

CONSEJO DISTRICTAL DE PATRIMONIO CULTURAL CDPC
Acta No. 8 de 2022– Sesión ordinaria

FECHA: 3 de agosto de 2022

HORA: 2:00 p.m. a 5:30 p.m.

LUGAR: Biblioteca Luis Ángel Arango

INTEGRANTES

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			SI	NO	
NICOLÁS MONTERO	Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD)	X		
PATRICK MORALES THOMAS	Director General	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC)	X		
DIEGO CALA	Director de Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación (SDP)	X		
KAROL FAJARDO	Directora	Instituto Distrital de Turismo (IDT)	X		
JUAN GUILLERMO JIMÉNEZ	Gerente Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano	Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (ERU)	X		
ÁLVARO ARIAS	Director	Archivo de Bogotá	X		
CARLOS ROBERTO POMBO	Director	Sociedad de Mejoras y Ornato		X	Se excusó
ALFONSO GUTIÉRREZ	Consejero Local de Teusaquillo	Mesa de Consejeros Locales de Patrimonio Cultural	X		
DIEGO PARRA	Arquitecto SCA	Sociedad Colombiana de Arquitectos – Regional Bogotá y Cundinamarca	X		
ELIANA VELÁSQUEZ	Representante de las comunidades negras	Consejo de Cultura de Grupos Étnicos		X	Se excusó

SECRETARÍA TÉCNICA:

Nombre	Cargo	Entidad
PATRICK MORALES THOMAS	Director General	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

INVITADOS:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			SÍ	NO	
DIANA RODRÍGUEZ FRANCO	Secretaria Distrital de la Mujer	Secretaría Distrital de la Mujer		X	Se excusó
LAURA CATALINA ROA	Asistencia Técnica en la Transversalización del Enfoque de Género al Sector Movilidad	Secretaría Distrital de la Mujer	X		
ANDREA ROMERO GUZMÁN	Asistencia Técnica en la Transversalización del Enfoque de Género	Secretaría Distrital de la Mujer	X		
FELIPE RAMÍREZ	Secretario Distrital de Movilidad.	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
OSCAR VELÁSQUEZ	Subdirector de Bicicleta y el Peatón	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
SUSANA MORALES PINILLA	Subsecretaria de Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
DEYANIRA ÁVILA	Directora de Planeación para la Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
ANDREA MARÍA NAVARRETE	Gerenta de la Bicicleta	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
NICTE SOFÍA ORTIZ.	Profesional	Secretaría Distrital de Movilidad.	X		
BIBIANA SARMIENTO	Profesional	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
PAOLA GÓMEZ	Profesional	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
ANDRÉS FELIPE VERGARA	Profesional	Secretaría Distrital de Movilidad	X		
JUAN PABLO HENAO	Ciclista	Colectivo Teusacatu Bici		X	Se excusó

PAULA ANDREA VALENCIA	Bicimensajera	Colectivo Rueda Sin Censura	X		
CÉSAR FERNANDO ORTEGÓN	Coleccionista y restaurador de bicicletas. Miembro Club Bacatá.	Club Bacatá	X		
DIANA QUINTERO	Miembro Club Bacatá.	Club Bacatá	X		
MARTÍN LUGO	Consejero Local de Fontibón	Mesa de Consejeros Locales de Patrimonio Cultural	X		
IVÁN QUIÑONEZ	Subdirector de Infraestructura Cultural	Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD)	X		

OTROS ASISTENTES A LA SESIÓN:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			SÍ	NO	
LILIANA RUIZ	Arquitecta de la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural	SCRD	X		
BRIYITH REYES	Subdirección Gestión Destino	IDT	X		
XIMENA AGUILLÓN	Abogada Sub Protección e Intervención	IDPC	X		
LINA DÍAZ	Asesora Dirección General	IDPC	X		
ANGELICA MEDINA	Subdirectora Divulgación y Apropiación	IDPC	X		
DANIEL MEDINA	Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural	SCRD	X		
MARÍA CRISTINA MÉNDEZ	Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural	SCRD	X		
OSWALDO PINTO	Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural	SCRD	X		
JULIETA ACUÑA	Subdirección de Gestión Cultural y Artística	SCRD	X		

BLANCA GÓMEZ	Coordinadora de Patrimonio Cultural Inmaterial	IDPC	X		
CARLOS SÁNCHEZ	Asesor de Patrimonio Cultural Inmaterial	IDPC	X		
JULIÁN ACOSTA	Grupo de postulación de la bicicleta		X		
CARLOS BRAVO	Grupo de postulación de la bicicleta		X		

CITACIÓN: Se realizó citación mediante programación en el calendario virtual, envío de correo electrónico, y radicación de citaciones en la plataforma Orfeo.

ORDEN DEL DÍA

1. Verificación del quorum.
2. Aprobación orden del día.
3. Desarrollo de la sesión.

3.1. Postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, para ser incluida en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital.

4. Propositiones y varios.
5. Compromisos.
6. Conclusiones

DESARROLLO DE LA SESIÓN

1. Verificación de quorum

La Secretaría Técnica realiza la verificación del quorum. A continuación, se relaciona la asistencia conseguida:

Número de consejeros activos: 10

Número de consejeros asistentes: 8

Número de consejeros habilitados para votar: 7

Se encuentran presentes ocho (8) consejeros o sus delegados, de los cuales siete (7) cuentan con voto habilitado, por tanto, se presenta quorum para deliberar y quorum decisorio.

2. Aprobación del orden del día:

La Secretaría Técnica presenta el orden del día, el cual es aprobado por unanimidad.

3. Desarrollo de la sesión

3.1. Postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, para ser incluida en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital.

- Mediación guiada exposición “Escarabajos. Un país descubierto a pedalazos”.

La sesión se desarrolla en la Biblioteca Luis Ángel Arango, ubicada en la Calle 11 No. 4 – 14, Centro de Eventos – Salón C, e inicia con un recorrido guiado por la exposición “Escarabajos. Un país descubierto a pedalazos”. Carlos Bravo y Julián Acosta, del equipo de la postulación, orientan un breve recorrido por tres momentos específicos de la historia de la cultura de la Bicicleta: orígenes, periodo de popularización y periodo de masificación en la ciudad.

-Apertura presentación postulación.

El Secretario Técnico del Consejo Distrital de Patrimonio (CDPC) – Patrick Morales Thomas hace la verificación del quorum y la apertura de la postulación. Saluda y agradece a las Secretarías de Movilidad, Mujer y Cultura, así como al IDPC, por la sinergia construida para presentar la postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI). Resalta que, en esta postulación del orden distrital, cada una de las Secretarías y participantes del proceso, han aportado en la construcción de insumos importantes del cuerpo o enfoque conceptual de la postulación.

Resalta a través del recuerdo propio y colectivo, cómo el aprender a montar bicicleta, en el barrio, en la cuadra o en una urbanización, es un momento afectivo y de memoria que marca el lugar donde se aprende y con quienes. Al ver las monaretas traídas por el colectivo Bacatá, reflexiona sobre la carga afectiva y el referente de memoria que despierta. Señala que la bicicleta tiene un poder muy importante en clave de memoria y en esa perspectiva de la línea del tiempo que nos hace crecer.

Señala que la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, no es la ciclovía, no es la bicicleta, o la práctica solamente, sino es un sistema cultural; es una manera de interpretar un territorio y de reconocer unos lenguajes que se han construido a través de la bicicleta en relación con sus territorios. El reconocimiento de esos lenguajes, de esa manera como la bicicleta cuenta una historia del desarrollo de la ciudad, pero también de las reivindicaciones de muchos colectivos y colectivas, de la ciclovía como lugar de encuentro y de vínculo social. Resalta que es una de las consideraciones que está en el centro de lo que se ha trabajado con las Secretarías, de lo que debe ser el patrimonio cultural, como un vínculo social en el que se construye, que va cambiando alrededor de la bicicleta, y que permite entender que el patrimonio cultural es dinámico y que moviliza reivindicaciones que son importantes en clave de derechos sociales y culturales.

Por un lado, está la historia de “los escarabajos” que es un orgullo nacional y un patrimonio cultural, pero luego está la importancia que ha tomado la bicicleta en Bogotá, y es por eso que se realiza la postulación, porque ha empezado a construir territorialidades en una clave de ordenamiento territorial, que también es subjetiva y emocional. Por ejemplo, las colectivas de mujeres reconocen el territorio a través de la bicicleta, de una manera distinta, planteando reivindicaciones de género, a través de este medio de movilidad, que además es sostenible y que ha sido una de las grandes apuestas de esta administración.

Indica que Bogotá tiene la red de ciclorrutas más grande de América Latina y eso también genera una importancia de los usos de la bicicleta en la ciudad, con unas dimensiones espaciales y temporales distintas. La postulación para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), incluye un sistema cultural que le ha dado y dará diferentes sentidos a Bogotá, y que muestra con claridad ese patrimonio cultural cambiante, que además se vincula con la ciudad - región, que es otra de las apuestas importantes de la administración.

Por otro lado, resalta que hay una serie de saberes asociados a la bicicleta que se transmiten por generaciones, una economía popular muy arraigada como ocurre con los talleres de las bicicletas y una dimensión turística que tiene un potencial importante para la ciudad. Hoy, los equipos de las Secretarías presentarán la postulación de un sistema cultural, que se puede considerar una innovación en el hecho del patrimonio cultural.

A continuación el Secretario de Despacho de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte - Nicolas Montero, agrega que a veces cuesta trabajo entender que el patrimonio cultural tiene que vincular el presente y la vida cotidiana de la gente, que tiene la posibilidad de sentir que algo es patrimonial dentro de su vida; y la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, es una de esas prácticas, que mediatiza la reflexión patrimonial en la vida cotidiana de la gente y en particular de Bogotá.

Trae a la reflexión a Reichel Dolmatoff fundador de la antropología moderna en Colombia, quien escribe el artículo “El telar de la vida”, en el que expone que la Sierra Nevada de Santa Marta era una especie de telar, hecho por los caminos que hacían los mismos habitantes de la Sierra. Montero, menciona esta interpretación, para señalar que a veces al ver lo que ocurre en otra cultura, facilita entender por qué es un hecho cultural en el presente.

Considera que tomar hechos de la vida cotidiana y reconocerlos como patrimonio, es una de las reflexiones más importantes que debe existir, en contraste a la de los grandes monumentos. Señala que la reflexión de la vida cotidiana de ciudadanas y ciudadanos, es una definición potente de lo que significa patrimonio cultural, entonces empezar a hablar de la bicicleta, no es pensar que lo patrimonial es la ciclovía o un personaje, sino es el uso cotidiano, que permite que la gente conozca, construya y reconstruya su ciudad a través de la experiencia. Resalta que es emocional que se reconozca la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” como un hecho cultural, que debe ser sujeto de patrimonio cultural.

Posteriormente, el Secretario de Despacho de la Secretaría Distrital de Movilidad - Felipe Andrés Ramírez, agradece la invitación a la sesión, felicita al equipo y destaca las palabras “uso y el disfrute” de la bicicleta, porque menciona que desde la Secretaría han hablado que, muchas veces se relaciona al espacio de la ciclovía o al deporte, que pueden estar asociados al disfrute, pero resalta que es el uso cotidiano de bogotanos para ir a diferentes lugares en la ciudad.

Considera que es un modo de transporte absolutamente eficiente, que ayuda a la salud personal y del mundo. Señala, que cada persona que está usando su bicicleta, puede considerarse como héroe urbano, porque ayuda a descontaminar la ciudad en términos de material particulado y en gases efecto invernadero. Destaca que la bicicleta es un medio de transporte que hace parte de la historia de los bogotanos, del crecimiento de la ciudad y de cómo es el movimiento actual.

Resalta que en Bogotá hoy se registran 880.000 viajes en bicicleta, una cifra que corresponde aproximadamente al 6% o al 8% del total de los viajes que se registran en la ciudad, cifra que cambió con la pandemia. Además, existen 590 kilómetros de ciclorruta en la ciudad y próximamente se va a inaugurar el sistema de bicicletas compartidas, con 3300 bicicletas, de las cuales 1500 son mecánicas, 1500 asistidas, 150 para personas con discapacidad, 150 bicicletas con un cajón de carga y 150 sillas adicionales para niñas y niños.

Ramírez manifiesta que es un ejercicio consciente, un sistema limpio, sostenible e incluyente que busca que cada vez más personas puedan utilizar la bicicleta, fortaleciendo la igualdad de género y paridad en el uso, porque en Bogotá solo el 25% de los viajes que se realizan son hechos por mujeres. Señala que iniciativas como esta postulación, son fundamentales porque promueven la apropiación por parte de todas las personas y destaca, que además de tener un sistema que cuente con bicicletas para que cualquier persona e infraestructura para usar de forma segura, es importante que también existan políticas y ejercicios que resalten la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.

Felicita a los equipos que han hecho parte del proceso de la postulación, porque está alineada completamente con la Política Pública de la Bicicleta y considera que es fundamental para que tenga éxito y sea un ejercicio que represente.

Posteriormente, por parte de la Secretaría Distrital de la Mujer se proyecta un video en el que la Secretaria de Despacho, expresa la importancia de la transformación del espacio público y el trabajo por mejorar las condiciones de seguridad para prevenir la violencia hacia niñas, jóvenes y mujeres. Así mismo, manifiesta que, desde esa Secretaría se promueve la paridad en el uso de la bicicleta y se apoya a que más mujeres hagan uso y disfrute rompiendo con los estereotipos de género y señala que el uso de la bicicleta tiene un carácter democrático que transforma el espacio público.

- Proyección video postulación Cultura de la bicicleta.

Blanca Gómez, Coordinadora del grupo de Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) del IDPC, explica que se realizará la presentación técnica desde una perspectiva del patrimonio cultural integral, haciendo énfasis en el patrimonio cultural inmaterial. Se proyecta el video realizado en una de las rodadas con el colectivo Teusacatubici.

- Presentación PPT Postulación Cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta a LRDPCI.



Imagen 1 Portada de la presentación de la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta". Fuente: IDPC

Blanca Gómez, explica que el enfoque de valoración general que se ha tenido para el desarrollo del proceso y la orientación del equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Subdirección de Divulgación y Apropiación del Patrimonio IDPC, ha sido un ejercicio de tejer, construir y ampliar la mirada del patrimonio cultural, en diálogo con la ciudadanía y con los otros sectores que están involucrados en el proceso. Destaca que esta declaratoria busca visibilizar los usos y disfrutes de la bicicleta, como una de las expresiones de PCI más extendidas en la ciudad.

Indica que como se mencionó en el video proyectado, las personas no dicen "la bicicleta es importante", sino "somos importantes", lo que evidencia de alguna manera, que hay una identidad fuerte en las y los ciclistas, con el uso y la experiencia de la ciudad a través de la bicicleta. Explica que el proceso ha permitido entender la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta", como un sistema cultural con un alto valor en términos de patrimonio cultural, relacionado a un sistema de transporte, que también es un sistema cultural referente de las transformaciones y de la democratización de la ciudad. Destaca que la bicicleta se ha vuelto un fenómeno de masas, porque permite democratizar la ciudad y la manera que se habita.

Gómez añade que también se ha encontrado toda la potencia y fuerza organizativa que hay en torno a la bicicleta, explica que, si bien esta es una postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, se ha realizado un proceso de análisis y de diálogo desde una perspectiva integral de patrimonio cultural, para entender e identificar los espacios físicos en donde se viven la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta". Se reconoce una memoria, una historia asociada a momentos históricos de la ciudad, e inclusive a relaciones entre distintas capas de sectores de interés cultural con el uso de la bicicleta. Se destacan las economías que se movilizan con oficios tradicionales y populares.

Indica que el proceso ha sido construido colectivamente y señala que, desde la metodología, se buscó incluir la voz de las ciudadanas y ciudadanos que hacen parte de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta".

A continuación, Julián Acosta, inicia la presentación explicando que, para efectos del documento de postulación, se estudió a profundidad la historia de esta manifestación en tres partes principales:

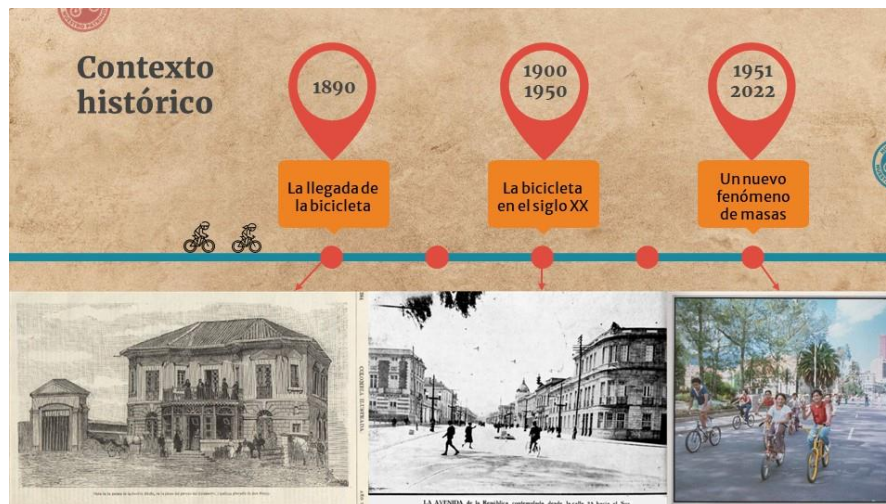


Imagen 2 Contexto histórico de actores la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta". Fuente: IDPC

1. La llegada de la bicicleta, en donde fue apropiado el uso solo por una parte pequeña de la población. A finales del siglo XIX se calcula que aproximadamente 600 bicicletas rodaban por la ciudad con un uso básicamente deportivo, en espacios privados como los clubes. En el tránsito del siglo XX, la bicicleta empieza usarse en las calles.
2. La popularización de la bicicleta desde 1900 a 1950. Para este momento menciona que son las clases trabajadoras las que apropian el uso, siendo los mecánicos, mensajeros, policías, carteros, entre otros, quienes más usaban la bicicleta. Se construyen nuevas subjetividades como la del campeón ciclista que reflejaba valores de heroísmo o el ideal de ascenso social, que encontraron muchas personas en el uso de la bicicleta, luego de la popularización de las competencias ciclísticas.

Acosta resalta que en la memoria de los bogotanos aún se conservan diversos sucesos de esa época, como por ejemplo el alquiler de triciclos y bicicletas en el Parque Nacional o en el Parque de la Independencia, o las competencias de triciclos de las cuales se conservan algunas fotos en los álbumes familiares y que permiten dar cuenta de la memoria del uso de la bicicleta. Así mismo menciona las grandes competencias de ciclistas en donde nació el mito de "los escarabajos".

Relata que desde los años 30 del siglo XX, los ciclistas tenían que usar una licencia, pero con la popularización del ciclismo en la década de 1960, ya fue imposible que la administración distrital tuviera un registro de cuantas bicicletas o cuantos ciclistas se movilizaban en la ciudad. Menciona, que en 1950 se calculaba que habían alrededor de 40.000 bicicletas en la ciudad, en los años 70, se hablaba de 250.000 bicicletas, y actualmente se habla acerca de 2.000.000 aproximadamente.

3. Masificación de la bicicleta desde 1951 hasta hoy. Acosta señala que tiene que ver con dos fenómenos principales que se dan en este momento; los procesos ciudadanos e institucionales que dinamizaron la creación de las ciclovías que permiten poner en discusión la influencia de la bicicleta para el urbanismo de la ciudad y con esto para

principios de este siglo, se va a construir la red de ciclorrutas, consolidándose numerosos colectivos de ciclistas e instaurando la bicicleta como medio de transporte.

Oscar Velásquez, Subdirector de Bicicleta y Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad, menciona que teniendo en cuenta la contextualización realizada, hoy puede decirse que la bicicleta transformó la ciudad no solo en términos recreativos, sino que a través del tiempo empezó a transformar la planeación de la ciudad, siendo el uso de la bicicleta uno de los principios para la toma de decisiones y el desarrollo de Bogotá. Por otro lado, señala que el disfrute de la ciclovía, se ha convertido en un símbolo que, con sus casi 50 años de existencia, ha representado y transformado la movilidad sostenible de la ciudad.

Velásquez señala que la red actual de ciclorruta, es casi de 600 kilómetros, permitiendo representar a Bogotá como una de las ciudades de Latinoamérica, con una red de mayor impacto y extensión. Esa red de infraestructura aportó a la convivencia y el mejoramiento de viaje de los ciudadanos y llevó a generar infraestructuras complementarias, como la red de ciclo parqueaderos. Indica que Bogotá ya ha superado los 200.000 cupos para parquear las bicicletas, haciendo una experiencia de viaje más seguro y comfortable. Esto fortalece el uso y disfrute de la bicicleta por parte de las mujeres, siendo uno de los retos de la ciudad, en el cual se busca la paridad de género en el uso de la bicicleta.

Resalta que, a partir de la encuesta realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, se pudo conocer que alrededor de 1.500.000 bicicletas se usan en Bogotá. Por ejemplo, actualmente desde las escuelas, con el programa “Bici parceros” y “Al colegio en Bici”, se ha logrado incluir y beneficiar estudiantes, aumentando a 18.000 personas, en más de 100 colegios, que han realizado aproximadamente 2.700.000 viajes en bicicleta. Resalta la promoción y fortalecimiento para los ciudadanos a través de la bicicleta, como un reto de ciudad, un trabajo en común y parte de nuestra vida.

Reflexiona sobre como todas las personas que habitamos la ciudad, en algún momento al desplazarnos, convivimos con una bicicleta, ya sea siendo peatones o usuarios de vehículo. Añade que hay una apropiación con la bicicleta, que lleva al compartir y permite el uso por todas las personas. Resalta la importancia del rol de las mujeres en la cultura alrededor de la bicicleta, que motiva a pensar la relación con el cuidado y la seguridad vial.

Explica que Bogotá tiene instrumentos de planificación que promueven la sostenibilidad de los usos de la bicicleta y cuenta con una política pública hasta el año 2039, en la que se propone alcanzar 44 productos que tienen diferentes visiones, como, por ejemplo, cumplir con la paridad de género en el uso de las bicicletas, el incremento de viajes y el mejoramiento de la seguridad.

Los planes de desarrollo distrital, en especial el actual, han trazado una carta de navegación en torno a la transformación de la ciudad, con los compromisos de seguir creciendo en infraestructura para la bicicleta, tener mejores condiciones, poder ser innovadores e incluir otros sistemas de transporte.

Carlos Sánchez asesor del Equipo de PCI del IDPC, continúa presentando la caracterización, enfatizando que la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, es un sistema cultural complejo de alto valor patrimonial para Bogotá, y que, desde la

implementación de la metodología participativa, se encontró que esta manifestación cultural configura un sistema que se compone de cuatro ejes o componentes principales:



Imagen 3 Componentes de la caracterización de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. Fuente: IDPC

A. Estructuras organizativas y comunitarias, que giran en torno a la bicicleta, reconociendo la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, como una herramienta del cambio social, de construcción de ciudadanía, de construcción de colectivos y asociatividad en Bogotá.

Andrea María Navarrete, Gerenta de la bicicleta, de la Secretaría Distrital de Movilidad, señala que desde el reconocimiento se decidió convocar a las colectivas y colectivos ciclistas para encontrar esa memoria de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. También resalta que, con las mujeres, se trabajó el derecho a la ciudad desde la mirada feminista del ciclismo urbano y se abordaron 4 ideas principales desde el género.

Menciona, que en este componente es quizás donde más se reconoce a la bicicleta como un vehículo y como un medio de transporte, porque en la colectividad y en el activismo de la bicicleta hay una defensa del derecho a la ciudad.

- La primera idea es: *La bicicleta posee una potencia social, política y comunitaria en torno a identidades diversas, relacionadas con el derecho habitar la ciudad y la movilidad sostenible.* Navarrete hace referencia a los colectivos ciclistas que promueven el goce y el disfrute, el derecho a la ciudad y la movilidad en bicicleta. Menciona, que son precisamente las organizaciones y la ciudadanía ciclista, quienes motivan el cuidado del medio ambiente y el mejoramiento de la calidad de vida, por ser la bicicleta un vehículo no contaminante. Resalta que son los colectivos los que han movido al distrito y la construcción de una política pública de la bicicleta, para mejorar las experiencias de ciclistas en Bogotá.
- La segunda idea es: *Diversas organizaciones y colectivos desde 1970 han promovido el uso de la bicicleta.* Navarrete, trae a colación la exposición de “Escarabajos”, donde se expone que “Procicla” inició lo que posteriormente se va a consolidar como colectivos ciclistas, ya que convocó a la gran manifestación del pedal en 1974, donde asistieron más de 5.000 personas, con el objetivo de demostrar que la bicicleta era un vehículo que no contamina y que promueve hábitos de vida saludable que benefician, alegran,

divierten y dan gozo de la ciudad.

Señala que este ejercicio de 1974 deriva lo que hoy se conoce como la ciclovía dominical, que es uno de los grandes hitos ciclistas de Bogotá. Resalta que el espacio de la ciclovía nocturna permite que las mujeres se apropien del espacio público en la noche, teniendo en cuenta que, desde la Secretaría de la Mujer, se han encontrado algunos datos relacionados con lo complejo y el riesgo que viven las mujeres en el espacio público en la noche.

- La tercera idea. *Desde la bicicleta se viven las experiencias comunitarias y colectivas que incluyen escenarios cotidianos de usos y apropiación de la bicicleta.* Destaca que hay un ejercicio de resignificación de espacios y de reivindicación del derecho a la ciudad, en el que se encontraron actores ciclistas organizados y no organizados.
- La cuarta idea es que, *a nivel distrital son hitos la conformación de varios colectivos ciclistas, las salidas en bicicleta y la organización de la mesa de la bicicleta.* Navarrete agrega que el activismo y la lucha de los colectivos ciclistas son los que logran la construcción o la constitución formal y normativa de los Consejos Locales de la Bicicleta, que considera importante en el contexto de la política pública de la bicicleta.

Carlos Bravo, añade que estas colectividades son la materialización de las relaciones que se dan en los barrios, que surgen a partir de grupos de amigos que se reúnen para conocer sus localidades y que, en ocasiones, tienen una identidad muy arraigada en algunos puntos de la ciudad. Señala que expresan esas identidades, la pertenencia a las localidades y se puede evidenciar que hay una línea afectiva que integra la bicicleta a las personas y entre las personas.

Andrea Navarrete explica el mapa de actores de la cultura de la bicicleta, señalando que se identificaron actores comunitarios, actores institucionales y actores privados.



Imagen 4. Mapa de actores de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta". Fuente: IDPC

En los actores comunitarios menciona que se identificaron **actores organizados** que se refiere de las instancias formales de participación, de las organizaciones formalmente constituidas con los Concejos Locales de la Bicicleta y a la Mesa Local de la Bicicleta. También se encuentran los colectivos y colectivas ciclistas, que según la base de datos del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), son más 80 colectivos

ciclistas como Teusacatubici, Fontirueda, Bikennedy, Club Bacatá, Rueda sin Censura y otros procesos comunitarios asociados a la bicicleta.

En los **actores no organizados**, explica que se encontraron los actores relacionados a la experiencia del ciclismo rural, los estudiantes quienes llegan a sus colegios o universidades en bicicleta. Las experiencias deportivas y los ciclistas de uso recreativo que también están relacionadas con las convocatorias que hacen los colectivos a ciclistas, para asistir a Ciclopaseos y los practicantes de oficios asociados.

En los **actores institucionales**, se encontraron actores regionales como la Mesa Regional de la Bicicleta – RAPE; actores nacionales como Ministerio de Cultura, Ministerio de Deporte y el Congreso. Los **actores internacionales** como la Coordinadora CONBICI, ubicada en España o la Federación Europea de Ciclismo, quienes son los que organizan el Velocity en Europa. En los **actores distritales**, se encontraron el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, la Secretaría de la Mujer, el IDPC, el IDPAC y todos los actores que tienen que ver con el Plan de Acción de la política pública de la bicicleta. Por último, en el sector educativo están las experiencias de la “Escuela de la Bici” promovida por el IDR, y el programa “Al colegio en Bici” que este asociado entre las Secretarías de Educación y Movilidad.

En **actores privados** se identificó a todo el clúster de la bicicleta a partir del trabajo que realizó la Secretaría de Desarrollo Económico, donde se congregan a todos los comerciantes de bicicletas y los emprendimientos ciclistas, tanto desde las colectividades ciclistas como de las figuras comerciales formalizadas en la Cámara de Comercio.

Andrea Romero de la Secretaría Distrital de la Mujer, explica el segundo componente:

B. Mujer y género. Señala que para la postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” como un patrimonio cultural inmaterial de la ciudad, se organizó la presentación en tres temas: un contexto de cómo se realizó el esquema de la información de género sobre el uso y disfrute de la bicicleta en Bogotá; una perspectiva histórica del ciclismo femenino en Bogotá y; la información sobre colectivas, mujeres y la movilidad del cuidado.

En ese **primer contexto**, explica que se desarrolló un proceso de consultoría entre ONU Mujeres y el IDPC, en articulación con la Secretaría de la Mujer y en apoyo con la Secretaría de Movilidad para conocer la información de ciudadanas y ciudadanos que hacen uso de la bicicleta. Esta articulación interinstitucional tuvo como resultado cinco laboratorios experienciales en los cuales participaron mujeres activistas, mujeres independientes, cuidadoras, deportistas, bici mensajeras, consejeras locales de la bicicleta y funcionarias del distrito o ciudadanas en general, que hacen uso de la bicicleta para la movilidad vial en Bogotá.

Como respuesta de los laboratorios experienciales se descubre que, las mujeres coinciden en afirmar que el auge, el uso de la bicicleta y la fusión con el movimiento feminista en Bogotá, logra resignificar la ciudad, descubrirla y habitar el espacio público.

Se reconoce que se revierten los miedos y las desigualdades al enfrentar las violencias basadas en género, lo cual permite a las mujeres tener una experiencia de transformación potente en el reconocimiento social y personal, a partir del uso de la bicicleta en Bogotá. Esto incentiva y permite que más mujeres accedan a la bicicleta para el uso y disfrute del espacio público y a la vez, al uso del artefacto o la bicicleta. Esto ha generado experiencias de seguridad, de autonomía, de liderazgo y de libertad para las mujeres que hacen uso de la bicicleta en la ciudad.

Señala que el enfoque de género en el uso de la bicicleta, aporta a que más mujeres habiten el espacio público, para propiciar espacios de inclusión social y así mismo reivindicar el derecho a la ciudad. El uso de la bicicleta, el movimiento feminista y auge de las colectivas, ha permitido una juntanza comunitaria y una juntanza en respuesta institucional; como ocurrió en 2019, con el Congreso 5050, que se desarrolló entre Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de la Mujer. Este espacio buscaba la paridad de visibilidad y equidad de género en relación al uso y disfrute de la bicicleta.

En cuanto a la juntanza comunitaria, indica que se obtuvo como respuesta, que se enfrentan distintas desigualdades, en las cuales las mujeres, los cuerpos o sujetos feminizados de alguna manera han sido históricamente víctimas. Para nombrar estas desigualdades, señala que se reconocieron dos aspectos: el carácter subjetivo y el carácter estructural.

Sobre el carácter subjetivo, Romero se refiere a las percepciones del miedo que limitan la experiencia, el aprendizaje y el uso de la bicicleta en el espacio público, que a su vez restringe su apropiación. Dentro del carácter estructural, señala que el peso de las actividades que han estado recargadas por roles dentro del género femenino, ha limitado o genera desigualdad social, en el uso y disfrute de la bicicleta en el espacio público, por parte de las mujeres.

Indica que el uso de la bicicleta en el espacio público, tiene una diferencia en roles de género, porque los hombres pueden ser percibidos de manera social como sujetos seguros y fuertes al habitar el espacio público; mientras que las mujeres o sujetos feminizados, de alguna manera, han sido percibidas como inseguras o que deben estar restringidas al espacio privado para estar en confianza y cuidado.

Por otro lado, menciona que, a través de los laboratorios experienciales, se ha visibilizado el tema de la sexualización de los cuerpos y la percepción del miedo, que condiciona el uso de la bicicleta en el espacio público. Evidenciando también las violencias físicas y simbólicas, a las que mujeres y colectivas que hacen uso de la bicicleta, han sido sujetas de desigualdad. Se ha reconocido que los cuerpos son el primer espacio para habitar el espacio público, por ende, es el primer escenario de las dinámicas del poder, por ello, la juntanza comunitaria y las colectivas, han venido dando una respuesta a través de la solidaridad y el cuidado a sí mismas, por el género, por la habitabilidad y el derecho a la ciudad.

Romero señala que se han fortalecido procesos de construcción colectiva en cuanto al uso y disfrute del espacio público por parte de las mujeres, como una práctica del patrimonio cultural inmaterial.

Destaca que para la postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, es importante reconocer el segundo tema: **la perspectiva histórica del ciclismo femenino en Bogotá**. Durante el año 1888 se presenta el primer evento público en bicicleta por parte de las mujeres que hacían parte de la élite bogotana, sin embargo, en los años posteriores: 1920, 1930 y 1940 se veían diferentes competencias femeninas en la ciudad. Menciona que para 1948, en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Neiva, empieza el auge del uso de la bicicleta por parte de las mujeres. Entre 1951 y 1952, se desarrolla la primera generación de ciclistas femeninas, con la aparición de las carreras “Doble a Techo” y “Doble a Fontibón”, en estas se destacan Ana Martínez de Sánchez y Miriam Crisesli, como pioneras del ciclismo en la ciudad.

Romero menciona que para el año 1970, se empieza a dar lugar a la potencia de lo que significa el ciclismo deportivo por parte de las mujeres y se aprueba la liga de ciclismo bogotana, permitiendo que en 1986 debutaran algunas ciclistas en el Tour de Francia. En 1982 se institucionalizó la Ciclovía, en donde actualmente se percibe seguridad y confianza para habitar el espacio público en bicicleta por parte de las mujeres en Bogotá.

En cuanto al tercer tema: **Colectivas, mujeres y movilidad del cuidado**, Romero reconoce que las colectivas, como la juntanza comunitaria, han dado respuesta a la articulación institucional sobre el uso de la bicicleta por las mujeres. Menciona que las colectivas trabajan en articulación con mujeres y niñas en diferentes temáticas que incluyen el uso de la bicicleta, la apropiación en derechos humanos, derechos de las mujeres, defensa personal en bicicleta, normatividad vial, cuidado ambiental y animal, construcción de paz, apropiación del espacio público, fortalecimiento de liderazgo para mujeres, acompañamiento y visibilización de las violencias basadas en género.

En la siguiente diapositiva se registran parte de las respuestas de los laboratorios realizados con mujeres para la postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.



Imagen 5 Respuestas de las mujeres relacionadas a la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.

Fuente IDPC

Resalta que para hablar de las mujeres y colectivas como un foco de la movilidad del cuidado, hay varias colectivas que están registradas en el documento de postulación, sin embargo, algunas como “Nosotras pedaleamos” y “Chicas Bikes”, se preocuparon por visibilizar problemáticas de las ciclistas en Bogotá y las distintas formas de habitar la ciudad. Así mismo señala que las colectivas a nivel general se han interesado por promover el uso de la bicicleta como una herramienta de transformación social.

Por otro lado, menciona que la juntanza comunitaria exige acciones institucionales para el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, lo cual ha generado respuestas interinstitucionales, como el caso del Sistema Distrital de Cuidado para el apoyo de cuidadoras, en las que se trabaja con el IDRD para el fortalecimiento de la Escuela de Formación del Uso de la Bicicleta y el fortalecimiento de 16.000 mujeres en el uso de la bicicleta, durante el 2021. Todo esto aporta a la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” como un patrimonio cultural inmaterial que revierte los patrones de género, disminuyendo las brechas de género.

Romero, termina resaltando que la movilidad del cuidado se ha convertido en un escenario de desplazamientos para el uso y disfrute de la bicicleta. Reconoce que, según los datos del Sistema Distrital de Cuidado, las localidades con mayor número de mujeres que se dedican al trabajo del cuidado, son de estratos 1, 2 y 3, y se ubican en las localidades de Sumapaz, Usme, Bosa y San Cristóbal; lo que permite tener una noción de lo que son los desplazamientos en bicicleta.

Blanca Gómez del IDPC, resalta que uno de los propósitos que se ha trazado en el ejercicio de construcción de la postulación, es el enfoque de mujer y género, porque de acuerdo con lo que acaba de exponer Romero, en el ejercicio de diálogo con las mujeres y colectivas ciclistas, un eventual reconocimiento de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” pone como precedente no solo lo valioso que hay entorno a los usos, sino también las tensiones del patrimonio cultural.

Señala, que una de las tensiones que se ha identificado durante el proceso, está relacionada al enfoque de mujeres y género, en donde las cifras evidencian que solo el 25% de los recorridos en bicicleta los hacen mujeres, y de ese 25% de mujeres que se mueven en bicicleta, todas han sido violentadas y acosadas. Por esta razón, poner esta tensión en diálogo dentro de un escenario cultural, podría generar una serie de transformaciones que propicien efectivamente la equidad y la eliminación de violencias basadas en género en el uso de la bicicleta en Bogotá.

Por otro lado, resalta que la propuesta de generar un proceso de inclusión en la LRPCID, con enfoque de mujer y género, atiende a las directrices operativas de la Convención de la UNESCO, que señala que el PCI, debe ser también un factor de equidad de género y que ha sido uno de los lineamientos menos abordados en el caso de la Convención y en el desarrollo de los distintos países. En este sentido, Gómez destaca que, con la postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, se está contribuyendo a ese objetivo general en la implementación de la Convención y a un objetivo de ciudad, que tiene como eslogan “una ciudad mejor para las mujeres, es una ciudad mejor para todos y todas”.

Siguiendo con la caracterización, Carlos Sánchez explica el tercer y cuarto componente:

C. Economías populares, saberes locales y estructuras productivas. Sánchez explica que en el ejercicio de participación se encontró que, la bicicleta además de ser una herramienta de construcción de ciudad, comunidad y de reivindicación de luchas feministas; es también es una herramienta de trabajo importante, que articula el componente económico y de oficios asociado a la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.

Existe una amplia red de servicios en temas de reparación, mantenimiento, conservación, comercialización e importación de bicicletas, las cuales son el fundamento y la estructura material de este sistema cultural. Señala que, la economía popular se ha acompañado con el aumento de los viajes que se realizan desde la pandemia, con la diversificación de distintos servicios, con la oferta de bienes y servicios vinculados con la cultura y con el uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad. También se encontró que, en la emergencia, se activaron los oficios tradicionales que se desarrollan en bicicleta y que tienen un valor en términos de patrimonio cultural, entre estos se identificaron las jardinerías, los usos de carga de la bicicleta en las plazas de mercado, bici mensajería, entre otros.

D. Usos de deporte, recreación y bienestar, este abarca usos recreativos y deportivos de la bicicleta, que son los más conocidos en la ciudad. Se reconocen espacios fundamentales para la construcción de la identidad bogotana, como lo son: la ciclovía dominical, el uso cotidiano de las ciclorrutas, la apropiación de espacios naturales y de valor patrimonial como el Parque Nacional, en donde se desarrollan prácticas deportivas contemporáneas. Por último, resalta el valor terapéutico y deportivo de la bicicleta, que contribuye al bienestar personal y colectivo.

Coincidencia con los campos del Patrimonio Cultural inmaterial:

Carlos Sánchez expone que, a partir el trabajo realizado con la ciudadanía, se determinó que la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, está relacionada con 4 campos principales de Patrimonio Cultural Inmaterial, de acuerdo con la normativa vigente.

- 1. Patrimonio cultural inmaterial relacionado a la vida cotidiana.** En este campo se reivindican las prácticas del habitar y apropiarse del territorio urbano de manera diferencial y particular en bicicleta; incluyendo las experiencias cotidianas de ciudadanas y ciudadanos que se movilizan por la ciudad en bicicleta. Esto también agrupa las economías populares, los saberes locales y las experiencias generales en bicicleta, que hacen parte de la memoria colectiva de Bogotá.
- 2. Juegos y deportes tradicionales.** Se relaciona al componente deportivo alrededor de la cultura de la bicicleta, prácticas, espacios, rutas y lugares deportivos que hacen parte de un proceso de construcción de identidades urbanas e históricamente de construcción de sentidos de ciudadanía en Bogotá.
- 3. Eventos festivos y lúdicos asociados al disfrute de la bicicleta.** Se involucran actos festivos y lúdicos concretos en la ciudad como la Ciclovía todos los domingos y festivos, algunos ciclo paseos, eventos conmemorativos por parte de colectivos ciclistas y eventos de carácter institucional como “La semana de la bici”.
- 4. Sistemas y formas de organización sociales.** La “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” se configura por las ciudadanas, ciudadanos, colectivas,

colectivos y las estructuras comunitarias organizativas que le dan vida al sistema cultural, ya que estas fomentan procesos de agremiación, de construcción de ciudad y de construcción de identidades urbanas en Bogotá.

Criterios de valoración del Patrimonio Cultural Inmaterial

Carlos Sánchez, resalta que la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, cumple con los criterios de valoración del Patrimonio Cultural Inmaterial y se destaca por la mirada integral e innovadora.

Criterios de valoración del PCI

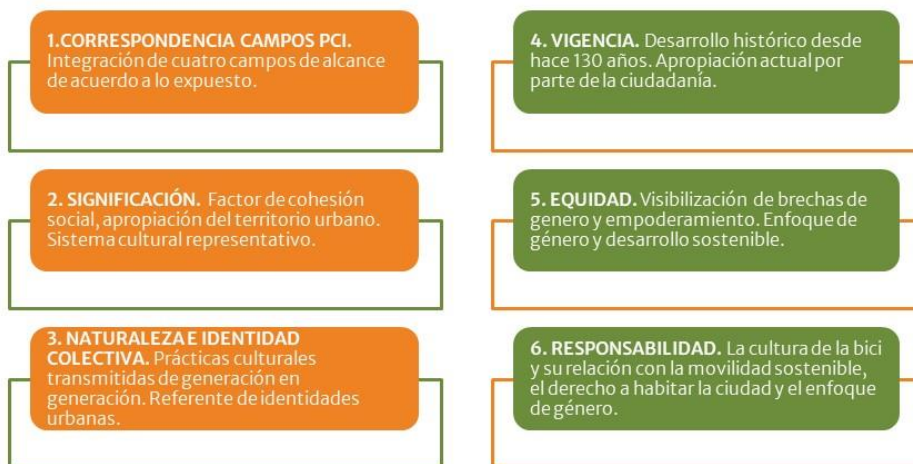


Imagen 6 Criterios de valoración del PCI, de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. Fuente: IDPC

1. Cumple con la correspondencia de los cuatro campos de alcance principales.
2. Es una manifestación o un sistema cultural que es significativo, siendo un factor muy importante de cohesión social y de apropiación diferencial del territorio urbano. La “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” es un sistema representativo, democrático que además ha contribuido históricamente a la democratización de la ciudad, desde el acceso de clases populares a una movilidad sostenible.
3. Es un sistema colectivo de prácticas colectivas que son transmitidas de generación en generación y son referente de identidades urbanas a nivel distrital.
4. Es un sistema que está vigente en Bogotá. Desde hace 130 años que llegó la bicicleta a la ciudad, está viva e incrementó su uso durante la pandemia. A través de los proyectos, programas, reivindicaciones y causas sociales en torno a la bicicleta, se evidencian la apropiación por parte de la ciudadanía y motiva el desarrollo de un instrumento de gestión como el PES.
5. Equidad, la bicicleta logró visibilizar brechas de género en los usos y apropiación del espacio público, aportando al empoderamiento de las colectivas y colectivos de mujeres. Destaca el enfoque de género para el cierre de las brechas de género y en general al cumplimiento de un esquema de desarrollo sostenible en la ciudad.
6. Responsabilidad, se resalta la articulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” con la Movilidad sostenible y con otros Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como la reducción de la pobreza, el derecho a ciudades limpias y sostenibles, el enfoque de género que indica que la cultura de la bicicleta es una

manifestación que aporta de manera articulada e integral al desarrollo sostenible de la ciudad.

Ubicación geografía de la manifestación

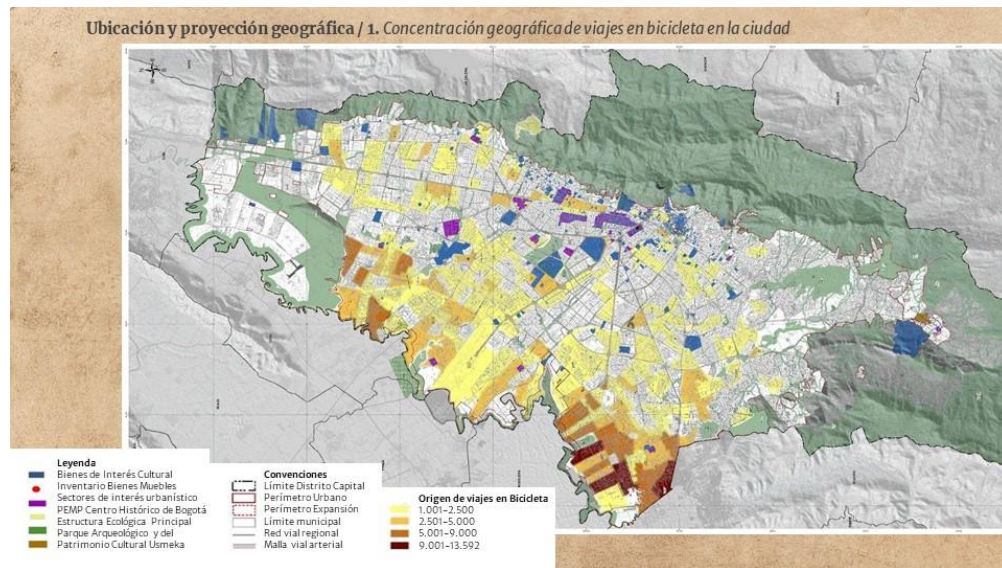


Imagen 7 Mapa concentración geográfico de viajes en bicicletas en la ciudad. Fuente: IDPC

Carlos Bravo, destaca que algunas de las condiciones geográficas y climáticas de la ciudad le dan singularidad a la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. Específicamente señala que el 92% del territorio no tiene inclinación, lo que favorece la expansión de la cultura de la bicicleta. Por otro lado, precisa que la temperatura promedio en la ciudad, es de 13° y que se concentran dos periodos de lluvia, en horas del mediodía y antes de empezar la hora pico, lo que permite la movilidad cotidiana de la gente.

Señala que, de acuerdo con los datos de Secretaría Distrital de Movilidad, existe una concentración de los orígenes del viaje en las localidades del occidente: Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba, lo que evidencia que la vida barrial adopta un ritmo específico a partir de los usos de la bicicleta. También resalta que los usos de la bicicleta se relacionan con espacios, bienes muebles e inmuebles de interés cultural de la ciudad.

Carlos Sánchez, explica que existen dinámicas y espacios asociados a la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, relacionados con el componente de “Usos de deporte, recreación y bienestar”. Dentro de estos se resalta el Parque Nacional, parques metropolitanos y espacios públicos donde se desarrollan prácticas deportivas que son apropiadas por ciudadanas y ciudadanos.

Sobre el componente de “Economías populares, saberes locales y estructuras productivas” se encontraron espacios para bici-talleres, venta informal, jardinería, bici mensajería para domicilios, clúster, oficios y usos de carga en plazas de mercado, entre otros. Desde el componente de “Mujer y género”, se identificaron escuelas formativas y espacios de colectivas de ciclistas, que se relacionan con la reivindicación de género. En relación a las “Estructuras organizativas y comunitarias”, se señalan los espacios de origen de las

colectivas y colectivos, y los lugares de apropiación que usualmente están relacionados con el patrimonio cultural material de la ciudad, como ocurre con el monumento al Almirante Padilla en Teusaquillo.

Explica además, que el mapa es resultado del trabajo realizado con representantes de algunas de las colectividades de ciclistas, e indica que se generaron los siguientes códigos:

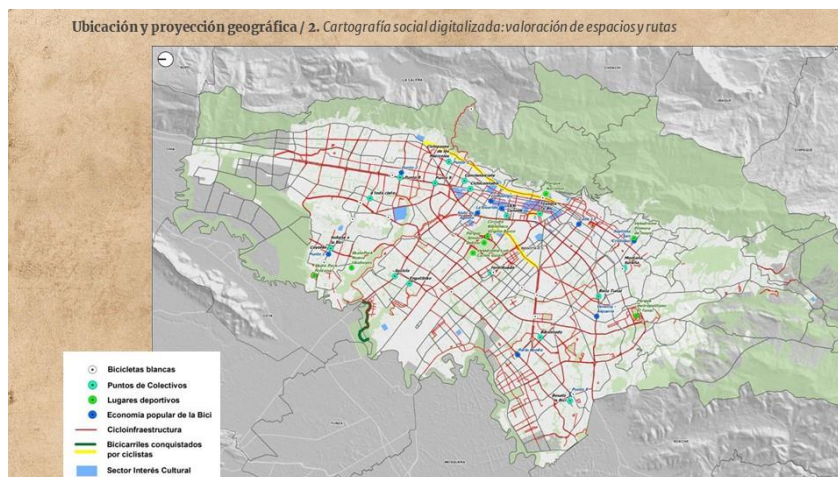


Imagen 8. Espacios asociados a la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. Fuente: IDPC

- Bicicletas blancas, corresponde a un código de memoria de la cultura de la bicicleta, para marcar los lugares en donde han fallecido ciclistas.
- Puntos verdes, espacios donde se encuentran las colectividades de ciclistas, por ejemplo: la plaza central de Bosa, donde se reúnen “Bosate la bici”; el Almirante Padilla en Teusaquillo donde se reúne “Teusaca tu bici”; puntos alrededor de la zona oriental, que marca un recorrido histórico relacionado a la aparición y desaparición de las distintas colectividades; y puntos dispersos donde se encuentran los colectivos en la ciudad.
- Espacios de referencia como el Velódromo de la Primera de Mayo, la subida a Patios, la Ciclo-infraestructura que tuvo mayor valoración por parte de la comunidad, y unos bicicarriles que han sido conquistados por las colectividades, específicamente en el Park Way y la carrera 50.
- Por último, señala la relación que tiene la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, con los usos deportivos en la región metropolitana y las rutas que hacen los ciclistas en sus entrenamientos y para disfrutar la geografía de la ciudad y sus alrededores. Se referencian lugares como el Alto del Vino, La Sabana, Alto del Verjón, y otros lugares en el sur oriente de la ciudad, que son apropiados e impulsados con recorridos por la colectiva “Montaña Sureña”.

Para concluir la presentación, resalta la importancia de la perspectiva de la Salvaguardia de este sistema cultural, indicando lineamientos que pueden orientar un Plan Especial de Salvaguardia por cada uno de los componentes expuestos anteriormente:

- A. Estructuras organizativas y comunitarias**, se señala la importancia de profundizar en la producción de memorias colectivas y en los sentidos de ciudadanía que detona la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. Articulando con la política pública de la bicicleta y desde un diálogo muy cercano con las colectividades y colectivos que han participado durante el proceso.

- B. Mujer y género.** Se considera fundamental la disminución de las brechas de género en el espacio público, desde el uso y disfrute de la bicicleta por parte de mujeres y de otras ciudadanas con identidades de género diversas. Se señala potencializar la articulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” con los procesos activistas feministas en la ciudad.
- C. Economías populares, saberes locales y estructuras productivas.** De acuerdo al proceso participativo, se considera importante realizar la caracterización de la economía popular de valor patrimonial en la ciudad, con el fin de identificar cómo se vive y cómo se estructura este complejo económico en Bogotá. A partir de esto, diseñar estrategias participativas con el sector comercial y productivo que está vinculado con la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.
- D. Deporte, recreación y bienestar.** Se considera necesario salvaguardar los escenarios de carácter deportivo que son los espacios que la ciudadanía más recuerda y aprecia, en el desarrollo de deportes cotidianos y contemporáneos en bicicleta, como la ciclovía y los parques metropolitanos. Estas consideraciones se establecen con el fin de generar medidas de Salvaguardia, desde un trabajo intersectorial con los sectores deportivos y de cultura, para establecer una hoja de ruta y un plan de acción.

- Intervención de líderes de colectivos ciclistas.

-Paula Andrea Valencia, mujer activista de la bicicleta, reflexiona sobre el encuentro de la postulación, como un ejercicio de responsabilidad y compromiso con la sostenibilidad de la movilidad de la ciudad. Manifiesta que está representado a mujeres, hombres, activistas y personas trans con quienes comparte la cotidianidad en la calle. Señala que todas las personas al ser actores viales, son responsables, corresponsables y pueden vivir en unidad en la vía, a la que físicamente se le pueden mejorar sus condiciones.

Manifiesta que es un gran momento para declarar la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, ya que lo considera “como patrimonio cultural, como esa felicidad que causa en cada persona”.

Valencia, invita a utilizar los servicios de emprendedores independientes que tienen sus compañeros y compañeras, quienes son mensajeros en la ciudad. Explica que algunas personas ya trabajaban desde hace años y otras iniciaron el trabajo durante la pandemia, permitiendo el sustento de las familias a través de la bicicleta y generando una sensación de libertad con las bicicletas, a las que denomina “caballos de acero”.

Señala que la bicicleta también es un vehículo y menciona que la Ley 1811, ofrece unas ventajas y que el código nacional de tránsito que corresponde a la Ley 769, establece unas obligaciones y compromisos. Dirigiéndose a quienes manejan vehículo automotor, expresa: “nuestro motor es nuestro corazón y nuestra fuerza son nuestras piernas”.

-Cesar Fernando Ortigón, restaurador de bicicletas y presidente del “Club Bacatá, bicicletas clásicas y antiguas de Bogotá”, expone que, desde hace cuatro años vieron la necesidad de tener en Bogotá un representante que acogiera a todas las personas que tienen bicicletas clásicas heredadas por las familias o en las que aprendieron a montar. Cuestiona como hasta este momento, se contempla la bicicleta como un medio de

transporte para la movilidad sostenible, que aporta a la economía y a los aspectos sociales culturales de la sociedad.

Manifiesta que el objetivo del Club Bacatá, propende por fortalecer el uso y el rescate de la bicicleta clásica en Colombia, de la cultura de la bicicleta, de los aportes a las familias y a las memorias relacionadas con aprender a montar bicicleta, al disfrute, a la recreación, a la salud y al compañerismo.

Ortegón se especialista en la restauración de monaretas y señala que cada bicicleta tiene una historia, con las sensaciones propias de los dueños, de las familias, de sus vivencias y hacen parte del rescate que se le ofrece a las personas. Insiste en que recuperar una bicicleta regalada por el abuelo o el padre para que la herede a sus hijos, es también mantener la continuidad de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”. Además, manifiesta su apoyo para la postulación y la declaratoria de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.

Deliberación y votación.

La consejera Karol Fajardo, Directora del Instituto Distrital de Turismo de Bogotá (IDT) señala que desde esa entidad se gestiona y se trabaja por el turismo en la ciudad, ya que es un sector que mueve más de 240.000 empleos en la ciudad y resalta que, la narrativa de la bicicleta es muy poderosa para la atracción de visitantes, por recorridos en los cerros orientales y en localidades de la ciudad, que permiten valorar temas históricos y los diferentes usos de la bicicleta. Manifiesta que esta iniciativa para su postulación es muy valiosa para el sector turismo.

Menciona que la revista Time publicó y promovió a Bogotá como una de las ciudades favoritas para disfrutar la cultura de la Bicicleta. Señala que cada vez hay más hoteles que compran bicicletas, las alquilan y cuentan con bici parqueaderos propios. Hay un aumento de guías especializados en bici turismo y agencias de viajes, que podrían conectarse con los colectivos de bicicletas y con el IDT, porque hay narrativas en temas históricos, culturales y en los eventos que mencionó el colectivo Club Bacatá, que se pueden incluir en la oferta para visitantes.

Fajardo señala que cuando los visitantes vienen por negocios y hacen turismo corporativo, piden un recorrido en bicicleta, por eso ahora el IDT tiene más bicicletas para prestar. Se cuenta con 34 colegios distritales que participan del programa “Colegios amigos del turismo”, que no solamente van al colegio en bicicleta, si no que empiezan a entender la importancia de la bicicleta en la economía de la ciudad.

Agradece y resalta que cada vez se va a mejorar la experiencia de la bicicleta en Bogotá, para sentir orgullo y ser referente para otras ciudades. En el marco del turismo sostenible, responsable e inclusivo, menciona que debe incluir o articularse con la movilidad sostenible.

Diego Parra, consejero representante de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, agradece a las entidades que trabajaron en la postulación y pregunta sobre las implicaciones en los riesgos y las amenazas presentados en el documento de la postulación, como elementos que se plantean para abordar en la salvaguardia de la manifestación. Precisa que es un elemento importante para tenerlo presente en el debate y votación.

El consejero Álvaro Arias, Director del Archivo de Bogotá, resalta el trabajo realizado para la postulación y señala tres temas que considera claves: En el componente económico, coincide con Karol Fajardo directora del IDT en que el tema turístico es muy importante. En concordancia con lo que preguntó el consejero Parra, pregunta, ¿para qué vamos conservar el patrimonio cultural de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” ?. Señala el riesgo de la inseguridad y como en el PES se pueden generar recomendaciones e incorporar a la Secretaría de Seguridad, para que acompañe esta apuesta y se pueda ver de qué manera, se generan medidas que ayuden atenuar el problema de seguridad. Finalmente, considera importante la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, no solo en documento de manifiesto sino en práctica, específicamente señala significativo hacer una pedagogía, ya que no es suficiente tener ciclorrutas o nuevas bicicletas. Resalta que la cultura de la bicicleta debe ser también para los conductores de automotores, para respetar la bicicleta como otro vehículo.

Martín Lugo, consejero local de Fontibón, manifiesta que tiene dos observaciones y una pregunta:

En primer lugar, hace una relación con el mapa de los usos de la bicicleta en Bogotá, porque evidencia que hay más viajes en el borde occidental, cerca al río Bogotá y en la parte nororiental, así que invita a mirar la ciudad desde otro punto de vista, para tener en cuenta su observación en los criterios. Señala que los barrios que tienen más uso de la bicicleta (Suba, Bosa, Engativá, Fontibón y Usaquén) son los que originalmente eran municipios, en donde la bicicleta se usaba mucho más que en Santafé de Bogotá.

Explica que, en los municipios anexos como Zipaquirá o Facatativá, la cultura de la bicicleta está ligada al campo y a las labores que allí se desarrollan. Recomienda incluir en el diagnóstico un criterio relacionado al desarrollo en los municipios como parte de los hechos previos.

Sobre los oficios vinculados a la bicicleta, menciona que hay algunos que han desaparecido, como, por ejemplo, el gremio lechero, ya que la legalización y la modernización, hizo desaparecer el tradicional reparto de leche de cantina que se hacía en bicicleta. Considera que estos elementos son importantes para recapitular en el contexto histórico.

Segundo, en relación con lo que plantea la consejera Fajardo, explica la relación desde los Consejos Locales de Cultura y el tema patrimonial, de cómo la bicicleta y el turismo local e histórico se han ligado y recientemente articulado con Bibliored, quienes hacen algunos ciclopaseos y paseos literarios con recorridos patrimoniales locales, en bicicleta. También menciona a los colectivos sociales, como es el caso del colectivo “Fontirueda” con quienes Lugo ha planeado cinco recorridos patrimoniales en Fontibón.

Tercero, en relación con la productividad y el clúster, Lugo considera significativo incluir los sitios de personalización de bicicletas, señalando que no son tan masivos, pero que es donde se ofrece el servicio para “engallar” y personalizar las bicicletas. Por otro lado, señala que, en la presentación, no se mencionó el tema del bicitaxismo y manifiesta su inquietud de cómo se aborda ese tema. Señala que evidentemente se necesita una normativa, una regulación y una formalización.

Cristina Méndez, de la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural de la SCRCD, considera que, en la información y sustentación tanto del documento como de la

presentación, se puede ver que la manifestación es de carácter masivo en la ciudad e involucra a gran parte de sus habitantes. Considerando las normativas actualmente establecidas sobre patrimonio cultural inmaterial, plantea que, desde la conceptualización clásica y normativa del patrimonio inmaterial existe un grupo de vital importancia que clásicamente se ha llamado portadores de la manifestación cultural, no obstante el mapa de actores presentado por los postulantes aborda un universo amplio de sectores, oficios, colectivos e incluso entidades, por lo que plantea las siguientes preguntas, primero, ¿cómo se aborda desde esta propuesta o quién es en esta postulación la comunidad portadora?

Para plantear la segunda pregunta, resalta que en este momento se identifican las estructuras organizativas a través desde el mapa de actores, sin embargo, en esta iniciativa los postulantes corresponden a entidades del Distrito, considerando que en los procesos de salvaguardia es necesario y en la formulación del PES se tenga una participación de todos los portadores; ¿Cuál es la apuesta y cómo se abordara el tema de la comunidad portadora para la construcción de estas medidas de salvaguardia?

Por último, Méndez menciona que, desde diferentes perspectivas, hay muchos elementos que se han tenido en cuenta en una mesa que se tuvo con el IDPC, pero considera que el tema de las y los portadores, siendo una manifestación tan amplia, es también un reto.

El consejero Diego Parra, propone que en el acta quede como una de las recomendaciones, la publicación de los mapas geo-referenciados desde una de las plataformas que tiene el Distrito, para la consulta de la ciudadanía.

Susana Morales, Subsecretaria de Política de la Secretaría Distrital de Movilidad, aclara que los bicitaxis ya están regulados por parte del Ministerio de Transporte a nivel nacional, sin embargo; desde el Distrito se está esperando la homologación del vehículo, con las especificaciones en términos de forma, tamaño, elementos técnicos y mecánicos. Señala que, al realizarse la homologación, se incorporará al sistema de transporte público de Bogotá y se continuará el trabajo con el próximo gobierno nacional.

Blanca Gómez resalta que las intervenciones realizadas por los consejeros/as, motivan a continuar con el proceso. Explica que las discusiones que se han planteado sobre reconocer los desarrollos históricos, el proceso de conformación urbana de la ciudad relacionado al uso de la bicicleta, las tensiones en el uso del espacio público con énfasis en el caso de las mujeres; permiten entender que el PES es una oportunidad para pensar la cultura de la bicicleta, no solo desde una perspectiva de movilidad o técnica urbanística, sino desde una perspectiva del patrimonio cultural, ya que eso cambia desde donde se enuncia la solución y permite imaginar otras soluciones posibles en temas como la inseguridad o la inequidad.

Destaca que un PES, al ser un instrumento concertado entre la ciudadanía y las entidades, en términos institucionales ya cuenta con una plataforma que puede permitir el desarrollo y la concreción de iniciativas; y por otro lado, como el PES se hace en diálogo con la ciudadanía, se espera que al entender los problemas, las soluciones puedan comprenderse desde del patrimonio cultural con la ciudadanía, entendiendo el patrimonio cultural como un activo social del presente, que es uno de los elementos que se ha reforzado desde el IDPC.

Señala que el IDPC ha acompañado el debate sobre la visión de comunidad y cuál es la comunidad detrás del proceso, y se ha tomado el concepto de “la comunidad de salvaguarda o la comunidad del patrimonio cultural”. Explica que en una ciudad como Bogotá, en donde actualmente 2.000.000 de personas se movilizan en bicicleta, y hay 800.000 viajes diarios, no se podría decir que se incluirán a todas las personas que viajan a diario; pero lo que se ha hecho con el proceso participativo, es involucrar a diferentes actores ciudadanos, comunitarios e institucionales que conforman “la comunidad de salvaguarda o la comunidad del patrimonio”, un concepto más realista para los procesos de Patrimonio Cultural Inmaterial.

Gómez indica que, en los procesos nacionales y regionales, como por ejemplo el caso de “Los cantos del trabajo del Llano”, aunque comprende los cuatros departamentos de la Orinoquía, quienes saben o están involucrados en el PES de esta manifestación no son todos los habitantes de Llano sino los trabajadores del ganado y quienes gestionan esta práctica. Señala que esa es la comunidad del patrimonio cultural y la comunidad de salvaguarda en ese caso. El reto que se tiene en la formulación del PES para el caso de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, es consolidar esa comunidad de la salvaguarda que participe de su construcción, y que ya se ha iniciado con el proceso participativo para la elaboración de la postulación.

Julián Acosta, complementa explicando que el ejercicio que se ha realizado, ha permitido tener una reflexión colectiva sobre lo que es el patrimonio cultural. A partir de las invitaciones que se han abierto a las colectividades de ciclistas y con la información recopilada en fuentes secundarias, se ha podido pensar cómo proyectar una presencia hacia el occidente de la ciudad, para articular otras perspectivas y articular a “la comunidad de salvaguarda” de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”.

El consejero Alfonso Gutiérrez, resalta que es importante aclarar que el PES no lo desarrollaría Secretaría Distrital de Movilidad, aunque sean aliados. Enfatiza que el PES es una construcción con la comunidad y esto va enriquecer el proceso, ya que el generador del patrimonio cultural alrededor de la cultura de la bicicleta es el usuario y la comunidad.

Blanca Gómez explica que la apuesta colectiva es construir unos modelos de gobernanza diferentes en torno a la bicicleta, en donde la Secretaría Distrital de Movilidad es rector de los temas de movilidad y el IDPC es rector de los temas de patrimonio cultural, pero con una participación comunitaria de diferentes actores que se vinculan al proceso y asumen la gestión del Plan Especial de Salvaguarda.

El consejero Arias, aprovecha para informar que se está preparando el libro de la cultura de la bicicleta y señala que desde lo documental también se aporta a la preservación de este patrimonio cultural. Manifiesta que se tiene la iniciativa de hacer una reunión con los actores que se encuentran en la sesión y varias instituciones para realizar el libro.

El cierre de la sesión lo realiza Angélica Medina, Subdirectora de Divulgación y Apropiación del Patrimonio del IDPC, quien manifiesta que la postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” recoge la voluntad de la administración de Bogotá, en términos de construcción de futuro y de una cultura sostenible, y que aporta a cumplir con

la agenda local 20-30, al cumplimiento de las metas y a los ODS, que es están en la agenda global.

Resalta que una de las apuestas de cumplir esa agenda local en la política pública de la bicicleta, es la inclusión en la LRPCI de este sistema de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”; un sistema inconmensurable, con una dinámica histórica y espacial que abarca la configuración de nuestra contemporaneidad como sociedad.

Medina considera que el PES tiene la cabida para incluir las diferentes dinámicas y apuestas del distrito, institucionalmente y siendo plataforma de las colectivas y colectivos que en las diferentes formas de organización van a agenciar el proceso del PES.

Señala que el PES también es una apuesta a la construcción del capital social simbólico, alrededor del patrimonio cultural inmaterial, para la democratización, el reconocimiento de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” y para el reconocimiento a la historia Bogotana y a los rituales cotidianos de ciudadanos y ciudadanas, como ocurre con la ciclovía los domingos y festivos.

Resalta que la apuesta del Distrito Capital es reconocerse y construir capital simbólico para ir configurando el cumplimiento de esa agenda global, que busca desde el patrimonio cultural aportar al futuro de una sociedad que le apuesta a la sostenibilidad. Parte de ello, es reconocer en la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, una práctica hacia una cultura de la sostenibilidad.

Una vez discutido el caso, la Secretaría Técnica procede a preguntar,


¿Quiénes de los consejeros presentes y con voto están a favor de continuar con el proceso de inclusión de la “**Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta**” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá, a partir de la elaboración de un Plan Especial de Salvaguardia?

De los siete (7) consejeros presentes y con voto, siete (7) están **A FAVOR** de continuar con el proceso de inclusión de la “**Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta**” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá, a partir de la elaboración de un Plan Especial de Salvaguardia.

Por **UNANIMIDAD** el CDPC **DA CONCEPTO PREVIO FAVORABLE** para continuar con el proceso de inclusión de la “**Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta**” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá, a partir de la elaboración de un Plan Especial de Salvaguardia.

4. Propositiones y varios.

Toma de decisiones.

Icono	Decisión
	Postulación de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, para ser incluida en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital.

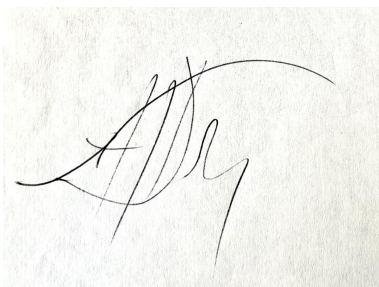
Por UNANIMIDAD el CDPC DA CONCEPTO PREVIO FAVORABLE para continuar con el proceso de inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá, a partir de la elaboración de un Plan Especial de Salvaguardia.

Compromisos.

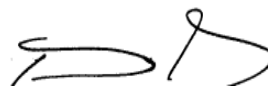
Compromisos	Nombre responsable	Entidad	Fecha límite para su cumplimiento
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

Fecha, hora y lugar de la siguiente sesión: miércoles 7 de septiembre de 2022, 2:30 pm., instalaciones del IDPC, sede Casa Genoveva, Calle 12B No. 2 – 58.

Siendo las 5:30 p.m., se da por terminada la sesión.



NICOLÁS FRANCISCO MONTERO
Secretario Distrital de Cultura,
Recreación y Deporte



PATRICK MORALES THOMAS
Director General
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Anexos

Lista de asistencia
Presentación de diapositivas


Proyectó: Angie Espinel Meneses *AEM*
Revisó: Sara María Moreno *Sara Moreno R.*
Carlos Sánchez Otero *Caras*
Ximena Aguillón Mayorga *Xim*
María Claudia Vargas Martínez *MCM*
Liliana Ruiz Gutiérrez (SCRD)
María Cristina Méndez (SCRD) *MCM*

Anexo 1. Lista de asistencia

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE Instituto Distrital de Patrimonio Cultural</p>	LISTA DE ASISTENCIA	Código: GT-F03
		Versión: 2
		Pág. 1 de 2

Tema:	8° sesión CDPC 2022	Fecha		
Responsable:	Secretaría Técnica CDPC - IDPC	DD	MM	AA
Lugar:	Biblioteca Luis Ángel Arango – Bogotá	3	8	2022
Anexo de Acta	SI X NO	Hora		
	¿Cuál? 8° sesión CDPC 2022	2.30 pm		

	Nombre	Dependencia	Cargo	Firma
1	Lina García	Maritidad	CM	[Firma]
2	Monica Samiengo Roca	IDPC	Contratista inventario	[Firma]
3	Carolina Almos Cesto	IDPC - SPIP	contratista	[Firma]
4	Fernando Rincón	IDPC - SDAP	Contratista	[Firma]
5	Nicolás Lozano G	IDPC - SDAP	Contratista	[Firma]
6	Joheta Anusa Pérez	SCRD	Contratista	[Firma]
7	CAMILLO RODRIGUEZ	IDPC	Contratista	[Firma]
8	Nubia Nelaseo	IDPC	Contratista	[Firma]
9	Giuseppe Palacino	IDPC	Contratista	[Firma]
10	SANTIAGO PIVERIA	SCRD	Auxiliar Despecho	[Firma]
11	Gilmalicia Agudelo Gomez	SCRD	Auxiliar Despecho	[Firma]
12	Lina Maria Diaz Melo	IDPC	Auxiliar	[Firma]
13	ISAN RIVERO	SCRD - SICP	SUBDIRECTOR	[Firma]
14	DAVID ARIAS SILVA	IDPC	CONTRATISTA	[Firma]
15	LIANA RUIZ G.	SCRD	PROF. ESP.	[Firma]
16	María Cristina Méndez	SCRD	Contratista	[Firma]
17	DANILDO PIVERO	SCRD	CONTRATISTA	[Firma]
18	Ximena Aguillón R.	IDPC	Contratista	[Firma]
19	Ange Milena Espinel Meneses	IDPC - SPIP	Contratista	[Firma]
20	Felipe Rodriguez	Maritidad	Contratista	[Firma]
21	Fernando Ortega Ortega	Club Barata	Presidente	[Firma]
22	Diana M. Quintana	Club Barata	Consejera	[Firma]
23	Bryith Reyes Q.	Inst. Dist. Turismo	Arquitecta	[Firma]
24	Andrés Felipe Vergara B	SDM / SBP	Contratista	[Firma]
25	Daniel Medina P.	SCRD	Contratista	[Firma]

	LISTA DE ASISTENCIA	Código: GT-F03
		Versión: 2
		Pág. 2 de 2

26	Susana Morales	SDM	Subsec Política (e)	SDM
27	DEYANIRA ANLA M	SDM	Directora (e)	SDM
28	Andrea Uma	SDM	Aceora	SDM
29	JUAN G. JIMENEZ	ERD.	Gerente	SDM
30	Paula Góngora Alvarado	SDM	Contabilista	SDM
31	Laura Catalina Rojas	SDM / Juev - DDDP	Contratista	SDM
32	Paula A. Valencia	Dequi Cargo Mass	Unexperiencia	SDM
33	Andrés Felipe Polanco Claya	U. Nacional	Estudiante	SDM
34	Blanca C. Gómez C.	IDPC - SDAP	profesional	Blanca C. Gómez
35	Carlos Sánchez	IDPC - SDAP	profesional	Carlos S.
36	Bibiana Sarmiento	SDM - SBP	profesional	SDM
37	Nicole Soria Olaya	SDM - SBP	Profesional	Nicole Ortiz
38	LINA MARIA FORERO	IDPC - SDAP	Profesional	SDM
39	ALEXANDER VALLEJO	IDPC - SPIP	Profesional	SDM
40	Sara Moreno Rodríguez	IDPC - SPIP	Profesional	SDM
41	MARITZA LUGO FERRER	MESA CONSEJOS LOCALES	CONSEJERO	SDM
42				
43				
44				
45				

Anexo 2. Presentaciones de diapositivas



Apuesta de valoración

Apuesta

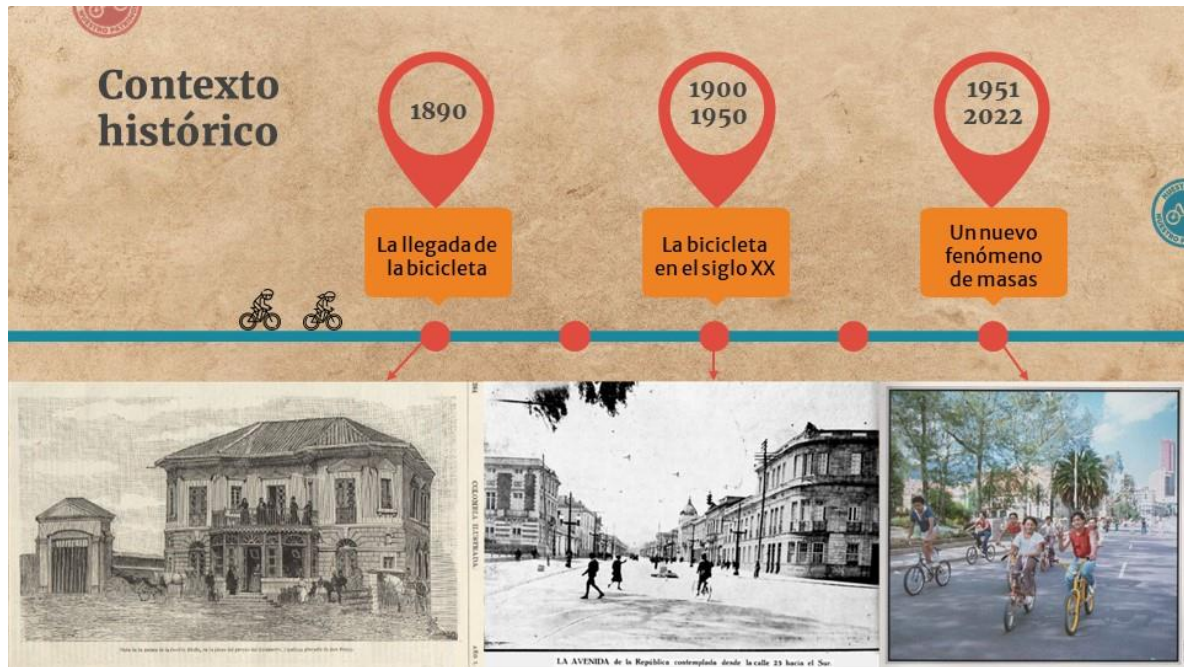
La declaratoria busca visibilizar a través de un proceso participativo la **Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta** como una de las expresiones del PCI más extendida en la ciudad, referente de múltiples memorias, identidades y territorialidades, que han acompañado la transformación de la ciudad.

La Cultura de la bicicleta es un sistema cultural de alto valor patrimonial asociado al uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte.

Este sistema cultural ha sido memoria de la transformación urbana y la memoria colectiva de Bogotá. Ha producido formas de habitar, transformar e imaginar la ciudad.

La postulación se enfoca en el rescate de la cultura de la bicicleta y su contribución a la democratización histórica de la ciudad.

Enfoque en patrimonio integral



La cultura de la bicicleta en Bogotá hoy



En el 2019, de los **880.367** viajes diarios en bicicleta, **667.708 (76%)** son realizados por **hombres** y **212.660** por **mujeres (24%)**.
(EDM2019)



Bogotá cuenta con **593 kms** de **ciclorutas** y **7 kms** de **Ciclovías temporales**.



La Ciclovía dominical cuenta con **127.69 kilómetros**, con aproximadamente **2 millones de usuarios**.



Hoy suman **2.060.000** viajes en bici realizados en **15 localidades**: de *Usaquén, Suba, Engativá, Barrios Unidos, Fontibón, Kennedy, Bosa, Tunjuelito, Puente Aranda, Los Mártires, Rafael Uribe Uribe, Antonio Nariño, San Cristóbal, Ciudad Bolívar* y *Usme*.



En la ciudad hay **260 establecimientos de cicloparqueaderos**, con **24.278 cupos** y hay cicloparqueaderos en **48 entidades públicas**.

La cultura de la bicicleta en Bogotá hoy



Del proyecto Al colegio en bici se han beneficiado **17.351 estudiantes**. En el proyecto Biciparceros se han beneficiado **4.615 estudiantes**.



Hay **298.548** registros de usuarios en bici (**71.947 mujeres** y **222.185 hombres**). Se cuenta con un registro de **227.539** bicicletas.



Las **4 localidades con menor uso de la bicicleta entre las mujeres** son: Ciudad Bolívar, La Candelaria, San Cristóbal y Usme. Las dos con mayor uso: Bosa y Usaquén. (C40)



El **92.30%** de las mujeres que se movilizan en bicicleta han sufrido de acoso sexual. (WRI y Fundación Despacio, 2020).



Caracterización de la manifestación

Sistema cultural asociado al uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte

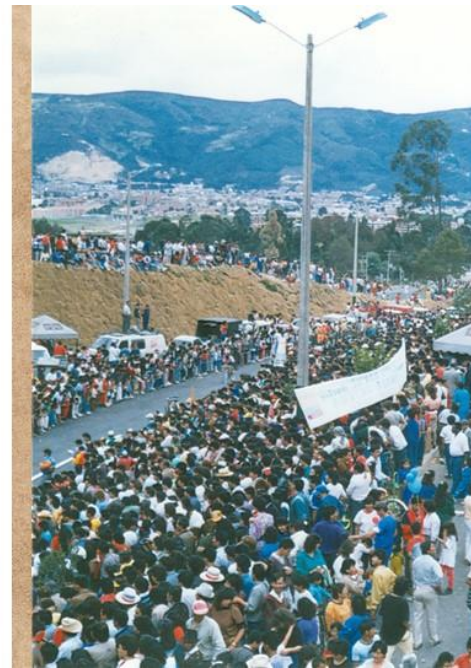
- A** Estructuras organizativas y comunitarias.
- B** Mujer y género en la cultura bogotana de la bici.
- C** Economías populares, saberes locales y estructuras productivas.
- D** Deporte, recreación y bienestar.

A. Estructuras organizativas y comunitarias

“ Es una acción política, una cosa clave, de apropiación del espacio público. (Juan Pablo Henao, 2022, Recorrido Teusaca Tu Bici). ”

- 1 La bicicleta posee una potencia social, política y comunitaria en torno a la cual giran identidades diversas, relacionadas con el derecho a habitar la ciudad y a la movilidad sostenible.
- 2 Las diversas organizaciones y colectivos desde 1970 han promovido el uso de la bicicleta.
- 3 Desde la bici se viven las experiencias comunitarias y colectivas que incluyen escenarios cotidianos de uso y apropiación de la bicicleta.
- 4 A nivel distrital, son hitos la conformación de varios colectivos ciclistas, las salidas en bicicleta y la organización de la Mesa de la Bicicleta.

“ Hay un tema que pasa que es para todos muy evidente y es que cuando uno rueda en colectivo, genera mucha empatía con las demás personas. (Armando Arturo, 2022, Recorrido Teusaca Tu Bici). ”



Mapa de actores cultura de la bicicleta



B. Mujer y género en cultura de la bici



- 1 A partir de las experiencias de las mujeres, el auge del activismo pro bicicleta y su articulación con el movimiento feminista, las mujeres han logrado resignificar, descubrir y habitar el espacio público.
- 2 El enfoque de mujer y género permitió identificar las desigualdades en las formas de habitar el espacio público en bicicleta.
- 3 Desde este enfoque destacan las primeras mujeres ciclistas, los inicios del ciclismo femenino, la movilidad del cuidado, la centralidad de construcción de corporalidades y afectividades en torno a la bici y los activismos feministas.

“ La colectividad va de la mano de la identificación, (...) Me puedo sentir identificada con las estrategias que ellas usan antes, durante y después del recorrido, me puedo sentir identificada con los miedos, con las angustias, es decir con los sentires y los pensar ” ”

Aura Rodríguez.
Grupo Focal Mamacitas en Bici, marzo 2020





1
2
3
4

C. Economías populares, saberes locales y estructuras productivas

“En la cicla era más fácil pa’ ir a recoger, ir a traer.”

Jairo Muñoz. Entrevista, 2022.

La bicicleta como herramienta de trabajo facilita el desarrollo de actividades productivas y la activación de economías populares a escala barrial.

La economía popular en torno a la bici ha acompañado el aumento de los viajes diarios en bicicleta.

Esta economía se ve reflejada en el sector comercial asociado a la bicicleta, y en oficios productivos con alto valor patrimonial.

La red de servicios de bicis en Bogotá es un eje de la cultura de la bicicleta.

D. Deporte, recreación y bienestar

- 1 Abarca los campos de la recreación, el deporte y el bienestar asociado al uso de la bicicleta.
- 2 La Ciclovía como espacio deportivo y tradición bogotana de uso y disfrute de la bicicleta.
- 3 Impacto de la bicicleta en el bienestar físico y emocional, a través de los usos terapéuticos de la bicicleta, y la contribución a un bienestar individual y colectivo.

“ La cultura del BMX mueve mucha gente que de pronto uno no lo percibe porque no es el biciusuario con su casco, andando por ciclorruta, pero son muchos pelados que les gusta practicar y aprovechan esos espacios ”

Juan Torres. Recorrido grupo de encuentros de patrimonio, 2022.

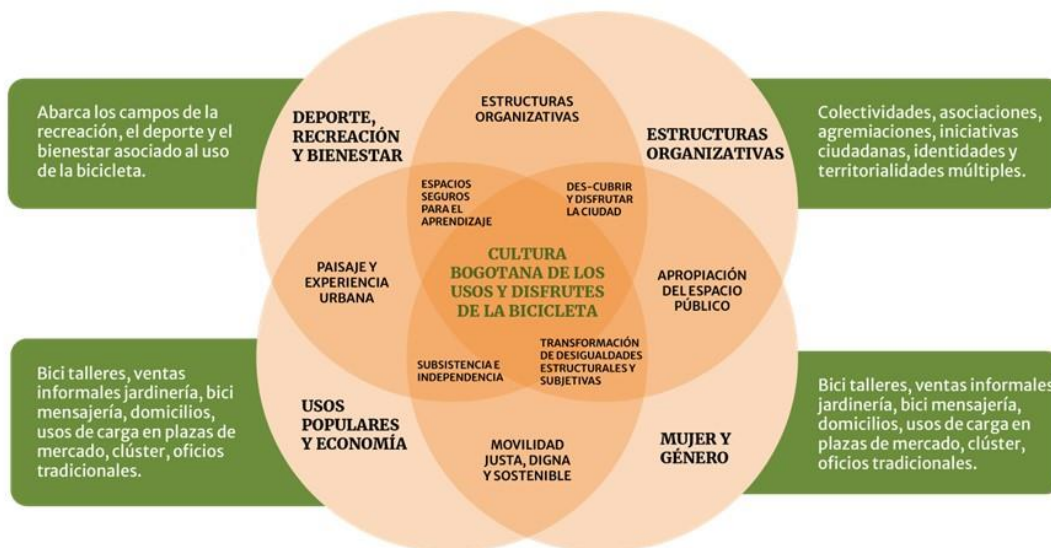
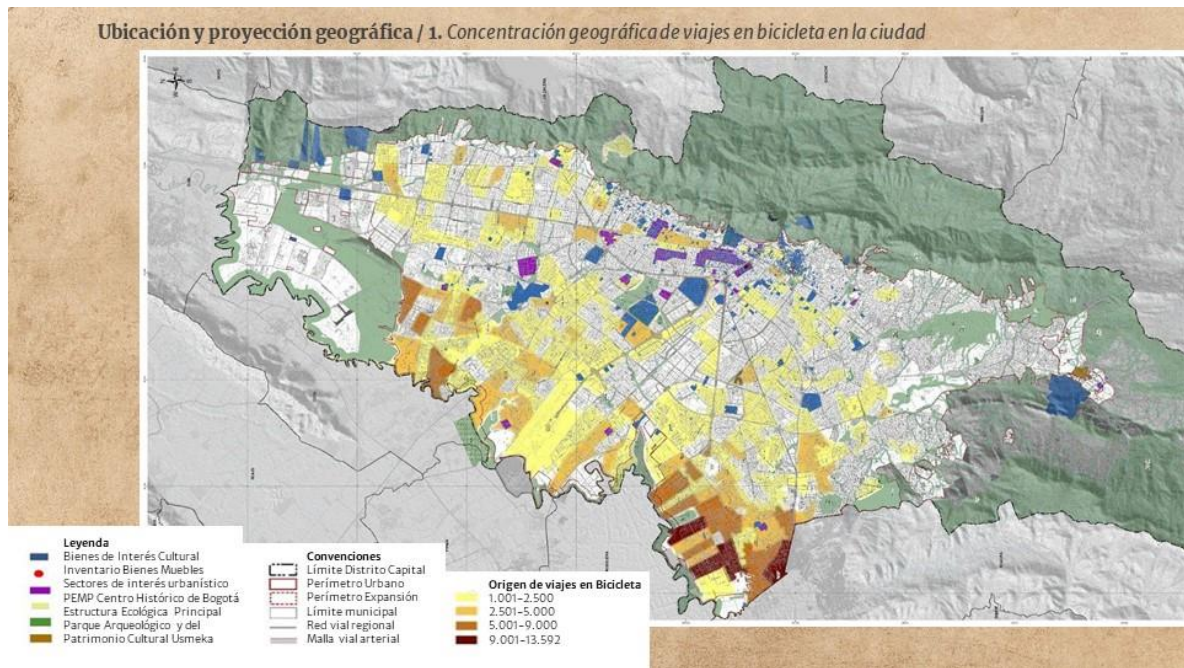


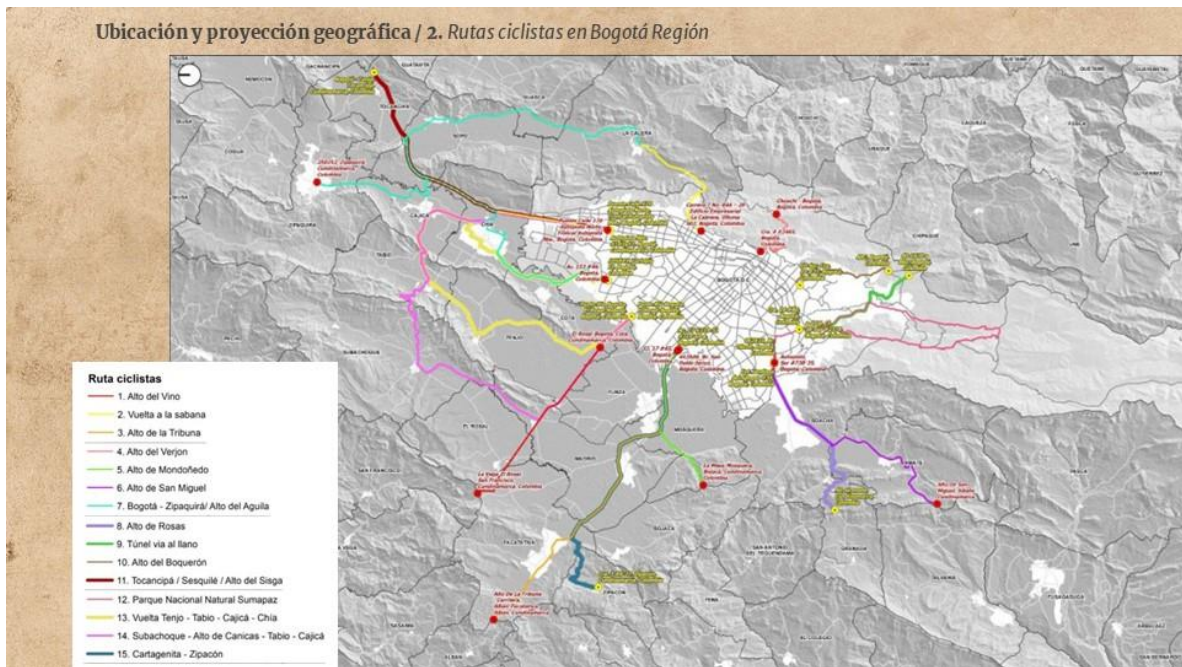
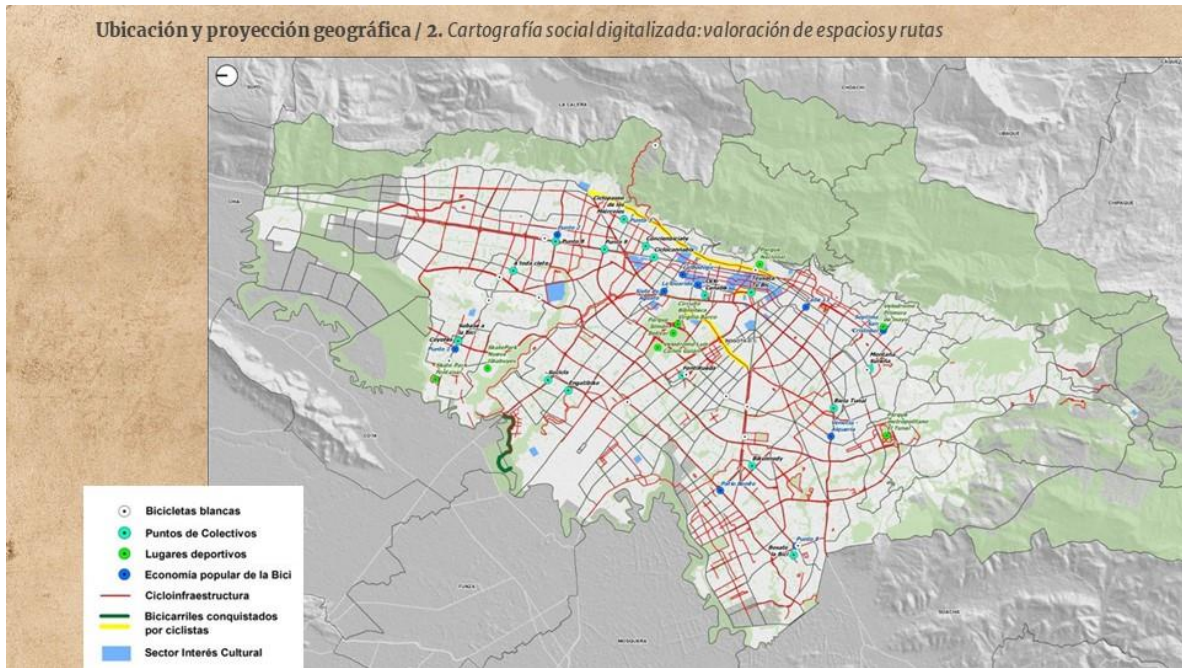
Coincidencia con campos de alcance del PCI



Criterios de valoración del PCI









Perspectivas de salvaguardia

