

La contribución de Lucho Herrera para el ciclismo deportivo en Colombia

Lucho Herrera contribution of sports cycling in Colombia

*Leandro Dri Manfiolete Troncoso, **Kevin Daniel Rozo Rondon, *Jorge Andrés Jimenez Munoz, ***Sandra Soledad Troncoso Robles Dri Manfiolete

*Universidade Estadual Paulista «Júlio de Mesquita Filho» (Brasil), **Universidad Nacional Abierta a Distancia (Colombia), *** Universidad Austral de Chile (Chile)

Resumen: El objetivo de este artículo está en comprender la contribución de la experiencia de vida del ciclista profesional Luis Alberto «Lucho» Herrera Herrera para el ciclismo deportivo en Colombia. A partir del concepto «Pedalear por Ciudadanía» en el contexto de una investigación sobre el movimiento cicloactivista en el territorio sudamericano, los procedimientos metodológicos empleados fueron la técnica de entrevista semiestructurada para la recolección de los datos y el abordaje fenomenológico para el análisis discursivo. Emergieron las unidades de significado: 1) historia de vida con la bicicleta; 2) preparación atlética; 3) estructura del entrenamiento; 4) condiciones para la formación deportiva; 5) valores sociales; 6) neocolonialismo en el deporte sudamericano; 7) salud al pedalear; 8) promoción de la bicicultura por instituciones públicas. Concluimos que, la cultura deportiva del ciclismo debe estar vinculada con la necesidad de formular estrategias político-institucionales que promuevan la bicicultura.

Palabras clave: ciclismo, bicicultura, deporte, política pública, ciudadanía.

Abstract: The objective of this article is to understand the contribution of the life experience of professional cyclist Luis Alberto «Lucho» Herrera Herrera to sports cycling in Colombia. Based on the concept of «Pedaling for Citizenship» in the context of an investigation on the cycloactivist movement in South American territory, the methodological procedures used were the semi-structured interview technique for data collection and the phenomenological approach for discursive analysis. The units of meaning emerged: 1) life history with the bicycle; 2) athletic preparation; 3) training structure; 4) conditions for sports training; 5) social values; 6) neocolonialism in South American sports; 7) health when pedaling; 8) promotion of biciculture by public institutions. We conclude that the sports culture of cycling must be linked to the need to formulate political-institutional strategies that promote bi-culture.

Keywords: cycling, bicycling, sports, public policy, citizenship.

Introducción

Luis Alberto «Lucho» Herrera fue un ciclista profesional colombiano entre 1982-1992, cuya mayor hazaña deportiva fue la victoria en la *Vuelta España* de 1987, siendo considerado el primer ciclista de carretera colombiano dentro de los mejores del mundo (El tiempo, 2021). Además, se consolidó como escalador en el *Tour de Francia* y el *Giro de Italia*, las principales vueltas ciclistas competitivas del mundo (Caro, 2020).

La bicicleta ocupa un lugar importante en la cultura colombiana, sea como posibilidad económica (Gallo & Muñoz, 2018), de intervención en el campo de la movilidad urbana (BID, 2017) y para la formulación de una política pública de movilidad activa (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021). Rosas (2016) identifica cuatro factores

para el aumento del uso de la bicicleta en Colombia, principalmente en los grandes centros urbanos, relacionados con la construcción de infraestructura ciclista, la participación ciudadana en colectivos cicloactivistas, la implementación de programas de ciclovías recreativas y demás medidas educativas (Gutiérrez & Pintor, 2020). En ese contexto, destacamos el «Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas» elaborado conjuntamente por las organizaciones *Despacio* y *Gea21* con el apoyo institucional del Ministerio de Transporte como una iniciativa contemporánea que ha motivado el uso de la bicicleta en este país (Pardo & Sanz, 2016).

Los estudios socioculturales del deporte en Colombia han centrado su atención especialmente en el fútbol donde la mayoría de investigaciones han analizado las prácticas violentas asociadas a los hinchas de los clubes locales (Clavijo, 2004; Villanueva, 2012; Castro, 2013; Rozo & Rojas, 2018) y las relaciones entre el fútbol y la constitución histórica del proyecto nacional (Dávila & Londoño, 2003; López, 2004; Ruiz Patiño, 2010). Por otra parte, en las últimas dos décadas, el ciclismo ha

ganado relevancia en este campo de conocimiento como objeto de estudio. Han proliferado, sobre todo, diversos análisis de las narrativas de los medios de comunicación sobre las hazañas de los pedalistas colombianos. Dussán & Vergara (2010) sostienen que los medios de comunicación se comportan como empresas oportunistas que solo prestan atención al ciclismo cuando hay pedalistas que realizan grandes hazañas y, al mismo tiempo, (in)visibilizan todo el proceso formativo que yace tras dichas victorias. Sacristán (2018) señala que los contenidos de la prensa deportiva colombiana suelen apelar a narrativas nacionalistas que presentan a los ciclistas como auténticos héroes de la nación. Rivera (2018) demuestra cómo los medios de comunicación locales buscan enaltecer las cualidades morales de los pedalistas destacados en Europa con vistas a mejorar la imagen del país en el exterior.

Otros estudios han objetivado la instrumentalización económica del ciclismo colombiano, especialmente, la forma en que los pedalistas de élite han sido convertidos en referentes de todo tipo de campañas publicitarias y cómo la creciente popularización del ciclismo en Colombia se puede convertir en una oportunidad de negocio a partir de diversos tipos de «emprendimientos» (Donado, 2016; Rivera, 2018). Con respecto a estos procesos de instrumentalización, Anzola Moreno & Robayo Torres (2020) visibilizan relatos de vida de ciclistas profesionales que demandan ser reconocidos como *humanos*, no como *máquinas* de alto rendimiento.

Los estudios de carácter diacrónico han analizado las concomitancias entre el desarrollo histórico del ciclismo deportivo en Colombia y la constitución del proyecto nacional. El hito que conecta estos trabajos es la creación de La Vuelta a Colombia en 1951, inspirada en las grandes competencias europeas. Para Quitián (2017) la vuelta tenía dos finalidades desde el punto de vista político: *modernizar* y *unir* al país. El circuito de La Vuelta a Colombia y de la también recién fundada liga profesional de fútbol en 1948, era fundamentalmente andino, lo cual expresaba el profundo centralismo del país. Se trataba de una geografía deportiva donde regiones como el Chocó, el Amazonas y la Guajira no existían: su marginación de los procesos económicos y políticos del país se traducía en una marginación deportiva. Sin embargo, a través de la radio y los relatos de grandes cronistas de la época como *Carlos Arturo Rueda* las hazañas de los ciclistas llegaron a todos los rincones del territorio nacional. Esto permitió a muchas personas imaginar una geografía nacional (profundamente centralista) a partir del deporte.

Las violencias partidistas que hicieron imposible la unificación de la nación no cesaron con la creación de La Vuelta a Colombia y el torneo profesional de fútbol; sin embargo, dichas justas deportivas sí lograron unificar al país en un plano simbólico a través de la *fantasía atlética* que producían las narrativas de los cronistas deportivos de la radio (Quitián, 2017). Durante las primeras ediciones, se gestó el imaginario de los «escarabajos». En la tercera edición de la competición nacional, el periodista Jorge Enrique Buitrago bautizó al campeón Ramón Hoyos Vallejo como El Escarabajo, por su gran habilidad en la montaña. Posteriormente, el cronista Carlos Arturo Rueda generalizó dicho apodo para todos los ciclistas nacionales, con el tiempo, se ha convertido en un sello identitario de los ciclistas colombianos a nivel internacional, al exaltar los dotes de escaladores de los pedalistas nacidos en la montañosa geografía nacional (Urrego & Galvis, 2002).

En las décadas de 1980 y 1990 el deporte colombiano contó con grandes exponentes reconocidos internacionalmente como el campeón mundial de Boxeo Antonio Cervantes «Pambelé» y futbolistas icónicos como *Faustino Asprilla* o «El pibe» *Valderrama*. Todos ellos compartían un rasgo común: el origen humilde y la falta de apoyo del Estado. Lucho Herrera no fue la excepción, hizo parte de una generación de atletas colombianos cuyo éxito se debió a la combinación de talento silvestre con mucho esfuerzo personal (Quitián, 2013). Las hazañas de *Lucho Herrera* en las carreteras europeas en los 80's lo convirtieron en un auténtico héroe nacional y abrieron camino a nuevos pedalistas que soñaban con competir en las grandes vueltas del viejo continente, algunos de ellos se han consagrado campeones en las tres grandes vueltas renovando el legado de Lucho como «escarabajos», embajadores del país en el exterior. Ahora, intentamos detallar cómo el «*Jardinero de Fusa*» marcó el ciclismo deportivo colombiano.

En relación con las publicaciones sobre la temática ciclismo en la revista Retos, mencionamos los siguientes manuscritos: el análisis de la satisfacción del usuario de ciclismo *indoor* en los centros deportivos de Granada (Morente Sánchez et al., 2015), los impactos del *mountain bike* en medio natural (Torbidoni & Bonaventura, 2015), el análisis de las edades, trayectos y minutos de uso en la utilización del sistema de bicicletas compartidas de Vilagarcía de Arousa (Sanmiguel-Rodríguez, 2018), la relación de pareja entrenador-atleta de ciclismo sobre la percepción de los factores psicosociales y ambientales (Vigário et al, 2019), el análisis de rendimiento en ciclistas *amateur* participantes de «*La Quebrantahuesos*»

(Grima et al., 2019), la perspectiva del ciclismo urbano como sentido político en Sao Paulo (Troncoso et al., 2019), los procesos educativos vivenciados en la práctica social mecánica de bicicleta (Troncoso et al., 2020), la identificación de los eventos de bicicleta de montaña en Portugal relacionados a las características, distribución temporal y espacial e incidencia en la red nacional de áreas protegidas y clasificadas (Nogueira Mendes et al., 2020), el impacto de la COVID-19 en eventos deportivos de carrera a pie y ciclismo en España y Portugal (Urbaneja et al., 2020), el desplazamiento activo al centro educativo e indicadores de salud asociados a partir del protocolo de evaluación del «Pedalea y Anda al Colegio» y su aplicación en educación secundaria (Gálvez-Fernández et al., 2020), determinar las variaciones cinemáticas de ascenso en los ciclistas de montaña en Chile (Aedo Muñoz et al., 2020), la implementación de un programa de ciclismo urbano en estudiantes universitarios chilenos (Adaros Boye et al., 2021), la situación profesional y entorno laboral del instructor de Ciclo Indoor en España (Estrada-Marcén et al., 2021) y una revisión sistemática sobre la relación entre la posición del ciclismo y aparición de dolor lumbar (Fuentes et al., 2021).

Al presentar la experiencia de vida de Lucho Herrera constituida como inspiración para las nuevas generaciones de ciclistas colombianos, a ejemplo de *Egan Bernal*, primero campeón latinoamericano del Tour de France, interrogamos cómo esta forma de cultura deportiva puede trascender hacia una perspectiva de cultura ciudadana, por ejemplo de Bogotá, con aproximadamente 7% de los desplazamientos diarios realizados en bicicleta, que incluso aumentaron aún más con la pandemia (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019). Consideramos que presentar la contribución de la experiencia de vida de Lucho Herrera para el ciclismo deportivo colombiano constituye un aporte al creciente campo de estudios socioculturales del ciclismo.

Metodología

Este trabajo se inscribe como parte de una investigación en el campo de la Motricidad Humana situada en la movilidad urbana, con viajes de bicicleta en territorio sudamericano por los países de Brasil, Colombia, Uruguay, Argentina y Chile, a partir del concepto «Pedalear por ciudadanía» (Manfiolete & Bersi, 2016), con el objetivo de conocer personas que hacen parte de la red cicloactivista organizadora del *Foro Mundial de la Bicicleta* (FMB, 2021).

Específicamente en Colombia, pedaleamos aproximadamente 1500 kilómetros entre las Regiones Metropolitanas de Medellín y Bogotá, con el objetivo de conocer promotores de la bicicultura en los contextos laborales, educativos y de la gestión pública. De esta manera, presentamos a continuación el orden cronológico de investigación de campo:

a) la realización de intercambio académico en el Instituto Universitario de Educación Física y Deporte de la Universidad de Antioquia (UdeA) con la presentación de una ponencia en el «5° Coloquio Internacional de la Educación Corporal: Modos de Experiencia desde los Cuerpos - Expomotricidad 2015. La Educación Física, el Deporte y la Recreación en el horizonte de la Formación» (Manfiolete & Puttini, 2015); b) la presentación de una ponencia en el «Primer Seminario Internacional Construyendo Territorio desde la Bicicleta» realizado en el día 4 de noviembre de 2015 en la Facultad de Ciencias del Deporte y la Educación Física - Universidad de Cundinamarca (UDEEC); c) la realización de 11 entrevistas con dos cicloactivistas de Medellín y Bogotá, dos gestores públicos (Área Metropolitana del Valle de Aburrá – Medellín y el ex-coordinador general del Programa Ciclovia - Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) – Bogotá), un promotor del cicloturismo, dos profesoras universitarias de la Universidad Pedagógica Nacional y un profesor de la UDEEC, dos mecánicos de bicicleta y la figura de ese estudio.

En relación a los procedimientos metodológicos, fueron empleadas la técnica de entrevista semiestructurada para establecer una interacción dialógica con aquellos que vivencian la experiencia de manera crítica (Denzin & Lincoln, 2015) y para el análisis discursivo, empleamos el análisis del fenómeno situado (Martins & Bicudo, 2005). Según Husserl (2012) la noción de *epoché* implica la disposición del investigador en la suspensión de las creencias y preconcepciones desde la reducción fenomenológica orientada hacia la actitud reflexiva para la comprensión dinámica de la realidad debido a la participación activa en el proceso educativo de investigación (Van Mannen, 2016). En el contexto de la investigación cualitativa en el campo de la Educación Física, Deporte y Recreación, afirmamos que el estudio de caso es una alternativa rigurosa que valoriza las subjetividades como fuente inestimable de información y aprendizajes para el desarrollo humano (Chaverra Fernández et al., 2018), bien como superar la concepción mecanicista del cuerpo al comprender la subjetividad del atleta del ciclismo de carretera (Mujica Johnson,

2019).

Destacamos el carácter existencial del discurso de Lucho Herrera. Para la recolección de datos, fue realizada una entrevista en el día ocho de noviembre de 2015, a las 9:00 a.m., con una duración de treinta (30) minutos, en la ciudad de Fusagasugá, en una tienda donde el deportista departía con amigos ciclistas, comenzando «arepa con café», en el mismo lugar en el que pasó parte de su vida entrenando. Nosotros llegamos en bicicleta con la curiosidad de saber por qué razón un gran prócer del ciclismo se encontraba en aquel local. Al abordarlo sobre el contexto de la investigación, el entrevistado aceptó prontamente concedernos una entrevista. Destacamos que, debido a la diferencia del periodo comprendido en la realización de la entrevista presencial para la escrita textual del manuscrito, nuevamente contactamos el entrevistado para responder breves cuestionamientos decurrentes del análisis discursivo, bien como para comunicarle sobre la publicación del manuscrito.

El participante firmó el Termo de Consentimiento Libre y Esclarecido (TCLE) siguiendo los preceptos del Comité de Ética en Investigación con Seres Humanos, Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista «Júlio de Mesquita Filho» (IBRC-UNESP), parecer 1.202.636, registro CAAE 43889115.1.0000.5465, según la resolución 466/12 del Consejo Nacional de Salud (Brasil, 2012).

Finalmente, el proceso de análisis y discusión se amplió a partir de los estados del arte sobre los estudios del deporte, adelantados por el núcleo problemático «Estudios socioculturales del deporte», perteneciente a la estructura curricular del programa en Gestión Deportiva de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD) de Colombia, con el objetivo de situar las discusiones contemporáneas en torno al fenómeno ciclismo urbano visto desde la óptica de las Ciencias Humanas y Sociales.

Resultados

El formato de presentación de los discursos está dispuesto como unidades de significado a partir de las preguntas realizadas por el investigador. A continuación, presentamos la entrevista a Lucho Herrera. La relación de Lucho con la bicicleta comenzó desde la infancia cuando vivía en zona rural y tenía que pedalear hasta la escuela. Esta es una espontánea forma de preparación característica de los ciclistas colombianos que empiezan a entrenar para participar de competiciones *amateurs*:

Aprendí a montar desde niño, la primera oportunidad para tener una bicicleta fue a los 15 años que me regaló mi mamá, fue para ir al colegio a estudiar, nosotros vivíamos a cinco kilómetros de Fusagasugá. Era el medio de transporte, en el tiempo libre nos veníamos por aquí por las mañanas y subíamos por las cuatro de la tarde del colegio, íbamos al pueblo «Pasca» (Municipio aledaño) con varios compañeros en bicicleta, ahí nació la afición. En la época había circuitos en Fusagasugá y comenzamos a jugar ahí, a participar, me inscribí en un club que hacía carreras y nos llevaban, ahí me fui formando.

Durante el proceso de formación de Lucho como ciclista, las dificultades para mantener la rutina de preparación fueron latentes, debido en su mayoría a cuestiones financieras, falta de apoyo técnico en la periodización del entrenamiento y carencia de patrocinio para participar en las competiciones; sin embargo, el hecho de crecer en una geografía montañosa se convirtió en una ventaja para cultivar sus habilidades como escalador que, a la postre, lo convertirían en un referente mundial:

Las carreras prácticamente son la preparación. Escuchaba los espacios deportivos que hablaban de ciclismo, me fui haciendo ideas de cómo era prepararse, cómo correr, averiguar cuáles eran los planes de entrenamiento y tratar de afinar, un día hacía 60 kilómetros, otro día 80 kilómetros, entrenaba en San Miguel por al lado de Rosas (Sitio con mayor altitud comprendido en la carretera Fusagasugá-Bogotá), subía este alto de dos a tres veces por día, bajaba para almorzar y subía por la tarde. Siempre fui ciclista escalador debido a la condición fisionómica, cuando corría pesaba 55 kilos, hoy tengo 75 kilos, aprendí a escalar como forma de preparación en esas carreteras y otras vías aquí cercanas.

Sobre la participación en las competencias importantes, la «Vuelta a Colombia» se constituyó en la principal meta para él, en el sentido de tornarse visible por algún equipo europeo que contase con la estructura deportiva y económica que abrigara su talento. Desde entonces, era latente una estructura neocolonial en el ciclismo global que conducía a los pedalistas locales a migrar lo más pronto posible a Europa para ser reconocidos. Además, las dificultades de desarrollar entrenamientos en un contexto social de dominio del transporte motorizado en las vías públicas, como lo es el colombiano, dificultaban aún más la realización de un calendario regular con pruebas que garantizaran la seguridad de los ciclistas:

Me daba la vuelta como entrenamiento, ahí me fui

integrando a equipos y a correr en Bogotá, me iba en bus a las 4:00 de la mañana, corría, terminaba la etapa y me venía en bicicleta por la tarde, o sea, mantenía casi todo el día montando en la bicicleta porque tenía «plata» solo para la inscripción, comer algo y para el transporte, hacía el doble de la carrera, 80 a 100 kilómetros y después más de 70 kilómetros de regreso, fue algo que me gustó. La ambición era correr la Vuelta Colombia porque los veía pasando, la mayor aspiración era poder darme una vuelta Colombia, iba de ciudad en ciudad, ahora es limitado porque el organizador de una carrera tiene que tener un permiso de las autopistas, es difícil hacer un evento por carrera, lo que limita la competitividad, porque la competición toca hacer con permisos especiales para el tráfico, a veces no dan permiso, no podía hacer la carrera.

Según Lucho Herrera, esas dificultades en la formación del ciclista deportivo son comunes para aquellos que buscan ascender en la carrera profesional de atleta donde las oportunidades surgen a partir de la dedicación individual y el propio talento. El caso de Lucho es ilustrativo, pues tenía que sustituir el transporte urbano para dirigirse a las competencias pedaleando, además de no contar con dinero suficiente para contar con una bicicleta y equipamiento adecuados para competencias de alto nivel. Pese a que Colombia es una referencia en la modalidad, las dificultades económicas aquejan a la gran mayoría de ciclistas que buscan una oportunidad en el alto rendimiento:

Para un ciclista que nadie conoce, debe abrirse campos para estar en un equipo, fueron cuatro años para poder surgir, ahora cuando comencé a correr las carreras grandes, tenía las condiciones físicas adecuadas para estar en grandes equipos, con médico y mecánico, antes tenía que comprarme zapatillas o neumáticos, ver cómo los conseguía. Las condiciones en Colombia son difíciles para montar en bicicleta, no es lo mismo que hacer otro deporte como el futbolista que necesita solamente una cancha de fútbol y preparación, en el ciclismo está la parte mecánica, la alimentación de carretera, mi bicicleta no era la mejor que tenía, las mejores valían mucha plata, hoy en día se acepta una bicicleta de calidad regular para competir.

Debido a los orígenes rurales de los principales ciclistas de carretera colombianos, Lucho Herrera ilustra la voluntad de superación de los obstáculos que la vida impone para sacar adelante su carrera profesional. Para Lucho, esa tenacidad le sirvió incluso para superar con éxito una dura caída en el *Tour de France*, con imágenes históricas que dieron la vuelta al mundo y que enfoca-

ban su rostro ensangrentado. A pesar de su bicicleta quedar en mal estado, logró concluir heroicamente la prueba. Vale destacar los elementos que influyen en el proceso de toma de decisiones, por ejemplo en la caída de Lucho, la elección tomada fue fruto de variables como el ambiente, el momento de la competencia y los aspectos cognitivos-emocionales que emergen en tan decisiva instancia deportiva (Almonacid-Fierro et al., 2020).

Fue en el Tour de Francia de 1986, faltaban cuatro kilómetros para el final de la etapa en una curva, había un poco de aceite y yo para no perder, me «aorrillé» un poquito y alcancé a coger la gravilla que se hace en las curvas, en esa parte siempre hay arena, entonces alcancé a patinar y caer, pero me levanté rápido a pedalear hasta terminar, la bicicleta quedó con la dirección toda torcida. Así, en cierto momento uno se convierte en un ídolo, la inspiración de ellos es ser un ciclista como *Nairo Quintana*, es algo en lo que se hace un ídolo, muchos no quieren seguir ciclistas, son jóvenes que apenas quieren andar en bicicleta, pero con el tiempo pueden volverse grandes ciclistas.

Colombia, por ser un país geográficamente accidentado en el que el territorio contiene tres formaciones geológicas cordilleranas, produce excelentes escaladores; empero, para Lucho, *escarabajo* por excelencia, esta habilidad no era suficiente ya que en Europa se encontró con circuitos más extensos y formas de competición mucho más complejas a las cuales le costó acostumbrarse:

La forma de correr en Europa es distinta a la de correr en Colombia, nos tocó entrar ahí por el horario de la alimentación, las carreras, como ejemplo, en las partes planas se va más rápido y las subidas son distintas, es un sistema de correr distinto, ahí a las malas aprendimos. De todos modos, llevaba una buena preparación y trataba de aguantar y terminar las etapas de 400 kilómetros, lo máximo que había hecho aquí eran 220 kilómetros, la mejor recuperación se consigue descansando para estar relajado en el entrenamiento y tener recuperación. Mucha responsabilidad, todos los días se tiene que comer y dormir bien, mucha disciplina en la organización con las aspiraciones que uno tenga, si usted va preparado psicológica y mentalmente para ganar la carrera lo consigue, siempre toca estar preparado en todas las circunstancias.

La experiencia de ser el primer ciclista latinoamericano en correr a un alto nivel y ganar una de las tres grandes vueltas del mundo ciclista convirtió a Lucho Herrera en un símbolo de conquista para el pueblo co-

lombiano, y amplió el significado de la competencia deportiva del ciclismo de carretera en Colombia. A partir de ese acontecimiento deportivo, histórico para la sociedad de aquel país, la valorización del ciclismo pasó a formar parte del imaginario colectivo de una nación, en un contexto de pobreza en el que la superación de las adversidades hace parte de la vida de los jóvenes que empiezan a pedalear. Es así que este movimiento neocolonial hace parte de la vida de un ciclista *amateur* que viene del pueblo y que, gracias a su talento y tenacidad, tiene como horizonte estar en Europa y ganar reconocimiento social:

El ciclismo es distinto al fútbol porque es un espectáculo que no llena estadios, no recoge taquillas como el partido de fútbol, el futbolista gana más por los contratos con las transmisiones, es más fácil hacerlas en un estadio comparado a la vía abierta que genera más gasto, en el Tour de Francia son cinco helicópteros, eso maneja mucho recurso, aquí en Sudamérica es difícil, publicitariamente hay poca valorización en lo que se ve de una carrera en el medio de publicidad con ganancias. Eso hace que el ciclista no gane lo mismo que los futbolistas, o sea, hay muchos ciclistas jóvenes con edad que lo hacen por deporte, salud o hobby, hay otros que tienen aspiración en ser ciclista al estar donde hay clubes y los apoyan. Hay jóvenes en equipos profesionales en Europa.

Respecto a las implicaciones del ciclismo en la vida cotidiana de las personas, para Lucho Herrera, la posibilidad de los ciclistas de salir de la ciudad con destino a los espacios naturales influye positivamente en la salud mental y física. Buscar un cambio temporal de ambiente a través del ocio activo con bicicleta se hace perentorio, pues el ser humano se encuentra intoxicado en un contexto urbano orientado al control de trabajo humano a través de los dispositivos tecnológicos generadores de estrés, así como la contaminación atmosférica ocasionada por el tráfico motorizado, un paisaje limitado al concreto gris, condición sedentaria productora de obesidad causado por ese modo de vida. La actividad física asociada al pedalear colabora para la salud mental del individuo con bicicleta:

La mejor forma de llevar una vida sana, no apenas el ejercicio, el todo creo que lo mantiene a uno lúcido. Si monta en bicicleta todos los días, se está en un buen nivel de salud, mientras que una persona monta en bici para salir por ahí al campo oxigena las neuronas con el aire puro que se consigue en la montaña. En la ciudad hay contaminación de carros y motos, mientras por acá se respira mejor oxígeno, se está cambiando de am-

biente, viendo nuevos paisajes, eso todo lo estimula a uno.

La bicicleta para Lucho fue un símbolo de emancipación para su vida al salir de la ciudad de Fusagasugá. Conocer Europa y visualizar nuevos paisajes pedaleando le permitió ampliar las posibilidades de su experiencia vital, hasta ser conocido globalmente por su apodo, «El Jardinerito de Fusagasugá»:

Para mí fue algo especial tener la oportunidad de montar en bicicleta yendo a Europa al conocer paisajes distintos porque de lo que usted está haciendo, pedaleando de ciudad en ciudad, nosotros lo hacíamos compitiendo y son experiencias que le quedan a uno y le sirven para la vida, la bicicleta para mí ha sido todo.

Para Lucho, existe una dificultad estructural en generar procesos educativos para la promoción del ciclismo, en sus vertientes recreativas y de rendimiento. El caso de las escuelas es contradictorio, pues, si bien se entiende que son semilleros de hábitos de vida saludable a través del ejercicio, existe un consenso del riesgo que implica para los niños pedalear en las vías públicas, alimentado por el prejuicio de los gestores de los establecimientos educativos, quienes utilizan el automóvil para llegar a esos espacios. A esto se suman una escasa voluntad política de las autoridades competentes en regular el tráfico urbano y a una ciudadanía motorizada que asume los espacios de poder al exigir su supuesto derecho a movilizar un bien privado en vía pública. Así, se dificultan acciones para que los niños y niñas se desplacen de manera activa a los espacios públicos:

Es riesgoso porque en la escuela tener bicicletas genera de pronto accidentes, ahora en las ciudades hay tráfico, si no están los medios por donde los niños puedan pedalear, es difícil generar eso, hay lugares que tienen buenas rutas donde es posible ir a estudiar y trabajar, ahora se están implementando más las ciclovías, además es un medio de transporte que ayuda para el mantenimiento de la condición física. La bicicleta siempre ayuda porque hay ciudades que están congestionadas de carro y de gente, también en la calle es difícil.

Finalmente, Lucho Herrera destaca que su participación en la élite del ciclismo mundial acabó por fomentar la bicicultura en la ciudad de Fusagasugá, siendo referencia para una generación de ciclistas profesionales y también para muchos jóvenes, niños y personas mayores cuya región ha sido beneficiada por la topografía donde surgió su legado, principalmente en el momento actual, con una mayor presencia de mujeres de todas las edades que la resignifican. Así, Lucho sugiere que el poder público municipal debe promover con de-

cisión el uso de la bicicleta, debido a todos los beneficios de salud pública, bien como aspectos culturales diversos propiciados por el acto de pedalear.

Consideraciones Finales

A partir del objetivo de la investigación que buscó comprender la experiencia de vida con la contribución de *Luis Alberto Herrera Herrera* para el ciclismo deportivo en Colombia desde una perspectiva de ciudadanía, destacamos las unidades de significado: 1) historia de vida con bicicleta; 2) preparación atlética; 3) estructura del entrenamiento; 4) condiciones específicas para la formación deportiva ciclista; 5) valores sociales; 6) neocolonialismo en el deporte; 7) salud al pedalear y 8) promoción de la bicicultura por instituciones públicas.

La cultura de la bicicleta como medio de transporte ya existía en Colombia cuando Lucho empezó a pedalear, era una forma de movilizarse por el territorio especialmente empleada por las clases populares. Lucho aprendió a montar bicicleta para resolver una necesidad práctica, no para ser deportista; empero, su habilidad silvestre para desplazarse sobre ruedas a través del montañoso relieve andino lo llevaría, a la postre, a conquistar el ciclismo mundial. Su historia de vida alimenta las narrativas que atribuyen a los ciclistas colombianos una suerte de talento natural para la montaña, y mantiene vigente el imaginario de los *escarabajos* como sello identitario de los pedalistas nacionales. Además, su origen campesino lo catapultó como héroe popular, aspecto típico de los mitos que se han forjado en el contexto del nacionalismo deportivo.

De acuerdo con Suarez (2010), los colombianos están profundamente preocupados por cambiar la imagen del país en el exterior, típicamente asociada al narcotráfico y a personajes como Pablo Escobar. Frecuentemente, los medios de comunicación exaltan las figuras de cantantes, escritores y deportistas destacados a nivel internacional como ejemplos de que el país, pese a sus profundos problemas económicos y sociales, puede ser reconocido globalmente por «cosas positivas». Tras coronarse campeón de la Vuelta a España Lucho Herrera se convirtió en héroe nacional, pues hizo sentir a los colombianos que eran importantes en «cosas positivas» a escala mundial. Las narrativas radiofónicas y televisivas de la época se encargaron de monumentalizar la figura de Lucho en la historia cultural del país al producir la sensación de que todos los colombianos iban representados por las carreteras europeas con la camisa del equipo Café de Colombia. Di-

cha monumentalización se renueva ritualmente cada vez que un pedalista colombiano se destaca en los circuitos europeos, ya que los medios de comunicación suelen recordar las hazañas de Lucho como el punto de partida de la grandeza del ciclismo colombiano en el viejo continente.

La monumentalización se hace monumento y Lucho tiene el suyo desde 2007 en la carretera que da la entrada a Fusagasugá, su municipio de origen. Se trata de una escultura del pedalista sobre su caballito de acero acompañada de una placa que dice «Al hombre que en la cúspide nos eternizó para el mundo». El legado de Lucho Herrera es pionero en la motivación de narrativas identitarias que ven en los éxitos internacionales de los deportistas colombianos una expresión del *nosotros* nacional. Actualmente, dicho nacionalismo deportivo sigue siendo uno de los pocos nichos que produce sensación de «unidad nacional» en medio de un país profundamente polarizado por diferencias políticas y sociales. En tanto héroe nacional, la historia de Lucho en las carreteras europeas trascendió la circunscripción del campo deportivo y se convirtió en fecundo referente de narrativas nacionalistas inscritas en la historia cultural de Colombia.

Finalmente preguntamos: ¿De qué manera la cultura del ciclismo como deporte impacta en la cultura ciudadana, desde el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento sostenible? ¿Cuáles son los efectos de la configuración del ciclismo deportivo en la vida social? Desde el punto de vista de nuestro héroe deportivo, las dificultades estructurales en torno a la disposición de vías, así como la ausencia de procesos formativos han impedido que el ciclismo desborde sus límites de alto rendimiento e irrumpa en la constitución de sujetos que pedalean por la ciudad.

Ya hemos discutido en anteriores trabajos sobre las manifestaciones del ciclismo urbano, como estrategia de movilidad activa sostenible en el territorio. Observamos en Colombia que, la reciente proliferación de estructuras ciclísticas como las ciclovías recreativas (Sarmiento et al., 2021), ciclo rutas y carriles exclusivos, principalmente en la capital, Bogotá, no ha tenido eco en las ciudades intermedias, a ejemplo de Fusagasugá, cuna de Lucho Herrera. Además, tímidamente se vienen adelantando una serie de adecuaciones en la infraestructura vial que buscan una mínima protección a los (as) bici usuarios (as).

Sin embargo, se hace vigente la discusión sobre la política pública de ciclismo urbano en sus diversas manifestaciones donde no se agota apenas el tema de infra-

estructura. Por el contrario, vincula estrategias institucionales de agenciamiento de la bici cultura a partir de las visiones conjuntas de gestores y educadores ciclistas que, en ese caso, resisten políticamente para intentar modificar la actual cultura del automóvil en las instituciones públicas. Recientes aproximaciones de estos docentes a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) (Baena-Morales et al., 2021) sostienen que deben ser aplicados a la promoción de la movilidad activa por bicicleta con influencia sobre la composición corporal y el rendimiento académico de los escolares (Gelabert Carulla et al., 2019). Por otro lado, destacamos el turismo deportivo como oportunidad para los territorios locales en un contexto global (Leal Londoño et al., 2021). Respecto a esta propuesta, mencionamos el trabajo de Carlos Carvajal denominado *Pedaleando Alma* para la promoción del cicloturismo en Colombia (Troncoso et al., 2019).

Por lo tanto, consideramos que las unidades de significación y las narrativas que la soportan, analizadas en este trabajo, permiten un análisis desde las intersecciones de las categorías que constituyen la red identitaria del sí mismo, y del colectivo en la construcción de nación, además que facilitan entretejer con mayor incidencia una relación ruralidad-urbanidad vinculada al ser deportista y al ciclista urbano en su representación social, así como en la formación educativa de jóvenes y niños.

Agradecimientos

El presente trabajo fue realizado con apoyo de la *Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-Brasil (CAPES)* - Código de Financiamiento 001.

A la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID). Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación. Gobierno de Chile.

A la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD) Colombia, Vicerrectoría académica y de Investigación, al Sistema de Gestión de la Investigación (SIGI), a la Escuela de Ciencias Sociales, Artes y Humanidades (ECSAH), al programa de Gestión Deportiva y a la UNAD CEAD Fusagasugá.

Referencias

Adaros Boye, M., Duclos-Bastías, D., Espinoza Oteiza, L., & Giakoni Ramírez, F. (2021). Implementación de un programa de ciclismo urbano en estudiantes universitarios chilenos. *Retos*, 41, 328-334.

Aedo Muñoz, E., Rötger Guarda, A., Ria Gamboa, I., Rodríguez

Zárate, N., Rojas Reyes, C., Aedo Muñoz, N., Valenzuela Pérez, D., Arriagada Tarifeño, D., Argothy, R., Sepulveda Salazar, J., Miarka, B. & Brito, C. (2020). Variaciones cinemáticas de ascenso en los ciclistas de montaña. *Retos*, 40, 257-263.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). Encuesta de movilidad 2019. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). Diagnóstico para la política pública de la bicicleta. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad, Subsecretaría Política de Movilidad y Subdirectoría de la Bicicleta y el Peatón.

Almonacid-Fierro, A., Martínez Romero, M. & Almonacid Fierro, M. (2020). Elementos que influyen en el proceso de toma de decisiones en deportes individuales de alto rendimiento: un estudio cualitativo. *Retos*, 38, 341-348.

Anzola Moreno, J. & Robayo Torres, A. (2020). Relatos biográficos y experiencias encarnadas en ciclistas profesionales colombianos: tránsitos y posibilidades. *Revista Corpo-grafías: Estudios críticos de y desde los cuerpos*, 7(7), 256-266.

Baena-Morales, S., Merma Molina, G., & Gavilán-Martín, D. (2021). ¿Qué conocen los profesores de Educación Física sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible? Un estudio cualitativo-exploratorio. *Retos*, 42, 452-463.

BID. (2017). *Cómo Impulsar el Ciclismo Urbano. Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe*. Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo y Universidad de los Andes.

Brasil. (2012). Resolução n. 466, 12 de dezembro de 2012. Brasília: Conselho Nacional de Saúde.

Caro, H. (2020). *Del transmóvil al streaming: memoria de las transmisiones radiales del ciclismo en Colombia*. Tesis (Pregrado en Comunicación Social). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Castro, J. (2013). El carnaval y el combate hacen el aguante en una barra brava. *Revista Colombiana de Sociología*, 36(1), 77-92.

Chaverra Fernández, B., Gaviria Cortés, D. & González Palacio, E. (2018). El estudio de caso como alternativa metodológica en la investigación en educación física, deporte y actividad física. Conceptualización y aplicación. *Retos*, 35, 422-427.

Clavijo, J. (2004). Prácticas sociales y construcción de identidad urbana. Estudio de barras de fútbol de Bogotá: Los comandos azules. *Universitas Humanística*, 31(58), 43-59.

Dávila, A., & Londoño, C. (2003). La nación bajo un uniforme. Fútbol e identidad nacional. En: Alabarces, Pablo *Futbológicas: fútbol, identidad y violencia en América Latina*. Buenos Aires: Clacso, p.123-143.

Denzin, N. & Lincoln, I. (2015). *Manual de investigación cualitativa. Métodos de recolección y análisis de datos*. Barcelona: Gedisa Editorial.

Donado, A. (2016). *Modelo de negocio para brindar servicios turísticos especializados a ciclistas, en la región de Antioquia*. Tesis (Magíster en Administración). Medellín: Universidad EAFIT.

Dussán, C. & Vergara, H. (2010). El ciclismo colombiano en los últimos 20 años: crisis deportiva y mediática. Tesis (Pregrado en Comunicación Social). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Estrada-Marcén, N., Soler-Gracia, A. Casterad-Seral, J. & Cid-Yagüe, L. (2021). Situación profesional y entorno laboral del instructor de Ciclo Indoor. *Retos*, 41, 708-717.

- Fariás Torbidoni, E. I. & Sallent i Bonaventura, O. (2015). El impacto ambiental de las actividades físico-deportivas en el medio natural. El caso de la práctica del mountain bike o bicicleta todo terreno. *Retos*, 16, 31-35.
- FMB. (2021). 10º Foro Mundial de la Bicicleta. Rosario, 15 a 19 septiembre de 2021. Disponible en: <https://fmb10.org/>. Acceso en: 30 ago. 2021.
- Fuentes, A., Martínez, L., Aedo-Muñoz, E., Brito, C., Miarka, B. & Arriagada-Tarifeño, D. (2021). ¿Existe alguna relación entre la posición del ciclismo y la aparición de dolor lumbar? Una revisión sistematizada. *Retos*, 43, 651-659.
- Gallo, I. & Muñoz, K. (2018). Caracterización de la Economía de la Bicicleta en Bogotá. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Gálvez-Fernández, P., Saucedo-Araujo, R. G., Campos-Garzón, P., Aranda-Balboa, M. J., Molina-Soberanes, D., Segura-Díaz, J. M., Herrador-Colmenero, M., Huertas-Delgado, F. J., Villa-González, E., Barranco-Ruiz, Y. & Chillón, P. (2020). El desplazamiento activo al centro educativo e indicadores de salud asociados: protocolo de evaluación del estudio PACO «Pedalea y Anda al Colegio» y su aplicación en educación secundaria. *Retos*, 39, 649-657.
- Gelabert Carulla, J., Muntaner Mas, A. & Palou Sampol, P. (2019). Influencia del desplazamiento activo al colegio sobre la composición corporal y el rendimiento académico en escolares de 10-12 años. *Retos*, 36, 376-383.
- Grima, J., Marcén, N., Arroyo, D. & Serrano Ostáriz, E. (2019). Glucemia y rendimiento en ciclistas amateur de resistencia participantes de «La Quebrantahuesos» *Retos*, 37, 17-21.
- Gutiérrez, L. & Pintor, N. (2020). Factores influyentes en el ciclismo urbano de mujeres en Bogotá, Colombia. Tesis (Pregrado en Ingeniería Civil). Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Husserl, E. (2012). La idea de la fenomenología. Barcelona: Herder.
- Leal Londoño, M., Travé Molero, R., Medina, F. X., Abadia Naudí, S. & Sánchez Bergara, S. (2021). Turismo deportivo: Una oportunidad para los territorios locales en un contexto global. Un estudio Delphi. *Retos*, 42, 77-88.
- López Vélez, L. (2004). Detrás del balón: historia del fútbol en Medellín (1910-1952). Medellín: La Carreta Editores.
- Manfiolete, L. & Bersi, R. [youtube]. Pedaling for Cityzenship. [acceso en 20 may. 2021].
- Manfiolete, L. & Puttini, R. (2015). Ciclismo, la vida social y el campo de la salud. In: 5º Coloquio Internacional de la Educación Corporal: modos de experiencia desde los cuerpos. Expomotricidad 2015. La Educación Física, el Deporte y la Recreación en el horizonte de la Formación.
- Martins, J. & Bícudo, M. (2005). A pesquisa qualitativa em Psicologia. Fundamentos e recursos básicos. São Paulo: Centauro Editora.
- Morente Sánchez, J., Yagues Arioni, P., & Zabala Díaz, M. (2015). Grado de satisfacción del usuario de ciclismo indoor en los centros deportivos de Granada. *Retos*, 27, 131-135.
- Mujica Johnson, F. (2019). El término Educación Física en la postmodernidad: contribución de algunas perspectivas fenomenológicas. *Retos*, 38, 795-801.
- Nogueira Mendes, R., Fariás Torbidoni, E., & Pereira da Silva, C. (2020). Eventos de bicicleta de montaña en Portugal: características, distribución temporal y espacial e incidencia en la red nacional de áreas protegidas y clasificadas. *Retos*, 39, 216-223.
- Pardo, C. & Sanz, A. (2016). Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas. Bogotá: Despacio & Gea21.
- Quitíán, D. (2013). Deporte y modernidad: caso Colombia. Del deporte en sociedad a la deportización de la sociedad. *Revista colombiana de sociología*, 36(1), 19-42.
- Quitíán, D. (2017). O rádio, o esporte e a nação: a invenção da pátria colombiana através de transmissões radiofônicas de futebol e ciclismo na época de «La Violência» (1948-1962). Tese (Doutorado em Antropologia). Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense.
- Rozo, K. & Rojas, J. (2018). Barras de fútbol, aguante y luchas territoriales en la ciudad: tipificación del graffiti barrista. *Lecturas: Educación Física y Deportes*, 23(242), 2-17.
- Ruiz Patiño, J. (2010). La política del sport: élites y deporte en la construcción de la nación colombiana, 1903-1925. Bogotá: La Carreta Editores/Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 110 p.
- Sacristán, J. (2020). Tratamiento periodístico del ciclismo colombiano: un análisis al cubrimiento web del periódico El Diario durante 2017. Tesis (Pregrado en Periodismo y Opinión Pública). Rosario: Universidad Nacional de Rosario.
- Sanmiguel-Rodríguez, A. (2018). Análisis de las edades, trayectos y minutos de uso en la utilización de un sistema de bicicletas compartidas: el caso del VaiBike en Vilagarcía de Arousa (España). *Retos*, 35, 314-319.
- Sarmiento, O., Useche, A., Guaje, O. & Pinzon J. (2021) Social Inclusion and Physical Activity in Ciclovia Recreativa Programs in Latin America. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(2):655-575.
- Suárez, J. (2010). Símbolos patrios y nuevas fábulas de identidad. In: Sitios de contienda. (pp.147-196). Vervuert Verlagsgesellschaft.
- Troncoso, L., Toro-Arévalo, S. & Manfiolete, S. (2019). Procesos educativos vivenciados por cicloactivistas en la promoción del ciclismo urbano. *Motricidades: Rev. SPQMH*, 3(1):3-16.
- Troncoso, L.; Manfiolete, S. & Toro-Arévalo, S. (2019). Procesos educativos vivenciados en la práctica social mecánica de bicicleta. *Retos*, 38, 102-108.
- Troncoso, L.; Toro-Arevalo, S. & Puttini, R. (2019). A perspectiva do ciclismo urbano como sentido político em São Paulo, Brasil: experiências laborais na promoção da bicicultura. *Retos*, 36, 129-137.
- Urbaneja, J., Pedro Julião, R., Nogueira Mendes, R. M., Dorado, V. & Fariás-Torbidoni, E. (2020). Impacto de la COVID-19 en la práctica deportiva de personas participantes en eventos deportivos de carrera a pie y ciclismo en España y Portugal. *Retos*, 39, 743-749.
- Urrego, H. & Galvis, A. (2020). Los reyes de la Vuelta a Colombia. Bogotá: Ediciones Mundo Ciclistico.
- Van Mannen, M. Fenomenología de la práctica. Métodos de donación de sentido en la investigación y la escritura fenomenológica. Popayan: Universidad de Cauca; 2016.
- Vigário, P., Teixeira, A., & Mendes, F. (2019). Pareja entrenador-atleta: percepción de los factores psicosociales y ambientales en la relación. Un estudio de caso. *Retos*, 37, 666-672.
- Villanueva, A. (2012). Los hinchas de la hinchada. Un acercamiento social, cultural y educativo a la barra de fútbol comandos azules entre 2005 y 2009. En: D. Quitíán (Ed.), *Estudios socioculturales del deporte: Desarrollos, tránsitos y miradas*. Bogotá: Editorial Kinesis.