alto nivel, 70, 80%, también como que hace que las personas se sientan mejor y eso también es parte de la salud.

E1.: - Me surge la pregunta (...) vos decís que (...) andar en bicicleta mejora la actividad física, etc.

E2.: – Eso sería como parte de los beneficios (...)

E1.: – Bien.

E2.: – Para el individuo.

E1.: – Pero no, cuando vos vas en bicicleta y adelante hay un auto que va tirando dióxido de carbono y va contaminando el medio ambiente, y el que va en bicicleta, en el birrodado verdad, se enfrenta con eso, ¿es saludable también?

E2.: – No, no, eso no es saldable. En realidad eso se ha, ya lo deben haber ustedes, supongo hecho la búsqueda bibliográfica pero, hay muchos estudios que han evaluado justamente si es mejor el beneficio (...)

E3.: – Costo - beneficio.

E2.: – Que ofrece el uso de la bicicleta o el riesgo, justamente en las ciudades más contaminadas. Y por lo que yo tengo entendido y he visto en los últimos trabajos es que es mayor el beneficio que le aporta a los individuos, o sea el individuo tiene que haber estado muchas más horas andando en bicicleta en una ciudad que tiene altos índices de contaminación como para que eso sea considerado más perjudicial que los beneficios que le aporta estar todas esas horas andando en bicicleta. Nosotros obviamente que no evaluamos esa parte. Nosotros, ta, nuestro tema se llama bicicleta y salud pero hay muchas cosas de la salud que quedan por fuera. La contaminación es uno, los peatones

igual también están expuestos a eso, en sí, no es únicamente los que van en bici pero sí obviamente, más sobre todo si vas en calles donde están transitadas con ómnibus, donde hay más contaminación. Igual Montevideo no sé si entraría dentro de las ciudades más contaminadas. Creo que no.

E1.: – Eh (...)

E2.: – Bueno y también la parte de los accidentes de tránsito, que nosotros un poco la evaluamos pero no tanto, que en realidad eso sería una de las (...) o sea de las contras, de las cosas perjudiciales para la salud, la exposición que uno tiene a sufrir accidentes de tránsito cuando está andando en bicicleta, que está, o sea, en realidad, ta igual con eso no se sabe exactamente. Estás más expuesto seguro, ahora cuál es el riesgo real de morirte andando en bicicleta frente a andando en un taxi, no sé si realmente está estudiado.

E1.: – Bien.

E2.: - Si es mayor.

E1.: – Ahora voy a hacer una pregunta, individual, así que las tres me van a tener que dar un punto de vista ¿bien? Andrea ¿qué entiende usted por salud?

E2.: – (risas) concepto bio-psico-social.

E3.: – Bio-psico-social.

E2.: – Somos estudiantes del plan nuevo de Facultad de Medicina así que desde el primer día de facultad más o menos discutimos eso. O sea, el estado de salud en realidad tiene un componente que no es solamente lo que nosotros estudiamos, la salud como biológica, también está el estado mental, de la familia, de la sociedad en la que uno vive, los amigos. Todo eso hace al concepto de salud, los problemas de salud de una persona pueden ser diferentes, él los puede ver como un problema de salud y otra persona no. No sé si te respondí la pregunta.

E1.: - ¿Vanina?

E2.: - Es como un concepto muy amplio.

E3.: – Claro, es re amplio y el que justamente plantea la OMS que es el que nosotros vemos, completo bienestar bio-psico-social y no sé que más con el ambiente, es utópico

de alcanzar ¿no? Pero sí, el abordaje en realidad, la idea es la integralidad de la persona, no ver sólo lo físico sino también sobre todo lo biológico, lo psicológico y el ámbito en el que se mueve la persona. La hipertensión no es sólo un problema de salud sino que también pueden haber otros problemas de salud como la violencia doméstica, me parece (...) no sé.

E4.: - En realidad a mí no me queda mucho que agregar. Es básicamente lo que han dicho las chiquilinas, la integralidad del concepto en lo bio-psico-social, lo que aborda ¿no?

E1.: Bien, ¿qué entienden por deporte?

E2.: - Uy!, por deporte (...)

E1.: - No hablamos mucho de deporte pero en la sociedad en la que vivimos muchas veces se manejan conceptos tales como: andar en bicicleta es un deporte, caminar es un deporte (...)

E2.: - Sí, es como (...)

E1.: - Por eso preguntamos justamente (...)

E2 - No se la definición pero yo había escuchado alguna vez como que era una actividad física más programada y como intencionada en mejorar el estado de salud, cuando uno hace un deporte como que está enfocado más en eso, a diferencia de una actividad física que puede ser como cualquier actividad que uno, no se (...)

E4.: - Sí, no sé, es muy fino, yo nunca me puse a pensar qué era el deporte, cuál era la definición de deporte.

E1.: - ¿Vanina? ¿No?

E3.: - Capaz hay una intención más del individuo por querer hacer determinado deporte en particular por una cuestión de gusto pero (...) pienso que hay deportes que no me parecen deportes.

E1.: - Pero estamos hablando de deporte como definición.

E3.: - El boxeo no me parece un deporte por ejemplo, o cosas así, que los veo, como deporte, no sé, el golf, yo que se no lo veo como algo beneficioso para, no se...

E1 - Te la hago más fácil (...)

E3.: - A ver (...)

E1.: - ¿Qué entienden ustedes por actividad física?

E2.: - (...) Es algo más fisiológico.

E4.: - Nosotros lo habíamos definido en algún momento (...) era como una actividad que involucra un mayor gasto de energía del que la persona tiene basalmente, o sea, en realidad uno cuando habla de actividad física habla de actividad física como moderada, vigorosa, diferentes tipos de actividad física en base a cuanto su gasto energético aumento sobre el basal, involucra actividades como caminar.

E4.: - Sí, todo lo que requiere un aumento del gasto energético basal.

E2.: - De los músculos (...)

E1.: - Vanina, ¿qué opinas?

E2.: - Vanina se abstiene, ¿pasas no?

E3.: - No hay un concepto de definición.

E1.: Bien, ¿Conocen el término prácticas corporales?

E2.: - ¿Prácticas corporales? Me suena.

E3.: - Yo no.

E1.: - ¿No?

E2.: - No sé, me suena como que es algo más global, si lo comparo a una actividad física, las prácticas corporales me parece que incluye otras actividades, no sé, que no necesariamente son actividades físicas, no conocemos tanto el término.

E1.: - Bien, ¿qué piensan ustedes: la bicicleta es una actividad física, es un deporte, o es una práctica corporal?

E3.: - Yo creo que puede ser todo a la vez,

E4.: - Sí, depende como el individuo lo explore.

E2.: - Para mí, el andar en bicicleta es una actividad física, si el individuo anda más rápido o más lento, o lo que sea, va a ser más o menos vigoroso, pero es una actividad física porque implica un aumento en el gasto energético que uno tiene frente a una

persona que está sentada, andar en bicicleta para mí es actividad física, ahora también es un deporte (...)

E3.: - Esta todo medio relacionado en su concepto supongo yo, si vos haces deporte estás haciendo una actividad física.

E3.: - Claro

E3.: - ¿No?

E4.: - No sé, ¿vos decís que no?

E2.: - Sí, obvio.

E3.: - Sí te pones quisquilloso capaz que no.

E4.: - No porque si la actividad física supone un aumento de los requerimientos basales del individuo al hacer un deporte...

E3.: - Depende de cómo se define.

E4.: - Por eso, el tema son los deportes para mí...

E2.: - Claro, pero una actividad física no es un deporte.

E3.: - Por eso, ¡no! al revés, algunos deportes no son actividad física para mí.

E4.: - ¿Por ejemplo?

E3.: - El golf, deportes extremos, yo que se (...)

E4.: - Pero ahí estas gastando energía.

E2.: - Bueno, no sé, para mí la bicicleta puede ser cualquiera.

E4.: - Para mí puede ser cualquiera (...) y bueno las prácticas corporales no sé lo que es (...)

E3.: - Pero puede ser un deporte o puede ser una actividad física.

E2.: - Para mí depende de la proyección del individuo y cuanto le dedique, por ejemplo, si la persona lo hace en un ámbito más competitivo, para esa persona es un deporte, si lo utiliza para movilizarse o lo que sea (...)

E1.: - ¿Les parece que dentro del uso de la bicicleta hay varias clasificaciones? ¿Los podemos definir a todos los que andan en bicicleta de la misma manera?

E2.: - No, para mí no, o sea, una persona la puede utilizar para diferentes cosas, por eso para mí sí se puede clasificar, por ejemplo, para las personas que la utilizan para hacer deportes justamente, o si la utilizan para trasladarse, también la pueden utilizar para hacer deportes, supongo que sí, que se puede dividir (...)

E1.: - Vanina, ¿qué piensas tú?

E3.: - Yo creo que sí, se pueden dividir sí (...) dependiendo del objetivo de la persona pueden haber diferentes clasificaciones supongo.

E1.: - Ustedes cuando trabajaron en el Programa, capaz que más tu Andrea, ¿trabajaste con alguna institución, alguna organización que no sea del Programa Unibici y que haya tenido algún objetivo similar al que tenían ustedes?

E2.: - Bueno (...) en realidad Unibici se enfoca más en promover el uso de la actividad física en el ámbito universitario, como que eso capaz la diferencia de otras organizaciones que promueven el uso de la bicicleta pero no dentro de la Universidad, más globalmente en sí, en la sociedad, sí, hay un montón de esas organizaciones con las que teníamos contacto y todo.

E1.: - Muy bien, ¿algo más que quieran agregar, algo que nos quieran contar sobre su trabajo, sobre... cuando integraron el Programa, algo que puedan aportarnos?

E4.: - No sé (...)

E3.: - Mmmm (...) bueno, nuestra idea era, justamente, tratar de probar si aportaba o no el hacer actividad física en el individuo y como que sí, aporta a los niveles de actividad física, como que no despreciar de que eso no sea una actividad física o algo que mejore la salud de los individuos porque capaz que hay personas que piensan, ta, si no vas y... haces como deporte como que no vale o no es saludable, como que me parece a mí, la gente que la utiliza para transportarse sí, puede ser a su vez la actividad física del individuo (...) también por el hecho de que se sabe que no importa si uno está continuamente haciendo 40 minutos o va haciendo 20 minutos, 30 minutos de actividad física como que igual sirve para la salud del individuo. Pero no sé si alguna otra cosa les puede aportar (...)

9.3.3. Entrevista Fernanda Suárez (E3)

E1.: - ¿Cuál es su nombre?

E2.: - Fernanda Suárez

E1.: - ¿Qué lugar ocupa en el Programa Unibici?

E2.: - Es una buena pregunta, pero en general nosotros somos como un grupo fijo de cuatro, cinco personas en Unibici que estamos como cumpliendo distintas funciones, ya sea de difusión, de la difusión se encarga más bien “X” todo lo que es redes, mail Facebook. Yo he estado más que nada en el apoyo de actividades como jornadas de Unibici que se realizan, es como la actividad anual que realiza el colectivo y es una vez al año en el mes de abril en el marco del Día Mundial de la Bicicleta y ahí es donde se exponen actividades, proyectos de investigación sobre bicicleta en la Universidad de la República y en otras Facultades, ya sea del Uruguay o del exterior, siempre el objetivo es traer invitados extranjeros que puedan exponer experiencias. Y he trabajado en las jornadas de Unibici o en todo lo que vaya surgiendo, porque Unibici lo que tiene es que es un programa que es de la Udelar pero articula mucho con lo que es el resto de las demandas, ya sea el trabajo con otros colectivos como Libera tu bicicleta para desarrollar el desafío intermodal, o para el Festival Internacional de Música en bici, como todas las actividades que tengan que ver con la difusión de la bicicleta en la ciudad y con el diseño de infraestructura ciclista que ahí, realizamos un trabajo con lo que fue el presupuesto participativo de diseño de propuestas, de pensar propuestas para postular Presupuesto Participativo y después campaña de difusión para que la gente se entere y pudieran ser votadas. En sí, estar en la medida que uno puede y a demanda del colectivo, a veces nos pasa que tenemos otras actividades y no podemos cubrir y hace dos años que estoy en el colectivo.

E1.: - ¿Cuál es su lugar dentro de la Universidad?

E2.: - Soy egresada de la Licenciatura en Antropología de la Facultad de Humanidades.

E1.: - ¿Cómo surge su vinculación con el programa Unibici?

E2.: - Porque en sí somos cinco personas que estamos fijas en el colectivo y hay dos que son antropólogos, entonces fue a través de los que me enteré y llegué, y a través de

Facebook y las redes que me enteré del programa, me interesó y era un momento en el que empezaba a usar, siempre use la bici, pero en realidad empezaba a usarla todos los días en Montevideo.

E1.: - ¿Y en ese momento que se integró a la propuesta, el Programa estaba elaborado, o pudo colaborar con la realización del mismo?

E2.: - Ya estaba elaborado, el programa esta desde el 2012 y yo empecé en el 2013. [...] Hay sedes en distintos centros universitarios hay referentes que hemos intercambiado como en este caso pueden ser ustedes, o en arquitectura hay un grupo que ahora están trabajando con el tema de la seguridad en las bicis porque ha pasado que este año se han robado muchísimas bicis de adentro de facultades y así sucesivamente.

E1.: - ¿Cuáles son los objetivos del programa Unibici?

E2.: - Al interior de la Universidad es fomentar el uso de la bicicleta, difundiendo los beneficios ya sea a nivel salud, mental, ejercicio, actividad física, de costos, de contaminación [...] generar insumos, números para decir, estamos proponiendo esto porque fomenta un nivel de vida mucho más sano y una calidad de vida mejor que andar en auto o en ómnibus. Por otro lado generar infraestructura de todo lo que es al interior de los centros Universitarios, estacionamientos, dar apoyo que gente del centro hagan las gestiones, por ejemplo tenemos diseños de bicicletarios que para ciertos lugares son buenos, por ejemplo el de facultad de psicología, que es un bicicletario bastante chico, es un modelo de bicicletario que funciona que está en la parte del patio. Dar difusión a elementos que ya están y Unibici tiene mucho como ese rol articulador, somos como una plataforma en la cual mucha gente recurre para solicitar información [...] Otro de los objetivos de Unibici es dar a conocer y difundir todo el conocimiento académico que se produce en torno a la bicicleta y que hay mucho y cada vez es más, [...] En las diferentes carreras se está produciendo conocimiento y creemos que desde Unibici ese es uno de los objetivos principales dar a conocer y poder utilizar esos insumos para (por ejemplo en arquitectura este año se realizó la segunda edición del Curso bicicleta y ciudad y ahí se generan proyectos de diseño de ciclovía), bueno utilizar eso para implementar ciclovías en la ciudad. Eso a la interna de la Universidad. Después para afuera de lo que es la Universidad, Unibici considero que tiene un accionar bastante activo, porque se ha trabajado en propuestas como el presupuesto participativo, el nuevo reglamento de estacionamiento de bicicletas en espacios públicos

y privados, en las últimas jornadas de Unibici se llamó a los distintos alcaldes de distintos municipios para armar una mesa de debate que hablara del tema y un poco comprometiendo a la causa ya que Martínez asumió en bicicleta, pero después no hizo mucho, entonces, ¿qué pasa? y ¿por qué?, hay propuestas que fueron aprobadas en el presupuesto participativo del 2013 que no se llevaron a cabo, estaban a probadas con dinero destinado a eso y no se realizaron. Participar de esas actividades como este fin de semana tenemos el Cine a Pedal en Cinemateca con Efecto Cine y también vamos a estar participando. Esos son algunos ejemplos siempre hay un estar presente en distintas actividades por fuera de la Universidad también, creemos que en realidad todo lo que tienen que ver con la bicicleta en Montevideo y en Uruguay esta como en aumento pero todavía hay mucho por hacer, también que esa es la forma de poder ir creciendo, la Universidad no es algo aislado sino que es algo como que es reflejo del resto de la ciudad.

E1.: - ¿Qué organizaciones u otros programas están vinculados con el programa Unibici?

E2.: - Con el que más hemos trabajado es con Libera tu bicicleta, un poco por afinidad, después Urubike porque “X” uno de los integrantes de Unibici, también formaba parte de Urubike (...) Masa Crítica les podría decir que no porque en realidad Masa Crítica funciona como masa entonces ellos no, para afuera como que no (...) si como que a veces dan notas pero en instancias de reuniones que convoca a colectivos muchas veces no, como que se mueven en masa. Y después instituciones contacto directo con lo que es movilidad urbana de la Intendencia de Montevideo, con algunos de los municipios, sobretodo el B y el C. (...).

E1.: - El programa plantea hablar de salud, ¿Qué opinión le merece?

E2.: - (...) Creo que tiene que ver un poco con lo que decía antes de la bicicleta como un hábito saludable con todo lo que eso implica, ya sea a nivel individual, como colectivo y creemos que la Udelar en Uruguay tiene como eso bastante importante a nivel de reconocimiento y que también como que tenemos la responsabilidad de poder difundir un medio sustentable saludable de transporte.

E1.: - Al visualizar los objetivos con respecto al de salud, ¿se produjo algún debate? ¿Estaban todos de acuerdo?

E2.: - Yo no estuve presente en ninguna instancia que se discutiera el tema, si estuve en esta instancia de presentación de resultados del equipo de trabajo de facultad de medicina pero más que eso no podría decirles. Nosotros en Unibici funcionamos a través de plenarios una vez al mes nos reunimos y la idea inicial es como ir rotando por diferentes servidos, la realidad es que no rotamos mucho porque en diferentes centros tenemos contacto fluido con referentes de los centros, pero en esas instancias de plenarios donde discutimos, planificamos, proyectamos no he estado presente en ninguna que se haya hablado del tema de salud específicamente.

E1.: -¿Qué entiende por salud?

E2.: - (...) Lo asocio como a una vida, a una calidad de vida que pasa por distintas dimensiones, de tener como las condiciones básicas y necesarias de alimentación pero también para poder hacer ejercicio, las condiciones ambientales, la cantidad de emisiones producidas por el transporte privado y que en general es un auto una persona y no es un auto en el que se suben cinco. En la Universidad somos bastante privilegiados como que la bicicleta nos proporciona andando en bicicleta a diario las distancias que hacían o el mínimo o superaban al mínimo necesario establecido por la OMS de ejercicio como el público universitario elige la bici y no es casualidad, va más allá de una moda, hay todo un tema de consciencia, es esto, una manera de difundir un hábito saludable.

E1.: - En los antecedentes y fundamentación del Programa propone que hay beneficios en relación a la salud personal y pública, ¿a qué se refieren con refieren con esto?

E2.: - Opino que andando en bicicleta en el espacio público estás expuesto a todo lo que hay en el entorno ya sea ruido, contaminación sonora, de dióxido de carbono, de todo tipo de contaminación y el tránsito mismo, estás expuesto porque vas en bici y al lado de un auto o un camión, sos mucho más chica y te tocan y te caes y ahí en realidad nosotros lo que hacemos, es verdad que eso no es saludable pero en realidad no hay en la ciudad como zafar de eso, si hay una serie de manuales que nosotros difundimos en Unibici que son de Chile, Argentina, México, Colombia, como que plantean ciertos “tips” para poder andar en bici ir y poder ir por rutas más seguras, ejemplo previamente planificar la ruta, en general siempre hay opciones de calles menos transitadas o ir con la indumentaria necesaria, que es un tema no menor que te vean en el tránsito. Desde Unibici intentamos difundir ese tipo de información.

E1.: - ¿De qué manera se le llama a las personas que utilizan la bicicleta?

E2.: - No tiene nada que ver un ciclista urbano con un ciclista deportivo. Este año estuve viviendo un mes en Canelones en Montes y [...] me uní al grupo de ciclistas de ahí es un pueblo de 2000 habitantes y ellos tienen un grupo de mountain bike y fue alucinante fue eso conocer otro tipo de ciclismo pero a la vez con muchos puntos de conexión esto de promover hábitos de vida saludables, promover otra calidad de vida que se da más en el interior se da mucho la moto, y ahí en Montes el grupo tiene tres años y se ha dado una explosión de bicicletas de gente de todas las edades de niños, adolescentes, adultos, adultos de 50 o 60 años y en realidad no sólo pasa por lo competitivo que además de realizar una carrera una vez al año y de ellos participar en otras carreras de Canelones u otros departamentos, hacen trabajo comunitario fuerte ahora de hecho hicieron una experiencia similar a liberar tu bicicleta allá a través del MEC y veo que son perfiles muy distintos.

E1.: - Nombré ciclista deportivo, ¿qué entiende por deporte?

E2.: - Cuando salís como a cubrir una rutina, un ciclista deportista para mí es el que practica el ciclismo como una rutina de ejercicio que sale a hacer x cantidad de kilómetros, que compiten, y acá está en Montevideo el grupo de Montevideo Oeste, en Montes el grupo de mountain bike pero hay muchos y cada vez más creo que también hay una expresión por ese lado, el ciclista urbano a diferencia es como el uso de la bicicleta como medio de transporte, también puede ser recreativo pero en realidad se da más eso dentro de lo que es Montevideo hay mucha gente que lo usa como medio recreativo, salir a la rambla, mismo todo lo que es el turismo la bicicleta se usa mucho como recreativo para conocer la ciudad en bicicleta y después está toda la gente que la usa como medio de transporte.

E1.: - ¿Qué entiende por actividad física?

E2.: - Eh (...) y como toda práctica de ejercicio que realice una persona.

E1.: - ¿Conoce el término práctica corporal?

E2.: - De escucharlo peor no sabría la definición.

E1.: - Hablando de actividad física, deporte y prácticas corporales, ¿a cuál o cuáles le parece que el uso de la bicicleta se acercaría más?

E2.: - Sí, al deporte seguro que no porque en realidad Unibici es un colectivo de ciclistas urbanos, a la actividad física te diría que tampoco, capaz que es más a la práctica corporal, yo creo que desde Unibici se promueve más la bici como medio de transporte diario y como un modo de vida o un hábito que tiene que ver con la bici y la práctica corporal pero, no como actividad física y deportiva, ahora pensándolo lo veo así.

9.3.4. Entrevista Ana Clara Vera (E4)

E1.: - ¿Cuál es tu nombre?

E2.: - Ana Clara Vera.

E1.: - ¿Cuál es el lugar que desempeña dentro de la Universidad?

E2.: - Yo soy estudiante de Facultad de Arquitectura.

E1.: - ¿Cómo surge el Programa Unibici?

E2.: - Bueno en realidad yo no estaba cuando el Programa Unibici surgió, de hecho estaba haciendo el viaje de Arquitectura, me incorporé a la vuelta en el 2014, pero tengo entendido que surge (...) en Facultad de Humanidades había la necesidad de prestar bicicletas o la posibilidad de prestar unas bicicletas y que se pusieran a disposición y había un tema de cómo se gestionaba, quién la gestionaba y de más, y como se incentivaba el uso de la bicicleta y un poco a partir de eso y de la figura de Javier Taks empieza como a reunirse un grupo de gente y a conformar un programa dentro de la Universidad que finalmente fue aprobado como tal, digamos en el organigrama de la Universidad, si bien no figura en ningún lado, eso es un poco complejo a veces, pero sí hay un aval de la Universidad de que el programa funcione, exista, y bueno el vínculo es bastante permanente.

E1.: - ¿Quiénes estaban involucrados en el surgimiento?

E2.: - No sé, sé que estaba Javier Taks, que estaba Adrián Santos y que habían algunas chicas más que yo no las llegué a conocer en realidad, cuando yo me incorporé ellas ya no estaban.

E1.: - ¿Hace cuánto que se creó el Programa Unibici?

E2.: - Entre el 2012 y el 2013.

E1.: - Bien, ¿cómo surge su vinculación con el Programa Unibici?

E2.: - Bueno, yo vuelvo del viaje de Arquitectura en diciembre de 2013 y hay un primer plenario, un primer plenario para mí, en febrero de 2014, este (...) yo venía de haber hecho el viaje y haber recorrido muchas ciudades en las que el uso de la bicicleta era muy superior, por lo menos en las zonas céntricas, al uso del automóvil, y de vivir una

experiencia totalmente diferente a la que vivimos en esta ciudad, me resultaba mucho más amena y saludable. Yo siempre utilicé la bicicleta, mi padre me llevaba en bicicleta al jardín de infantes, y bueno cuando vine del viaje compré una bicicleta nueva como justo en estas fechas, vi primer plenario Unibici y bueno ¿qué es esto?, justo era en Facultad de Arquitectura, porque Unibici va rotando de las sedes donde hacen los plenarios, y me acerqué (...) en el 2014 mi vinculación fue como más puntual, iba a algunas veces, cuando podía y después me fui como involucrando más en el Programa.

E1.: - Bien, ¿qué lugar ocupó u ocupa dentro del Programa?

E2.: - En realidad es muy difícil de responder porque en sí es un programa que funciona a través de plenarios donde todas las personas que asisten al plenario tienen voz y voto respecto a lo que se decide hacer y demás, es como muy llano (...) esteeee (...) en ese sentido. Después se trabaja mucho a partir de mails donde vamos como definiendo las cosas que vamos a hacer y articulando un poco las cosas para no tener que reunirnos permanentemente. Y en esas actividades, me acuerdo por ejemplo en el 2015 cuando fueron las jornadas de bicicleta y Universidad, ahí estuve más en la parte de diseño de afiches, bueno porque ta justo yo manejo como algunos programas de diseño, tampoco es que diseño gráfico sea mi área ni mucho menos pero al diseñar las entregas de Facultad tenía como una noción, entonces di más como una mano en eso, y ta después en 2016 ya estuve más involucrada en casi todas las actividades que se hicieron.

E1.: - ¿Cuáles son los objetivos del Programa Unibici?

E2.: - Bien, yo creo que el principal objetivo es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, ahí hay una diferencia en lo que es el ciclismo deportivo y lo que es la bicicleta como medio de transporte, y apunta a promoverlo dentro de los actores universitarios de todo el país, no sólo de Montevideo. Y, por otro lado, el fomentar o incentivar que se realicen investigaciones y trabajos académicos en torno a lo que es el uso de la bicicleta y como eso puede transformar, digamos en los medios de transporte como los concebimos hoy.

E1.: - En el Programa se habla de salud, ¿qué opinión le merece eso?

E2.: - A ver (...) En primer lugar, para mí, la bicicleta es medio de transporte ¿no? Y en primer lugar porque me genera mucha autonomía. Para mí, la salud como que viene después. Pero creo que se da en dos ámbitos: por un lado, la salud propia de la persona

que anda en bicicleta, yo ayer pensaba en la cantidad de kilómetros que había hecho en bicicleta y capaz que en el día recorrí en total unos 40 kilómetros entre que fui a un lugar y vine, fui y vine y eso indudablemente, algunos trayectos incluso fueron más largos que de repente es media hora en bici o de más, creo que ahí hay, por lo menos, un movimiento físico y en las personas más sedentarias de repente está bueno que tu medio de transporte te habilite o posibilite una mejora en tu salud; y por otro lado, y para mí no menos importante, la salud colectiva, nosotros estamos respirando un aire totalmente contaminado en la ciudad y bueno, el hecho de que hayan más bicicletas y que se incentive el uso de bicicleta en detrimento, no del transporte público, pero sí de un automóvil privado también creo que mejora la calidad del aire que respiramos todos, y por ende la salud, de los que habitamos la ciudad.

E1.: - ¿Qué entiende usted por salud?

E2.: - Uuu! Yo les puedo hablar de vigas, de pilares, pero (risas). A ver (...) que entiendo yo por salud, me mataron con esa pregunta, es como el bien estar físico y psíquico de la persona; bueno y en ese sentido la bicicleta también te des estresa, y te saca del rollo diario, del estrés del tránsito (...) bueno es eso el estar saludable es sentirse bien con tu cuerpo y con tu mente.

E1.: - ¿Todos estaban de acuerdo con hablar de salud? Y, a partir de eso, ¿en todos los aspectos que nombraste tú?

E2.: - Si todos en Unibici estaban de acuerdo (...) Sí, yo creo que por lo menos hasta ahora nadie ha planteado como una discrepancia en ese sentido. Por lo menos no he vivenciado ninguna situación en las que (...)

E1.: - Por ejemplo: en los plenarios ¿se habla de salud o capaz que (...)?

E2.: - Bueno de hecho en realidad a veces lo que pasa es que en los plenarios son tantas las actividades y demás, que estamos más abocados a resolver (...) o sea hay planteado este tema, este tema y el otro y hay que resolver. Por ejemplo, sé que hay unas chicas de Medicina que hicieron un estudio al respecto, incluso yo participé como voluntaria, y en ese momento sí estuvo sobre la mesa y todo el mundo estuvo de acuerdo, de hecho se promovió y se difundió desde Unibici y nosotros mismos participamos como voluntarios de los testeos que ellas estaban haciendo.

E1.: - Bien, en los antecedentes y en la fundamentación del Programa se propone que hay beneficios en relación a la salud personal y pública, ¿a qué se refieren cuando hablan de eso?

E2.: - Bueno, la salud personal es un poco eso lo que te decía, la salud vinculada al propio ciclista o a la propia ciclista que está poniendo su cuerpo en movimiento. Y, la salud pública puede venir enraizada por dos lugares distintos: uno es lo que les decía antes, lo que tiene que ver con la contaminación del aire, la cantidad de enfermedades respiratorias que se generan y demás; y por otro lado, para mí también es un tema de salud pública, el tema de los accidentes, la cantidad de personas afectadas o con la pérdida de la vida, o en situaciones menos drásticas, digamos, pero que igualmente implica un gasto, una inversión en salud a nivel país muy importante que en tanto se bajen las velocidades de circulación, esas posibilidades de accidentes disminuye. Nosotros creemos que el hecho de insertar la bicicleta en el medio urbano, de alguna manera también viene aparejado a bajar las velocidades, no es nada nuevo, no es que nosotros descubramos la pólvora, no lo planteamos como una novedad. Holanda consigue sus carriles bici justamente cuando la población se manifiesta, porque se había masificado el uso del automóvil y en un año había llegado a la muerte 400 de niños, te estoy hablando de la década del '70. Entonces la gente salía a manifestarse a la calle por un tema que es de salud, que es de la vida, del cuidado de la vida de las personas y a partir de ahí, sumado a la crisis del petróleo, se promueve mucho más la bicicleta como medio de transporte y bajan notoriamente la cantidad de accidentes, y la cantidad de personas afectadas entonces desde ahí, para mí también hay un tema de salud en el que creo que, capaz que más indirectamente, se está afectando también.

E1.: - ¿Qué instituciones y organizaciones están relacionadas con Unibici?

E2.: - Bueno, instituciones, por supuesto la Universidad, estamos dentro de (...) es la primera digamos. Después se ha tenido contacto, diálogo y trabajo permanente con la Intendencia, con la parte de movilidad, como con la UNASEV. Eso como instituciones que yo recuerde en este momento. Y, después como colectivos ciclistas nos vinculamos con Libera tu bicicleta, con Urubike sobre todo, un poco porque son los que centran, después tenés gente como los de Masa Crítica que se acerca, pero ahí no hay representantes, no es un colectivo, es un grupo de gente que se reúne.

E1.: - ¿De qué manera se relacionan?

E2.: - Con FIM Bici también nos hemos relacionado bastante, y eso es un ejemplo bastante claro de qué manera nos relacionamos, ¿no sé si conocen lo que es FIM Bici?

E1.: - No.

E2.: - Bueno es un Festival Internacional de Música en Bici, creo que es algo así, lo que hacen es hacer un festival de música con energía a pedal. Este año se hizo la segunda edición, el primer año fue en el 2015 y el segundo año, 2016. Y nosotros con ellos coordinamos para hacer las jornadas universitarias de bicicleta, que organizamos desde Unibici, coordinamos para hacerlas en conjunto porque además están atadas al Día Mundial de la Bicicleta, las dos actividades, FIM bici y las jornadas, entonces con ellos trabajamos directamente en la organización de dos actividades, una mucho más recreativa, y otra más académica. Y eso también llevó a que otras (...) organizaciones, otros colectivos de la vuelta también vinieran a trabajar en la organización de eso. Esta es una actividad que se hace en la calle, al aire libre y termino pasando que como llovía y para no suspenderla y demás, y se terminó haciendo en la Facultad de Ingeniería, entonces empieza a haber un vínculo en donde confluyen hasta los espacios, diferentes colectivos nos reunimos, por ejemplo, para organizar eso. Después ha habido otras instancias, para hacer propuestas para el presupuesto participativo, nos hemos reunido con diferentes colectivos para hablar y pensar cuales pueden ser las mejores propuestas, las que rinden más, las que aten los circuitos y no quede como una red inconexa de ciclovías, para eso también han habido reuniones y para cosas puntuales como puede ser el Día Mundial sin Autos, o actividades así donde sabemos que va a haber una movida de los colectivos y tratamos siempre de comunicarnos y de que el mensaje sea lo más común posible para aunar fuerzas, tanto para cosas operativas de trabajo como propuestas o intervenciones en la calle o en lo que sea, tratamos de estar ahí siempre en contacto.

E1.: - ¿Qué entiende por actividad física?

E2.: - Actividad física (...) para mí la actividad física se diferencia del deporte, y tiene que ver con el movimiento, el no sedentarismo. Lo asocio con eso a la actividad física, no el deporte en sí mismo, sino por ejemplo, salí y caminé unas 10 cuadras a tomarme el ómnibus y ahí hay una actividad física que no es lo mismo que si me propuse ir a caminar o a correr de forma deportiva o entrenando.

E1.: - Y en relación a eso, ¿qué entiendes tú por deporte?

E2.: - Justamente, sería como lo contrario, cuando hay un propósito, un fin de entrenamiento para sobre el cuerpo.

E1.: - Última pregunta, ¿qué entiendes tú por prácticas corporales?

E2.: - No tengo idea que son prácticas corporales.

E1.: - ¿Algo más que quieras agregar?

E2.: - No. Creo que está bien.

9.3.5. Entrevista Bruno Mora (E5)

E1.: - ¿Cuál es su nombre?

E2.: - Bruno Mora Pereyra [...]

E1.: - ¿Cuál es el lugar que desempeña en la Universidad?

E2.: - Soy docente en la Licenciatura en Educación Física, soy coordinador de la Licenciatura en Educación Física de Montevideo, coordinador de la Licenciatura en Educación Física en el noreste, docente de algunas unidades curriculares y además soy estudiante de maestría en Antropología y además tengo un cargo en unidad de apoyo en la enseñanza como articulador de la plataforma EVA.

E1.: - ¿Cómo surge su vinculación con el Programa Unibici?

E2.: - Bueno, yo estaba trabajando en Unidad de Apoyo a la Enseñanza, estamos hablando por entonces en el dos mil doce, y me empezaron a caer correo que tenían que ver con la necesidad, con algunas ideas de empezar a trabajar con la cuestión de la bici, de los estudiantes sobre todo, yo tuve un periodo que fui estudiante y docente a la vez, fui becario en dirección, entonces tuve una etapa de formación por así decirlo en Educación Física y otra parte de formación en militancia y otra etapa de formación en ideales institucionales por así decirlo en cuestiones más grandes, y bueno la cuestión de los hábitos la circulación en la ciudad, el lugar de los estudiantes en ese tipo de decisiones siempre me interesaron como parte del centro de estudiantes. Integrante en directiva en algún momento y después como docente también, por eso me parecía interesante responder esos mails decir; bueno, no estoy con mucho tiempo, pero el poco tiempo que tengo puedo trabajar en una cuestión en el servicio y ver como el servicio puede aportar al programa (...)

E1.: - En caso de que ocuparás un lugar en el Programa ¿cuál era?

E2.: - Ocupar un lugar dentro del programa es mucho. En Unidad de Apoyo a la Enseñanza tenés siempre contacto con estudiantes que circulan por la institución, después mucha red social y el vínculo con el Centro de Estudiantes. Bueno empecé a hablar con algunos estudiantes, “X”, “X”, por decir algunos nombres de algunos estudiantes que estaban ahí en la vuelta como estudiantes avanzados que les podría

interesar la cuestión ésta. Y bueno ya les digo decir que desde adentro del Programa es mucho porque fui a dos plenarios si mal no recuerdo, pero si trabaje mucho en la difusión.

Además en ese momento de difusión lleve cosas a Cerro Largo, Rivera, porque a mí lo que me interesaba era más bien, digamos como interés personal pero siempre pensando en algo institucional, la utilización en la bici en tanto, cultura de utilización de la bici. Más allá del impacto que eso pueda generar, después si pensar en el impacto, a mi si me pareció que usar la bici estaba bueno

E1.: - ¿A qué te referís con cultura de utilización de la bicicleta?

E2.: - Bueno, no quiero ser muy teórico en esto porque también una de las cuestiones que estoy estudiando es la cultura deportiva en Uruguay ¿qué decimos los uruguayos cuando hablamos de deportes? Pero no es este el caso, a mí la bici siempre me resultó un medio de transporte útil, la idea de acceder a diferentes lugares, rápidamente, con cierta autonomía, había una cuestión de mi traslado que era de dependencia. Que era, yo vivía en Peñarol, que es un barrio centro norte de Montevideo. Vivía lejos de ISEF y siempre me trasladaba en ómnibus, me salía carísimo y empecé a optar por la bici. Una barra de gente que iba de allá con la bici y también esa disputa que tenemos con los estudiantes que viven más en el centro de Montevideo, alguno de ustedes que son del interior sabrán que esa disputa esta siempre. Y bueno, es lo mismo para mí reunirme en el Buceo que para vos venir a Peñarol a reunirme. ¿Por qué nos tenemos que reunir en el Buceo? ¿Por qué no venís vos a Peñarol? De hecho Ahora estamos con el grupo de whatsapp de la generación y hay una compañera que es de Mercedes y otro de Durazno (...) ¿Vienen a Mercedes no? Uhhh no ir hasta allá. Pero mira que ella vino cuatro años para acá desde Mercedes, porque no vamos una vez nosotros para Mercedes. Y bueno, en esa lógica más de pensamiento que de utilización de la bici. También estaba la idea, después había una cuestiones dentro del ISEF que hubo una puja muy grande por donde iban las bicis.

En el periodo de pasaje a la Universidad había una directora que se llamaba “X” y una directora de carrera que se llamaba “X”, ellas decían que las bicis tenían que estar afuera, que la circulación de adentro era de las personas. Pero las bicis afuera nos la robaban, y las robaron varias veces, entonces un día dijimos con el Centro de Estudiantes: ¡Basta!, metemos todas las bicis para adentro y que las vengán a sacar. No

se movió un funcionario para sacarla, porque la relación nuestra con los funcionarios y la relación nuestra con los docentes, siempre fue estrecha, el problema fue con las direcciones. Entonces bueno vamos a ver como institucionalmente se puede resolver, nunca se resolvió, las metimos para adentro y siguen ahí adentro. Bueno había varias puntas por la cuales, como ISEF está bueno estar de adentro del Programa. Invite a varios compañeros (...)

E1.: - Me resulta interesante porque hablaste de deporte, y justamente (...)

E2.: - Yo hable de deporte para decir que no estaba en el ámbito, porque para mí no es deporte.

E1.: - Me resulta interesante por esto, dentro de los antecedentes vimos y también en la entrevista que le realizamos a Adrián Santos, tres divisiones de las personas que andan en bicicleta, una que es el ciclista como deportista, que se dedica a andar en bici por competencia, otro que es el que hace recreación y otro que es el que anda en bicicleta para trasladarse, ¿compartís de alguna manera, esto del usuario de bicicleta como deportista?

E2.: - Bueno, sí. Ahí te las separo bien Adrián, hay un usuario que es deportista y compite, o sea no me quiero poner marxista uno de los autores que usamos con el grupo que define deporte se llama Brohm, que bueno el deporte es de elite de competencia, data producto del mercado, etc. o el deporte recreativo para el tiempo libre y un poco Adrián estaba ahí, te estaba mostrando eso. Pero además agrego otra categoría, la del proletariado, la que usa la bici para moverse en la ciudad, como uso. Si es que la categoría de deporte entra ahí porque es medio difuso, medio pastiche pero evidentemente hay gente que usa la bici para deporte porque compite, está afiliado a una liga, una federación. En el interior hay mucha gente que está arraigada con la cuestión de deporte, con el deporte del ciclismo y si es evidente que hay gente que lo usa para salir a pasear. Yo creo que son pocos, seguramente sean las clases medias y altas que lo usan para pasear el fin de semana, capaz que hay algunos grupos de niños, entrando a la adolescencia, que lo usan para pasear en el barrio, estoy hablando de Montevideo. Ahora, en el interior lo he visto también, que dejan las bicis como tiradas, van hasta la plaza en bici y las dejan tiradas ahí. Mi madre es de Juan Lacase y dejan las bicis sin atar, van hasta la plaza en bici, dejan las bicis ahí.

Yo creo que el grupo dominante cuantitativamente, yo he visto y ha crecido muchísimo es el uso de la bici diario, el proletariado, la gente que va a trabajar que la usa todos los días. Voy en bici por que la necesito o porque creo que es una necesidad y porque no me pinta ir en ómnibus, no me pinta esperar, no me pinta pagar un boleto, no me pinta, prefiero pagar un arreglo de una bici, comprar una cubierta nueva que pagar un boleto. Porque la realidad es que Montevideo es bastante chico, no tenemos grandes montañas, grandes subidas. A mí me toca la de Millán por ejemplo, que es una subida interesante y los que van por Avenida Italia también se comen los repechos más grandes, capaz que hay. Pero bueno me parece que están buenas las tres categorías que te dio Adrián, me parece que hay más en este momento, o que ha crecido la gente que la usa diariamente para ir a trabajar.

E1.: - Volviendo al Programa Unibici, ¿cuál consideras que son los objetivos del Programa?

E2.: - Bueno sería más fácil entrar a la página. Pero hay una cuestión que tiene que ver con el estudiante y el docente universitario como la mayoría de los programas dentro de la Universidad. Hay una línea de trabajos de ellos que es académica, que es, bueno, investigaciones sobre bici, que producciones hay sobre bici, de hecho hay un docente que es de acá (Facultad de Humanidades) que es Antropólogo y que está en esa vuelta y después hay otra cuestión que es más de la idea de autonomía, no como autonomía de mí, sino como autonomía de las personas y de los grupos, me parece que viene más por ese lado la idea del Programa. Que fue la que siempre me pareció a mí en tanto podamos usar más la bici, podemos ser más autónomos para usufructuar de los espacios públicos disfrutar de los lugares lindos que tenemos, para visitar a nuestros amigos, para salir de noche. Todas esas cosas que están buenas de tener autonomía de movimiento en la ciudad de no depender del ómnibus o del auto.

E1.: - En la parte de los antecedentes y fundamentación del Programa, se proponen beneficios en relación a la salud personal y publica, ¿cuál sería tu definición de salud?

E2.: - (...) Hay una cuestión con la salud que bueno, las ciencias que estudian la salud se dividen en tres, o sea están: Ciencias Biológicas o duras, las Ciencias Sociales y algunas Intersticiales, que buscan hacer estudios mixtos. Por ejemplo, la Epidemiología, capaz que más que ciencia es una disciplina, que intenta articular las cuestiones más biológicas y las cuestiones sociales y antropológicas. Yo no podría decirle para mí la

salud es esto, creo que sin duda hay cosas que los profesionales de salud tienen que saber porque hay un tipo que se muere y hay que hacerle primeros auxilios. Capaz que pueden hacerlo cualquiera, hay que hacer una cirugía de corazón y hay que saber, técnicas de cómo articular eso, pero hay una cuestión que se viene pensando que ha sido más difícil, pero que bueno “X” ha trabajado bastante que es la cuestión de la salud en grupo, la salud social, que ahí habría que pensar algunas cuestiones creo que “X” es un Antropólogo que trabaja en Medicina. Bien interesante. Que habla de pensar la Epidemiología en los grupos, cuando uno se enferma, cuando uno tiene la necesidad de encontrar la salud lo primero que hace es preguntarle a los que conoce, a los amigos, los primos, la madre, el vecino. Y hay un montón de partes en la tensión del problema, de esa necesidad que corre por los que conozco y no por el sistema médico hegemónico. Entonces esta categoría que trae “X” nace un nuevo modelo de epidemiología de la salud, es bueno pensar que la tensión no tiene que focalizarse sobre el problema, la construcción de la Medicina va en torno a estadísticas y pruebas que tiene que ver no con el sujeto, sino que la epidemiología vendría ser, en los grupos más allá de lo que dice la Medicina en general. Entonces bueno, me parece que estudiando Antropología, mi idea de salud va por ahí. La salud en tanto atención, después hay otro montón de perspectivas que tienen que ver no solamente con la atención sino con la vida, con vivir mejor y es ahí donde yo me pierdo. Porque entonces salud es vida, salud es bienestar, salud es un combo, es un abanico muy difícil. Cuando hablamos con la gente del Departamento de Salud [...] entonces no definamos salud, trabajemos los conceptos que hacen cada uno, vos con las técnicas de rehabilitación, vos con la Antropología de la salud, el concepto de salud déjenmelo allá, trabajemos más en que queremos producir conocimiento, a partir de que, eso se verá como consecuencia a partir de la idea de salud que tenemos. Hace poco iba a venir un docente al departamento de deporte, él se dedica al alto rendimiento, a la captación de talento, va a venir a vivir a Rivera supuestamente el año que viene. De España, Doctor en Educación Física y Deporte dirige tesis de doctorado allá, hizo un proyecto de trabajo y la Directora del departamento de Deporte le decía: vos en tu proyecto de trabajo tenés que definir que es deporte, ¿por qué? porque tengo que definirte deporte si yo voy a trabajar captación, talento, le voy a medir los brazos, le voy a medir las piernas, le voy a sacar placa, no tengo porque decir lo que es deporte, eso es por una imposición. ¿Hay que definir salud? Porque si querés discutimos el concepto, no tengo que decirte para mi salud es esto para seguir trabajando en torno a la salud. A mí lo de la salud y la bicicleta es lo que menos me

preocupa, yo no promuevo el uso de la bici o participe en el Programa para los beneficios saludables, no sé, eso es una consecuencia.

E1.: - O sea, una de las cosas que te unió al Programa, no era los discursos de salud como práctica sino enfocado más en el transporte.

E2.: - Sí, sí, al uso de la bicicleta.

E1.: - Ya nos diste una definición de deporte (...)

E2.: - No, esa no es mi definición, es la de Jean Marie Brohm.

E1.: - Bueno entonces, ¿qué pensás vos de que es deporte?

E2.: - Yo les puedo decir que dicen los autores sobre que es el deporte, yo todavía digamos no tengo una idea que podría decir así acabada, pero bueno (...) hay dos grandes conceptos de deporte uno es el de la escuela de Cagigal que dice que el deporte es todo, que desde que nació el hombre es inherente al ser humano, que siempre se practicó el deporte. Estudia ética y filosofía del deporte, él publica en una revista "atrus situs forma" durante unos cuantos años. Fue asesor del Comité Olímpico, dio clases en las universidades de Alemania, etc. y después tuvo alguna diferencia sobre todo a la hora de llevar los Juegos Olímpicos como mega evento deportivo y ahí medio como que lo dejaron de lado, de hecho en las últimas publicaciones Cagigal dice que deporte es un concepto indefinible.

Después la otra escuela que hay que trabaja el tema deporte son los descendientes de los frankfurtiano por así decirlo Norbert Elias, Jean Marie Brohm, tienen otra línea de qué es deporte, es un producto de la modernidad, no estuvo siempre porque la palabra Sport aparece en el siglo X u XI y aparecen los colegios ingleses y esta es una idea bien diferente de deporte porque está asociada a las clases sociales. Como los marxistas ven a la sociedad, entonces el deporte ahí podría ser para el tiempo libre o por competencia. Nosotros acá en Uruguay tenemos algunas discusiones de esto, la estamos teniendo hoy porque tenemos un grupo que se llama de Estudios Sociales y Culturales de Deporte, trabajamos sobre todo con docentes de Sociales y Humanidades. Estamos viendo que en Uruguay hay como otra idea de deporte, que deporte esta más asociado a lo competitivo como elemento competitivo y que además cuando uno juega al "richard" en la calle, está jugando al fútbol porque utiliza técnicas de fútbol, pero en realidad esto no pertenece a una liga formalizada e institucionalizada no sería deporte, sería el juego

“richard” que deviene del fútbol pero no sería deporte, para que sea deporte tendría que ser competencia, haber una institucionalización, un reglamento, todas esas cuestiones que hacen al deporte y no al juego. Después tenemos la carta Europa del Deporte, el Plan Nacional de Deporte que tiene su definición de deporte, más parecida a la de Cagigal, pero porque esa es la definición del mercado. Por algo hay un Ministerio de Deporte, por algo todo es deporte, por algo caminar es deporte, andar en bici es deporte, porque vende. Si voy hacer un programa, vende mucho más, “Montevideo Deportes” o “Cerro Largo Deportes” que “Cerro Largo Educación Física”. Entonces los discursos se atan a ideas de mercado, si yo le voy a pedir a un político recursos, “San José Deportes”, no le voy a decir “San José Educación y (...) San José Deportes y ahí “pimba”. Es una cuestión más política de mercado que de discurso académico, por eso hay una tensión en las ideas de las universidades de todos los países latinoamericanos, los países protestantes mucho menos. En los países no protestantes, las universidades y los gobiernos están mucho más cerca porque la mayoría de los políticos son egresados de las universidades, siguen teniendo un vínculo directo con las universidades, en los países protestantes es mucho mayor porque las universidades están relacionadas a lo que llama Arocena “desarrollo integral” y los gobiernos están más desarrollados en el desarrollo comercial, en el desarrollo industrial entonces hay veces que esas cosas no se acompañan.

E1.: - ¿Qué entiendes por actividad física y práctica corporal?

E2.: - La actividad física si no me equivoco es un gasto basal, esto que estoy haciendo yo ahora, es un concepto un poco banal del mercado que se usa para todo actividad física, te hace bien cortar el pasto, es actividad física, caminar para tomar el ómnibus. Pero en realidad no hay ningún tipo de medición si eso tiene algún impacto en la salud, de hecho Cesar Corbos que es un docente venezolano que trabaja en Rivera tiene algunos estudios sobre eso y trabaja con algunas revistas más de ciencias cuantitativas por ejemplo, las del “American” que es como la revista máxima oficial, si publicas ahí sos un capo y ahí dicen que en realidad hay dos escuelas de investigación, una que dice que si caminas con esa intensidad, con ese paso, esa frecuencia te puede dar beneficios para la salud con este tiempo y lo otro no está comprobado, son cosas que se dicen para que la gente lo haga, pero no está comprobado que si vas caminando a tomar el ómnibus tengas beneficios para la salud, si cortas el pasto en vez de que te lo corte el vecino te ahorras plata del metro cuadrado que te sale el corte.

No está comprobado realmente, bueno eso en realidad con actividad física, yo me acoplo más a la idea de ejercicio físico así sí, en tanto a técnica, en tanto a movimiento, ahí si actividad, la musculación, no se hacen actividades físicas se hacen ejercicios, donde hay técnica. La otra era, ¿práctica corporal? Ese es un término más complejo que nosotros lo cuñamos de los brasileños, que en los setenta con la revolución de la Educación Física por decirlo de alguna manera que entraron la Ciencias Sociales en la Educación Física, igual en Alemania o en Inglaterra paso lo mismo porque en el libro tiempo libre y ocio del proceso civilizatorio de Elias, lo dice también, que las investigaciones de los profes, la gente que trabaja en Educación Física son netamente de la lógica interna del juego de la técnica, en Europa pasaba lo mismo que Brasil, lo cuñamos de ahí. Y bueno la idea práctica corporal sale de un paradigma que es la cultura corporal, de una serie de prácticas que hacen a la cultura corporal de movimiento que no son ni cepillarme los dientes, ni hacer fuerza para ir al baño sino que son prácticas estereotipadas que hacen a nuestra cultura, entonces dentro de la cultura corporal vamos a decir lo más grande occidental están los deportes, la gimnasia podríamos decir algunas danzas de nativos de occidente que nos son transmitidas en los aparatos ideológicos del estado a los peruanos no les interesa que a sus niños sepan las danzas Aimanas o a los mexicanos las danzas aztecas le interesan que sepan pegarle a la pelota es una selección ideológica de las prácticas corporales, entonces los juegos, la gimnasia, los deportes las luchas todo eso estaría entendido dentro de práctica corporal.

E1.: - ¿Qué es para usted andar en bicicleta? ¿Una práctica corporal, una actividad física o un deporte?

E2.: - ¿El sentido de la bici? (...) yo te diría para ir al trabajo, porque me gusta, es un medio de transporte que prefiero y para andar por el barrio, para andar en la ciudad ese es el sentido que yo le doy a la bici.

E1.: - (...) Pero si tuviera que asociarlo a uno de los términos (...)

E2.: - Bueno si está dentro de lo que yo podría asociar a mis prácticas con el cuerpo, podría pensar que es una práctica corporal, si yo me identifico con la bici como un medio de transporte y no con el auto, pero ta no le preguntaría a un chofer ¿qué es para vos andar en tractor? es como raro, capaz que si estuviera haciendo una investigación del agro no sé. Los japoneses dicen que las herramientas son prolongaciones de nuestro cuerpo, por ejemplo si yo tengo un sable en realidad no es una herramienta sino con la

punta del sable es como la punta de mi dedo y te estoy cortando el brazo por ejemplo con la punta de mi dedo porque consideran que la energía es universal por lo tanto sean los objetos como seres vivos estamos en un campo energético por eso la teoría de la mariposa y el tsunami, pero me parece que en tanto trabajo de producción de conocimiento hay que inscribirse a teorías. Yo como el uso nunca me puse a pensar si es una práctica corporal (...).

9.3.6. Entrevista Juan Vesta (E6)

E1.: - ¿Cuál es tu nombre?

E2.: - Yo soy Arquitecto Juan Vespa, trabajo en la Unidad Ejecutiva de Movilidad Urbana de la Intendencia de Montevideo y entre otros temas, me dedico a la promoción de la bicicleta dentro de la unidad.

E1.: - ¿Tienes relación con el programa Unibici?

E2.: - Sí, por un lado la amistad con muchos de los que integran, pero hemos hecho trabajos juntos. En 2013 creo que ellos se acercaron a nosotros, cuando se creó Unibici 2012 por ahí, vinieron a presentarnos una propuesta, una de máxima y una de mínima de unir los distintos servicios de la universidad, de las facultades, del servicio comedor y administrativo, con una red de bicicletas, como está disperso en el territorio y no tenemos un campus sino que está disperso y bueno y ahí tomamos el escenario con ellos la propuesta de mínima que le llamamos el bici-circuito del sur, que une Arquitectura, Economía, Ingeniería, Derecho, Ciencias Sociales y pasa también por la UTU y el comedor universitario, bienestar estudiantil, entonces ahí trabajamos con ellos, hicimos una mesa de trabajo que estuvimos varios meses hasta que salió el proyecto y se inauguró, después nosotros muchas veces les consultamos a ellos, también ellos a nosotros. Ellos han planteado muchas propuestas del presupuesto participativo y después hemos trabajado en el decreto de estacionamiento de bicicletas, en el proyecto trabajamos junto con ellos, lo entregamos a la junta, se aprobó y ahora lo estamos reglamentando, por ahora sin, cuando digo ellos no es solo Unibici sino que están todos los colectivos.

E1.: - ¿Esa iniciativa de crear las bici sendas que unen la facultades, viene de parte de Unibici?

E2.: - Sí, sí (...)

E1.: - ¿Tenés idea de por qué? ¿Qué justificación hay en unir las facultades?

E2.: - Sí, en principio decíamos todos de porque unir facultades, solo que tengas tu novia en la otra y vayas en bicicleta, en realidad es que en esa zona de Cordón Sur, Parque Rodó, vive la gran mayoría de los estudiantes universitarios, sobre todo los que venimos del interior, yo me acuerdo que cuando me vine del interior, en el '86, me vine ahí al Parque Rodó, después cambié de la pensión alquile apartamento, siempre en ese entorno y muchos de los del interior estábamos ahí, y también las zonas más densas

según estudios de la Universidad, viven más estudiantes universitarios en: Pocitos, Parque Rodó, Punta Carretas, Cordon Sur, entonces por ese lado se justifica. Además está el tema de los aularios, por ejemplo el aulario que está ahí en el faro al lado de Facultad de Ingeniería, que no es de Facultad de Ingeniería, es de la Universidad, ahí tiene clase Arquitectura, Economía e Ingeniería. En el nuevo aulario que se acaba de inaugurar frente a Pedro Visca en Economía, hay una facultad pero también vienen muchas clases de Derecho, Ciencias Sociales y también ellos pensaban hacer como una especie de servicio administrativo de los que unen, hay administrativos que van continuamente, a una facultad o a otra entonces que también lo pudieran hacer en bicicleta. Pero en definitiva no es tanto que te muevas de una Facultad a otra, que si puedes, ahora con los créditos que puedes hacer en alguna otra Facultad, pero sobre todo ir a los aularios y al comedor uno, el comedor que está en Emilio Frugoni, ahí van de todas las facultades, entonces unía varios centros de estudios.

E1.: - ¿Crees que se fomenta desde la Intendencia el uso de la bicicleta?

E2.: - Desde la Intendencia sí, han sido unas intervenciones muy tímidas, porque todavía no hay como recursos, no hay un equipo fuerte, trabajando únicamente para eso, sino los que estamos trabajando estamos poco, estamos en muchas otras cosas, pero sí lo tenemos en la cabeza, el Plan de Movilidad lo tiene y ahora en esta nueva administración que ya no es tan nueva pero sí es nueva porque cambió el director de departamento, pero el Intendente lleva más de un año, el director de departamento lleva unos meses, pero sí estamos en una propuesta grande en el tema de la promoción de la bicicleta, el Intendente dio una señal muy grande cuando asumió en bicicleta, entonces se está incorporando este concepto. Sí, las obras grandes viales por ejemplo, las del fondo capital, tienen participación de la bicicleta, en camino Cibils, y en Belloni van a incorporar una ciclovía, en la ampliación de Avenida Italia también y estamos trabajando en un proyecto muy grande que es como la espina dorsal de todo el tema de movilidad, que es 18 de julio y sus grandes alimentadoras (8 de octubre, Avenida Italia, Rivera), porque estamos atacando para esas zonas en principio. En 18 de julio solo va a haber transporte colectivo de calidad, eléctrico, peatones y bicicletas, se va a desestimular el uso del auto particular.

E1.: -¿Crees importante el fomento del uso de la bicicleta?

E2.: - Sí, yo estoy convencido, hemos hecho trabajos de promoción también, como el Día Mundial de la Bicicleta, todos los años, y eventos, por ejemplo ahora en este mes, empezó hoy, el 17, estamos organizando una ciclovía nocturna en soriano, porque hay

una fiesta en la sala Verdi y el Abrojo entonces se va a unir las dos cosas, se va a cerrar la calle, para andar caminando, en bicicleta, en la noche. Después estamos pensando, el sistema de bicicleta pública de extenderlo, manejamos desde acá, y estamos proyectando una red de ciclovías para Montevideo, o sea y lo creo importante sí, desde el punto de vista de la salud, justo mañana vamos a tener una reunión con la división salud, por el tema Uruguay y Montevideo en particular: presenta unos índices muy grandes de obesidad y de enfermedades no transmisibles, cardiovasculares, entonces al hacer el ejercicio físico, como modo de transporte diario, tanto la caminata que es muy importante, como la bicicleta, la OMS (Organización Mundial de la Salud) recomienda 150 minutos semanales de actividad física moderada, entonces con dos viajes diarios de 15 minutos, ya los cumplís, por lo menos es un mínimo que cumplirías si utilizas la bicicleta como modo de transporte. Además de que psicológicamente te hace bien y también el tema de cuanta más gente en bicicleta y más caminando sobre todo en las áreas centrales, por eso lo de mejorar las veredas, apoyar al peatón y des estimular el auto particular, porque eliminan los gases contaminantes, los que son directamente perjudiciales para la salud como el monóxido de carbono, material particulado que te hace mal al sistema respiratorio, pero también los de efecto invernadero, que eso es más de salud pública, para evitar más cambio climático, o tratar de mitigar todos los desastres naturales. Entonces desde el punto de vista de la salud, de la ambiental, y también del espacio público, porque una persona transportándose en bicicleta, ocupa mucho menos espacio público que es finito y que es un tema que nos preocupa mucho por el problema de la congestión, que una persona transportada en auto particular.

E1.: - Hasta acá por lo que entiendo, en relación al fomento del uso de la bicicleta, es que la Intendencia más que proponer apoya lo que hacen los demás de afuera.

E2.: - Sí y no, en esta propuesta nueva de como atacar esto está el tema de la infraestructura, que la intendencia fue haciendo las ciclovías, algunas de presupuesto participativo y otras de iniciativa propia, igual que los nuevos proyectos que vienen ahora. Y el tema de la promoción en sí, está el tema de planificar, hemos trabajado con la UNASEV, por el tema de la seguridad, organizamos algunos eventos nosotros, este año trajimos unos docentes un chileno y un colombiano, expertos para que dieran una charla del tema bicicleta, no solo para los técnicos internos de la Intendencia sino que invitamos a varios colectivos y actores externos, organizamos esto de trabajar en conjunto de invitar a los colectivos para ver como atacar el tema y después el tema de la bicicleta pública, eso es netamente de la Intendencia, estamos proyectarla expandirla, el

tema es que estamos escasos de recursos, porque el 2016 fue un año que la Intendencia fijó como de bajar el déficit a cero, entonces se recortó todos los presupuestos para tratar como de tapar todos los agujeros económicos y a partir del año que viene se está armando un programa donde en principio la bicicleta tendría recursos. En Ciudad Vieja, el circuito de Ciudad Vieja está hecho por la Intendencia, ahí si ninguna iniciativa privada, la parte de cobertura, Ciudad Vieja Ciclable le llamamos, ya está cubierta, con este programa lo que vamos a hacer es mejorar toda la señalización y los separadores de las ciclovías de las que hay en Ciudad Vieja. Reconquista, Piedras, Rincón, lo que si apostamos mucho a la caminata y se mejoró el 100 por 100 de las veredas, se sacaron las baldosas que estaban en mal estado, se cambió todo por hormigón, hubo mucha discusión y donde había granito testimonial, se niveló y se dejó en perfecto estado, o sea nosotros a lo que apostamos es a que la gente camine, y mejorar el circuito de transporte colectivo, donde estamos ampliando las dos veredas, la de Cerrito y la de Buenos Aires del lado de la parada del ómnibus, para mejorar justamente al peatón, a la bicicleta y al transporte colectivo, ese es el paquete de los tres actores en la Movilidad Sostenible y que está bien de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, porque cuando andas en ómnibus, siempre tenés que caminar hacia la parada, incluso se recomienda hasta separar más las paradas para que haya más distancia entre una otra, y después mejorar todo el tema de la caminata por eso vamos a cargar todo 18 de julio y la bicicleta. El proyecto este 18 de julio saludable vamos a apostar a eso, que la gente no use auto particular, que camine.

E1.: - ¿Te puedo pedir que repitas ese evento en Ciudad Vieja? Que se le daba 2 meses de bicicleta gratis, ¿cómo era?

E2.: - En el 2014 hicimos un programa que se llamaba Movete por tu salud, movete se llama el sistema de bicicleta pública nuestro, entonces hicimos un trabajo conjunto, movilidad con la división salud y ellos habían conseguido a parte el patrocinio de la Española, en los meses de octubre y noviembre de ese año, todos los viernes hacíamos una actividad que se llamaba movete por tu salud que consistía en poner una carpa viernes por medio en la plaza Matriz y en el Mercado del puerto al lado de una estación de movete, donde había un médico, una enfermera y voluntariamente, el que quería se arribaba, se le hacía una atención personalizada donde se le tomaba la presión, se le tomaba el índice de masa corporal y se veía si estaba apto para hacer actividad física, fue mucho veterano impresionante, y si estaban aptos se le recomendaba hacer actividad física entonces movilidad le daba dos meses gratis de la bicicleta pública, podía usarla

todo el tiempo que quisiera esos dos meses, como límite 4 horas por día, y bueno la verdad que dio un resultado bárbaro, mucha gente decía que hacía montones que no se subía a la bicicleta, que le había gustado y la gran demanda de ampliar la bicicleta pública y que sea un modo de transporte hacia el centro y ciudad vieja y como recreación en la rambla, entonces los sentidos de este proyecto serían ampliar por 18 y por la rambla.

9.3.7. Entrevista Carlos Bruno (E7)

E1.: - ¿Su nombre?

E2.: - Yo soy Carlos Bruno, de Libera tu bicicleta.

E1.: - ¿Qué lugar ocupa en el programa de libera tu bicicleta?

E2.: - Libera tu bicicleta es un colectivo informal, es decir no somos una ONG (Organización No Gubernamental), no tenemos una personería jurídica, ni una estructura, somos cinco, seis que coordinamos, horizontalmente diríamos. Capaz que yo tengo un poco más de relevancia simplemente porque contesto las cosas de las redes, lo que corresponde a entrevistas, como que no hay una estructura formal o ciertas autoridades. Somos cinco, seis que coordinamos, cada uno se encarga de algo distinto, yo en general me encargo de la comunicación y de recoger las donaciones y coordinar el trabajo del proyecto.

E1.: - ¿De qué trata Libera tu bicicleta? ¿Cuál es la función?

E2.: - ¿Cuál es la función? La función corta es recuperar bicis en desuso, ese es el objeto central, como lo hacemos: lo que intentamos es que todas las bicicletas que hay en Montevideo y que no están en uso, salgan a la calle. En Montevideo es una cosa común que haya bicicletas en las casas y que van quedando (van quedando en garaje, en el fondo, tiradas); y no las vendes porque en general valen poco, no las tiras porque las querés de alguna manera, y no es cómodo tirar algo que no sabes a donde va a parar y no se regalan y no se intercambian porque a veces no están en buen estado, regalar algo o intercambiar algo que no es funcional, tampoco está muy bueno. Esa es la situación de las bicis en Montevideo, hay muchísimas en desuso, la idea es recogerlas, que nos las donen al proyecto y ahí hay dos formas, o las vamos a buscar, o las dejan en nuestro nuevo local y los sábados de tarde de dos a seis, nos juntamos los cuatro, cinco, seis que coordinamos el proyecto más un montón de gente más que va, últimamente son como treinta, cuarenta personas por sábado, que es un montonazo de gente a trabajar en esas bicicletas. ¿Qué hacemos con esas bicicletas? quien va a trabajar, se puede armar su propia bicicleta e irse pedaleando y ya queda para él. Quien tiene bicicleta, quien no necesita una bicicleta, puede ir a trabajar a colaborar, para poner esa bicicleta a funcionar y dársela a gente que quiere empezar a andar en bici y no tiene guita para comprar, esa es la realidad del proyecto ahora, fue mutando, ya tiene tres años fueron cambiando cosas, pero la realidad del proyecto es esa.

E1.: - Una vez que es reparada (...) por ejemplo, yo voy reparo la bici y me la llevo, ¿pasa a ser mía o siempre tiene un dueño esa bicicleta?

E2.: - No, pasa a ser tuya, en el origen del proyecto y en el espíritu está: que vos te lleves la bicicleta, que esa bicicleta te sirva para ahorrar el dinero del transporte público en general y con ese ahorro vos te compres la bicicleta que de verdad querés; y devuelvas esa al proyecto y una misma bicicleta ayude a más de una persona. Ese era como el planteo original, el planteo original se desdibujó, del momento que la gente hace su bicicleta entonces ya se la apropia, y desde el momento de que el perfil de población que estamos teniendo últimamente, el perfil de gente que va a buscar las bicicletas es de un nivel muy bajo, entonces el ahorro, primero tiene menos ahorro en boleto porque en general hacía cosas caminando, y que el ahorro en este boleto puede dedicarlo a cosas más urgentes, ya tiene esa bicicleta, no ahorra para comprarse una bicicleta, ahorra para comprarse otras cosas, eso fue como cambiando en este tiempo.

E1.: - Ya me dijeron que no eran una ONG pero, ¿no ocupan ningún lugar dentro de la Universidad? ¿Ni con otros programas de organizaciones de la bicicleta?

E2.: - Nosotros coordinamos con mucha gente y nos toman como un colectivo formal y si Libera tu bicicleta dice tal cosa tiene cierto peso, pero de hecho somos un grupo de gente que nos gusta laburar en cosas de bici. A partir de ese centro del proyecto que les comente recién, fueron surgiendo más cosas, imagináte: cinco, seis personas laburando muchas horas por semana en este proyecto más treinta o cuarenta que van los sábados, es una buena masa de gente y se van generando cosas, en esa generación de cosas, nos entraron a pedir diferentes cosas, por ejemplo: apoyar pedaleadas, dar talleres de ciclismo urbano, ir a reparar bicicletas a otros lugares, llevar el taller a un hogar de niños, además de esas cosas prácticas y operativas, nos entraron a llamar para pedirnos opinión sobre cosas, entonces por ejemplo: vamos con Unibici a la Intendencia para ver el decreto de estacionamiento de bicicletas, como colectivo de ciclistas, entonces va Unibici, va Urubike, vamos nosotros y va algún otro.

E1.: - Qué relación (...) ahora que nombraste a Unibici, ¿qué relación directa tienen con ellos? ¿Solo eso que estabas nombrando recién?

E2.: - Tenemos un súper muy buen vínculo con Adrián, y Ana Clara, y Fernanda, ya les cuento: todos los que estamos en cosas de bicicletas nos conocemos perfectamente y somos veinte y somos todos amigos, con Adrián somos amigos, con Fernanda somos amigos, con Ana Clara somos amigos, tenemos una actividad de bicicleta pero nos quedamos tomando y bobiando. Así funcionan los colectivos de bicicletas en

Montevideo, no son súper formales, Unibici es un poco más formal porque tiene un respaldo institucional atrás que tiene que mantener eso y porque el perfil de Adrián también más allá de su flexibilidad tiene que responder a determinadas cosas universitarias, todo el resto de las coordinaciones para nosotros son informales. Entonces vamos a reuniones con ellos, tenemos mucha afinidad personal y como vemos la bicicleta en Montevideo, entonces es muy fácil coordinar, y nos apoyamos mutuamente, Unibici nos apoyó con algo de dinero para ir al Foro Mundial de la Bicicleta y nosotros los apoyamos con lo de la beca, beca bici de este año y así vamos, trabajando juntos, pero no hay nada formal.

E1.: - En el discurso de Unibici hay una parte que habla de salud y plantea que andar en bicicleta es bueno para la salud, para la mejora, ¿Liberar tu bicicleta no tiene nada que ver con salud? ¿Solo se dedica al transporte?

E2.: - Nos interesa la bicicleta como medio de transporte urbano, como un actor central de movilidad, eso es lo que nos interesa. Nos interesa por todos los beneficios que la bicicleta tiene, pero fundamentalmente a nivel social, nosotros creemos que la bicicleta socialmente es súper positivo, es como la visión del proyecto, no negamos, pero relegamos un poco el aspecto salud o el aspecto más individual, nos parece que la bicicleta da autonomía, ocupa poco espacio, hace poco ruido, es más o menos anti consumista, eso es como lo central, después hay beneficios personales que sí, son fundamentalmente el tema salud en el sentido más amplio, pero lo que nos importa más es eso que haya más bicicletas.

E1.: - Adrián nos comentaba que para ellos existen tres clasificaciones de ciclista, ¿entiende algo de eso que pueda decirnos? Definimos el que usa la bicicleta de tres maneras: por un lado el que hace deporte, por el otro el que hace recreación (...)

E2.: - Sí, yo puedo decir más capaz, nunca pensamos mucho en categorías de ciclistas, pero sí, está el ciclista deportivo, el ciclista que usa la bici como medio de recreación y el que la usa como medio de transporte urbano, el que la usa como medio de trabajo, que a veces en esa categoría de tres lo dejamos afuera.

E1.: - Sí, él lo metía dentro del ciclista urbano

E2.: - Es bien distinto, porque una cosa soy yo que vengo de Pocitos acá, que el que usa la bici para volquetear o para tirar de un carro o el que usa la bici para llevar sus herramientas de jardinero o el que usa la bici para vender empanadas veganas, son usos distintos. Una cosa es el traslado punto a punto, otra cosa es el traslado con herramientas o con insumos de trabajo punto a punto y otra cosa es el trabajo con la

propia bicicleta. Entonces es bastante distinto, yo tengo necesidades teóricamente urbanas distintas que un trabajador en bicicleta, lo mismo que ahora hay gente que está haciendo reparto de mensajería en bicicleta, la bicicleta es una herramienta de trabajo, el repartidor en bicicleta, se ve más o menos, pero también se ve, incluso eso tiene picos, ahora una cadena de farmacias están siempre repartiendo en bicicletas eléctricas, está bueno prefiero eso que el ruido de la motito. Hay como muchas facetas de la bicicleta más allá de las tres importantes, la del trabajo es como que está relegada y que está bueno tenerlo.

E1.: - ¿Usted me puede decir las definiciones de: deporte, práctica corporal y de actividad física?

E2.: - No tengo ni idea (...)

E1.: - Alguna diferencia entre (...)

E2.: - ¿Cómo son las tres definiciones?

E1.: - Deporte, prácticas corporales y actividad física.

E2.: - El deporte tiene pelota, prácticas corporales deben ser [...], no de verdad no tengo ni idea. Pero nunca me puse a pensar en eso, para mí específicamente en el tema bicicletas es como medio de transporte y sí la puedo usar para hacer algún deporte, jugué dos años bikeboard, pero porque estaba con amigos y jugábamos a eso, pero si en vez de eso hubiese sido la raqueta de bádminton, era un juego, otra cosa que puede ser interesante es que la bicicleta genera como una comunidad y va sumando intereses, por eso lo de diversidad, lo de los tres o cuatro tipos de ciclistas, es súper diversa, entonces como hay tipos de ciclistas, hay muchos estilos de vida, alrededor de la bicicleta que eso implica muchos tipos de deportes o actividades con la bicicleta, entonces hay muchas cosas, hay como una nube de diferentes opciones, no sabría decirles, ¿bicicleta deporte? Sí, bikeboard sí es un deporte, ¿por qué? Porque tiene reglas, tiene equipos, tiene una estructura. ¿Cómo era el otro?

E1.: - Actividad física.

E2.: - ¿Y la otra?

E1.: - Prácticas corporales.

9.3.8. Entrevista Eliana Meconio (E8)

E1.: - ¿Qué es Urubike?

E2.: - Bueno Urubike es una agrupación, una ONG, o sea conocida como ONG pero en realidad el nombre es una Asociación Civil sin fines de lucro, que se formó allá por el año 2005. Yo todavía no era integrante de la organización, pero bueno, los fundadores en realidad tenían (...) eran un grupo de gente que tenían el mismo, la misma inquietud digamos de formar una agrupación para promover el uso de la bici, desde ahí, desde el 2005, empezaron a funcionar ellos.

Te lo cuento por lo que me han dicho, en el 2006 fue donde se inscribieron y ya el grupo, ya tiene personería jurídica y más conocido como Urubike y empezaron a hacer actividades de todo un poco, talleres, bicicleteadas, capaz que ahora lo que es la “Masa Crítica” antes era Urubike el que hacía una vez por mes una salida. Bueno, charlas, conferencias, traían expertos, participación en eventos internacionales, bueno ta, de todo tipo de actividades, siempre vinculadas a la bici y sobre todo al promover el uso de la bici.

Bueno en los últimos años, hemos caído bastante en lo que tiene que ver con la actividad de la ONG, yo creo que en parte como que el grupo se ha ido un poco desmotivado, porque fijate, te estoy hablando de hace diez años, que ahora como te decía, recién el tema de la bici esta, arriba de la mesa. Se discute bueno es un hecho que se ven muchos más en bici de lo que se veía antes, la verdad que antes no se lograba nada, y bueno un poco eso.

En realidad yo fui la que fue quedando más activamente. Vos me nombrabas a Unibici, la verdad que Unibici parte de una de las personas que era de la comisión directiva. (Ahora te digo como funciona Urubike), se abre un poco desmotivado ya te digo por no conseguir sobre todo, si vinculados a la sociedad en sí pero no cuando nosotros más nos interesaba ir más a la Intendencia, las autoridades de darle otro lugar a la bici, más allá de como te digo (...) de lo que se puede hacer en la escuela o en talleres, parecía bueno que Montevideo tuviera otro perfil y ahí como no se consiguió nada. Entonces uno de los integrantes de la directiva se abrió y formó Unibici, un poco Unibici parte de ahí como estrategia de agarrar a la Universidad como socio. Me parece que estuvo re bueno

eso, cosa que Urubike no había logrado; nunca logro agarrar un socio importante, sobre todo en materia de infraestructura de legislación en general.

Y bueno Urubike siempre se conformó de una comisión directiva, justamente al tener una personalidad jurídica tenés que tener, cumplir con todo eso, con presidente, secretario, todo eso, siempre éramos entre seis y ocho personas. Ahora si lo que te digo que por problemas personales de mis compañeros o sea estoy básicamente yo y un compañero más. Por eso estamos bastante quietos y en realidad para mí también Unibici es súper importante al igual que otros colectivos como Libera tu bicicleta porque lo que está bueno que hoy estamos funcionando bastante en conjunto. Estamos trabajando juntos y si hemos logrado entrar en la Intendencia y demás.

E1.: - ¿Cómo está conformado específicamente Urubike y usted que función cumple?

E2.: - Yo soy la presidenta, no hemos hecho más elecciones, ya debería estar cambiando.

E1.: -¿Que hace Urubike?

E2.: - Hoy por hoy, en lo que podemos actuamos básicamente. Lo que he hecho yo últimamente es, es participar más que nada en lo que tiene que ver con legislación o sea últimamente nos estamos enfocando legislación, reglamentación, reglamentación de la bici además (si querés ahora te cuento un poco más eso) y a temas de infraestructura que fue lo que siempre me interesó.

E1.: - ¿A las ciclovías y bici sendas?

E2.: - Exacto, entonces bueno en los últimos años, si en los 2 últimos presupuestos participativos, estuve trabajando bastante en eso. Este año nos fue bastante mal, en el otro en el 2012 nos fue súper bien sacamos cinco ciclo vías, ahí bueno Urubike fue uno de los que más, de repente fue el que tuvo como más iniciativa pero después ahí fue cuando capaz se gestionó eso de empezar a trabajar en conjunto tanto con Liberta tu Bicicleta como con Unibici.

Bueno también hacemos las matriculas esas que yo tengo en la bici, o sea como cosas muy puntuales, es cierto que ya no tenemos tiempo para reunirnos como hacíamos antes, que una vez por semana hacíamos una reunión. Había como mucho más temas arriba de la mesa hoy por hoy es como más puntual sí. Ahora estamos con un decreto que capaz que ya te contaron, que hace años que anda en la vuelta, fue un decreto que

empezó hacer Urubike con la junta departamental en el 2010 para reglamentar el tema de los estacionamientos y obligar a los estacionamientos a privados a que permitan tener bicicleta porque muchas veces te dicen que no, que no dejan así que ta, como también eso es una carencia de Montevideo la falta de infraestructura para la bici. Y sí, no solamente ciclovías sino el estacionamiento es una de las causas por la cual la gente no agarra la bici.

Bueno eso se re contra demoró, se terminó haciendo con la Junta después paso a la Intendencia, la Intendencia lo vio, no lo reglamento, a todo esto el año pasado se retomó el trabajo cuando asumió Daniel Martínez, una de las cosas que dijo esto se puede sacar rápido, igual estuvimos trabajando bastante y ahí fue la primera instancia en que la Junta Departamental y la Intendencia nos llama a trabajar con ellos o sea buenísimo no, o sea si bien era bastante carga horaria porque todas las semanas reunirnos con ellos tres horas y después irte a tu casa a seguir modificando, trabajamos mismo sobre el decreto y bueno eso fue de los trabajos más grandes que hicimos y ahora estamos tratando de retomar eso, también con UNASEV, bastante enfocado en el tema de reglamentación.

E1.: - En Unibici hay un apartado que habla de salud dentro de los fundamentos de la utilización de la bicicleta, nombra la salud como algo importante ¿Qué opinión le merece a Urubike el uso de la bicicleta como salud?

E2.: - No, no. Nosotros, a ver en realidad somos unos convencidos todos de los beneficios del uso de la bici. Uno de los puntos fuertes justamente es la salud, o sea hemos hecho números, en un momento hicimos un informe para SUSTRANLAC que es una Red Latinoamericana de Instituciones así como Ubrubike, ONG que promueven el uso de la bici. Se hizo un trabajo donde se evaluaban los impactos del uso de la bici bueno de ahí vos tenés impactos por ejemplo en el medio ambiente, porque dejás de emitir gases de efecto invernadero, bueno por impacto y uno de ellos justamente grande, importante, era el tema de la salud que muchas veces no se dicen pero en realidad no es solamente a nivel individual sí, los beneficios que uno tienen por andar en bicicleta, sino que también llevar a una cuenta global país, o sea como reducción de gastos que tiene el gobierno en salud pero si por supuesto que para nosotros es uno de los ítems fundamentales por los cuales promovemos el uso de la bici

E1.: - En una entrevista que le hicimos a Adrián, él nos daba clasificaciones de las personas que le daban uso a la bicicleta, ¿podés definir a las personas que usan la bicicleta? Me refiero a ciclista, usuario de bicicleta, recreador (...)

E2.: - Ah sí, la verdad hoy por hoy números yo no tengo, porque en un momento se hizo una encuesta a Urubike le interesaba si está bien sacar el perfil de la bici del ciclista pero también aquel que no era ciclista, porque no andaba en bici.

E1.: - Capaz que te confundí con los términos (...) ¿Es lo mismo una persona que compete, que una que no, para Urubike?

E2.: - Sí, yo lo tome por el lado de los números si te interesa saber números y si los tenemos cuantificado y eso es lo que te decía que no. Sin dudas que hay gente que usa la bici para dar una vuelta por la rambla como recreación, hay otra gente que la usa como para entrenar y ahí encontrás capaz que mínimo tres tipos, el que usa más bici de carrera, los de ruta, los que hacen Montanbike y los que hacen esto (...) como es que se llaman las BMX o sea, son todos, el ciclista es ciclista y punto, es cierto que nosotros siempre nos enfocamos más al ciclista urbano. O sea siempre nos interesó más promover el uso desde ese lugar, lo que pasa es que me parece a mí no sé yo te hablo de acuerdo a mi experiencia yo en realidad empecé a andar en bici en Montevideo no se hace 15 años, yo soy del interior o sea como que nací como ciclista urbano, y me moví, en el interior es muy común usar la bici en los pueblos para moverte de un lado a otro, y bueno y sí, alguna vez participé en alguna carrera de Montanbike, pero bueno nosotros entendemos que a veces es posible traer al ciclista, porque sabes lo que pasa muchas veces el ciclista de Montabike, el que entrena tiene la bici para eso es como que separa sus actividades usa el auto o el ómnibus para transportarse en la ciudad, pero bueno la bici la toma como otra cosa, como una actividad deportiva o ya te digo el que sale a pasear por la rambla, acá un fin de semana. Igual yo creo que está habiendo un proceso que estamos trayendo muchos de esos ciclistas que no eran originalmente ciclistas urbanos y están agarrando la bici para usarla a diario y eso me parece que es una cosa recontar buena por lo menos para nosotros que es lo que buscamos porque hay veces que la bici es una cuestión psicológica, o sea la bici es esto pero por ahí a mí me ha pasado de promover, acá entre mis compañeros de trabajo porque hay veces que la gente te ve y dice, “¿y por qué yo no?” Y, “voy a probar”, entonces viene un “voy a venir los viernes”, voy a empezar a venir los viernes en bici y muchas veces pasa que se dan

cuenta que es re contra practico entonces de esa manera vas captando un montón de ciclistas que agarran la bici para otra cosa.

E1.: - Nombraste deporte ¿qué te parece que es el deporte?

E2.: - ¿Qué me parece que es el deporte? Para mí el deporte es una actividad fundamental para todos los seres humanos justamente porque nos hace bien para nuestra salud física y mental y en parte para mí la bici tiene eso que no es solamente ver lo físico sino es impresionante como ese bienestar que no solamente te lo da la bici sino que te lo da hacer cualquier deporte repercute en un bienestar general del cuerpo, ¡está buenísimo!

E1.: - ¿Qué te parece que es práctica corporal y actividad física?

E2.: - ¿Práctica corporal y actividad física? ¿Qué entiendo yo por eso? Para mí, actividad física es hacer ejercicio.

E1.: - Bien ¿Y práctica corporal?

E2.: - Me mataste.

E2.: - Otra cosa que me gustaría decir que esta buena que no sé porque no te la dije justamente a vos pero que la digo muchas veces a la gente, cuando quiero convencer o cuando hablo de los beneficios de la bici que a veces que los humanos, y el Uruguayo somos medios vagos para hacer ejercicio, la gente que no lo tiene muy incorporado, desde niño. Entonces lo que yo veo de la bici que esta re bueno porque vos decís mientras estas usando ese tiempo de transportarte a tu lugar de estudio, o a tu lugar de trabajo o hacer el mandado, o lo que tengas que hacer, estás haciendo ejercicio no tenés que llegar a tu casa y pensar tengo que ir al club, salir a correr, ya está, si vos tenes un viaje de 25 o 30 minutos para ir y otro para volver yo creo que la cuota de ejercicio ahí me tendrás que corregir (...) pero creo que más o menos, ¿está cubierta no? Y utilizaste ese tiempo, que de todas maneras lo ibas a usar en ir sentado en un ómnibus o lo que sea para hacer ejercicio.

E1.: - ¿Están pensando alguna otra actividad con Unibici?

E2.: - No ahora en particular actividad no, lo que sí, retomar algunas cosas pendientes que tenemos con la Intendencia, lo que te contaba con este decreto, aprontarlo y bueno

cuando hay alguna actividad nos sumamos siempre, por ejemplo ahora hace poco estuvo el cine a pedal y bueno ese tipo de cosas que siempre estamos ahí.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARRAN, José Pedro (1999). *Medicina y sociedad en el Uruguay del Novecientos: La intervención del cuerpo*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1999.

BATTHYÁNY, Karina, Mariana CABRERA (2011) *Metodología de la investigación en Ciencias Sociales Apuntes para un curso inicial*. Montevideo: Departamento de publicaciones, UCUR.

BAUMAN, Zygmunt (2000). *Modernidad Líquida*. México D.F: Fondo de Cultura Económica, 2004.

BOURDIEU, Pierre (1973). *El oficio de Sociólogo. Propuestas epistemológicas*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores Argentina S.A., 2002.

CAIRUS, Andrea (2014) *Bicicleta y Salud: caracterización de la población universitaria que utiliza la bicicleta como medio de transporte*. En: XXIII Jornada Jóvenes Investigadores. La Plata: [s.p.].

CRISORIO, Ricardo (2015) *Actividad(es) física(s) versus prácticas corporales*. En: *Cuerpo, educación y política. Tensiones epistémicas, históricas y prácticas*. Buenos Aires: Biblos [s.p].

FOUCAULT, Michel (1989) *Los cuerpos dóciles*. En: *Vigilar y Castigar*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.

GAMBETTA, Emiliano, Gonzalo LEITÓN [s.a.-] *La bicicleta en Montevideo (desde fines del siglo XIX hasta mediados del XX)*. Montevideo: FHCE. [S.a.-]. Disponible en: http://www.unibici.edu.uy/IMG/pdf/28_informe_principal.pdf. Acceso: 27/09/2016.

ILLICH, Iván (1975) *Némesis médica. La expropiación de la salud*. [s.l]: Barral editores.

ILLICH, Iván (1999) *La obsesión por la salud perfecta*. Le Monde Diplomatique, 1999.

Disponible en: https://groups.google.com/forum/#!topic/la-enfermedad/l_GPfpTZEK8.

Acceso: 07-12-16.

JAKOVCEVIC; Adriana et al (2015) Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte. En: *Suma psicológica*. Buenos Aires: v.23, n. (s.f), p.33-41.

LE BRETÓN, David (2000) *Antropología del cuerpo y modernidad*, Buenos Aires: Nueva Visión.

LIPOVETSKY, Gilles (1986). *La era del vacío. Ensayos sobre el individualismo contemporáneo*. Barcelona: Anagrama, 1986.

PAREDES, Fernando (2010) Prácticas, cuerpos y Educación Física: ¿con qué cuerpo trabaja la Educación Física? Buenos Aires: Ef Deportes Revista Digital, 2010. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd151/practic-as-cuerpos-y-educacion-fisica.htm>. Acceso: 21/10/2016.

PREOBRAYENSKY, Irene (2006) *Actividad física: nuevas perspectivas*. Buenos Aires: Dunken.

PUIG I BOIX, Josep (1999) La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades. En: *La movilidad en las ciudades*. Barcelona, v.17, n. [s.f], p.37 - 43.

QUINTANA, Anna (2011) Higienismo y medicina social: poderes de normalización y formas de sujeción de las clases populares. En: *Revista de Filosofía Moral y Política*. Girona, v.44, s/ n., p.273-284.

RODRÍGUEZ GIMÉNEZ, Raumar., L. FOLGAR (2001) *Una reflexión del lugar del cuerpo en la construcción de la identidad*, Montevideo, Uruguay: Actas del VII Encuentro de Investigadores en Ed. Física. Dpto. de Investigación del I.S.E.F.

RODRÍGUEZ GIMÉNEZ, Raumar (2014). Por una lectura política de la relación cuerpo-educación-enseñanza. *Polifonías Revista de Educación*, 5, 128-143.

SANTANDER, P. (2011) Por qué y cómo hacer análisis de discurso. Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 2011. Disponible en: <http://www.moebio.uchile.cl/41/santander.html>. Acceso: 07/10/2016

SILVA, A; I. DAMIANI (2005), *Práticas Corporais. Gênese de um Movimento Investigativo em Educação Física*. Florianópolis: Nauembla Ciência e Arte.