



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE  
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Documento de postulación

**LA CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA**  
a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá

Presentado por:

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Secretaría Distrital de Movilidad

Secretaría Distrital de la Mujer

Bogotá D.C. Julio, 2022



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE  
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ  
Claudia López Hernández

SECRETARIO DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE  
Nicolás Montero Domínguez

DIRECTOR INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL  
Patrick Morales Thomas

SUBDIRECTORA DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO  
Angélica María Medina Mendoza

EQUIPO DE DECLARATORIAS DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL-IDPC  
Blanca Cecilia Gómez Lozano- Coordinadora  
Carlos Eduardo Sánchez Otero- Profesional  
Lina María Forero Jiménez -Profesional

EQUIPO POSTULACIÓN CULTURA DE LA BICICLETA  
Carlos Arturo Bravo Gutiérrez  
Julián Andrés Alfonso Sánchez  
Eliana Katherin González Torres  
Daniel Alejandro Rueda

\*\*\*

#### TEXTOS

Carlos Arturo Bravo Gutiérrez  
Julián Andrés Alfonso Sánchez  
Carlos Eduardo Sánchez Otero

#### AGRADECIMIENTOS ESPECIALES

Oscar Mauricio Velásquez Bobadilla. Subdirector. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.  
Andrea María Navarrete. Gerenta de la Bicicleta. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.  
Bibiana Sarmiento Prieto. Asesora. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.  
Andrés Felipe Vergara. Asesor. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.  
Nicté Sofía Ortiz Ríos. Asesora. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.

Andrea Romero Guzmán. Asesora. Dirección de Derechos y Diseño de Política. Secretaría Distrital de la Mujer.  
Laura Catalina Roa. Referente Movilidad. Dirección de Derechos y Diseño de Política. Secretaría Distrital de la Mujer.



## TABLA DE CONTENIDO

<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>6</b>
<b>2. METODOLOGÍA PARTICIPATIVA</b>	<b>8</b>
<b>3. CONTEXTUALIZACIÓN DE LA CULTURA DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ</b>	<b>14</b>
<b>3.1 La llegada de la bicicleta y sus primeros usos (1890-1900)</b>	<b>14</b>
<b>3.2 La bicicleta en el siglo XX (1900-1950)</b>	<b>16</b>
<b>3.3 Un nuevo fenómeno de masas (1951-2022)</b>	<b>18</b>
<b>4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN</b>	<b>23</b>
<b>4.1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas</b>	<b>34</b>
4.1.1 Cadena de valor de la bicicleta en Bogotá	36
4.1.2 La fabricación y reparación de bicicletas: saberes y conocimientos tradicionales	38
4.1.3 Red de servicios de la bicicleta en Bogotá	44
4.1.4 Bicimensajería	47
<b>4.2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta</b>	<b>51</b>
4.2.1 Un “primer” colectivo ciudadano de ciclistas en Bogotá	51
4.2.2 Las colectividades de ciclistas en Bogotá: comunidades que transforman la ciudad	54
4.2.3 La complicidad al rodar: lazos sociales, territorios e identidades móviles	58
4.2.4 ¡Parce venga le ayudo, yo tengo los parches! Más allá de las rodadas	63
4.2.5 Tensiones e incidencia de las colectividades en la Política Pública de la Bicicleta	68
<b>4.3 Mujer y género en la cultura bogotana de la bicicleta</b>	<b>71</b>
4.3.1 Las primeras mujeres ciclistas	73
4.3.2 Los inicios del ciclismo femenino en Bogotá	74
4.3.4 Corporalidades	81
4.3.5 Las mujeres y las colectivas: un foco sobre la movilidad del cuidado	84
<b>4.4 Deporte, recreación y bienestar</b>	<b>88</b>
4.4.1 Bicicleta, deporte y ciclismo	88
4.4.2 Bogotá: una ciudad de ciclistas	90
4.4.3 La Ciclovía y su valor patrimonial	95
4.4.4 Bienestar y usos terapéuticos de la bicicleta	101
<b>5. UBICACIÓN Y PROYECCIÓN GEOGRÁFICA</b>	<b>103</b>
<b>6. PERIODICIDAD</b>	<b>109</b>
<b>7. CORRESPONDENCIA DE LA MANIFESTACIÓN CON LOS CAMPOS DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL</b>	<b>111</b>



<b>7.1 Sistemas normativos y formas de organización social tradicionales</b>	<b>111</b>
<b>7.2 Actos festivos y lúdicos</b>	<b>112</b>
<b>7.3 Juegos y deportes tradicionales</b>	<b>113</b>
<b>7.4 Patrimonio cultural inmaterial asociado a la vida cotidiana</b>	<b>114</b>
<b>8. CORRESPONDENCIA DE LA MANIFESTACIÓN CON LOS CRITERIOS DE VALORACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL</b>	<b>115</b>
<b>8.1 Correspondencia con los campos de PCI</b>	<b>115</b>
<b>8.2 Significación</b>	<b>115</b>
<b>8.3 Naturaleza e identidad colectiva</b>	<b>116</b>
<b>8.4 Vigencia</b>	<b>117</b>
<b>8.5 Equidad</b>	<b>118</b>
<b>8.6 Responsabilidad</b>	<b>120</b>
<b>9. SITUACIÓN ACTUAL</b>	<b>122</b>
<b>9.1 Fortalezas</b>	<b>122</b>
<b>9.2 Riesgos y amenazas</b>	<b>123</b>
<b>REFERENCIAS</b>	<b>125</b>
<b>PRENSA</b>	<b>126</b>
<b>CONTENIDO DIGITAL</b>	<b>127</b>
<b>ENTREVISTAS</b>	<b>127</b>
<b>ENCUENTROS Y GRUPOS FOCALES</b>	<b>127</b>
<b>GRUPOS FOCALES</b>	<b>128</b>
<b>DOCUMENTOS LEGALES</b>	<b>128</b>

### **TABLA DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1. Convocatoria encuentro No.1 Pista Pal´ciclista	8
Ilustración 2. Convocatoria encuentro No.2 ¡Todas las Bicis van!	9
Ilustración 3. Convocatoria encuentro No.3 ¡Dando biela por el patrimonio!	10
Ilustración 4. Actividad encuentro No.4 ¡La última curva y llegamos!	10
Ilustración 5. Convocatoria encuentro No.4 ¡La última curva y llegamos!	11
Ilustración 6. Asistentes encuentro No.4 ¡Última curva y llegamos!	13
Ilustración 7. Anuncio publicitario de venta de bicicletas marca Olympic en el almacén La Chaqueta Roja, ubicado sobre la calle Real de Bogotá	16
Ilustración 8. Universo de la bicicleta en Bogotá.	27
Ilustración 9. Esquema agrupación de usos de la bicicleta considerados como patrimonio cultural	28
Ilustración 10. Mapa de actores cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta	33
Ilustración 11. Origen de viajes en bicicleta en Bogotá	37



Ilustración 12. Bicicleta y automóviles estacionados frente a un taller de mecánica. Década de 1920	39
Ilustración 13. Taller de la Familia Moreno	41
Ilustración 14. Soldadura y ensamble de bicicletas en Bogotá	42
Ilustración 15. Bicitaller de John	45
Ilustración 16. Mujeres ciclistas en la Gran Manifestación del Pedal 1974	52
Ilustración 17. Manifiesto de objetivos del colectivo Procicla	53
Ilustración 18. Almacén de bicicletas Mountain Bike Shop, 1996	55
Ilustración 19. Fotografías de eventos relacionados con el Ciclopaseo de los miércoles	55
Ilustración 20. Mujeres en bicicleta en Bogotá en la década de 1930	75
Ilustración 21. Memorias e hitos de la relación entre las mujeres y la bicicleta en Bogotá.	77
Ilustración 22. Adaptaciones a las bicicletas para viajes de cuidado	86
Ilustración 23. Gran Manifestación del Pedal en 1974	96
Ilustración 24. Anuncio de prensa invitando al Día Nacional de la Bicicleta	97
Ilustración 25. Lugares inseguros para las ciclistas en cercanías de cuerpos de agua	104
Ilustración 26. Cartografía social sobre los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá	106
Ilustración 27. Mapa de rutas Bogotá región.	107
Ilustración 28. Porcentaje de hombres y mujeres que utilizaron la bicicleta en los años 2005, 2011, 2015 y 2019	119

### LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Ciudades ciclistas en 2019	25
Tabla 2. Plan de acción Política Pública de Bicicleta	25
Tabla 3. Iniciativas y colectividades asociadas a la bicicleta en Bogotá	66



## PRESENTACIÓN

Bogotá le ha conferido al uso y el disfrute de la bicicleta un papel determinante en el fortalecimiento de un sistema de movilidad más sostenible y como referente identitario y patrimonial de la memoria colectiva y la ciudadanía bogotana. En ese contexto, la Política Pública de la Bicicleta, aprobada en el 2021 a través del Documento Conpes D.C No. 15, estableció un horizonte de 18 años para mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y el disfrute de la bicicleta.

En articulación con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer y conforme al, desde el 2020 el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) ha gestionado de manera participativa el reconocimiento de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad, a través de su postulación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID) de acuerdo con la normatividad estipulada en el Decreto 2358 de 2019 y la Resolución 408 de 2020 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Su posible declaratoria abrirá el camino para la formulación de un Plan Especial de Salvaguardia (PES), que permitirá contar con un instrumento de gestión sostenible basado en las particularidades y en la experiencia de los y las ciclistas de la ciudad.

La postulación se presenta por parte del IDPC, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer en un trabajo articulado y de carácter participativo con la ciudadanía bogotana con el fin de iniciar la visibilización, valoración, salvaguardia y gestión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, como referente del patrimonio cultural inmaterial y la memoria colectiva a nivel distrital. El proceso parte de la necesidad de reconocer un complejo sistema cultural y patrimonial asociado al uso y disfrute de la bicicleta como sistema de movilidad en un contexto urbano como el bogotano, que involucra economías populares, estructuras organizativas y comunitarias y formas de habitar el territorio urbano y construir la memoria colectiva de la ciudad. En ese sentido, el IDPC y la Secretaría Distrital de Movilidad han trabajado conjuntamente a través del Convenio marco IDPC-CI-359-2021 y el Convenio interadministrativo específico IDPC No. 1960 de 2021, con el fin de aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos y humanos para la construcción participativa de la postulación a LRPCID.

Asimismo, la declaratoria se inscribe en la implementación en la Política Pública de la Bicicleta, Objetivo específico 4 “Más bici para todas y todos – fortalecer la cultura en torno a la bicicleta”, Meta 4.1.8 “Declaratoria de salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad”. Así, la Administración Distrital presenta a continuación el documento de postulación de este importante sistema cultural de alto valor patrimonial para la ciudad, que permitirá avanzar en la implementación de la Política Pública de la Bicicleta, en la conformación de la LRPCID en Bogotá y en la valoración, gestión y salvaguardia integral de la cultura de la bicicleta desde una perspectiva intersectorial sin precedentes a nivel distrital.



## 1. INTRODUCCIÓN

En Bogotá, la cultura de la bicicleta posee una vitalidad creciente. Desde la introducción de este singular vehículo en el siglo XIX, que hoy contribuye a la movilidad sostenible de la ciudad, la bicicleta y las prácticas que convoca se han convertido en uno de los referentes identitarios de los bogotanos y las bogotanas. Para millones de personas, la bicicleta se ha configurado en una herramienta cotidiana de trabajo, en símbolo de reivindicación política del derecho a habitar la ciudad, en plataforma de organización comunitaria y transformación social y en un medio accesible para disfrutar, vivir y habitar el espacio urbano de una manera distinta. Hoy, la bicicleta crea una territorialidad particular en el paisaje urbano, y contribuye a la integración del patrimonio cultural desde la activación de las prácticas que configuran la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta.

Por otra parte, es indiscutible el hecho de que la Ciclovía se ha convertido en uno de los referentes identitarios de la inventiva bogotana y una de las expresiones más evidentes de una cultura bogotana del disfrute de la bicicleta en la ciudad. En ese sentido, la Ciclovía es quizás el principal producto de exportación de Bogotá, como modelo referente a nivel cultural.

Un sin fin de historias y trayectorias de vida se entrelazan de manera profunda con los usos cotidianos de este vehículo. La mayoría de las veces, estos relatos vinculan experiencias y emociones como el amor, la felicidad, la dignidad en la movilidad, la independencia en el trabajo y el desarrollo de transformaciones sociales y personales. Este conjunto de sentidos, experiencias y posibilidades que se abren al conversar sobre aquello que se considera importante de los usos y disfrutes de la bicicleta, son la base de una memoria colectiva asociada a formas específicas de habitar la ciudad, de sobrevivirla, entenderla, conocerla y disfrutarla.

En su despliegue, la cultura de estos usos y disfrutes se extiende por toda la ciudad. Por ejemplo, de los 880.367 viajes que suceden diariamente, se puede observar cómo el occidente, específicamente las Localidades de Suba, Kennedy y Engativá concentran el mayor número de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para llegar a sus lugares de trabajo o estudio (Encuesta de Movilidad, 2019). Sin embargo, el oriente de la ciudad, específicamente las subidas al Alto de Patios o el Páramo de Verjón y, más recientemente las “lomas” del sur oriente, son el escenario para el disfrute de miles de aficionados y aficionadas al ciclismo. Los parques metropolitanos, la Ciclovía y las calles de barrio, le permiten a las y los bogotanos espacios de aprendizaje, esparcimiento y el desarrollo de diversas habilidades.

A partir de experiencias compartidas del disfrute de la bicicleta en Bogotá se han creado múltiples colectividades. Estas, generalmente agrupan amigos, colegas, vecindades y personas que comparten y experimentan con placer la ciudad sobre la bicicleta, tejiendo con ello profundos lazos comunitarios. Estas colectividades han defendido causas como la promoción del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad sostenible, y han establecido una fértil discusión con los movimientos feministas y ambientalistas. Han activado con mayor intensidad, la discusión sobre la



democratización de las vías, la necesidad de mejorar la ciclo-infraestructura existente y, en general, incidir en la toma de decisiones sobre la política de la bicicleta.

Con base al reconocimiento de estos elementos, se inició el proceso de postulación de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá, en aras de visibilizar y reconocer este particular sistema cultural como patrimonio cultural inmaterial y referente de la memoria colectiva y de la democratización del espacio urbano en Bogotá. Esta iniciativa incluida en el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI se articula al cumplimiento de la Política Pública de la Bicicleta (Conpes D.C no. 15 del 23 de marzo de 2021), cuyo objetivo general es mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

En tal sentido, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto a la Secretaría de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer, han venido desarrollando un trabajo articulado y participativo con la ciudadanía, para lograr que la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta reciba el reconocimiento como patrimonio cultural inmaterial de Bogotá. En abril del 2021 se firmó el Convenio Marco 359 entre el IDPC y la SDM. Su objetivo fue aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para implementar la Política Pública de la Bicicleta, propender por la salvaguardia y reconocimiento de la cultura bogotana de los usos y disfrutes como patrimonio inmaterial de la ciudad.

Surtidos los requisitos administrativos, se inició una fase de alistamiento para el proceso de investigación y participación ciudadana, la cual incluyó una etapa de revisión bibliográfica, así como el diseño y el alistamiento de herramientas metodológicas. Posteriormente, entre septiembre y noviembre de 2021 se realizó una consultoría con ONU Mujeres, en articulación con la Secretaría Distrital de la Mujer. Como resultado lo anterior, se establecieron los principales insumos para el proceso de elaboración del documento de postulación, incluyendo un documento técnico de Lineamientos del enfoque de mujeres y género en la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

La segunda fase tuvo como eje el proceso participativo y la redacción del documento de postulación, a partir de diversas estrategias participativas como encuentros, acompañamiento a rodadas de los colectivos de ciclistas y la participación en eventos asociados a la reflexión colectiva sobre la bicicleta. En el marco de la implementación de la ruta metodológica participativa, durante el primer trimestre del año 2022 se activaron conversaciones sobre el proceso de postulación con lideresas, líderes, activistas e integrantes de colectividades, que están involucrados e involucradas activamente en los universos de la bicicleta en Bogotá. Esas conversaciones son recogidas y organizadas en el presente documento de postulación, de acuerdo con el procedimiento técnico estipulado en el Decreto 2358 de 2019 y a la Resolución 408 de la Secretaría de Recreación, Cultura y Deporte para la inclusión de manifestaciones culturales en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital.



## 2. METODOLOGÍA PARTICIPATIVA

La ruta metodológica que se implementó para la construcción del documento de postulación incluye diversas herramientas y técnicas de investigación participativa que sirvieron para instalar las conversaciones sobre la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta con la ciudadanía. En términos generales, se priorizó un enfoque cualitativo cuyo foco fue identificar las experiencias personales, colectivas y de ciudad que generan los usos de este medio de transporte, con el fin de realizar una caracterización e identificación participativa del componente cultural y patrimonial asociado a la cultura de la bicicleta. El trabajo se dividió en varias fases.

La primera etapa tuvo como centro la sistematización de la información de fuentes secundarias, en las que se incluyen materiales de todo tipo como vídeos, artículos académicos, de prensa, música, investigaciones institucionales y académicas. Para este trabajo fue fundamental el proceso de pesquisa bibliográfica y la construcción de los lineamientos de mujer y género que se produjeron durante 2021. Los mapas de actores y las líneas de tiempo conformadas a partir de esta información, permitieron profundizar la discusión hacia temas como las memorias colectivas, las expresiones territoriales y los elementos que componen la cultura de la bicicleta en Bogotá.

Esta primera fase fue complementada con la realización de varios espacios para la reflexión colectiva al respecto del patrimonio y la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta. “Pista pal´ciclista” fue el primer espacio de participación ciudadana, a través del cual se presentó el plan de trabajo, el equipo de trabajo y se reflexionó sobre las memorias personales y colectivas que genera la relación con la bicicleta. Allí se utilizó una herramienta que permitió a las y los diversos participantes identificar los diversos usos de la bicicleta que consideraba como patrimonio de la ciudad y explicitar la relación que habían entablado con la bicicleta a partir de tres momentos: los recuerdos de la primera bicicleta, cuando dejó de ser un juguete y, por último, los estilos de vida.

Ilustración 1. Convocatoria encuentro No.1 Pista Pal´ciclista





Fuente: IDPC.

El segundo espacio, “Todas las bicis van”, tuvo como objetivo explorar la expresión territorial de la cultura de la bicicleta, a partir de la elaboración de una cartografía social. Este ejercicio permitió identificar de primera mano aquellos espacios donde tiene vida la cultura de la bicicleta. El ejercicio buscó que se construyeran las convenciones para los distintos puntos de importancia, entre los cuales resaltaron las bicicletas blancas, pintadas en memoria de las mujeres y hombres ciclistas que fallecieron en las calles de Bogotá. De aquí también se definió como importante señalar los puntos de encuentro de algunos colectivos de ciclistas urbanos, que ya se han convertido en espacios tradicionales para acercarse a la cultura de la bicicleta en la ciudad, los bicicarriles disputados, los clúster de servicios de mantenimiento, reparación y comercialización de bicicletas y las rutas deportivas.

Ilustración 2. Convocatoria encuentro No.2 ¡Todas las Bicis van!



Fuente: IDPC.

El tercer encuentro denominado “Dando biela por el patrimonio” tuvo por objetivo realizar una exploración del conjunto de elementos que caracterizan a la cultura de la bicicleta, a partir de la herramienta de mapa base. Este es un esquema gráfico que permitió construir la denominación de la manifestación, sus características y componentes culturales principales. Como puntos para la reflexión, se discutió sobre el nombre de la manifestación lo cual refrendó la denominación “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” y se asignaron características tales como el “*activismo y reivindicación del derecho a la movilidad sostenible y segura*” o la existencia de una “*variedad cultural en los colectivos de la bicicleta*”, entre otras.

Ilustración 3. Convocatoria encuentro No.3 ¡Dando biela por el patrimonio!



Fuente: IDPC.

El cuarto taller, denominado “La última curva y llegamos”, sirvió para profundizar sobre el esquema de mapa de la manifestación y agrupar las diferentes características en cuatro grandes componentes. El primero de ellos fue el de las estructuras organizativas alrededor de la bicicleta, el cual tiene como eje la movilidad sostenible, agrupa a las diversas colectividades ciudadanas que dan vida a la cultura de la bicicleta y reconoce una trayectoria histórica de negociación entre la ciudadanía y el distrito, para construir una ciudad más incluyente para la diversidad de ciclistas que se mueven por ella. El segundo conjunto de características reúne los espacios y dinámicas que expresan la dimensión económica de la cultura de la bicicleta a una escala local, asociada a las redes de servicio, mantenimiento, reparación, comercialización y fabricación de marcos de bicicletas, junto a oficios como la bici mensajería.

Ilustración 4. Actividad encuentro No.4 ¡La última curva y llegamos!





Fuente: IDPC.

El tercer grupo de características se enfocó en la visibilización de las experiencias de las mujeres y las diferencias de género alrededor de la bicicleta, resaltando temas como el activismo de las mujeres ciclistas y la movilidad del cuidado, teniendo en cuenta la importancia de este tipo de movilidad para las mujeres. Por último, el cuarto conjunto de elementos que componen la cultura de la bicicleta se asocia con la apropiación y creación de espacios para el deporte y la recreación, a partir de los cuales se da vida a una gran variedad de deportes, rutas tan icónicas como Patios o el Verjón y se reconoce la importancia de la Ciclovía como uno de los aspectos que componen la identidad bogotana.

Ilustración 5. Convocatoria encuentro No.4 ¡La última curva y llegamos!



Fuente: IDPC.

Como resultado de estos encuentros se propuso acompañar un recorrido con participantes del grupo de discusión para profundizar sobre estas características y los riesgos y amenazas que actualmente existen sobre la cultura de la bicicleta. Se estableció una ruta que partió de la Biblioteca Virgilio Barco, donde se abordaron la importancia y riesgos sobre los usos deportivos y recreativos. Luego se visitó el sector del Siete de Agosto, donde se discutió la importancia de visibilizar los saberes y oficios asociados a la economía de la bicicleta, además de señalar sus amenazas. La tercera parada fue en el Monumento de Héroes, donde se profundizó en las estructuras organizativas alrededor de la bicicleta, las colectividades y sus transformaciones. La última parada fue el Parque de los Híppies, donde se resaltó el grado de masculinización de la mayoría de espacios visitados como uno de los principales riesgos de la cultura de la bicicleta. Sin embargo, la conversación permitió señalar la importancia de las colectividades compuestas por mujeres y de otras iniciativas que convierten este riesgo en una oportunidad para generar procesos de transformación personal y social que revierten trayectorias de exclusión.



Aparte de este recorrido, la apuesta metodológica incluyó el acompañamiento a tres rodadas a iniciativas ciudadanas conocidas como Fontirueda, Bikennedy y Teusaca tu Bici. Estas colectividades se han mantenido por al menos diez años, promoviendo el uso de la bicicleta y generando fuertes lazos de comunidad entre diversos sujetos que reivindican los diversos usos de la bicicleta, especialmente, como estrategia para disfrutar de la ciudad, apropiarse del espacio público y crear comunidad. Durante estas rodadas se instalaron conversaciones con las personas interesadas en conocer el proceso de postulación y expresar sus ideas sobre la importancia de la cultura de la bicicleta para sus vidas y la de sus agrupaciones.

De manera paralela, el equipo de trabajo realizó 10 entrevistas a profundidad para explorar la importancia de las relaciones que construye la ciudadanía y la manera en que esto entrecruza la construcción de identidad, de múltiples territorialidades y de formas de organización. Los perfiles de las y los entrevistados, buscaron recopilar la diversidad de voces que componen la cultura de la bicicleta, incluyendo mecánicos de bicicletas, fabricantes, deportistas, activistas, entre otros.

Esta profundización también contó con la realización de tres grupos focales para detallar: a) aspectos como la importancia social del activismo de las mujeres en bicicleta, a partir de complementar una línea de tiempo realizada en la consultoría para construir los lineamientos e inclusión del enfoque de género. b) La perspectiva de colectividades como Montaña Sureña, que desde el borde sur de Bogotá abren espacios y apropian las “lomas”, recrean identidades y reconfiguran territorios a partir de la cultura de la bicicleta. Por último, c) un foco en las movilidades del cuidado, desempeñado en su mayoría por mujeres, madres de familia, que reconocen sus experiencias, saberes y lazos afectivos, como expresiones para reconocer en la postulación.

Para concluir la fase de participación ciudadana se realizaron dos actividades más para reflexionar sobre la importancia de la Ciclovía y una visita guiada a la exposición ‘Escarabajos, un país descubierto a pedalazos’ del Banco de la República. La primera actividad tuvo como escenario el Planetario Distrital, donde se proyectó el documental Ciclovía, realizado entre 1982 y 1983, años en que se institucionaliza y realiza de manera dominical. Esto permitió reflexionar en torno a cómo desde sus inicios, la Ciclovía se ha configurado como un corredor cultural que progresivamente ha venido expandiéndose y transformándose para permitir el disfrute de la ciudad y el aprovechamiento de su espacio público. Por último, la visita guiada a la exposición Escarabajos un país descubierto a pedalazos, sirvió como escenario para discutir sobre la importancia de la historia del ciclismo en la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

En conjunto, esta estrategia metodológica propició la conversación sobre la declaratoria en diversos grupos de actores que dan vida a la cultura de la bicicleta, dando uno de los pasos necesarios para reconocerla como parte del patrimonio cultural inmaterial de Bogotá.



Ilustración 6. Asistentes encuentro No.4 ¡Última curva y llegamos!



Fuente: IDPC.



### 3. CONTEXTUALIZACIÓN DE LA CULTURA DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ

Comprender las formas a través de las cuales las y los bogotanos han dado vida a una cultura de la bicicleta necesariamente pasa por acercarse a un proceso histórico de apropiación de los diversos usos de este vehículo y el universo de significados que ha generado. Desde una perspectiva histórica, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta ha logrado sostenerse y transformarse por más de un siglo. Sus orígenes datan de finales del siglo XIX, cuando estos vehículos llegaron a Bogotá y se convirtieron progresivamente en parte de la cotidianidad de sus habitantes. Esta profundidad histórica constituye un contexto propio de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta, el cual se presenta de manera sintética a continuación.

#### 3.1 La llegada de la bicicleta y sus primeros usos (1890-1900)

Aunque a primera vista la cultura bogotana de los usos y disfrutes sobre la bicicleta parecerían una expresión cultural contemporánea, dada su considerable popularidad en las últimas décadas, lo cierto es que su apropiación tuvo como inicio las últimas décadas del siglo XIX. Desde entonces, las y los bogotanos se han relacionado con la bicicleta de diversas maneras y por diversos motivos.

En cuanto aparecieron las primeras bicicletas seguras o “Safety bicycle” en Inglaterra en 1885, surgió uno de los deportes más populares y tradicionales del mundo: el ciclismo. Hacia 1886 las bicicletas arribaron a los principales puertos comerciales en América del Sur, entre los que destacan Rio de Janeiro, Buenos Aires, y Asunción (Brown, 2021) y, durante la década de 1890, las bicicletas llegaron a países como Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela (Alfonso, 2019).

En principio, la bicicleta fue un objeto suntuoso, de lujo y un artículo exclusivo al cual accedieron principalmente las élites. Durante este tiempo, representaba la idea de modernidad y sofisticación del conocimiento científico sobre nuevos vehículos para desplazarse que se inventaron en Europa. Estas personas fueron primordialmente hombres, blancos, adinerados, pero también algunas mujeres de las familias más prestantes de la ciudad, con capacidad de invertir en una de estas bicicletas. La bicicleta representaba las nuevas tecnologías desarrolladas en los países abocados a la industrialización y urbanización, y representó la antesala de la revolución del transporte automotor. Justamente este desarrollo tecnológico, basado en la instalación de una cadena y la igualación del tamaño de las llantas, fue lo que permitió que las mujeres usaran la bicicleta con mayor confort y seguridad. Lo anterior contribuyó a la masificación a su uso entre las mujeres.

Estos vehículos se empezaron a comercializar en las principales agencias, ferreterías, joyerías y librerías, donde también se comercializaron accesorios, ropa para ciclistas, revistas y diarios deportivos. Incluso, se vendieron manuales y libros sobre el correcto uso de la bicicleta, que promovieron el ciclismo como uno de los principales “Sport”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> El término inglés “Sport” fue usado de manera generalizada en otros países para designar a un conjunto de pasatiempos ingleses que se difundieron en otros países entre 1850 y 1950. Estos pasatiempos se convirtieron en deportes en la medida en que fueron institucionalizados y



de la época moderna. La variedad de objetos, significados y valores que acompañaron la bicicleta dan cuenta del inicio de un proceso de apropiación y resignificación de conocimientos y prácticas, que empezaron a otorgar sentido a la cultura bogotana de la bicicleta.

En 1894, unos años después de la llegada de las primeras bicicletas al país, los periódicos y revistas empezaron a reportar la aparición de los “Velocipedistas” -como se denominó en principio a los y las ciclistas-, en las diferentes calles, alamedas y parques. Allí aprendieron a manejar este vehículo y empezaron a practicar el ciclismo.<sup>2</sup> La bicicleta aseguró una centralidad creciente dentro de los círculos de poder capitalino, quienes asociaron sus usos a la recreación, la sociabilidad a puerta cerrada y valores del momento como la higiene, la vigorización del espíritu y la salud, dinámicas sociales presentes igualmente en el contexto norteamericano y europeo.

Varios intelectuales, periodistas y personajes de la vida política, conocieron y usaron la bicicleta desde finales del siglo XIX. Algunos de ellos, fueron Salvador Camacho Roldán, Antonio Samper Uribe, Julio J Dupuy, Ernesto Duperly, Rafael Pombo, Leo Kopp, e integrantes de familias como la Familia Mallarino, López, Mc Douall, Samper, Alford, Zalamea. Incluso, el expresidente liberal Alfonso López Pumarejo, se consagró campeón en una de las primeras temporadas de carreras de bicicleta en 1899, realizadas en el Velódromo Central. Este fue uno de los primeros espacios dedicados al ciclismo en Bogotá y en Colombia. (Alfonso, 2019)

Estas personas mostraron su interés por el correcto uso del vehículo en las calles, realizaron eventos como paseos a poblaciones cercanas, cuadrillas, desfiles y carreras. También se preocuparon por *conocer* las ventajas de la bicicleta. Una de las ventajas se asocia a los saberes específicos sobre la mecánica, por ejemplo, las multiplicaciones y desarrollos<sup>3</sup> de la bicicleta, sus tallas, la fabricación y sus materiales.

Por otra parte, se reconocieron los múltiples beneficios para la salud y el cuerpo, y su eficiencia para el transporte.<sup>4</sup> Aunque sobre este proceso de apropiación y creación de saberes asociado a la bicicleta no se establecieron prohibiciones, el orden social de aquel entonces cuestionó el uso de este vehículo por parte de las mujeres y su aparición en espectáculos públicos. Esto, en parte, las excluyó, aunque no de manera absoluta, del proceso de apropiación de saberes asociados al manejo de la bicicleta, su mecánica y su uso cotidiano para el transporte.

---

reglamentados, como el caso del fútbol, el boxeo, el velocipedismo y el ciclismo. Véase: Elías, Norbert (2014). *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. Fondo de Cultura Económica.

<sup>2</sup> Se debe entender que para este momento el término “ciclismo” engloba no sólo la práctica deportiva, sino también el simple hecho de montar en bicicleta.

<sup>3</sup> Las multiplicaciones son las relaciones mecánicas entre el número de dientes del plato y los piñones de una bicicleta. Por su parte, el desarrollo es la distancia recorrida por cada pedalazo de la bicicleta, por ejemplo, una relación de 39 dientes del plato por 25 dientes en el piñón es ideal para el ascenso, mientras que una de 51x15 mejora el avance en terrenos plano o descenso.

<sup>4</sup> Esto no fue un consenso inmediato, algunos artículos científicos debatían los beneficios de montar en bicicleta, señalando que producía anomalías cardíacas, ensanchamiento de la caja torácica, problemas de espalda.



Así, la mayoría de los propietarios de estas bicicletas fueron hombres que empezaron a organizarse en exclusivos clubes a partir de 1895. Organizaron excursiones y salidas a municipios vecinos como Usaquén, Chapinero y poblaciones vecinas como Chía y Cajicá. Este uso evidenció el potencial de la bicicleta como medio de transporte y fue otorgándole cada vez más ese significado. Su eficacia en la realización de trayectos en una distancia considerable llamó la atención de las autoridades, lo que probablemente devino en el mejoramiento de las calles y caminos.

A partir de la llegada de la bicicleta a Bogotá, la experiencia de su uso por parte de las élites y, con posterioridad de cada vez más personas, permitió reconocer sus beneficios como medio de transporte económico y eficiente. Este reconocimiento fue amplificado por los medios de comunicación de aquel entonces y la publicidad que circulaba en la prensa, lo cual sirvió como mecanismo de expansión/transmisión de los valores, significados y usos que luego se dieron a la bicicleta.

Ilustración 7. Anuncio publicitario de venta de bicicletas marca Olympic en el almacén La Chaqueta Roja, ubicado sobre la calle Real de Bogotá



Fuente. El Rayo X. No.5. 8 de agosto de 1897. Colección Biblioteca Nacional de Colombia

### 3.2 La bicicleta en el siglo XX (1900-1950)

A principios del siglo XX, los usos para la competencia deportiva en bicicleta se vieron disminuidos por el ambiente hostil que generó la Guerra de los Mil Días. Este episodio bélico implicó la desaparición de eventos públicos y la disminución de los espectáculos que tenían como centro la bicicleta. Paulatinamente, este medio de transporte empezó a salir de los clubes sociales para integrarse a las formas de transporte urbano. Así, el número de bicicletas en ese entonces se contaban por centenas y su uso cotidiano en las calles de la ciudad dio origen a la aparición del "ciclista": un sujeto de derechos y deberes, que debía regular su comportamiento en las vías y el espacio público. Además, compartía el espacio con otros actores como las carrozas hipomóviles, los automóviles, los motociclistas y el tranvía.



Por otra parte, cambió el significado de la bicicleta como símbolo de la modernidad y de los inventos científicos para desplazarse en la ciudad. Esto, en gran medida, fue redefinido por la popularización del motor de combustión y el automóvil; en términos generales, este nuevo vehículo motorizado reorganizó la estructura urbana, la movilidad y el consumo, convirtiéndose en el signo de una nueva época. A pesar del protagonismo del automotor, la bicicleta sostuvo durante varias décadas su estatus como un objeto de lujo y prestigio.

Luego de la Primera Guerra Mundial, los precios de las bicicletas descendieron de manera considerable y múltiples fábricas y agencias comerciales, empezaron a buscar nuevos mercados para la introducción de estos vehículos. Diversos comerciantes trajeron nuevas marcas, modelos de bicicletas y triciclos. Su origen era norteamericano y europeo. La reducción de precios permitió que las capas medias y trabajadoras de la sociedad bogotana adquirieran estos vehículos y se movilizaran por la ciudad. En la década de 1920, algunos migrantes que se dedicaron al comercio como el Italiano Salvatore Pignalosa, introdujeron el sistema de venta de bicicletas a crédito, lo cual permitió a una nueva parte de la población acceder a estos vehículos (Alfonso, 2019).

A mediados de la década de 1920 se crearon los primeros almacenes dedicados exclusivamente a la venta de bicicletas, partes, repuestos y accesorios en Bogotá. Uno de estos fue el almacén “Alcyon”, propiedad del emigrante ruso José Eiddelman, quien fue representante de la marca francesa de bicicletas y motocicletas Alcyon (ver ilustración 9). Junto a Pignalosa, Eiddelman fue otro pionero de los sistemas de créditos para que los obreros accedieran a las bicicletas. Este comerciante de origen judío fue seguidor del deporte de los pedales, patrocinó junto a otras agencias comerciales el incipiente ciclismo que empezó a tomar fuerza desde 1929. Para este entonces, el significado de la bicicleta, además de integrar valores como el beneficio a la salud presente desde su llegada, integró las ventajas económicas que representaban para el transporte. El ciclismo pasó de ser solo una práctica para cultivar el cuerpo y el espíritu, a convertirse en una alternativa para el ahorro de las familias bogotanas. Así por lo menos lo vende Eiddelman quien afirmó que el ciclismo es “el mayor factor que desarrolla físicamente a sus aficionados, hace economizar mucho dinero y tiempo desarrollando dos beneficios a la vez” (El socialista, 1928).

En la década de 1930 se generó un ambiente deportivo en las grandes ciudades del país, donde se conformaron los primeros clubes y asociaciones en torno al fútbol, atletismo, boxeo, baloncesto y ciclismo. Entre 1930 y 1940 el ciclismo aficionado sentaría sus bases en varias regiones, como en el Valle del Cauca, en Santander, en la costa Atlántica en Antioquia, y especialmente en el altiplano cundiboyacense. Para 1940 el ciclismo empezó a captar la atención de miles de personas en Bogotá, al realizarse las primeras competencias locales de mayor envergadura como las “Dobles y Vueltas”. Este nuevo auge del uso deportivo de la bicicleta estuvo acompañado de un acceso más amplio al vehículo por parte de los obreros, quienes además de usarlo como medio de transporte, se agruparon para competir.

Así, los usos cotidianos y populares de la bicicleta para el transporte, se combinaron con las competencias deportivas protagonizadas por trabajadores de las plantas y



fábricas bogotanas. Gracias a la organización de los trabajadores surgieron algunos clubes deportivos, como el Club deportivo La Corona, una tradicional fábrica de Zapatos que se ubicó en el Barrio San Fernando, el Club deportivo Palacé en representación de la panadería y bizcochería del mismo nombre, el Club de Ciclismo de Icollantas y los clubes ciclistas de los Talleres de metalmecánica como los Talleres Centrales, Talleres el Triángulo o los Talleres Klein (Alfonso, 2019).

### **3.3 Un nuevo fenómeno de masas (1951-2022)**

Gracias al protagonismo de los obreros en el ciclismo entre 1940 y 1950, esta etapa se denomina como “ciclismo industrial” y contó con apoyo de FEINCO (Federación Industrial y Comercial de Deportes), donde surgieron las primeras grandes familias del ciclismo bogotano como los hermanos Rogelio, Jaime y Rafael Gómez, los hermanos Ramón, Vicente y Jaime Torres, los hermanos Pepe y Roberto Osuna, Roberto “El chato” Sarmiento, Alfonso “Goterón” Gonzales y el Zipaquireño Efraín “El Zipa” Forero. La mayoría de ellos eran obreros y empleados de estas fábricas y usaban la bicicleta como su principal medio de transporte en el contexto urbano y rural, situación que les permitió desarrollar habilidades para la competencia.

A partir de la década de 1950, con la organización de la Vuelta a Colombia en bicicleta, el ciclismo deportivo y el uso de la bicicleta a nivel popular y cotidiano crecieron de manera considerable. De la misma manera, la importación de bicicletas creció de manera considerable hasta 1956, cuando el Gobierno Nacional, en cabeza del General Gustavo Rojas Pinilla, promovió diversas acciones para la sustitución de importaciones. Aunque las importaciones de bicicletas disminuyeron, fue a partir de la constitución de la Fábrica de bicicletas Monark en Cali en 1952, que se sentaron las bases del ensamblaje, producción y fabricación nacional de bicicletas.

Adicionalmente en la década de 1950, algunas empresas como correos de Avianca o la Administración Postal Nacional conformaron equipos de mensajeros que distribuyen el correo en bicicleta. Aunque estas iniciativas gubernamentales y privadas para impulsar el uso de la bicicleta parecieran no haber producido mayores cambios, contribuyeron a la expansión del uso de la bicicleta lo cual tuvo como punto de inflexión la década del 1970.

A partir de esos años se puso en discusión la necesidad de construir una ciudad más amigable para el uso de la bicicleta ya que el diseño urbanístico se apegó a la construcción de infraestructura vial para los vehículos motorizados. Estos vehículos y su uso como eje para el transporte se basaban en el modelo sectorizado con base en la visión funcional lecorbusiana del espacio urbano. Una visión que perseguía la “modernización” urbana a través de la separación de distintos sectores para la industria, el comercio y la residencia. El automóvil, pieza fundamental de la industria norteamericana, sería la máquina capaz de conectar cada sector y daría ritmo al espacio urbano. Su funcionamiento a partir del uso de combustibles derivados del petróleo, además, aseguraba un nuevo mercado que, con el tiempo, se convertiría en emporio y en una de las mayores problemáticas para el equilibrio climático del planeta.



Aunque se buscaba construir la ciudad a semejanza del modelo moderno norteamericano, donde el automóvil es pieza fundamental, en Bogotá se rompió el esquema debido al crecimiento urbano y demográfico. El Plan Piloto de Bogotá (1950) proyectaba una población de 1'500.000 habitantes para el año 2000, no obstante, a mediados de los sesenta ya se había hecho realidad la prospección (Carrasco, 2004; Cortés, 2007; Vargas & Zambrano, 2015). La capital pasó de tener medio millón de habitantes en 1945 a un millón de personas en 1956, lo cual representaba el 7% de la población nacional (Vargas & Zambrano, 2015). La explosión demográfica impactó en los ritmos urbanos: el sistema de tranvía y buses resultó insuficiente y costoso para un amplio sector de trabajadores que decidieron utilizar su bicicleta o adquirir una y movilizarse.

El flujo migratorio se fue haciendo lugar a través de procesos de autoconstrucción y los barrios clandestinos aparecieron como “soporte de vida” para aquellas personas que escapaban de la “Violencia” o buscaban un mejor futuro. Bogotá se posicionó como el espacio donde se podía obtener el progreso. Los nuevos barrios, muchos de ellos autoconstruidos, corresponden a la creación de nuevos sentidos de pertenencia al contexto urbano: a la vida de barrio (Carrasco, 2004).<sup>5</sup> Una parte importante de esta vida, tiene como protagonista a la bicicleta, que rápidamente creció en números y en importancia para la movilidad de miles de migrantes del campo.

Esto se hizo más evidente durante la década del sesenta, así lo plantea Jaime Ortiz: *“la sabana de Bogotá se movió en bicicleta y se mueve aún en bicicleta, lo mismo pasaba en el Valle del Cauca, en Boyacá, en el Valle del Magdalena. Eso de Girardot pa’arriba todo el mundo se mueve en bicicleta [...]La gente del campo vino con sus bicicletas. La gente de Boyacá que llegó aquí traía su cicla, los de Cundinamarca también* (Bravo, 2022).

A decir de este arquitecto promotor y analista de la bicicleta, entre los cuarenta y los setenta los usos cotidianos de la bicicleta fueron clandestinos, de manera sintética expresa la importancia de esta condición al advertir que: *“la bicicleta es a la movilidad, lo que la informalidad a la economía de la ciudad”* (Bravo, 2022). De hecho, recuerda que la bicicleta hizo parte de las herramientas de los trabajadores de la construcción: *“Yo me acuerdo. Un maestro de obra cuando yo era niño era un tipo con una bicicleta una verraquera. Una Humber”* (Bravo, 2022).

Esto da pistas sobre la importancia de la movilidad en bicicleta y la fuerte transformación urbana que experimentó a partir de las migraciones regionales. Torres (2015) señala un buen ejemplo en su artículo sobre los usos populares de la bicicleta. Su entrevistado, Alfonso Torres, adquiere una bicicleta en la década del cuarenta para

---

<sup>5</sup> El número de hectáreas informales construidas en la ciudad antes de 1950 era de 287,17, entre 1950 y 1959 llegó a 492,48 has, en los sesenta casi se triplica llegando a 1393,06. En la década del setenta se identifican por lo menos unas 2394,44 has, en los ochenta ascendían a 1687,59 has y en los noventa a 1529,93 has. La tendencia de crecimiento urbano informal en las últimas dos décadas se sostiene y concentra en el borde sur de la ciudad, localidades de Ciudad Bolívar, Usme, Tunjuelito, Rafael Uribe y San Cristóbal, donde se han construido 3650 has. En segundo lugar, aparecen las localidades del occidente de la ciudad: Bosa, Kennedy, Engativá, Fontibón y Suba 3596 has. Usaquén, Chapinero y Santa Fe en su borde oriental, concentran un menor número de has construidas informalmente. (Camargo & Hurtado, 2013).



transportarse desde su parcela ubicada en el barrio San Vicente, en el suroccidente de Bogotá hasta Galerías, donde se desempeñaba como albañil en la construcción del almacén Sears. Cerca de 14 kilómetros que le tomaban una hora por trayecto. El señor Alfonso, también usaba su bicicleta para transportar materiales el fin de semana, tiempo que le dedicaba a la construcción de su casa. A decir de Andrés Felipe Vergara B., promotor y activista de la bicicleta, la Bogotá de esa época es un reflejo del país rural, donde históricamente la bicicleta ha sido fundamental como medio de transporte y vehículo de memorias. En sus palabras, Bogotá es una ciudad de migrantes:

*Cuando una persona rural migra a una a una ciudad como está, su bicicleta es su vehículo, su propiedad, su recuerdo, su conexión. Entonces yo creo que independiente de las ciclorrutas, independientemente de la infraestructura, el ciclista, sobre todo el que tenga 60. Esos manes tienen una conexión con ese país rural, eso es muy importante, porque detrás de eso hay valores como la humildad, la sencillez, la nostalgia (Andrés Vergara en entrevista con Carlos Bravo, febrero 2022)*

La clandestinidad en los usos cotidianos de la bicicleta se mantendría hasta la aparición de un nuevo gran fenómeno ciudadano alrededor de la bicicleta: la Ciclovía. En 1974 la organización Procicla, el cual podría considerarse el primer colectivo ciudadano que buscaba incidir en la política de la ciudad, promovió una “Gran manifestación del pedal”. Esta consistió en el cierre de algunas calles con el objetivo de visibilizar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Este acto sería la semilla de la Ciclovía, la cual nació institucionalmente a partir del Decreto 567 de 1976, que ordena el cierre de las calles cada domingo y día festivos. No obstante, fue hasta 1982 que la Ciclovía logró realizarse de manera dominical. Ese mismo año se crea el Comité de la Ciclovía a cargo de la Fundación Prorecreación, el almacén Ciclopedia, la Secretaría de Tránsito, el IDU, Coldeportes y la Federación Nacional de Ciclismo.

En paralelo, se destaca la popularidad del ciclismo que se había reforzado con la participación de los escarabajos colombianos en Europa y en carreras de talla mundial, lo cual, había provocado un auge del ciclismo urbano que estimuló discusiones acerca de la pertinencia de la bicicleta como un medio de transporte alternativo y como parte de la solución frente al problema de congestión vial y contaminación urbana. Ese mismo año, bajo el mandato de Alfonso Palacio Rudas, el uso de la bicicleta se empezó a discutir dentro del plan de infraestructura vial de Bogotá y se promovió la realización de un estudio para la construcción de vías de uso exclusivo para ciclistas.

Cabe señalar igualmente la importancia de infraestructuras a nivel distrital como el Velódromo Primero de Mayo inaugurado en octubre de 1951, y su impacto no solo para los habitantes de la localidad de San Cristóbal y ciclistas de competencia, sino también para el fortalecimiento del ciclismo como práctica deportiva en los barrios obreros y sectores populares de la ciudad. Actualmente, el Velódromo es uno de los referentes más importantes de la localidad de San Cristóbal, que se reconoce no solo



como escenario deportivo, sino como espacio público, recreativo, lúdico y de encuentro.

En 1981 se celebró por primera vez el Día Nacional de la Bicicleta conmemorando la efectividad y el potencial de la bicicleta como medio transporte, además también con la intención de conmemorar el día del ciclismo y la importancia de este deporte en el ambiente deportivo y sociocultural. En la década siguiente, la bicicleta cobró una marcada importancia en la política distrital, de tal manera que fue incluida en la planeación urbana por medio del diseño del Plan Maestro de Ciclorrutas.

En el tránsito del siglo XXI, las alcaldías asumieron el reto de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte e incluirla en los debates alrededor del manejo de la ciudad. Con distintas intensidades las diversas políticas distritales de movilidad en los gobiernos de Antanas Mockus, Enrique Peñalosa, Luis Eduardo Garzón, Samuel Moreno, Gustavo Petro y Claudia López asociadas a la construcción de ciclorrutas y la promoción de acciones estratégicas para el uso de la bicicleta, fueron claves para el incremento del número de ciclistas y el fortalecimiento de una cultura de la bicicleta como medio de transporte.

El fortalecimiento institucional de los asuntos de la bicicleta se expresó en la adecuación, construcción de infraestructura específica para las y los ciclistas y, sobre todo, en la creación de oficinas para los asuntos relacionados con la bicicleta en la mayoría de las entidades distritales. En ese sentido se destaca la creación de la Gerencia de la Bicicleta en la Secretaría Distrital de Movilidad, durante la administración de Peñalosa en el 2016. Desde una perspectiva sociocultural, la bicicleta se ha consolidado como un vehículo para la construcción de ciudadanía, de tejido social y como plataforma de participación política. Las colectividades de ciclistas que se han creado desde mediados de la década de 2000, para promover el uso de la bicicleta y propender por una movilidad sostenible, mitigar los efectos del cambio climático y la apropiación ciudadana del espacio público, hacen parte de las principales manifestaciones de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Gracias a la visibilización de la bicicleta generada por las colectividades de ciclistas y al ejercicio consciente de su potencia como herramienta de transformación de desigualdades, detrimento ambiental y caos en la movilidad, se impulsó la creación de las instancias ya mencionadas. No obstante, uno de los principales logros, aunque con muchos retos a enfrentar, es el hecho de que Bogotá cuenta con una Política Pública de la Bicicleta. Esta herramienta de política pública articula ocho sectores y veinte entidades de la administración, para mejorar “las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021:5).

Los objetivos de esta política proyectan acciones hasta el 2039 y buscan atender temas como las condiciones de seguridad y prevención de Violencias Basadas en Género en especial contra las mujeres, la paridad en el uso de la bicicleta, la cultura ciudadana para disminuir la siniestralidad, la construcción de ciclo infraestructura, la democratización en su acceso y habilidades de manejo y el fortalecimiento de actividades económicas como la fabricación, mantenimiento e innovación. Dentro del



objetivo número cuatro llamado “Más bici para todas y todos”, se establece como resultado mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta. De manera específica el numeral 4.1.8 establece la declaratoria de salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio inmaterial de la ciudad. Asimismo, cabe señalar que la Política Pública tuvo en cuenta un ejercicio de transversalización del enfoque de género en la formulación de sus cinco objetivos específicos.

Dentro de estas colectividades, aquellas lideradas por mujeres han visibilizado la necesidad de discutir sobre las desigualdades estructurales que generan las diferencias de género y la forma en que la cultura de la bicicleta les ha permitido revertirlas.

A partir del contexto histórico previamente expuesto, a continuación se presenta la descripción y caracterización de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta. El primer eje temático gira en torno a las economías populares y saberes locales que agrupan los conocimientos, oficios y estructuras productivas asociadas a la bicicleta, entre los cuales destacan los emprendimientos que dinamizan la economía personal, familiar y local, la red de servicios y bicicleterías y la bici mensajería. En segundo lugar, se abordan las estructuras organizativas y comunitarias que se han creado alrededor de la bicicleta en Bogotá haciendo un énfasis en la forma que crean tejido social, al mismo tiempo que promueven identidades y permiten descubrir territorios en el espacio urbano. El tercer componente de la descripción se enfoca en la importancia del enfoque de mujer y género en la comprensión de los procesos de apropiación, reivindicación y disfrute de la bicicleta por parte de las mujeres residentes de Bogotá. Por último, pero no menos importante, se explora los usos recreativos y deportivos, destacando la recreación, el deporte, el esparcimiento y el bienestar como parte de las experiencias que integran el sistema cultural asociado a la movilidad en bicicleta.



#### 4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se puede entender como un sistema cultural compuesto por saberes locales, economías populares, prácticas culturales, y estructuras comunitarias y productivas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte, la cual produce formas particulares de habitar, transformar e imaginar la ciudad. En ese sentido, este sistema cultural de alto valor patrimonial emerge de la articulación con un sistema de movilidad sostenible en la ciudad, que se ha configurado cultural y simbólicamente como referente central de la identidad y la memoria colectiva, y como una herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se destaca como referente en la memoria de la transformación urbana de Bogotá desde una perspectiva barrial y comunitaria, y evidencia su aporte a la democratización histórica de la ciudad a través del acceso y la inclusión social de clases populares a una movilidad sostenible.

Para hacer referencia a esta cultura se debe tener en cuenta que la relación entre las y los bogotanos con la bicicleta se caracteriza por expresar una importante dimensión afectiva. La potencia de esta cultura para producir significados tiene como origen la memoria personal y colectiva en el espacio urbano. Vincula experiencias, lugares, personas y eventos especiales alrededor de emociones como el amor, la alegría, la felicidad, la independencia. Generalmente el acceso a la bicicleta suele estar relacionado con fechas festivas, cumpleaños y ocasiones especiales en que se regalan bicicletas. Otras veces, se adquieren por esfuerzo propio pero, por lo general, hacerse a una bicicleta es un logro personal y social.

Al respecto es importante mencionar que las experiencias de la ciudadanía en relación con la movilidad en bicicleta son diferenciales y se viven de manera singular dependiendo de múltiples factores sociales como la clase, la pertenencia étnica, la orientación sexual, el género y procesos de interseccionalidad entre estas dimensiones. Así, en términos generales los derechos de las mujeres a la participación, la recreación, el deporte y el goce efectivo de este medio de transporte han quedado relegados o minimizados debido a las cargas que asumen las mujeres en relación con tareas del cuidado y trabajo no remunerado, como consecuencia de las relaciones de poder inequitativas y la división sexual del trabajo.

Cuatro aspectos relevantes determinan esta experiencia diferencial de las mujeres. Primero, la menor autonomía económica de las mujeres con respecto a los hombres, debido a la sobrecarga en las tareas del cuidado. Lo anterior incide en su empobrecimiento, y a la limitación en términos de acceso a recursos suficientes que les permitan tener propiedad y capital privado. Por ende, tienen menor disfrute y goce del tiempo libre. El segundo aspecto tiene que ver con que las mujeres realizan más viajes que los hombres, en su mayoría correspondientes a viajes o movilidad del cuidado, usualmente con niños y niñas, lo cual incide en la determinación del uso de la bicicleta. Tercero, se demuestra una incidencia de los procesos de crianza, que determinan estereotipos de género a nivel cultural que desincentivan la realización de actividad física en las mujeres, por constituir un riesgo para la femineidad. Por último, se presenta la percepción de riesgo asociado al ciclismo urbano por parte de las mujeres, que incide en una percepción de una cicloinfraestructura insuficiente e



insegura, aunado a las violencias y acosos sistemáticos a los que son sometidas las mujeres en el espacio público. En ese sentido, se evidencia la importancia de la redistribución del cuidado como paso fundamental para garantizar la autonomía económica de las mujeres, el bienestar social, la eliminación de las Violencias Basadas en Género, y una real democratización del uso de la bicicleta.

Entendida como objeto material, la bicicleta es uno de los vehículos a los que tenemos acceso en la primera infancia. Para quienes tienen la fortuna de acceder de manera prematura a una, la bicicleta se convierte en un objeto preciado, permite expandir un primer territorio íntimo que puede ser un juguete en la casa, el barrio o el parque. Sin embargo, los usos de ella se relacionan con el aumento en la capacidad motriz y de la movilidad urbana. En la mayoría de casos, la experiencia de montar en bicicleta se relaciona directamente con el placer de transitar con libertad y de manera autónoma, limitada generalmente por miedos, por capacidades físicas diferenciales o ambiente de inseguridad.

Por otra parte, la bicicleta se convierte en un imán de relaciones sociales y, por tanto, aumenta la probabilidad de construir lazos sociales y afectos entre personas de muy diverso tipo. Este es uno de los elementos que genera mayor reconocimiento dentro de las colectividades de ciclistas, las cuales tienen sentido en función del compartir el gusto y el deseo de montar en bicicleta, evitar el transporte público o contribuir a la mitigación del cambio climático.

Un amplio sector de la diversa ciudadanía ha sido protagonista de las transformaciones históricas y la conquista espacial que han logrado en la capital los usos y disfrutes de la bicicleta. La importancia del fenómeno, en parte, se debe a su *masividad*, ya que en muy pocas ciudades del mundo el uso de la bicicleta es tan extendido en espacio y tiempo. Si bien Ámsterdam, Barcelona o París son referentes internacionales por el uso de este vehículo, lo cierto es que las y los bogotanos que utilizan la bicicleta superan los indicadores en términos de intensidad y distancias.

A partir de las cifras oficiales de la Encuesta de Movilidad de 2019 (EDM, 2019) se puede identificar que de los 13 millones de viajes diarios que se hacen en Bogotá, 880.367 mil son en bicicleta, lo cual corresponde al 6.6% y supera en términos totales, por ejemplo, a los 671 mil viajes de Ámsterdam, los 296 mil de Barcelona y los 840 mil de París (ver Tabla 1) (Royo, 2021).

En Latinoamérica, Bogotá goza del reconocimiento popular como ciudad ciclista por las facilidades que brinda para el uso de la bicicleta. Su red de ciclorrutas corresponde a la red más amplia construida en esta parte del mundo y cuenta con 593 km de extensión. Aparte de esto, la extensión urbana permite que se realicen recorridos mayores a 20 km por trayecto, aunque en términos mayoritarios predominan los viajes menores a 10 kilómetros. Por otra parte, según la EDM (2019), se estima que en Bogotá hay cerca de 207 bicicletas por cada 1000 habitantes, lo que sugiere que en Bogotá existen cerca de 2.000.000 de bicicletas aproximadamente.

Los domingos, en la Ciclovía dominical, se reporta un millón y medio de asistentes (IDRD) y, luego de la experiencia de aislamiento social y emergencia sanitaria provocada por la COVID-SARS, sus asistentes han aumentado a dos millones.



Tabla 1. Ciudades ciclistas en 2019

Ciudad	Área en km <sup>2</sup>	Habitantes	Viajes	Viajes diarios en bicicleta	% de viajes en bicicleta	Km de bicarriles
Bogotá	1.775	7.181.469	13.359.728	880.367	6.6	630
Barcelona	209,84	2.308.689	19.259.471	296.816	1,54	231
París	520,37	5.802.087	-	840.000	15	700
Ámsterdám	219,3	1.980.472	1.864.000	671.040	36	800
Chile	641	6.500.000	-	510.569	-	736
Ciudad de México	1.495	9.209.000	-	433.981	1	300

Fuente: Elaboración propia con base en datos consultados en Metrópolis Pedaleable)

Uno de los aspectos más importantes asociados a los usos y disfrutes de la bicicleta es su carácter democrático y democratizante. Desde una mirada centrada en el acceso, aunque son muchas las personas que no tienen acceso a una bicicleta y, por ende, no han adquirido las habilidades que se requieren para manejarla, especialmente las mujeres, cada vez más personas sin importar su condición social, edad o género la usan a diario para diferentes fines. Aunque no se puede desconocer una amplia brecha de género por superar, ya que apenas el 24% de los viajes son realizados por mujeres y el 76% por hombres, lo cierto es que desde las organizaciones ciudadanas y el Distrito, se han redoblado esfuerzos para que esta situación cambie.

En este sentido, la Política Pública de la Bicicleta de Bogotá se aprobó en febrero del 2021 mediante documento CONPES D.C. 015 y tiene como eje transversal para su desarrollo el enfoque de género, respondiendo a los lineamientos que desde la Política Pública de Mujeres y Equidad de género se establece para promover la transversalización del enfoque de género en el Distrito.

Dentro del plan de acción de la PPBici, quedó el siguiente resultado que se irá midiendo con la encuesta de movilidad: 3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizados por mujeres que contiene los siguientes productos:

Tabla 2. Plan de acción Política Pública de Bicicleta

RESULTADO	PRODUCTOS	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres	Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de ciclo infraestructura.	Revisión de los instrumentos de pre-factibilidad y ajustes con enfoque de género.	Secretaría Distrital de Movilidad



	Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para la inclusión del enfoque de género y derechos de las mujeres	Encuentros virtuales o presenciales sobre equidad en el transporte, con funcionarios y funcionarias de la Secretaría Distrital de Movilidad y del Distrito relacionados con la planeación de transporte en bicicleta.	Secretaría Distrital de Movilidad
	Estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias	Actividades para la resignificación de espacios	Secretaría Distrital de Movilidad
	Estrategia para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado	Actividades relacionadas con movilidad del cuidado en bicicleta.	Secretaría Distrital de Movilidad

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad.

Esta PPBici tiene una vigencia de 18 años, en este caso, de 2021 a 2039, tiempo en el cual el compromiso principal por parte de las Entidades del Distrito consiste en brindar los productos en los que son responsables para impactar en los resultados propuestos.

El carácter democrático y democratizante de los usos y disfrutes de la bicicleta no solo tienen que ver con temas de acceso, sino con la fuerza social de las y los ciclistas que, con sus flujos diarios y procesos de reivindicación, han ganado cada vez más espacio y en la agenda pública. Esto ha transformado la ciudad al democratizar las vías y el espacio público y dar lugar a múltiples escenarios donde se construyen desde los lazos sociales más triviales y efímeros, hasta los más profundos y duraderos.

La masividad, el carácter democratizante y democrático de la cultura de la bicicleta en Bogotá, se complejiza a partir del reconocimiento de una amplia gama de usos y disfrutes de la bicicleta. En algunas acciones realizadas durante el alistamiento del proceso, se identificó que la cultura bogotana de la bicicleta constituye un verdadero universo de significados, sentidos, usos, actores, lugares, y relaciones sociales.

A partir del ejercicio de sistematización del proceso participativo en torno a la postulación, se agruparon los diversos usos y disfrutes que los participantes convinieron como elementos de la cultura bogotana de la bicicleta. Dentro de los más representativos, se mencionaron los *usos y disfrutes sociales* de la bicicleta, es decir, aquellos referidos a la potencia que se genera alrededor de la bicicleta para *tejer estrechos lazos*, ya sea en el ambiente familiar o entre amigos del “parche” que devienen en comunidad. Es importante señalar que los usos no son excluyentes, puesto que varios tipos de usos y disfrutes pueden fusionarse en una sola experiencia.

Ilustración 8. Universo de la bicicleta en Bogotá.



Fuente: Juan Pablo Henao.

Los usos sociales se encuentran directamente relacionados con los usos sociopolíticos de la bicicleta, los cuales expresan su capacidad para generar transformaciones a diferentes escalas, partiendo desde el sujeto hasta llegar a la reivindicación del derecho a la ciudad. En relación con estos usos, se identifican otros ligados al reconocimiento de la bicicleta como mecanismo que permite la apropiación y descubrimiento del territorio, a partir de la experiencia de disfrute personal o colectiva, de moverse en este vehículo. Precisamente, bajo este significado, se expresó que los usos de la bicicleta para el tránsito son importantes al convertirse en una opción de movilidad para las personas que han elegido la bicicleta buscando economizar gastos, disminuir la contaminación o dignificar su experiencia en el desplazamiento.

A la bicicleta se le reconoce también por una presencia cotidiana y constante en la ciudad debido a los usos para el trabajo. Así, miles de personas encuentran en este vehículo una alternativa laboral en un contexto caracterizado por la informalidad. Por otra parte, estos usos se encuentran estrechamente relacionados con la existencia de innumerables emprendimientos que comercializan y producen indumentaria o accesorios para las bicicletas y ciclistas. En conjunto, estos usos permiten la subsistencia de familias o son actividades complementarias, lo cual, en mayor o menor medida, brinda condiciones de independencia económica.

Los usos y disfrutes deportivos de la bicicleta son reconocidos gracias a la tradición ciclística de Bogotá, la cual se expresa a través de la apropiación de espacios como la Biblioteca Virgilio Barco, o los parques El Tunal y Simón Bolívar, Patios o el Verjón. Se relaciona también con la existencia de diversas y contemporáneas disciplinas como el Stunt, el BMX, el Downhill o el Dirt-Jump.

En relación directa con lo anterior, se identificaron usos terapéuticos de la bicicleta, los cuales relacionan sirven como estrategia para aliviar malestares mentales y romper barreras físicas, contribuyendo al bienestar físico, mental y emocional de algunos y algunas ciclistas. Gracias a esta multiplicidad de usos y disfrutes y, con

relación a su amplia trayectoria e importancia histórica, se reconocieron también *usos asociados a la producción de conocimientos expertos* ya sea bajo modalidades como el coleccionismo, la conservación y restauración, así como la exhibición de estas por medio de ciclopaseos o eventos especiales.

A partir de la diversidad de usos, se generan procesos de identificación que constituyen el universo cultural de la bicicleta. Por ejemplo, ciclistas urbanos y urbanas, que hacen de este vehículo su principal medio de transporte y reivindican el espacio público en su favor. Otro ejemplo son las y los bicimensajeros que, aunque usen la bicicleta para muchas otras cosas, desprenden su identidad de los usos asociados al trabajo. Entre esa amplia gama de categorías identitarias conectadas a los diversos usos de la bicicleta, se puede hablar de ciclistas recreativos, deportivos, extremos, de montañismo o anónimos, entre otros.

Ilustración 9. Esquema agrupación de usos de la bicicleta considerados como patrimonio cultural



Fuente: elaboración propia. Carlos Bravo.

Aunque las identidades y territorios que configuran la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta son múltiples y cambiantes, existen ciertos puntos de conexión



de estos aspectos gracias a una *memoria colectiva* entre los y las ciclistas. Al indagar sobre la relación con la bicicleta se encontró que, por lo general, las primeras bicicletas remiten diversos lugares, -muchos fuera de Bogotá-, pero que relacionan contextos familiares y cotidianos como la cuadra del barrio, el patio de la casa o el parqueadero de algún conjunto cerrado. Cuando la bicicleta se adquiere en la infancia, el aprendizaje de las habilidades para manejarla proviene del acompañamiento de figuras masculinas como padres, hermanos, primos o amigos y, la adquisición del vehículo se relaciona con episodios festivos y de celebración. Por otra parte, estas primeras memorias se conectan con sentimientos de alegría, amor e integra experiencias de diversión y dolor por las primeras caídas. Al respecto es importante mencionar que por tratarse de un vehículo hecho para el espacio público, no es un regalo recurrente para niñas y adolescentes, en tanto hay una cultura social patriarcal que limita el uso del espacio público por parte de las mujeres.

Si bien la bicicleta nunca deja de ser un juguete, en determinado momento concentra su significado como solución para los problemas de movilidad en la ciudad. Así, este vehículo permite economizar y dignificar los desplazamientos en largas y medias distancias, conectando los espacios de vivienda con aquellos donde se desarrolla el proceso educativo o la vida laboral. En este momento, la bicicleta deviene en sentimientos de autonomía e independencia en el movimiento y se convierte en un marcador de la identidad personal y, en algunos casos colectiva, ya que alrededor de este uso se pueden congregarse amistades, colegas e incluso parejas. Existe un salto cualitativo cuando la bicicleta ya no es solo un juguete, ni una alternativa de transporte, sino que estructura proyectos de vida. En estos casos, la bicicleta es usada para todo, incluyendo aspectos tan cotidianos como la movilidad, hasta ser eje de proyectos colectivos y de transformación social. Cuando la relación con el vehículo llega a este nivel de intensidad, marca de manera profunda la identidad del sujeto y de sus relaciones interpersonales, gracias a las cuales genera profundos lazos sociales y se integran comunidades.

En relación directa con estas memorias colectivas y su profundidad, existen procesos de identificación bajo denominaciones como ciclista o ciclo viajero y ciclo viajera. Estas han logrado un relativo consenso, sobre todo en contraposición a la denominación de “biciusuario” que se ha popularizado en el discurso de entidades y funcionarios públicos, con la intención de separar al ciudadano/ciudadana que se mueve en bicicleta, del ciclista deportivo. Por otra parte, si bien se podría considerar ciclista incluso a quien use la bicicleta para “ir a hacer el mandado”, lo cierto es que existen diversos grados de apropiación de la cultura de la bicicleta. Mientras para algunas personas la bicicleta es casi un “tiesto<sup>6</sup>” más y se abandona en algún rincón de la casa, para algunos este objeto rodante se convierte en una pasión incontenible: “una patología benigna<sup>7</sup>” que se puede adquirir en distintos momentos de la vida.

Es importante aclarar que no solo las y los ciclistas dan vida a la cultura de la bicicleta en Bogotá. Muchas personas que no necesariamente son ciclistas son reconocidos como actores principales en esta manifestación cultural. Sin embargo, es importante reconocer algunas características de esa amplia masa de ciclistas que habitan el

<sup>6</sup> Tiesto: hace referencia a un objeto que no se usa.

<sup>7</sup> Expresión usada por el periodista y ciclista Sinar Alvarado.



espacio urbano. El punto de partida para comprender este amplio sector de la ciudadanía tiene que ver con la importancia de una identidad construida desde la relación que se establece con la bicicleta y las posibilidades que ello implica. En principio, su raíz más fuerte es la movilidad. La capacidad que tiene este vehículo como tecnología para el movimiento se genera en condiciones muy particulares; hacen del desplazamiento una experiencia que se disfruta y que crea fuertes lazos sociales.

En las memorias de las y los ciclistas, cuando se habla del contacto con la bicicleta, generalmente predominan expresiones como amor, solidaridad, empatía, poder, sostenibilidad, libertad, pasión, transformación personal y social. Cuando se rompen las barreras de acceso a esta tecnología, se generan esta variedad de emociones y relaciones sociales. En parte, de allí provienen las identidades móviles que aglutina la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad.

Aunque han existido múltiples esfuerzos desde la ciudadanía y las instituciones para promover el uso de la bicicleta, las y los ciclistas corresponden en su mayor proporción a un perfil muy específico. Los datos más recientes para aproximarse a este sector poblacional, provienen de la EDM (2019) realizada por la Secretaría de Movilidad desde 2005.

En la EDM más reciente (2019) se realizaron 17.557 encuestas teniendo en cuenta el origen y destino del viaje y se recolectó la información en hogares y vías troncales. Según estos datos, los viajes de carácter obligatorio corresponden al 48,2% (31,7% trabajar, 16,5% estudiar); el 59,4% de las y los ciclistas está entre los 15 y 39 años; el 96% está escolarizada (16% primaria, 34,5% profesional o técnico y 45% Bachillerato); el 83% pertenece a capas medias (51% estrato 2, 32% estrato 3); el 75,8% son hombres y el 24,2% mujeres. De los dos millones de viajes diarios que hacen las niñas y niños en la ciudad, el 6,7% son en bicicleta y, del millón y medio de viajes de las personas mayores, sólo el 2,19% hace uso de la bicicleta (EDM, 2019).

De otro lado, se debe reconocer que se ha generado un aumento de las personas que se movilizan en bicicleta debido a un auge producido en la última década. Aunque no hay datos oficiales del número de ciclistas, según la EDM (2019), los viajes en bicicleta pasaron de 441.135 en 2011 a 880.367 en 2019.

A partir de una encuesta realizada en 2017 por la Universidad de los Andes, Rodríguez et al. (2022) ubica este boom en el 2015. Este punto de inflexión en el número de ciclistas le permite identificar dos tipos de personas que usan la bicicleta para moverse: las y los experimentados y las y los nuevos. El primer grupo estaría relacionado a un mayor gusto por la bicicleta, la actividad física, y por personas más preocupadas por el medio ambiente que tienen un mayor placer por desplazarse en este vehículo. El segundo grupo, a pesar de que son ciclistas regulares, expresan en menor medida las características de los experimentados. Se diferencian también por las causas que los llevaron a usar la bicicleta. Los experimentados señalan el ahorro de tiempo, el cuidado de la salud y el mal servicio de transporte público como principales razones, mientras que para las y los nuevos ciclistas, la mayor razón se relaciona con el mal servicio del transporte público, ahorrar tiempo y dinero (Rodríguez, et al, 2022).



Esta caracterización de la movilidad seguramente se ha modificado tras el paso de la pandemia y quizás las cifras han crecido, aunque puede que se mantengan algunas tendencias. Por ejemplo, esta masa de ciclistas se compone fundamentalmente de personas con obligaciones laborales o educativas que les exige desplazarse en horarios diurnos; son generalmente jóvenes (entre los 15 y 39 años) y pertenecen a estratos socioeconómicos medios, en su mayoría hombres.

Otro de los usos de la bicicleta más visibles y con un alto grado de apropiación masiva es la Ciclovía. Si bien se sabe que a este evento acuden aproximadamente dos millones de personas que gozan de tiempo libre los días domingo, festivos y en algunas jornadas nocturnas donde se desarrolla la Ciclovía nocturna, apenas se conoce que el 49% se movilizaba en bicicleta (Sarmiento et al, 2008), pero no se tienen datos sobre el origen socioeconómico o la identidad de género de sus participantes. De primera mano, estos datos permiten identificar que las identidades móviles<sup>8</sup> agrupadas alrededor de los usos masivos y cotidianos de la bicicleta, son un reflejo de las condiciones estructurales de desigualdad que caracterizan la sociedad bogotana.

Por ejemplo, las desigualdades que experimentan las mujeres y las diversas identidades de género poseen un peso estadístico menor y, en el caso de las segundas, imperceptibles por la forma de medición. Tanto las mujeres como la diversidad de identidades de género poseen menos garantías a derechos como: el derecho a la paz y convivencia con equidad de género, a una vida libre de violencias, a la participación y representación con equidad, al trabajo en condiciones de igualdad y dignidad, a la salud plena, a la educación con equidad, a una cultura libre de sexismo, y al hábitat y la vivienda digna, de acuerdo con lo identificado en la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030 (Conpes D.C No. 14). Al descartar las calles intermedias como puntos de recolección de información o los viajes que tienen como destino volver a casa, la EDM (2019) no captura aquellos desplazamientos asociados a la movilidad del cuidado<sup>9</sup> en la cual participan mayoritariamente mujeres.

La EDM tiene en cuenta la diferencia de sexo, sin embargo, no ofrece datos al respecto de las identidades de género LGBTQI+<sup>10</sup>. Esta situación viene transformándose y cada vez se hace más urgente transversalizar el enfoque de género en las políticas públicas de movilidad y de recreación y deporte. Así, la relación entre identidades móviles y diversidad de género corresponde a un campo en el que todo está por decir. Algo similar se reproduce en el campo del patrimonio.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> El término de identidad móvil hace referencia a la construcción identitaria que hacen algunos colectivos y grupos sociales en torno al uso y disfrute de la bicicleta.

<sup>9</sup> El término de movilidad de cuidado fue introducido por Inés Sánchez de Madariaga (2020), y hace referencia a aquellos viajes, realizados principalmente por mujeres, para cumplir funciones de cuidado en las Encuestas de Movilidad.

<sup>10</sup> Lesbianas, Gays, Bisexual, Transexual, Travesti, Queer, Intersexual y otras identidades no heterosexuales.

<sup>11</sup> Según Sánchez (2021) sorprende que a nivel nacional no se cuente con un enfoque de género, “ni se han generado suficientes metodologías o debates que permitan identificar tensiones y posibilidades a este respecto” (Sánchez, 2021:11) En el apartado de Mujer y género se profundiza sobre este aspecto.



Al tratarse de una manifestación cultural con una larga tradición y presencia, se reconoció la importancia de una economía local que sostiene la masiva apropiación de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta. Así, los conocimientos y saberes sobre la fabricación artesanal de marcos, el despliegue de una amplia red de servicios para el mantenimiento y reparación de estos vehículos, el oficio de la bici mensajería y transporte de mercancías, y el uso de la bicicleta como herramienta de trabajo, fueron elementos a tener en cuenta. Sobre este eje temático versa el primer componente de descripción de la manifestación cultural.

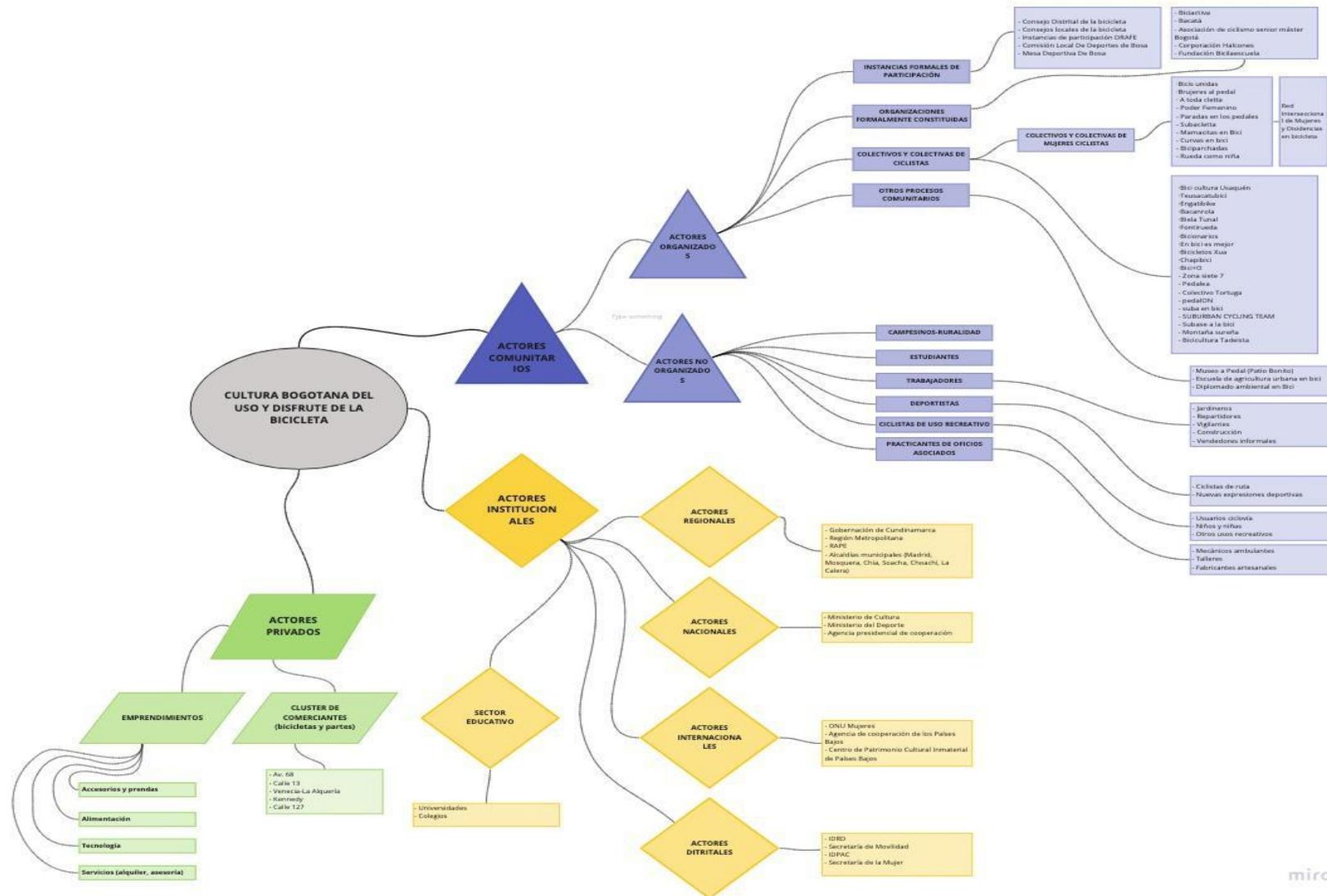
Por otra parte, las colectividades han cumplido un papel trascendental en la visibilización para el reconocimiento de la bicicleta. En este camino, se han articulado al movimiento feminista, ambientalista y a múltiples procesos sociales como las movilizaciones del 2019 y 2020. Como actores que dan vida a la cultura de la bicicleta, estos grupos de ciclistas han generado profundos lazos sociales entre sus miembros y apropiando formas muy específicas de ocupar el espacio público y habitar la ciudad. Sobre todo, han buscado incidir en las decisiones sobre la Política Pública de la Bicicleta y hacer escuchar sus propuestas por parte de las entidades del Distrito. Sobre esto se profundiza en el apartado 4.2.

A partir de los insumos preparados en la fase de alistamiento (ver ilustración), los encuentros y conversaciones llevados a cabo durante el proceso de participación ciudadana, se estableció que no solo “los ciclistas y las ciclistas” dan vida a la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad. Por el contrario, destacó la necesidad de diferenciar las experiencias y reflexiones desde un enfoque de mujer y género, que incluya las desigualdades estructurales y los procesos liderados por las mismas mujeres para reducirlas. Sobre esto se profundiza en el apartado 4.3.

La larga trayectoria de espacios para el disfrute de la bicicleta como la Ciclovía y la capacidad que han tenido las y los ciclistas “no organizados” para apropiarse de espacios para el deporte, agrupa otra serie de espacios que fueron identificados como parte de la cultura de la bicicleta en Bogotá. La principal fuente de reconocimiento de estas experiencias y prácticas asociadas a los disfrutes de la bicicleta, tienen que ver con sensaciones de bienestar mental y físico, que hacen parte de la memoria colectiva de las y los ciclistas. Estos aspectos se desarrollan con detalle en el apartado 4.4, con respecto a los usos recreativos y deportivos en torno a la bicicleta.

En ese sentido, el universo de la bicicleta agrupa una diversidad de actores sociales, comunitarios, institucionales, culturales y privados, que dan vida en la ciudad a la cultura de la bicicleta. Así, la comunidad practicante se materializa en el siguiente mapa de actores. Al respecto es importante notar que cada actor presenta una forma diferencial y particular de relacionamiento con la cultura de la bicicleta, lo cual se refleja en la diversidad de usos productivos, sociales y culturales, modos de apropiación y trayectorias históricas.

Ilustración 10. Mapa de actores cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta





#### 4.1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas

Históricamente la bicicleta se ha consolidado no solo como un medio de transporte, sino también como una herramienta de trabajo que facilita el desarrollo de actividades productivas y la autonomía económica. Aunque en principio su venta en cualquiera de sus modelos y repuestos constituía la principal estructura económica, miles de personas encuentran en ella un ingreso económico y una forma de subsistencia. Muchos trabajadores y trabajadoras dedicados a la construcción, albañilería y jardinería, entre otros oficios, la usan como una herramienta para el desplazamiento y para la carga de sus herramientas. De la misma manera, cientos de vendedores y vendedoras ambulantes usan la bicicleta y los triciclos como su puesto móvil de trabajo, en donde cargan y venden alimentos y diversidad de productos.

Al mismo tiempo, las calles y aceras en donde transita un gran número de ciclistas son el lugar de trabajo de cientos de mecánicos que de manera informal organizan un espacio para la reparación de bicicletas. Los bicitalleres o ciclotalleres móviles, que son cada vez más comunes a la orilla de las ciclorrutas, ciclocarriles y lugares específicos, proveen una salida a quienes en medio de la precariedad laboral encuentran un sustento diario. Adicionalmente, la bicicleta contribuye considerablemente a la recogida de materiales, el transporte de mercancías, productos y alimentos, las ventas ambulantes, la mensajería, la recolección de reciclaje, entre otras múltiples actividades. Como vemos, la economía alrededor de la bicicleta no solo tiene que ver con la venta y compra de estos vehículos, sino también con la multiplicidad de aplicaciones para el trabajo y la economía de subsistencia.

La gran cantidad de ciclistas ha elevado la oferta de productos y servicios alrededor de la bicicleta para satisfacer la demanda no solo de la movilidad y el transporte, sino también de otras actividades como el ciclismo deportivo y el cicloturismo. Dentro de estas nuevas dinámicas económicas, han surgido numerosas iniciativas locales, personales y comunitarias que apuntan a satisfacer las diversas necesidades de las y los ciclistas en materia de productos para la bicicleta, alimentos, indumentaria y ropa para ciclistas, maletas para bici mensajeros y bicimensajeras, servicios logísticos como empresas de bici mensajería, empresas de cicloturismo, escuelas de la bicicleta, iniciativas ambientales y muchos otros ejemplos. Estas iniciativas, sumadas a la cantidad de personas que trabajan en su bicicleta (bici mensajeros, bicimensajeras, domiciliarios, domiciliaria, vendedores y vendedoras ambulantes) son parte fundamental de las estructuras económicas que dan vida a la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

En el caso de los emprendimientos alrededor de la bicicleta, de acuerdo con la ciudadanía, muchas de estas iniciativas responden a las necesidades puntuales y locales de las personas o grupos poblacionales. Algunos emprendimientos como *Yugo Messenger bags* o *Clinch*, surgieron como respuesta a la falta de indumentaria y maletas especiales para las y los bici mensajeros. De acuerdo con Nicté Ortiz, Yugo decidió “crear una maleta para bici mensajeros ya que no existían ese tipo de elementos en la ciudad o los que existían eran importados y se vendían a costos excesivos”. Los emprendedores que se empezaron a relacionar en el mundo de la



bicicleta y en especial del piñón fijo, comenzaron a confeccionar y vender “straps, maletas, portacelulares, hips bags, además de elementos de bikepacking” entre muchas otras cosas como la fabricación de marcos a medida y la venta de accesorios, indumentaria y bicicletas personalizadas. Ejemplos como el anterior, son una constante en el campo del emprendimiento y la creación de iniciativas en torno a la bicicleta.

El emprendimiento local que en ocasiones ha surgido dentro de las mismas colectividades de ciclistas, es promovido a partir de la organización de eventos, carreras y diversas actividades culturales, que son el escenario apropiado para la muestra de múltiples iniciativas. Ejemplo de esto son las diversas ferias de emprendimientos que se generan en los colectivos, las rodadas o eventos masivos, además de los grupos en redes sociales, y en los últimos años la Rueda de negocios y feria empresarial de la bicicleta, organizada por la administración distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, para promover la visibilización de los emprendimientos asociados a la bicicleta y el fortalecimiento de la industria local y nacional.

Estas estructuras productivas tienen el reto de competir y consolidar su espacio en un mercado acaparado por la mercancía importada. Para algunos y algunas ciclistas como Diego Vanegas, la existencia de varios fabricantes de bicicletas por ejemplo es una oportunidad de mejorar y perfeccionar la técnica y los conocimientos específicos sobre la construcción de estos vehículos. A su vez, estas actividades comerciales y económicas en conjunto, constituyen un aspecto fundamental de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta dado que son, a su vez, el sustento de miles de personas en Bogotá que ven en la bicicleta un estilo de vida, pero también un sustento económico para la manutención de su hogar.

Como vemos, este amplio sector de la economía primaria en torno a la bicicleta es uno de los pilares fundamentales de la cultura de la bicicleta, igualmente reconocido en el quinto objetivo de la Política Pública de Bicicleta, que busca consolidar a Bogotá como polo productor de la bici. Sin la cadena productiva y comercial que provee a los y las ciclistas de las bicicletas, repuestos y sus respectivas reparaciones y mantenimientos, la cultura de la bicicleta en Bogotá no sería tan importante como lo es ahora. De esta manera, en este apartado se analizan algunas estructuras productivas relacionadas con la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta, en las cuales se desarrollan diversas prácticas y se transmiten conocimientos específicos.

Finalmente, es importante reconocer que la bicicleta y las distintas formas de usarla, tenerla y mantenerla, comprenden un conjunto de conocimientos y saberes específicos que se han explorado a lo largo de más de cien años y que además trascienden en el tiempo por medio de la transmisión generacional. Algunos de estos saberes están íntimamente relacionados con el uso y el manejo de la bicicleta, una habilidad motriz, que se aprende generalmente en la infancia, pero que en muchos casos puede darse en cualquier momento de la vida. Otros saberes, por ejemplo, están asociados a la fabricación artesanal de bicicletas, su reparación y mantenimiento, y otros saberes están relacionados con la forma de conocer y habitar la ciudad en bicicleta. Estos saberes sobre cómo montar o usar la bicicleta se han transmitido en espacios específicos como el núcleo del hogar, los entornos barriales,



los clubes sociales o deportivos, los parques y plazas públicas, las calles y avenidas, y hasta las carreteras secundarias que comprenden las zonas rurales de Bogotá.

#### 4.1.1 Cadena de valor de la bicicleta en Bogotá

La apropiación masiva de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá, hace que muchas actividades económicas y productivas se alimenten del uso de este vehículo. La movilidad de millones de personas trabajadoras y empresas como la seguridad privada, la construcción y la mensajería dependen, en distintos grados, de los usos de la bicicleta. En palabras del periodista Sinar Alvarado *“si un día prohibieran en Bogotá la circulación de bicicletas, automáticamente se detiene la ingeniería civil, en toda la capital del país. Las grandes torres de oficinas y de apartamentos mientras están en obras, en los sótanos albergan 200, 400 o 500 bicicletas de trabajadores que se mueven desde su hogar a la obra y viceversa”* (Conversatorio Un País Descubierta a Pedalazos).

En cifras oficiales de 2019, en la ciudad se generan 880.367 viajes diarios, lo cual representa el 6.6% viajes en bicicleta de los 13.359.728 que ocurren en total. Lo cual puede haber aumentado en lo corrido de estos tres años, por lo menos en un punto porcentual. Estos movimientos realizados para transportarse al trabajo o al estudio se generan y tienen como destino las localidades del occidente de Bogotá como Suba, Kennedy y Engativá y, en menor medida el norte y centro ampliado de la ciudad. El borde suroriental parece ser el área de la ciudad donde la gente se desplaza en otros medios de transporte, quizás debido a la inclinación y mayor cercanía geográfica con el centro.

Este uso creciente de la bicicleta como vehículo de transporte genera una importante demanda de servicios de mantenimiento que se realiza semestralmente. Sin embargo, esta demanda se intensifica por el uso de la bicicleta como herramienta de trabajo en comercios de alimentos, talleres mecánicos, plazas de mercado y, se debe tener en cuenta que 150.000 personas se mueven en bicitaxi, lo cual demanda servicios de mantenimiento semanal y mensual (Gallo & Muñoz, 2019).





No obstante, estos usos masivos de la bicicleta poseen una estructura económica propia que le sostiene y se constituye por tres elementos. En su expresión formal, esta economía representa 26.000 empleos directos, ventas de al menos cien mil millones de pesos en una red de aproximadamente 2.400 establecimientos formales (El Tiempo, 2020). El primero de los tres elementos que constituyen esta estructura se relaciona con el comercio internacional ya que la mayoría de las partes<sup>12</sup> se importa de países como China, Taiwán Alemania e Italia. Estas importaciones se encuentran altamente concentradas lo cual genera cierta dependencia para el gremio de fabricantes, aunque beneficia la comercialización de repuestos y abarata los servicios de reparación (Gallo & Muñoz, 2019).

La segunda estructura tiene que ver con la producción, transformación y comercio interno. Estos procesos tienen como protagonistas pequeños comercios y talleres artesanales encargados que en el 2016 produjeron 150.000 marcos sin contar tenedores, manubrios y accesorios. El 97% de 792 establecimientos encuestados por el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá en 2019 cuenta con ventas presenciales y el 45% usa medios conexos a internet. Apenas el 23% utiliza redes sociales como estrategia de venta. Dentro de esta muestra tomada en 19 localidades<sup>13</sup>, el 97% tiene entre 1 y 10 empleados y el 2.9% poseen más de 11 empleados. Solo 30,1% emplean mujeres. Esto significa un campo comercial compuesto por pequeñas empresas y espacios masculinizados.

La tercera estructura de esta cadena de valor tiene que ver con los múltiples usos de la bicicleta asociados a satisfacer la necesidad de transporte para las y los ciclistas, bicimensajería, turismo, jardinería, carga y comercialización de comida y bebidas. Por otra parte, alrededor de la bicicleta se cuenta con otra serie de servicios como los de mantenimiento y reparación. De hecho de acuerdo a la encuesta del Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá, en los establecimientos encuestados estos últimos servicios son los más solicitados (612), en comparación con la venta de repuestos (602), de accesorios (507) y de bicicletas (468). Estos servicios de mantenimiento y reparación conforman la *“red de servicios más amplia para un vehículo en la ciudad”* (Entrevista Jaime Ortiz, febrero 2022), le permite a las y los ciclistas salir con la seguridad de ser asistidos casi que en cada esquina. Dependiendo del sector, los bicitalleres, ciclotaleres o bicicleterías ofrecen reparaciones con distintos grados de complejidad y la comercialización de diversos tipos de indumentaria ciclística.

#### 4.1.2 La fabricación y reparación de bicicletas: saberes y conocimientos tradicionales

El arribo de estos vehículos a Colombia a finales del siglo XIX abrió un nuevo nicho comercial en cuanto a la compraventa e intercambio de partes y bicicletas de primera y segunda mano. Además, las bicicletas requerían mantenimiento y el reemplazo de algunas de sus partes, lo que generó la necesidad de una nueva clase de mecánicos especialistas que además se dedicaban a los oficios de la herrería, relojería o metalmeccánica. De esta manera los almacenes en donde se vendían bicicletas y otros

<sup>12</sup> En especial pedales, frenos de tambor, sistemas amortiguadores, platos y sistemas de cambios.

<sup>13</sup> Las localidades con más establecimientos encuestados son Barrios Unidos (117), Kennedy (108) y Suba (86). De las 792, únicamente 133 se encuentran registrados como persona jurídica y 667 como persona natural.



establecimientos como ferreterías y talleres ofrecieron los servicios de reparación y mantenimiento de bicicletas.

Ilustración 12. Bicicleta y automóviles estacionados frente a un taller de mecánica. Década de 1920



Fuente: Bogotá CD. Recurso electrónico. Museo de Desarrollo Urbano

De acuerdo con el historiador Matthew Brown, la fabricación de bicicletas inició en América del Sur a partir de la década de 1930 (Brown, 2021). Hasta ese momento, casi la totalidad de bicicletas que circulaban por las calles de Bogotá e incluso del país, fueron importadas incluso hasta la década de 1950. A finales de la década de 1940, algunas agencias comerciales como el almacén “El Balín”, con múltiples sucursales en el país, importaron las partes y los repuestos y se encargaron de ensamblar las bicicletas a nivel nacional. En 1952 se constituyó la fábrica sueca de bicicletas Monark en la ciudad de Cali, que unos años después se conoció como la Fábrica Nacional de Bicicletas. Esta fábrica fue la responsable de introducir algunos modelos muy representativos de bicicletas como la Monark “Refuego” en los años 50 con la que Efraín el “Zipa” Forero y Ramón Hoyos “El Escarabajo de la montaña” ganaron las primeras versiones de la Vuelta a Colombia, y la “Monareta”, un símbolo de la cultura bogotana de las décadas de 1970 y 1980.

Hacia la década de 1960, surgieron numerosos almacenes de venta de bicicletas que empezaron a situarse sobre la Calle 13, una de las vías más importantes de Bogotá. Adicionalmente, en ese momento surgieron los primeros constructores artesanos y fabricantes de bicicletas, que no solo ensamblaron bicicletas con piezas y repuestos importados, sino que también fueron pioneros de la construcción de marcos y tenedores de bicicletas, innovando en el campo de la soldadura, la metalmecánica y la pintura. Muchas de estas iniciativas se caracterizaron por la consolidación y el reconocimiento de marcas y comercios a partir de núcleos familiares. Así, el apellido familiar fue el principal distintivo de las primeras marcas de fabricación y venta de bicicletas nacionales tales como las bicicletas Moreno, Duarte, Pachón, Acero,



Samacá, Román y Garín, que se constituyeron en “leyendas” para la cultura bogotana de la bicicleta. Así les reconoce el fabricante Armando Rodríguez

*Se convirtieron en leyenda porque eran quienes, en su momento, en la época dorada de fabricación de bicicletas acá en Colombia, fueron quienes se dedicaron a sacar adelante esa industria, pero de manera artesanal. No lo mandaron así a una escala superior y también por la calidad que manejaban. Eran cuadros que importaban su tubería Columbus, Reynolds y fabricaban los cuadros con los métodos tradicionales de ese entonces. (Armando Rodríguez en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)*

A estos grandes y tradicionales nombres, debemos sumar otras marcas de bicicletas de gamas más económicas y populares como “Vuelta a Colombia”, Industrias Román, Bicicletas Standar, Florián, Ciclo Motas, Ciclo Mesa, triciclos y bicicletas Aromo, bicicletas Satélite entre muchos otros. Este oficio alcanzó un momento de gran prestigio durante las décadas de 1970’s y 1980’s cuando se empezaron a fabricar marcos para bicicletas de carreras en tuberías de origen europeo de diversas marcas y del más fino calibre. En esos momentos brillaron en Bogotá apellidos de familias que se dedicaron a la construcción de bicicletas de carreras como Moreno, Duarte, Torres, Niño, entre otros, quienes se destacaron por la fabricación manual de marcos y tenedores a medida para bicicletas de carreras. Incluso algunas de las primeras grandes victorias del ciclismo colombiano como las de Martín Ramírez en el Dauphiné Libéré y el Tour de l’Avenir a inicios de los años ochenta, se dieron encima de un marco fabricado por “don” José Duarte o por don Oscar Moreno.

Tal como lo menciona Armando, esta generación de fabricantes tuvo como contexto un ambiente lleno de reconocimientos nacionales e internacionales a los ciclistas colombianos que participaban en la Vuelta Colombia, la Vuelta a España y el Tour de Francia. De hecho, algunos de ellos como José Duarte, Miguel Samacá, o Álvaro Pachón se relacionaron en un primer momento con la bicicleta al participar de competencias ciclísticas y de allí se movieron al campo de la fabricación y comercialización de marcos y bicicletas.

En el caso de Armando Rodríguez, su interés por la fabricación de bicicletas provino luego de momentos personales y profesionales difíciles para los cuales encontró refugio en la bicicleta: “fue mi salida, la oxigenación, la transformación a una nueva vida” señala (Entrevista Armando Rodríguez, marzo 2022). Armando quiso responder al reto de una nueva relación/pasión que adoptaron las y los bogotanos con las bicicletas fixed o fijas. Este tipo de bicicletas de una sencilla mecánica y “fácil” producción se popularizaron a inicios de siglo en grandes ciudades como Nueva York y Buenos Aires a partir de un nuevo auge de la bicimensajería y el bikepolo. “Las fijas” fueron las primeras bicicletas que Armando empezó a comercializar en la tienda Classy Bikes al norte de la ciudad. Durante siete años trabajó de la mano de Industrias Román, un prestigioso y tradicional productor de bicicletas bogotanas. Con posterioridad se relaciona con aquellos que considera leyendas de la fabricación bogotana de bicicletas: José Duarte (2020 q.e.p.d.), Fabio Duarte, Germán Moreno (bicicletas Moreno), Luis Acero (bicicletas Acero), Miguel Samacá y Don Jesús Garín (bicicletas Garín).



La importancia de este intercambio de conocimientos entre generaciones de fabricantes permitió reconocer a Armando y sus colegas de Classy Bikes, que debía preservarse el principio de fabricar bicicletas personalizadas de gran calidad, de manufactura colombiana con la intención de “*ofrecer productos hechos totalmente con manos colombianas y de exportación*” (Armando Rodríguez en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022).

En un documental llamado *Materia Prima*, dedicado a la trayectoria de Oscar Moreno y su fábrica familiar, el protagonista señala su objetivo: “que en Colombia se fabricaran cosas buenas, que aguantaran, que hubiera un examen de conciencia, que no desconfiáramos del producto colombiano, se me grabó en mi corazón [...] Tomé conciencia que había que trabajar honestamente y brindar al público lo mejor que uno pudiera hacer” (*Materia Prima*, 1993).

Ilustración 13. Taller de la Familia Moreno



*Fuente: imágenes extraídas del documental Materia Prima.*

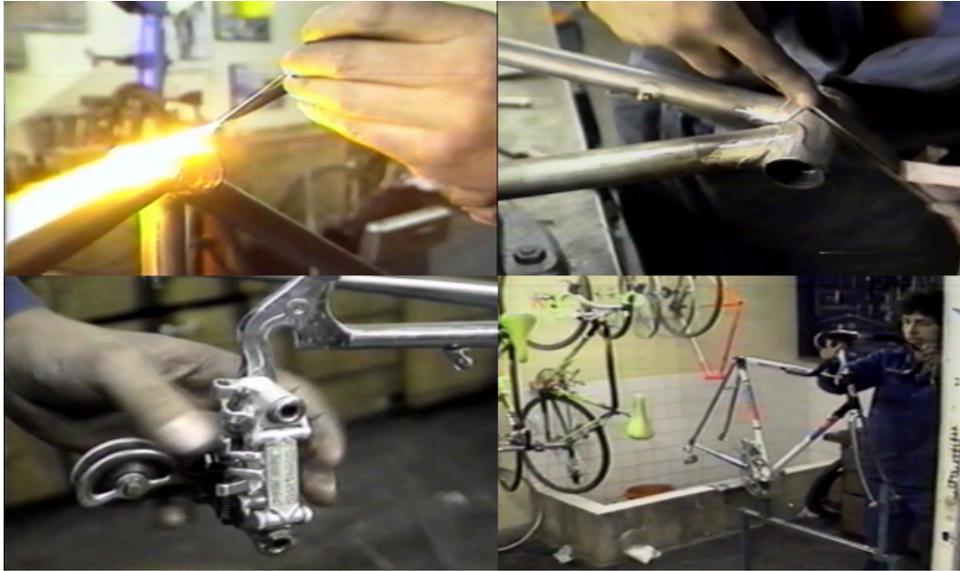
En una entrevista familiar, tal como su empresa, la familia Moreno destaca que para lograr marcos de calidad “*no se necesita tanta maquinaria sofisticada ni tanta cosa, es mejor artesano, porque los marcos para bicicleta son artesanías*”. La fábrica cuenta con los conocimientos adquiridos por el padre quien acompañó como mecánico a varios equipos de ciclismo nacionales, su hijo mayor, Germán, “*es un emulo de lo que le gustó al papá, él es un artesano, lo que es la artesanía de la bicicleta*” comenta su mamá. Otro de los hijos estudió mercadotecnia por lo que apoya las ventas.

La forma artesanal de fabricar estas bicicletas proviene del proceso de diseño realizado a medida, con razón del tamaño de brazos, piernas y estatura. El uso de prensas, tornos y una maquinaria “poco sofisticada” para el grabado y modelado del acero es realizado por las manos de personas que aprenden del mismo Oscar Moreno. Incluso, luego de trabajar como empleados, algunos han abierto otras casas para la fabricación de marcos. William, otro de los hijos de la familia Moreno, resalta que su arte como constructores les permite “exportar calidad y muchas veces innovación”. Nosotros fabricamos empates, uñas, hombros con una flexibilidad, o sea, el material es acerado y tiene una flexibilidad en cuanto a impactos” (*Materia Prima*, 1993).

Conocer la técnica artesanal para la soldadura de los marcos es uno de los saberes más especializados y requiere de mayor detalle en la fabricación. Las herramientas son un soplete y una varilla de soldadura para acero, ambas son manipuladas por el artesano en cada mano, este sabe distinguir la temperatura necesaria para calentar

las uniones e ir acercando la varilla con precisión hasta lograr la fusión de los materiales y sus acabados. La pintura y ensamblaje son los últimos pasos que igualmente requieren de la precisión de las manos de un conocedor, aunque no necesariamente es la misma persona que suelda la tubería.

Ilustración 14. Soldadura y ensamble de bicicletas en Bogotá



Fuente: imágenes extraídas del documental *Materia Prima*.

Esta generación de fabricantes logró posicionarse en varios puntos de Bogotá de los cuales destacan el barrio Siete de Agosto y la fábrica de los Román en la avenida Primero de Mayo. El precio de sus bicicletas en algunos casos superaba el de otras tiendas, lo que significaba pérdidas en competitividad, pero garantizaban mejor calidad. Así lo reconoce uno de los fabricantes de la generación más reciente,<sup>14</sup> Armando Rodríguez, quien comenzó comercializando marcos de fabricación nacional en 2011. Buscaba ofrecer un precio medio entre las bicicletas en acero económicas entre 150.000 y 200.000 o las de aluminio de 800.000 en adelante.

Finalmente, durante los últimos, han surgido emprendimientos que se dedican a la construcción y fabricación artesanal de bicicletas. La creación de estos emprendimientos ha ampliado de manera significativa la oferta comercial para las y los ciclistas, situación que ha permitido el diseño y personalización de objetos, que a su vez configuran la identidad de los mismos. Para Kevin Sajib propietario de la tienda de bicicletas Marmot Store, las bicicletas “Fixie” que no necesariamente tienen un sistema de piñón fijo, “son bicicletas que se adaptan al cuerpo de uno”, además de ser personalizadas en su diseño, elementos funcionales y componentes de acuerdo con las necesidades y gustos de cada persona.

Por otra parte, las bicicletas de carga ocupan un papel protagónico en la nueva escena ciclística. Hasta hace unos años estas bicicletas tipo “Long Jhon”, no se fabricaban en

<sup>14</sup> Según el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá en su estudio de 2019, se identificaron 76 personas naturales que se dedican a la fabricación de bicicletas.



Colombia, e importar una de estas, era significativamente costoso. Emprendimientos como Pargal, Encargo, Muyskkubun, entre otras, han fabricado decenas de bicicletas de carga que hoy en día son usadas por empresas de logística, emprendimientos locales de bici mensajería, e incluso para pasear a los niños, las niñas y a las mascotas.

Buena parte del arte de hacer marcos a la medida para ciclistas colombianos y colombianas comenzó a desaparecer a inicios de los noventa, tanto por la apertura económica que redujo la protección a la industria y fabricación nacional, como por la llegada al mercado de nuevas marcas de bicicletas más económicas provenientes de Asia, que entraban a competir e incluso a destruir a los fabricantes nacionales. Sin embargo, el oficio de la construcción y reparación de bicicletas a nivel artesanal se rehúsa a morir y son varios los emprendimientos que existen en Colombia en torno a la construcción de bicicletas. Su legado se mantiene luego de más de medio siglo en un conjunto de artesanos y constructores que aprendieron el oficio de construir, soldar, empatar y pintar marcos.

Por otra parte, existen iniciativas para la construcción de prototipos de bicicletas con diversas formas y funcionalidades e incluso, en la fábrica de bicicletas Satélite, don Leonardo Peña su propietario, muestra con orgullo un velocípedo contemporáneo, el cual construye una intención puntual: *“eso sí viene de los primeros inventos, prácticamente nadie lo fábrica aquí en Colombia. Yo lo volví a retomar porque me pareció que es una de las tradiciones bonitas, para volverlas a presentar a la gente, para recordar de donde nació la bicicleta, de donde es está idea tan bonita”* (Hecho en Colombia, 2011)

Familias enteras hoy en día siguen relacionadas con la bicicleta gracias al oficio de su fabricación, actividad que está experimentando desde hace unos años un renacimiento por el interés por los jóvenes por las bicicletas “Fixed”, así como por la afición a las bicicletas, vintage, clásicas y antiguas de colección. Además, la aceleración y masificación de las ventas de bicicletas relacionada con la situación actual provocada por la pandemia Covid-19, las medidas de distanciamiento social y el incremento de uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, ha llevado a despertar un nuevo interés por la construcción nacional y distrital de marcos para bicicleta. Prueba de ello es la existencia diversos emprendimientos dedicados a la fabricación de bicicletas en madera, Bambú, Guadua, Acero, y fibra de carbono.

Basilisco Bikes, por ejemplo, es una empresa que surge de la dedicación a promover la movilidad sostenible. Su objetivo es el diseño y creación de bicicletas personalizadas con Bambú -considerado como el acero vegetal- que, por su resistencia, durabilidad y naturalidad es un material responsable con el medio ambiente. De esta manera Basilisco Bike busca *“crear una comunidad que a través de los años pueda afectar de forma positiva el aspecto social y cultural de nuestra comunidad, preparando así nuevas generaciones responsables con el medio ambiente, transmitiendo el sentido de apropiación a través de un medio de transporte sostenible como alternativa ambiental para la ciudad”* (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014)



De la misma forma, Tribu Bikes, un marca de bicicletas que nació en 2020 en medio de la pandemia, se especializa en la fabricación artesanal de bicicletas con base en la suma de experiencias y su complemento, una plataforma de oportunidades para quien ha trabajado por la bici: *“Un espacio para poder compartir nuestros talentos y conocimientos y complementarlos con la otra parte de la tribu”*. De hecho, la intención no es solo ser una marca reconocida, sino que a través de este proceso se *“empiece a hablar por sí mismo de lo que es Colombia alrededor de la bici, como cultura, como patrimonio, como herramienta de transformación, no solo de vidas sino de entornos y realidades* (Armando Rodríguez en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022).

#### 4.1.3 Red de servicios de la bicicleta en Bogotá

Uno de los ejes centrales de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta tiene que ver con la amplia red de servicios para su mantenimiento y reparación. Esto corresponde a un conjunto de prácticas y conocimientos apropiados de manera diferenciada por parte de miles de personas que prestan servicios de mecánica básica para los millones de ciclistas. La importancia de esta red de servicio proviene, en principio, de su magnitud. Aunque no existe un dato que permita dimensionar la cantidad de personas que se ganan la vida reparando y haciendo mantenimiento de bicicleta de manera informal, lo cierto es que este tipo de economía posee una tasa superior al 40% y en el caso de las mujeres se acerca al 50%. No obstante, el fenómeno migratorio tanto por desplazamiento interno como internacional, especialmente de población venezolana, puede hacer pensar que, para la economía de la bicicleta, estos valores puedan ser mayores.

Los servicios de mantenimiento, al ser de los servicios más solicitados por las y los ciclistas residentes en Bogotá, representan una de las principales alternativas económicas para la población flotante o en curso de desplazamiento. De esta situación proviene otro factor de importancia de esta red de servicios para la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta. La sencillez de algunas reparaciones como despinchar, ajuste de frenos y cambio de neumáticos, son realizados con herramienta básica y económica. Esto ha permitido a quien le interese, adquirir los conocimientos que le permitan reparar las averías más comunes, en ocasiones tender una tela con un pequeño número de repuestos y partes de bicicleta para llamar la atención de sus clientes.

Dependiendo la decisión, capacidad de inversión y el nivel de preparación de quien monta su “puesto” de reparación, este puede ser fijo o móvil a partir de triciclos y bicicletas adaptadas. Esto último es el caso de John, un joven venezolano que encontró su “escuela” en el barrio Siete de Agosto. En este barrio aprendió mecánica básica de bicicletas por un contacto que había emigrado antes y lo invitó para que aprendiera. Allí mismo consiguió las herramientas y los repuestos que utiliza para las reparaciones. John se ubica en la carrera 19 con 155 donde recientemente se han venido ubicando varios bicitalleres para aprovechar el flujo de ciclistas que circulan por las ciclorrutas. La mayoría de estas y la Ciclovía dominical ofrecen lugar para este tipo de servicios. El joven señala que trabaja en *“despinche, cambio de guayas, cambio de neumáticos, de frenos, de mangos. Cosas básicas. No desarmo*



*suspensión, frenos hidráulicos no. Ya de ruta se maneja, pero no tanto” (John en entrevista con Julián Alfonso marzo 2022).*

Trabajando como vendedor y luego en un taller del Siete de Agosto, John pudo ahorrar, comprar herramientas, repuestos y se lanzó a la calle. En principio trasladaba todo su “puesto” en la parrilla de una bicicleta, pero luego de haber roto varias, decidió conseguir un triciclo de carga trasera de fabricación nacional, en el que antes se transportaban lavadoras. *“Ahí con eso pagué el carrito, antes estaba en una bicicleta, me tocaba cambiar la parrilla cada semana” (John en entrevista con Julián Alfonso marzo 2022).* Para mejorar las condiciones de trabajo y llamar la atención de los clientes y las clientas, John mantiene organizada su herramienta y reviste los flancos de su triciclo con anuncios de “bicitaller”.

Ilustración 15. Bicitaller de John



Fuente: Fotografías tomadas por Julián Sánchez.

Otro grado de apropiación de estos conocimientos que componen la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, tiene que ver con los conocimientos apropiados de manera más profunda por parte de los mecánicos tradicionales. Estos personajes establecen lazos muy particulares con sus clientes y sus colegas. Con los primeros generan un tipo de comunidad de confianza y exclusividad, muchos y muchas ciclistas solo dejan revisar sus bicis de su “mecánico de siempre”. Con los y las colegas se crean relaciones de competencia, solidaridad y complementariedad de la oferta. Por otra parte, los mecánicos de bicicletas se podrían identificar a partir de la acumulación de experiencia y trabajo en el oficio de la reparación.

Este es el caso de don Jairo Muñoz de 52 años. Aunque su establecimiento lleva apenas 12 años en el sector del Siete de Agosto, su proceso de aprendizaje y apropiación de los conocimientos mecánicos de la bicicleta, tienen origen en la relación familiar con este vehículo. Su padre, de ochenta años, fue un campesino boyacense que emigró a la ciudad en los setenta y se dedicó a la jardinería: *“en la cicla era más fácil pa’ ir a recoger, ir a traer”*. En su turismera, el papá de don Jairo lo cargaba en la barra durante los trayectos desde San Cristóbal Norte hasta Chapinero y de regreso. Años después compró su propia bici.



Ayudando a cargar bolsas a las abuelas y apoyando a su padre, a los 10 años don Jairo compró su propia bicicleta, una “semi” con la cual se convirtió en un viajero por las carreteras del altiplano cundiboyacense. Don Jairo andaba siempre “emplatado” y tenía piernas fuertes, recuerda con orgullo que él estaba para competir con Lucho Herrera en la Vuelta a la Juventud de 1980. Sin embargo, un mal procedimiento médico lo alejó del deporte de competencia y le abrió la ventana al conocimiento experto sobre mecánica de bicicletas.

*“A mí la bicicleta me ha dado muchas felicidades, pa empezar cuando empecé a montar en ella. Después, como no pude montar más, pues me puse de mecánico. A mí ha gustado la mecánica de la bicicleta, la he trabajado lo mejor que he podido. Hoy en día la bicicleta me ha dado pa comprar mis dos casas que tengo, tener una camioneta y el negocio que lo tengo surtido y con mis hijos. La bicicleta me ha dado mucho, hoy en día si quiero trabajo sino pues no. Ya mis hijos son los que trabajan.”* (Jairo Muñoz en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)

Desde su perspectiva no todas ni todos son mecánicos, únicamente quien conoce todas las bicicletas y es capaz de repararlas con exactitud. *“Esto se hace mecánico mínimo en cinco años, con alguien que sepa pa que le enseñe bien, porque eso ser mecánico, apretar tuerca eso no. Hay que dejar las cosas bien hechas, centrar rines, a veces vienen todos oxidados. Entonces hay que dejar las cosas bien para mantener clientela”* (Jairo Muñoz en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022). Sus conocimientos en mecánica los empezó a cultivar desde los 13 años, cuando un tío político le enseñó a cambiar barras y a soldar. Las bicicletas usuales para practicar y hacerse mecánico fueron las turismeras, las semicarreras y las monaretas. Una década más tarde, don Jairo trabajó para empresas ensambladoras como Éxito, Cafam, Carrefour. Allí asistió a breves formaciones para la reparación y el mantenimiento de suspensiones y amplió su conocimiento sobre todo tipo de bicicletas.

Sin embargo, don Jairo decidió organizarse como mecánico independiente y logró “hacer lo que no hizo en toda la vida”, supo administrar gastos, ahorros y asegurar clientes a partir ejercitar y ampliar sus conocimientos sobre mecánica. Incluso participando en proyectos universitarios para la fabricación de bicicletas suspendidas con rieles y sillas de ruedas para subir escaleras sin ayuda. Proyectos que resalta con orgullo. La mecánica es su área y todo se le facilita, jocosamente comenta que lo más difícil es tratar con la clientela, aunque con el tiempo aprendió a ser paciente y complacerlos. Don Jairo empezó su negocio teniendo como apoyo a sus dos hijos mayores a quién no “dejó coger calle”, les enseñó todo lo que sabe y consiguió que todos sean mecánicos “pulidos”. Los hijos del medio son profesionales y estudiantes, pero continúan con la tradición de su padre y le aprenden con distintas intensidades, desde quien asiste todos los días al taller, pasando por el que va solo los fines de semana hasta el menor de siete años que se encarga de “echar aire. Todo lo que es de echar aire es pa él” (Jairo Muñoz en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022).

Los ejemplos de John y de don Jairo, permiten apreciar los diferentes grados de apropiación de un conocimiento especializado sobre la bicicleta. Estos son parte fundamental de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, en tanto



configuran una red de mantenimiento y reparación de todo tipo de bicicleta y casi que en cualquier parte de Bogotá. Por otra parte, la masividad de ciclistas que circulan por la ciudad y la cantidad de servicios que demandan, abren nichos para la comercialización de repuestos y reparación, convirtiéndose en alternativa para quienes buscan sobrevivir o crear negocios independientes. Para ambos casos, la bicicleta y la cultura bogotana de la bicicleta han significado un soporte económico y la posibilidad de un presente y futuro con trabajo y dignidad.

#### 4.1.4 Bicimensajería

La bicimensajería es una de las prácticas que constituyen la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, a partir de la mezcla de aspectos económicos, creación de comunidades, expresión de identidades y formas de conocer y disfrutar la ciudad. Su origen proviene de uno de los principales e históricos usos que la ciudadanía ha dado a la bicicleta como vehículo de transporte y entrega puerta a puerta. Aunque el auge post pandémico de la bicimensajería, la popularización de los aplicativos y empresas parezcan aspectos positivos, es importante señalar que no todas estas iniciativas económicas gozan del reconocimiento social.

Lo anterior tiene que ver en específico con las condiciones laborales impuestas por las grandes empresas como Uber Eats y Rappi donde el trabajo de bicimensajería responde más a una necesidad que a una opción. La flexibilidad laboral, la disponibilidad permanente, la ausencia de regulación salarial y los riesgos de seguridad entre otras corresponden a un ambiente de explotación económica. Estas empresas atraen a mujeres y hombres migrantes y locales de extracción popular susceptibles a expresiones discriminatorias, contribuyendo a la reproducción de presentes precarios y, en el caso de las mujeres, situaciones de acoso y sexismo.

No obstante, la bicimensajería ha sido un fenómeno creciente que reúne a cientos de personas diversas que crean comunidad alrededor de un oficio y establecen lazos de solidaridad y acompañamiento. Esto se percibe cerca de los grandes centros comerciales y los parques aledaños, donde la comunidad bicimensajera suele reunirse a esperar algún servicio. Por otra parte, han apropiado otras prácticas de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como los Alleycats, donde su conocimiento detallado de la ciudad y su entrenamiento diario les permite ofrecer competencia al resto de ciclistas urbanos y urbanas, o también el bicipolo, un deporte muy relacionado con los inicios del movimiento de piñón fijo en Bogotá.

Pero, aparte de la bicimensajería soportada en las aplicaciones, existen iniciativas independientes que se han convertido en una potente estrategia económica para cientos de ciclistas que logran reunir su pasión por la bicicleta y la práctica de uno de los primeros y más generalizados oficios desempeñados sobre una bicicleta. Así, este tipo de iniciativas económicas “han surgido justamente con el propósito de desarrollar una ética del trabajo que dignifique las condiciones de las personas y, en particular, de las mujeres que encuentran en la bici-mensajería una opción de vida y de sustento ocasional o adicional a sus ocupaciones principales” (Sánchez, 2021: 24). Lo anterior contribuye a la autonomía económica de las mujeres, a través de su vinculación productiva en oficios tradicionalmente masculinizados.



Aparte de ser un oficio, la bicimensajería se puede entender como práctica de la cultura bogotana de los usos y disfrutes que crea identidad y pertenencia a una colectividad. Esto se encuentra mediado símbolos códigos compartidos, que permiten reconocer desde una perspectiva subjetiva y objetiva la comunidad bicimensajera. De manera subjetiva, las y los bicimensajeros se autoidentifican como sujetos de libertad. Esta se puede entender en términos de la autonomía en el desplazamiento, pero también, como lo expresa Manuel García “Fixeito”, fundador de una de las más importantes empresas de mensajeros, *“trabajamos independientes. Hoy somos más. Desde el origen le aportamos a no ser parte de las aplicaciones que esclavizan y explotan. No estamos sujeto a una aplicación”* (Diez años de bicimensajería, abril 2022). Este es el caso de Queens Messenger quienes aprovechan la oportunidad que genera la bicimensajería y esquivan las amplias y riesgosas jornadas para las mujeres, a través de la venta de turnos de dos o tres horas de disponibilidad a los establecimientos que necesiten transportar paquetería o alimentos.<sup>15</sup>

A su vez, las y los bicimensajeros expresan orgullo y placer en su trabajo, así lo ratifica Ximena Daza, quien evoca la felicidad que siente al saber que le pagan por montar bicicleta: *“me sentí fascinada por el hecho de poder trabajar encima de la bicicleta, me gustó experimentar qué es andar en mi ciudad en bicicleta, conocerla, disfrutar del clima”* (Entrevista Ximena Daza, marzo 2022). El mismo Fixeito menciona que al inicio, muy pocos le creían. Él era un productor de televisión<sup>16</sup> que ganaba entre cinco y seis millones, pero por gusto decidió convertirse en bicimensajero. Por otra parte, las y los bicimensajeros se reconocen a sí mismos como *“solucionadores de problemas”*, en palabras de Daniel Toledo, *“el bicimensajero es brujo, resuelve cosas que solo él puede resolver en el instante en segundos. Uno es un solucionador de una cadena, para que gente que necesite cualquier solución se la de”* (Diez años de bicimensajería, abril 2022).

Desde la perspectiva objetiva, estos brujos y brujas son fácilmente identificables. Para quienes pertenecen a las colectividades de ciclistas, las y los bicimensajeros son un subgrupo que comparte una indumentaria bien definida y codifican su comunicación y la ciudad a partir de su experiencia laboral y de disfrute. Daniel Toledo menciona *“A parte de la bici de piñón fijo así customizada, pensada como en la mensajería, pero la maleta. La maleta es fundamental. Hay un atuendo o digamos que el overol del mensajero, los cortos, los zapatos, la maleta, la bicicleta”*. Este “overol” de las y los bicimensajeros se corresponde a la búsqueda de comodidad para el trabajo y la experiencia compartida de ciertos consumos orientados por la pertenencia al “parche”. La experiencia de una colectividad que, a pesar de poseer un fuerte arraigo, se caracteriza por hacer trascender los lazos de solidaridad y, en algunos casos, deslocalizarlos. Así lo menciona María Ramírez de Queens Messenger; *“la comunidad bicimensajera independiente es muy unida entre países, por lo general cuando vienen o cuando va alguien se le recibe con trabajo”*.

<sup>15</sup> Charla con María Fernanda Ramírez de Queens Messenger en Portal Más Colombia - Como funciona la Bicimensajería independiente en Bogotá.

<sup>16</sup> Manuel era productor de la serie de televisión “Los Puros Criollos” transmitida en Señal Colombia.



A escala local, la bicimensajería se ha encargado de fortalecer los lazos sociales entre colegas a partir de la fraternidad. Así lo reconoce Fixeito

*“Hay un elemento re bonito que yo he pillado, hablando de los diez años de la bicimensajería. Hay unos grupos en WhatsApp donde las nuevas generaciones, -porque hay unas nuevas generaciones-, son re fraternos. Todo el tiempo están apoyándose. Todo el tiempo están botándose, apropiándose de la ciudad, de los parques. Es re áspero y a partir de eso... De una bicicleta y una maleta”* (Diez años de bicimensajería, abril 2022).

Esas formas de apropiarse del espacio público es otro elemento central de la bicimensajería como práctica social. Algunas de las personas que ejercen este oficio consideran “la calle” como su hábitat, el espacio de donde provienen y en el que mejor se sienten. A propósito de la pandemia y del aislamiento social, las y los bicimensajeros aumentaron en número y presencia en “las calles”, pero no solo alrededor de su trabajo cotidiano, sino de compartir espacios como los parques. Allí se establecen lugares de importancia e identidad para las empresas independientes de bicimensajería y adquiere sentido una cartografía subterránea de rutas, atajos, formas de rodar y apropiaciones del espacio público para el disfrute.

Las y los bicimensajeros se consideran a sí mismos como cartógrafos urbanos, a Ximena Daza, este trabajo le permitía *“tener un mapa en mi cabeza”* (Ximena Daza en entrevista con Julian Alfonso, marzo 2022). Daniel Toledo comenta que, durante la pandemia y el aislamiento social, la bicimensajería le permitió agregar experiencias sensoriales al conocimiento de la ciudad. Daniel percibió una ciudad que se “guardó” y le permitió una mayor presencia al resto de seres como árboles y animales. Por ejemplo, menciona que *“podría recordar bajar por la calle ochenta, por la escuela militar y todos los árboles de eugenias oliendo a eugenias, Y así por Kennedy, por el norte”* (Diez años de bicimensajería, abril 2022).

Por otra parte, desde la perspectiva de Sandra bicimensajera que ha participado de espacios como Casa Caleta, donde se reunieron por primera vez un grupo de mujeres que querían ser bicimensajeras, se debe reconocer que la participación de las mujeres en este oficio ha sido una lucha. A semejanza de la política electoral y la conquista del derecho al voto, Sandra reconoce que culturalmente se han sostenido unas brechas que separan a las mujeres de la bicicleta y, por ende, de la posibilidad de emplearse como bicimensajeras. De hecho, relata que, en las empresas independientes conformadas por mujeres, se ha propuesto *“promover la bicimensajería entre mujeres y facilitar esas herramientas a las mujeres para que ingresen [...] Que las mujeres se sientan seguras de trabajar en bicicleta. Yo estuve en Ruidosas Bicimensajeras que era de base anarquista, vegana, animalista; eran unos principios que establecían que no se transportaba nada de origen animal, y se daban talleres de autodefensa femenina y mecánica.* (Diez años de bicimensajería, abril 2022). A la fecha, es importante reconocer que existe en Bogotá oferta institucional para la profesionalización en la mecánica de bicicletas, tal como el Centro de la Bicicleta y el Colegio de la Bici.

Esto permite observar que la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se ha convertido en un escenario para marcar camino en la superación de las brechas



que subordinan y excluyen a las mujeres en todos los ámbitos de la vida cotidiana, económica y política de la ciudad. A decir de Sandra, lo que ha sido importante en su experiencia es que las mujeres sean conscientes de la capacidad que tienen para hacer lo que quieren, entre eso el ser bicimensajeras.



## 4.2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta

En este apartado se describe la potencia social, política y comunitaria alrededor de la bicicleta, expresada en estructuras organizativas y comunitarias que reivindican identidades fuertemente territorializadas y diversas, relacionadas con el derecho a habitar la ciudad y a la movilidad sostenible. Estas organizaciones se han denominado como colectivos y colectivas de ciclistas que promueven el uso de la bicicleta para disfrutar de la ciudad, mejorar las condiciones de movilidad y dignidad en el transporte, visibilizar sus beneficios asociados al cuidado del medio ambiente y el mejoramiento de la calidad de vida. Como se muestra a continuación, desde hace casi 50 años, estas iniciativas ciudadanas alrededor de la bicicleta han incidido en la toma de decisiones en los asuntos urbanos. El reconocimiento de estas iniciativas y su institucionalización, ha facilitado la consecución de un espacio para la bicicleta en la política distrital.

Asimismo, es importante reconocer que las experiencias comunitarias y colectivas incluyen escenarios cotidianos del uso de la bicicleta por parte de la ciudadanía en general, no necesariamente organizada en colectivos diferenciados. En ese sentido se resalta de igual manera la apropiación popular de la ciudadanía en el uso, movilidad y disfrute de la bicicleta en el espacio urbano en procesos de desplazamiento cotidiano por motivos laborales, formativos, entre otros, y que configura una cotidianidad particular desde las experiencias cotidianas de habitar Bogotá en bicicleta.

### 4.2.1 Un “primer” colectivo ciudadano de ciclistas en Bogotá

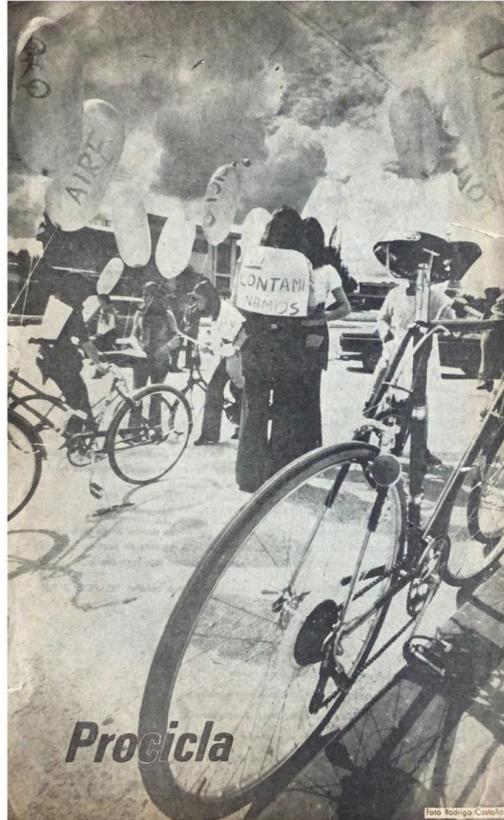
Las colectividades de ciclistas en Bogotá corresponden a una tradición que se puede rastrear desde la década de 1970. Aunque desde la llegada de la bicicleta a la ciudad se crearon grupos de ciclistas, especialmente alrededor de los usos deportivos, fue hasta la década del setenta que este tipo de asociatividad expresó un interés por incidir en la política distrital, visibilizar la bicicleta como vehículo amigable con el ambiente y alternativa para el transporte urbano. Esto tiene un contexto propio: el mundo atravesaba una oleada de levantamientos sociales luego de mayo del 68, una crisis energética derivada de la primera crisis del petróleo y la expansión del movimiento ambientalista, el cual identificó en la bicicleta una alternativa. En Francia se fundaba el movimiento en defensa de la bicicleta y en Suiza se organizan cuatro domingos sin carro (Montezuma, 2011), lo anterior en el contexto del surgimiento a nivel mundial de las “masas críticas”, fenómeno ciclista en varias ciudades que buscaba introducir la movilidad sostenible en el debate público.

En Bogotá, lo que podría identificarse como el primer colectivo de ciclistas urbanos, Proclista, organizaba la Gran Manifestación del Pedal en 1974. Esta movilización que logró convocar a más de cinco mil bogotanos, tuvo la participación de las estudiantes de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de los Andes y su profesora Liliana Villegaz, junto a Ester Farfán y María Victoria Uribe (Conversatorio La Ciclovía en Bogotá, patrimonio cultural de la ciudad). El evento, -señalaba un artículo del diario El Tiempo- que convocó a la ciudadanía, tiene como intención “demostrar que la bicicleta es el mejor vehículo: no contamina el aire, no consume gasolina, no hace ruido,



mantiene el estado físico y además es divertidísima” (El Tiempo, 1974). En general, este colectivo expresó una preocupación por temas ambientales (ver ilustración 20); lo cual se entiende al reconocer que *“era la primera generación que masivamente ubicaba al ser humano en el ambiente y reconocía esa responsabilidad”* (Cultura capital, 2010).

Ilustración 16. Mujeres ciclistas en la Gran Manifestación del Pedal 1974



Fuente: Archivo personal de Jaime Ortiz.

Como se mencionó, esta acción colectiva, fue promovida por Procicla (ver ilustración 21), una organización conformada por jóvenes de la élite bogotana, entre ellos Jaime Ortiz, Rodrigo Castaño y Fernando Caro, quienes estimulados por sus experiencias en el exterior y por debates alrededor de la ciudad, buscaron incorporar la bicicleta al discurso urbano. A decir de Fernando Caro, este era un proyecto arquitectónico para “meter un elemento en la ciudad que la cambiara” (Cultura capital, 2010). Este cambio estaba orientado a propiciar espacios para la bicicleta y la gente, más que para los carros pues en ese momento eran piedra angular del diseño urbano y también la causa de los problemas de contaminación.

A partir de esta movilización que tuvo una segunda versión en 1975 y del proyecto de incluir la bicicleta en el discurso urbano, se llevó a cabo el primer estudio sobre Ciclovías en 1976, dirigido por Jaime Ortiz. En este estudio se recopiló información de los participantes en este evento, por medio de un cuestionario que exploraba los usos y el deseo de las y los residentes de Bogotá de crear Ciclovías. Esta investigación visibilizó los beneficios de la bicicleta para la ciudadanía, al reconocerla como una



forma de transporte que no contamina, su eficiencia frente a otros modos como el automóvil y los buses, y sus ventajas por ser más económico, menos ruidoso y más saludable.

El resultado de estas gestiones fue la publicación de los Decretos 566 y 567 de ese año, por medio de los cuales se oficializa el concepto de Ciclovía y se la define bajo tres tipos: a) de utilización conjunta con peatones, b) de uso conjunto con automotores, donde hay una franja de vía exclusiva para las y los ciclistas y otra para carros y, Ciclovías para uso exclusivo de bicicletas denominadas ciclopistas. Esta tipificación y reconocimiento legal sería la semilla de las ciclorrutas, las cuales, con todos sus defectos y cosas por mejorar, contribuyeron en la adaptación de la ciudad a la bicicleta generando a su vez, el aumento de ciclistas.

Como se verá en el siguiente apartado, el impulso generado por Procicla en la realización de los primeros estudios de las Ciclovías en Bogotá, seguido de diversas iniciativas ciudadanas para promover el uso de la bicicleta en las décadas siguientes, fueron claves para la apertura de nuevos espacios para la bicicleta.

### Ilustración 17. Manifiesto de objetivos del colectivo Procicla

**Procicla**

1. **¿QUE ES PROCICLA Y CUALES SON SUS OBJETIVOS?**  
PROCICLA es una fundación sin ánimo de lucro, que agrupará y servirá de vocera a todas las personas que utilizan la Bicicleta como elemento deportivo, sistema de transporte, salud a diversión.
2. **¿QUIENES PERTENECEN A PROCICLA?**  
A PROCICLA pertenecen todas las personas, ciclistas o no, que consideren o crean en la necesidad de fomentar tan importante sistema de transporte.
3. **¿COMO LOGRARA PROCICLA SUS OBJETIVOS?**  
Promoviendo toda clase de actividades como "LA GRAN MANIFESTACION DEL PEDAL" que ayuden a elevar la conciencia sobre la importancia de la Bicicleta, como sistema de transporte. Dentro de la programación de PROCICLA para el año 75 entre otras, se encuentra la realización de un boletín permanente que mantenga informados a todos los interesados, además, repetir las manifestaciones hasta lograr respuestas positivas por parte de las autoridades.
4. **¿COMO PUEDO YO COLABORAR CON PROCICLA?**  
Su participación es muy importante: Exprese sus opiniones acerca de la Bicicleta a través del formulario que hemos preparado y que será el punto de partida de toda nuestra labor. Y ayúdenos a que más personas contesten este formulario.  
  
A vuelta de correo recibirá la primera entrega de nuestro boletín "EL PODER DEL PEDAL."

**Y RECUERDE:**

- La Bicicleta es un vehículo que no contamina.
- La Bicicleta es un vehículo que no hace ruido.
- La Bicicleta es un vehículo que no consume gasolina.
- La Bicicleta es el vehículo individual que menos cuesta.
- La Bicicleta es el vehículo más popular de Colombia.
- La Bicicleta no es un problema, es una solución.



Fuente: Archivo personal de Jaime Ortiz.

#### *4.2.2 Las colectividades de ciclistas en Bogotá: comunidades que transforman la ciudad*

Desde mediados de la década del 2000 y, hasta la actualidad, ha cobrado relevancia la presencia en el espacio público de un sin número de colectividades de ciclistas que ruedan en la noche y por lugares poco habituales de la ciudad. Estos grupos, ya casi tan habituales como la reunión de amistades que entrenan por las salidas de Bogotá, Patios o el Verjón, se han posicionado como una nueva forma de apropiación del espacio público, incidencia política y “contagio” de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

A decir de Paola Castañeda, investigadora del fenómeno de los usos urbanos de la bicicleta, el surgimiento de estas colectividades se enmarca en la existencia de un mundo cultural que a veces se da por sentado, especialmente para las generaciones que siempre han tenido Ciclovía y ciclorrutas. Sin embargo, la presencia de estas agrupaciones ha reconfigurado la escena ciclística de la ciudad, llenándola de sentidos políticos, de solidaridad y de comunidad a partir de prácticas como las rodadas o ciclopaseos y de la incidencia en espacios de concertación política.

Los antecedentes de este fenómeno se pueden identificar desde la década de los sesenta con los ciclopaseos del seminarista Efraín Rozo que, aunque prescinden de un carácter político explícito, le permitieron a cientos de jóvenes descubrir su territorio a través del uso de la bicicleta. Procicla, una organización que surgió de amigos con la iniciativa de incluir la bicicleta en el discurso urbano, se convierte en el segundo referente histórico de esta tradición bogotana que heredaron las colectividades contemporáneas.

Se puede contar con antecedentes más contemporáneos. Aunque con intenciones políticas menos definidas que Procicla, las salidas organizadas por la tienda Mountain Bike Shop (ver ilustración 23), de Jerónimo Echeverri a partir de 1996, rápidamente dejaron de ser una estrategia de comercialización y se convirtieron en una forma de disfrutar la ciudad en las noches. Por lo bajo, contó con la participación de 150 personas que se reunían para explorar la ciudad en la noche. Tal como lo recuerda Carlos Pardo, campeón juvenil de Downhill e investigador sobre temas de movilidad, quien fue uno de sus primeros participantes, la tienda “llegó a volverse tan chévere que hasta hacíamos celebración de navidad hasta las 9pm con vino espumoso e incluso a esa hora había clientes echando lora” (El Tiempo, 14 de octubre 2013).

Ilustración 18. Almacén de bicicletas Mountain Bike Shop, 1996



Fuente: Tomada de El Tiempo, 14 de octubre 2013.

Ilustración 19. Fotografías de eventos relacionados con el Ciclopaseo de los miércoles



Fuente: Tomada de El Tiempo, 14 de octubre 2013.



Estas salidas serían el origen del Ciclopaseo de los Miércoles, el cual tenía dos versiones. Uno iba a espacios como la Valvanera en Chía a practicar ciclomontañismo y otro ocurría en las calles. El primero implicó un despliegue logístico que incluyó ambulancia y carro taller. El segundo considerado más peligroso por transcurrir en la ciudad, aunque no por ello menos concurrido, circulaba principalmente por las ciclorrutas que se empezaban a construir. Carlos Pardo recuerda: “crearon el Ciclopaseo de los Miércoles, es algo que hacíamos en los 90. Originalmente era para ir en montaña una vez al mes el miércoles más cercano a la luna llena. Entonces fue una gente que iba al almacén, y dijo <<pues salgamos por la ciudad>>. Dijimos hagamole pero que sea para promover la bicicleta como medio de transporte urbano (Alfonso, 2022). Para el 2004, este tipo de actividades se llevaron a cabo bajo el título de “Rueda de Noche”, pero solo hasta 2006 se consolidó un grupo que apropió el nombre Ciclopaseo de los Miércoles, generó alianzas con actores privados, estableció una logística más definida y realizaron rodadas temáticas : “esta gente la ha sacado del estadio desde que “se tomaron” el Ciclopaseo: han hecho camisetas, placas, chalecos, arman unos grupillos de gente que lidera el grupo y va detrás, hacen variaciones temáticas de los eventos (que el de Halloween, que el de las chinas, que el de las velitas...) (El Tiempo, 14 de octubre 2013)

De esta manera, una práctica que empezó como un “plan de amistades” reactivó la tradición bogotana de rodar colectivamente con una característica especial para este momento, la promoción de la bicicleta “como un modo de transporte que tiene un espacio determinado llamado ciclorruta y que lo usa para sus paseos. No buscan reclamar el espacio a nadie ni armarle problemas a nadie” (El Tiempo, 14 de octubre 2013). Esa generación gozaba de los frutos del activismo de la bicicleta de los setenta y de la transformación de la ciudad iniciada a inicios del milenio con la construcción de ciclorrutas. A decir de Andrés Vergara, activista de la bicicleta y uno de los primeros integrantes de esta colectividad, lo que buscaron fue conocer la ciudad visitando los lugares “no obvios” y que generalmente han estado vedados por condiciones de inseguridad, por ejemplo, “el Humedal Juan Amarillo, en San Victorino, el zona de tolerancia a las 9 de la noche, entonces al que oía le decía: “Oiga invíteme”, en ese momento era exótico, hoy en día hay diez mil colectivos (Andrés Vergara en entrevista con Carlos Bravo, febrero 2022).

En medio de un bajón en las políticas de promoción del uso de la bicicleta durante el 2004 y el 2011 (Pardo, 2013) surgieron iniciativas importantes para la proliferación y politización de las colectividades de ciclistas urbanos y urbanas en Bogotá. En el 2007, por iniciativa ciudadana se realiza la Semana de la Bicicleta, en busca de visibilizar la bicicleta en la agenda pública. Carlos Pardo menciona: “comencé a hablar con Germán Prieto y Jesús Acero. Con ellos dos vimos que era necesario crear una Mesa de la Bicicleta en Bogotá. También dijimos: creemos una cosa que se llame la Semana de la Bicicleta. No me acuerdo si fue en el 2008 o en el 2009, pero fue en esos años. Hicimos la primera Semana de la Bicicleta, pero al mismo tiempo creamos la Mesa de la Bicicleta. Como algo que era explícitamente gobierno, sociedad civil, academia (Carlos Pardo en entrevista con Julián Alfonso, febrero 2022).

A partir de entablar contactos con universidades, entidades como la Cámara de Comercio e invitados internacionales, esta iniciativa propició discusiones académicas sobre política pública de movilidad en relación con la bicicleta. La articulación y el



encuentro entre diversos liderazgos de la bicicleta en Bogotá devino en la creación de la Mesa de la Bicicleta, una organización que surge en el 2008, en el marco de la Segunda Semana de la Bicicleta y que, a decir de Andrea Sanabria, “fue un lugar de activismo, donde muchas despertamos, donde se crea un proceso de trabajo bastante académico, de trabajo colectivo, y después se empieza a popularizar a la medida en que crece la creación de colectivos y colectivas en cada una de las localidades (Encuentro de Mujeres, marzo 2022).

Desde la Mesa de la Bicicleta se generaron espacios de creación colectiva e incidencia política. Esta organización se define como un órgano de consulta que acerca los diversos actores relacionados con la bicicleta en la ciudad, entre los que se cuentan las entidades distritales, nacionales, gremios, grupos de investigación y universidades que promueven el uso de este vehículo como alternativa que contribuye a lograr una movilidad sostenible (Rueda, 2019). Desde sus acciones, reivindican y proclaman el derecho ciudadano de transportarse de manera segura y placentera al interior de la ciudad y en conexión con la región. En su Manifiesto de 2015, ratifican su objetivo de construir una “Ciudad más amable, productiva, pacífica y ambientalmente sostenible” (Veeduría Distrital, 2015).

La Mesa de la Bicicleta ha sido un importante agente aglutinador y de incidencia que ha desarrollado propuestas específicas para la ciudad y el país, visibilizando la importancia de entender de manera integral la bicicleta como elemento de sistemas de movilidad sostenible. De esta manera, por ejemplo, ha llevado a cabo eventos como el Primer Encuentro Nacional de Colectivos Pro-Bici Urbana en el 2013, donde se reunieron diversos activistas para identificar problemas sobre la promoción de la bicicleta, sus consecuencias y las posibles soluciones.

Este conjunto de acciones y puntos de articulación entre múltiples personas asociadas al universo de la bicicleta fue el ambiente en el cual empezaron a proliferar diversas colectividades. Primero surgieron colectividades en el contexto universitario, en el 2008 A los Andes en Bici y en el 2011 A la Nacho en Bici, experiencias que buscaban promover el uso de la bicicleta como medio de transporte para ir a la universidad a través de actividades como caravanas para ir en colectivo al sitio de trabajo y estudio, bicitalleres para aprender mecánica básica, bicipaseos para aprender a moverse en la ciudad y reconocer los campus.

Con posterioridad, se conformaron colectividades que reivindicaban una identidad local de carácter territorial como Teusaca Tu Bici y Súbase a la Bici en el 2012, Nosotras pedaleamos, Mujeres en Bici y Paradas en los Pedales. En principio, la proliferación de estas colectividades ha tenido lugar gracias a relaciones de afecto y solidaridad entre grupos de amigas y amigos que salen a rodar para disfrutar y conocer la ciudad de manera segura en la noche, luego del horario laboral. Después, la intención articuló los usos recreativos de la bicicleta con procesos de apropiación del espacio público y visibilización de la bicicleta como medio de transporte amigable con el ambiente.

Progresivamente, estas colectividades se expandieron por toda Bogotá, ya que las rodadas llamaron la atención de las y los ciclistas, lo cual despertó el interés por realizar y replicar el ejercicio en las localidades de origen. Esto ocurrió en el caso de SUBAse a la Bici, así lo menciona Nicté Sofía:



*La necesidad puntual, era que Fabian iba al Ciclopaseo de los Miércoles y ¿con quién se regresaba? Pues creo su parche en Suba para poder habitar esos otros espacios donde él quería estar, pero pues quería estar con parche. Una cosa es ir a tal punto, hacer el recorrido y luego devolverse para la casa, eso es duro y solo. Pero si yo estoy en Suba hago un ciclopaseo local, no sé, me dejan a cinco minutos de mi casa, es diferente. Eso crean Fontirueda, Bikennedy Teusaca (Recorrido grupo de patrimonio, marzo 2022)*

De manera similar, Harrison Gonzales, de Montaña Sureña, comenta que fue a partir de encontrarse con amigos de las localidades de San Cristóbal montando en Biela Tunal, que decidieron armar su “parche” y conocer su territorio. *“Nos conocimos con Mota en Biela Tunal. Ellos como que muy a Chapi, muy al centro, entonces me conocí con Mota y con otros amigos y nos preguntamos ¿por qué no ir a Usme, por qué no recorrer el parche. Subir a San Blas, subir a Juan Rey. Entonces empezamos a salir, muchos de nosotros empezamos con querer explorar el territorio de forma segura” (Grupo Focal Montaña Sureña, marzo 2022).* Como se verá más adelante, la seguridad es uno de los principales objetivos que ofrece el hecho de rodar en colectivo.

La diversidad social de estas colectividades y la profundidad de los lazos sociales que esta práctica crea, es una de las principales características de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, lo cual constituye uno de los aspectos de mayor valoración y le otorga cierta particularidad a la ciudad. Así lo reconoce Paola Castañeda: *“En muchas otras partes del mundo se asocia el activismo de la bicicleta con una cosa burguesa de clase media, masculina, blanca. Y en Bogotá, yo lo que vi es que no era así, aunque había grupos en el norte, estaba Bikennedy, Fontirueda, Biela Tunal. Casi que cada localidad tenía su colectivo (Paola Castañeda en entrevista con Carlos Bravo, enero 2022).*

#### 4.2.3 La complicidad al rodar: lazos sociales, territorios e identidades móviles

Aunque son herederos de la tradición de rodar en colectivo, tal como lo hacía el cura Rozo en los setenta y como lo visibilizó Procicla en 1974, las colectividades de ciclistas urbanos han renovado las formas de habitar, moverse y transformar la ciudad, a través de la conformación de lazos comunitarios, de solidaridad y familia entre diversos sujetos. En la base de estas colectividades, se encuentra una de las principales potencias de la cultura bogotana de la bicicleta: su capacidad de crear lazos sociales. Voces como las de John Díaz, joven integrante del colectivo Fontirueda lo aclaran:

*En resumen, esto se volvió como una familia. Cuando ya compartes, tu vas rodando con tu familia. Tus llegas, -como dicen todos-, todos tienen su día, tienen sus cosas, pero cuando llega precisamente la noche, todos se reúnen. Todos dicen ¡uy que chimba ver este socio que lo vi la semana pasada! Ya se reúnen, el horario fijo, el lugar fijo donde se representa cada parche. Es chimba llegar y, básicamente encontrar la familia con quien quieres parchar. Es una unión que se va creando, mientras vas rodando, pues los vas conociendo, te van agradando pues, coincide con muchas cosas que a ti te gustan y así se crea la familia. Siempre se va en grupo y siempre es a cuidarnos entre nosotros.*



*Se generan ciertos lazos entre sí, entre el ciclista (Recorrido Fontirueda, marzo 2022).*

La colectividad genera una atmósfera especial para desplazarse, permitiendo a su vez, procesos de transformación que van desde escalas corporales y subjetivas, hasta la modificación de las relaciones estructurales de desigualdad. En cierta medida, expresan un poder para crear poder desde abajo,<sup>17</sup> a partir de una lectura del espacio urbano que, de la mano de la promoción del uso de la bicicleta, reivindica el derecho a la ciudad. Así, la juntanza de diversas trayectorias de vida en estos grupos han permitido crear ambientes de seguridad para sus integrantes. Al respecto Oscar Ramírez, integrante del colectivo Montaña sureña menciona:

*Una de las cosas más importante que tiene como meta Montaña Sureña, es obviamente la apropiación de nuestro territorio. Se trata de generar ese tipo de seguridad en ciertas rutas, porque pues hay ciertas rutas que hacía el sur, mal o bien se tienen como con ese estigma de que son peligrosas. Nosotros hemos subido en grupo pero al igual es chévere interactuar con la comunidad para que se pueda hacer un refuerzo de seguridad. [...] Eso es parte de lo que queremos hacer. Romper ese mito de que en la loma es muy peligroso. Si pasan cosas como en toda ciudad, pero considero que si ese miedo que se le tiene al sur esta como muy sobrevalorado (Grupo focal Montaña Sureña, marzo 2022).*

Las treguas que producen entre los distintos factores de inseguridad en el espacio público y con los demás actores viales permite a las colectividades de ciclistas, entre ellas cientos de mujeres, demostrarse a sí mismas y a la sociedad el poder que tienen para la transformación social y defender el derecho a imaginar y construir una ciudad más segura para las y los ciclistas. Por ejemplo, la Consejera de la bicicleta de Kennedy, Katherine Martínez expresa:

*Yo conocí la bicicleta en mi niñez, pero el sistema, la sociedad me llevó a abandonarla. Me llevó a adquirir unos hábitos de trabajo y de transporte, pues como que esos son y hay que asumirlos y ya. No había más. [...] Es gracias a colectivos como Bikennedy que yo, desde un bus, desde un trabajo estresante, yo no podía llegar tarde, el tema del transporte se vuelve vital. Entonces desde una ventana de un bus yo miro a la calle por esta localidad, que maneja mucha cantidad de viajes en bicicleta, por esa misma necesidad socioeconómica. Entonces yo miro a la calle y veo a las personas simplemente decidir y aumentar esa decisión de viajar en bicicleta [...] A través de redes sociales los algoritmos de Facebook jugaron a favor mío ¿por qué? Porque fue por ese medio que llegaron las ofertas como estos grupos. Entonces estos grupos que nacen pues de la calle, a partir de que yo monto bici y quiero que más gente monte bici, son los que hacen que uno torne la mirada a la bicicleta. A pesar de lo rudo que es andar en bicicleta en esta ciudad y más para una mujer. Andar sola a las cinco de la mañana. Estos espacios permiten que se genere una educación que no da el Estado. Todo esto se empieza a entender a través de la experiencia y del intercambio de experiencias que permiten los colectivos (Recorrido Bikennedy, marzo 2022).*

<sup>17</sup> Expresión usada por Paola Castañeda.



Así, las colectividades vuelven menos “rudo” el espacio urbano, además de convertirse en escenarios de discusión y apropiación del espacio público como estrategias para transformar el conjunto de factores sociodemográficos, económicos, políticos y subjetivos que condicionan el disfrute de la ciudad, especialmente a partir de roles y normas con base en la diferencia de género (Sánchez, 2021).<sup>18</sup> Esto es evidente para los miembros de los colectivos a partir del ejercicio de rodar en colectivo, así lo expresa Juan Pablo Henao de Teusaca tu bici: *“es una acción política, una cosa clave, de apropiación del espacio público. Cuando nosotros decimos, ¡carril izquierdo, carril derecho! lo que sea. Nos estamos apropiando del espacio y estamos generando una acción política, donde estamos colocando la bicicleta en evidencia. No lo discutimos, lo hacemos* (Recorrido con Teusaca Tu Bici, marzo 2022).

Pero, de vuelta a las palabras de la Consejera de la bicicleta se menciona otro factor importante, el cual se puede entender como mecanismo de expansión de la cultura de la bicicleta: las redes sociales. Estos nuevos espacios de interacción social son usados por parte de las colectividades de ciclistas. Por este medio realizan sus convocatorias, detallan temas logísticos o le muestran al resto de personas las actividades que realizan. De cierta manera, han desempeñado el papel como mecanismo de expansión que tuvo la prensa hasta mediados del 2000.

Por otra parte, las experiencias colectivas y personales que permite esta juntanza se generan rodando. Moverse colectivamente en bicicleta es la práctica específica que caracteriza a estas agrupaciones. A través de este ejercicio se configura una especie de “ritualidad pública” (Salazar, 2016) y espectacular: con horas, lugares y rutas específicas, que le permiten a sus participantes una lectura particular de la ciudad asociada al descubrimiento y apropiación territorial.

Las rodadas suceden generalmente en horas de la noche, luego de la hora pico cuando el tráfico ha disminuido sustancialmente y se ha finalizado la jornada laboral. Las colectividades pueden tener lugares fijos e itinerantes de encuentro. Los puntos de partida se comunican por medio de redes sociales como WhatsApp, Instagram o Facebook y, algunos se ubican cerca de espacios de alto valor patrimonial, lo cual indica una articulación de los itinerarios con el patrimonio cultural mueble e inmueble de la ciudad. Entre estos se encuentran las plazas cercanas a las alcaldías locales, monumentos y estructuras arquitectónicas icónicas de la ciudad como el Almirante Padilla en el Parkway. Otros lugares de encuentro están asociados a comercios y espacios cotidianos para la vida local como parques y cafeterías.

Al llegar al punto de reunión se produce un primer acercamiento entre los participantes; los conocidos se abrazan y saludan calurosamente. Por otra parte, las personas nuevas en la experiencia esperan con paciencia la salida del grupo. Sin importar si se va acompañada o solo, durante el transcurso de la rodada habrá oportunidad de interactuar o conocer otras y otros ciclistas. De hecho, ese es en parte el objetivo de las rodadas y de las colectividades.

En algunas ocasiones, en el punto de salida se crean marcas de territorialidad por medio del uso de símbolos<sup>19</sup> propios de cada colectividad. Por ejemplo, Bikennedy

<sup>18</sup> Esto se desarrolla en el apartado de Mujer y género.

<sup>19</sup> Más adelante se profundiza en este aspecto.



pintó el centro del Parque de Techo con la wiphala luego de las movilizaciones del 2019. Por medio de este símbolo quieren reconocer como principio la diversidad y la solidaridad entre las luchas de los pueblos. Uno de los activistas de Bikennedy menciona: *“Sabemos que es la unión de los pueblos y en este momento es lo que necesitamos, es un símbolo muy bonito. Es algo que adoptamos y quisimos poner en el punto de encuentro, como invitando a la diversidad. Aquí hay raperos, aquí hay metachos, acá hay barristas, acá hay de todo, hay comunidad LGBTIQ+. Tratamos de crear una camaradería entre todos y una complicidad en el rodar”* (Recorrido con Bikennedy, marzo de 2022)

La hora, el lugar de partida y, en ocasiones alguna actividad como rodar de manera pausada alrededor de algún referente urbano se convierten en el primer paso de la ritualidad pública de los colectivos. Por ejemplo, para visibilizar el acto, Teusaca Tu Bici, siempre da una vuelta por el Parkway antes de tomar la ruta designada. Existen otros símbolos que guían la rodada como las banderas y las bicicletas de carga. Las banderas y los logos de los colectivos corresponden a referentes de identidad, permiten reconocer a quienes se encuentran en el “staff” guiando y orientando al “cardumen” de ciclistas. Esto se encuentra directamente relacionado con la logística de la rodada y hace parte fundamental de una serie de comportamientos regulados a partir de normas. Por ejemplo, siempre mantenerse entre la bandera de la punta y el final.

Sin embargo, cada colectividad establece su propia forma de rodar, define un estilo para ello con base en la diferencia de las velocidades, las distancias que recorre y diversas formas de comunicarse. Por otra parte, las rutas se establecen de distintas maneras. En ocasiones, los trayectos son decididos en el mismo punto de partida por parte de quien guía la rodada, teniendo en cuenta el tipo de personas que asisten. Si llega un gran número de personas de avanzada edad o “novatos”, se eligen rutas sin puentes y se acortan las distancias. Otras veces, los recorridos son planificados con días de anterioridad para visitar lugares importantes, realizar ejercicios de memoria de los ciclistas que han muerto en las vías o, en el marco de eventos articulados a otras colectividades.

Una vez en marcha, el grupo generalmente se divide en aquellos quienes cumplen funciones logísticas denominados “staff” y las personas que solamente van con el deseo a disfrutar del recorrido. Dentro del grupo de logística, se identifica un liderazgo que orienta el grupo, en algunos trayectos desde la punta y otras veces desde la cola, se encarga de definir o acordar la ruta, por lo que acumula conocimientos muy específicos de las calles seguras, la ciclo infraestructura y los sitios de llegada. En la punta se suele ubicar una bicicleta con la bandera del colectivo, en ocasiones es de carga y lleva el sonido.

La música es parte fundamental de la rodada, ambienta y le da un carácter festivo a la práctica, además, es uno de los referentes identitarios de la colectividad. En términos generales, porque las y los ciclistas agrupados en estas organizaciones se han caracterizado por “mostrarse”, hacerse escuchar para visibilizar la rodada y con ello invitar al resto de ciudadanía. Entre los colectivos la música expresa su diversa composición social y gustos. En algunos es habitual escuchar rap, reggae o punk, mientras en otros predomina la electrónica o el reggaetón. Fontirueda viene



organizando rodadas que denomina “Bici-ají” en la que se pone salsa y se baila. Hacer lo más vistoso posible la rodada, funciona como estrategia para invitar al resto de ciudadanía a experimentar la ciudad en bicicleta.

Durante el recorrido, miembros del staff avanzan para realizar “cierres”, disponen sus bicis en los cruces y semáforos para solicitar, de ser necesario, un par de minutos mientras que pasa el grupo. Diferente a los primeros ciclopaseos que solo iban por las ciclorrutas y no le “reclamaban” el espacio a nadie, las rodadas le dan otro ritmo a la ciudad al negociar con otros actores viales algunas esperas, cruces y la ocupación de carriles. Esto se percibe como un cambio en la imagen de los ciclistas, así lo menciona Armando Arturo de Teusaca tu Bici:

*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, con la persona que monta, con el que no monta, con el del carro, con el del bus. La gente lo ve a uno en el combo y de cierta manera se genera ese tema de: ¡bacano que ustedes estén haciendo eso y los apoyamos! Ha generado como esa contraparte de la lucha que pasa en el día con los ciclistas que se atraviesan, que cogen el carril que no corresponde. El colectivo hace que se cambie la perspectiva de las otras personas que son actores viales en ese momento. Genera mucha empatía. (Recorrido con Teusaca tu Bici, marzo 2022)*

Los puntos de llegada suelen ser parques, plazoletas o espacios públicos que, sin importar la hora de llegada, activan la oferta del comercio local y “ambulante”. La señora de las aromáticas, las chazas y las pequeñas tiendas contiguas reciben con sorpresa y agrado las compras de alimentos y bebidas por parte del grupo.

Las bicicletas se agrupan en el centro del espacio y las rodean pequeños grupos de amistades que disfrutan del espacio público de manera tranquila. Se conversa sobre la cotidianidad, sobre lo ocurrido en el trayecto o sobre las coyunturas familiares, distritales y nacionales. Dependiendo de los recorridos y de la colectividad, las paradas pueden durar de cuarenta a sesenta minutos. Luego, quien lidera, llama de nuevo a montarse a la bici y tomar el camino de regreso.

Las rodadas se convierten en ejercicios de memoria viva de tipo personal y colectivo asociados a diversas emociones, como la alegría, la euforia o la tristeza. No obstante, uno de los elementos característicos de esta práctica tiene que ver con el descubrimiento de nuevos espacios o de aquellos que por diversas condiciones de seguridad o importancia marginal, no son referentes convencionales. Andrés Vergara, del Ciclopaseo de los Miércoles menciona que, desde el principio, sus rutas acercaban a las personas a lugares poco obvios. Las Cruces, el barrio San Bernardo, los miradores ubicados en localidades como San Cristóbal o Ciudad Bolívar en el borde sur de Bogotá, los humedales y parques como La Florida en el borde occidental, hacen parte del amplio catálogo de lugares apropiados en la noche por las colectividades de ciclistas. Esto permite la reconexión de las personas con la ciudad tal como lo expresa Alejandra Ternera: “algo que me sucede es que uno se despega de la realidad de la ciudad, y con las rodadas es como que ver otra zona, ver a la gente pasar alrededor de uno” (Recorrido con Teusaca tu Bici, marzo 2022)



El reconocimiento de este “revés” de la ciudad, conformado por una red de lugares “poco obvios” o relegados, le permite experimentar y activar prácticas de cuidado y dignificación de estos lugares y sus habitantes. Así, las colectividades han desarrollado y expresan una sensibilidad social por las condiciones y situaciones de desigualdad y vulnerabilidad. Por ejemplo, el “aguapacoyos” eran jornadas en las que el colectivo Coyotes de la localidad de Suba, hacían una colecta para ofrecer comida a los habitantes de calle en distintos puntos. Sin embargo, la muestra más evidente de esta sensibilidad se expresó en el apoyo masivo a las movilizaciones de 2019, lo cual generó también diversas marcas en la identidad y la apropiación de algunos símbolos por parte de colectivos como Bikennedy.

Estas experiencias y prácticas específicas que llevan a cabo las colectividades de ciclistas dan sentido a una forma específica de habitar la ciudad, a través de la apropiación del espacio público. Allí se ubican las vías y los lugares de inicio y llegada en las rodadas. Esta forma de habitar también se corresponde a horarios específicos, generalmente en la noche para aprovechar la disminución del tráfico y ajustarse al fin de la jornada laboral. Los principios que sostienen estos “cardúmenes” nocturnos son la solidaridad y la fortaleza de los lazos sociales que se construyen al interior, lo cual genera atmósferas seguras frente a la agresividad e inseguridad urbana.

#### 4.2.4 *¡Parce venga le ayudo, yo tengo los parches!*<sup>20</sup> Más allá de las rodadas

Como se describió uno de los principales hitos para las organizaciones de ciclistas urbanos tuvo que ver con la práctica de los ciclopaseos promovidos por una tienda de bicicletas en los noventa. El fenómeno tendría lugar nuevamente en la segunda década del 2000, con la tienda Classy Bikes. Al frente de este negocio estuvo Armando Rodríguez, un publicista que experimentó una transformación personal a partir del uso de la bicicleta y se apasionó al punto de entregarle su vida. En medio de esto, usó nuevamente la estrategia de los ciclopaseos, lo cual se popularizó gracias al uso de las bicicletas fixies o fixed:

Al crear una nueva forma de habitar la ciudad en bicicleta, la rodada de los martes que salía del almacén Classy Bikes y de la plazoleta del Carulla de la 85, se hizo cada vez más popular. Como suele suceder, todo inició como una reunión de amigos que creció con rapidez y llegó a contar con 120 personas. Luego, la masividad e interés que despertó la rodada le dio vida al proyecto *Concienbiciate*, el cual estuvo activo hasta hace poco menos de tres años. Lo que inició como un proyecto para fabricar y vender bicicletas, terminó convertido en una colectividad que progresivamente fue articulando lo económico e iniciativas de carácter social alrededor de la bicicleta. Armando reitera que no solo se buscaba salir a rodar “*sino integrarnos, hacíamos picnics, festivales, acampadas alrededor de la bicicleta, para crear comunidad*”. Uno de los eventos más recordados fue el Suesca Palooza- Salvemos el Clima en 2015, el cual contó con dos versiones de 1300 y 1500 participantes respectivamente. Estos espacios sirvieron para articular las colectividades de todas las localidades y ampliar las redes de solidaridad en la escena del ciclismo urbano.

---

<sup>20</sup> Expresión usada por Javier Batti de Fontirueda.



En 2016 se creó La Guarida, un espacio cultural que dio lugar a diversos emprendimientos. La Guarida se guarda en la memoria de las y los ciclistas por ser un espacio de puertas abiertas que generó el comercio de maletas hechas por la marca “Clinch”, los cuellos de “Velib”, bisutería y accesorios de “belink”, guardabarros, jerseys de “Mova Cycling”, entre otros productos de producción bogotana, y además, se abrieron espacios temáticos para charlas, seminarios y talleres en temas como historia de la bicicleta, defensa personal, expresión corporal y, en general configuraron una agenda cultural que reunía a diversos integrantes de las colectividades.

Como lo muestra el caso de Concienciarte y La Guarida, las colectividades se articulan mucho más allá de las rodadas. En la última década la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta se ha expandido alrededor de iniciativas y colectividades que han conectado la promoción de la bicicleta con agendas políticas y culturales como el ambientalismo, la transformación de desigualdades de género, el coleccionismo, la veeduría ciudadana y la construcción de movilidades más justas.

Esto sucede gracias a las estrechas relaciones que caracterizan a la comunidad de ciclistas, como lo mencionaba Rosario Fernández en uno de los encuentros: *“Yo tuve muchos problemas cuando volví a montar bicicleta. Se me trababa, se me salía la cadena y era capaz de volvérsela a poner y cuando me pasaban esas cosas siempre encontraba algún hombre y no es porque yo sea mujer, pero cualquier ciclista que pasara por ahí me ayudaba. Siempre hay una solidaridad muy grande”* (Dando Biela por el patrimonio, marzo 2022). Esta conexión a partir de la solidaridad, se expresa de manera más intensa al interior de las colectividades, generando lo que Valeria Gómez de Fontirueda nombró como: la felicidad de unirse con la gente.

Al interior de las colectividades y sus articulaciones, se proyectan diversos intereses que atienden a una sensibilidad sobre temas ambientales, culturales, urbanos y sociales. Por ejemplo, en Fontirueda, Walter García (Wally), uno de sus líderes mencionaba que hay una necesidad de que más personas se suban a la bicicleta porque eso contribuye a *“resolver una problemática ambiental, social y mundial. Yo diría que por eso es que se hace a profundidad. La bicicleta nosotros la tenemos porque es nuestro vehículo de movernos. Yo creo que lo que hemos hecho es enseñarle a todo el mundo: ¡Oiga marica muévase en cicla que es más breve y mejor para el planeta!”* (Recorrido con Fontirueda, marzo 2022).

Este camino los ha llevado a pensar y activar acciones que entreveran solidaridad, disfrute y preocupación ambiental. Esta sensibilidad ambiental y social compartida por algunas colectividades, tiene una estrecha relación con el proceso de hacerse ciclista, ya que, al exponerse de manera más directa al entorno urbano, las y los ciclistas perciben con mayor nitidez los efectos de la contaminación en su cuerpo, su barrio, localidad y, en la ciudad. En parte, de allí proviene la consciencia y urgencia de generar un cambio en el sistema de movilidad, para hacerla más sostenible. No obstante, el uso de la bicicleta como herramienta de transformación trasciende el ámbito de la movilidad y, para algunos, significa acciones de revolución: Así fue mencionado en Fontirueda: *“Yo digo que la bicicleta es más que todo revolución, le salimos al sistema otro tipo de cosas, y vamos a favor de muchas cosas, le ayudamos al ambiente y todo eso nos lleva a la tierra a cultivar, a ser más sensibles en muchos aspectos. Eso nos lleva a compartir”* (Recorrido con Fontirueda, 2022).



Por otra parte, existe una serie de eventos organizados por las colectividades de ciclistas que refuerzan la solidaridad, los lazos sociales al interior de las colectividades como los campamentos y, descubrir capacidades mentales y físicas como sucede en los viajes; así lo mencionó Dayana Rodríguez *“en algún momento salió el tema de los viajes, es un proyecto grande, representando todos, porque al ser tan unidos, son proyectos que se pueden llegar a ser viables. los viajes en bicicleta, listo una cosa es en la ciudad pero viajar en bicicleta son cosas que.... Yo no conocía el mar, voy a darme el regalo y voy a ir en bicicleta”* (Recorrido con Bikennedy).

Otro tipo de actividades como los entrenamientos suelen ser usuales en algunas colectividades, como por ejemplo Montaña Sureña, Fontirueda y ChapiBici que sube a Patios los martes en la noche, acompañados de integrantes de Teusaca tu bici. Estas prácticas expanden la cultura de la bicicleta y activa múltiples territorialidades, las cuales, al igual que pasa con las rodadas, genera interacción con pequeñas economías locales que se vuelven significativas en los municipios cercanos a Bogotá que hacen parte de Bogotá Región. Por ejemplo, César Díaz menciona que en el entrenamiento de los martes cuando van a Mondoñedo siempre son recibidos con agrado: *“siempre en las noches que venimos de Mondoñedo, paramos en El Chocolate. Eso es una bomba. El lobo, queda saliendo por la 13 vía Madrid, Mosquera, Mondoñedo, y ahí cada vez que vamos ese es un punto significativo* (Recorrido con Fontirueda, marzo 2022).

Las colectividades y sus prácticas son el escenario natural para que algunos de sus miembros reciban algún ingreso económico por la venta de algún alimento o bebida. Esto adquiere otras proporciones cuando se organizan eventos que articulan la escena del ciclismo urbano. Un caso que ejemplifica esto es “El Cañas”, un ciclista que a pesar de vivir al norte, acompaña todo tipo de eventos en el centro, occidente y sur de la ciudad, vendiendo cañas, (un postre típico), generalmente hasta el final, lo cual puede ser la una o dos de la mañana. A decir de Walter García, esta articulación entre colectivos adquiere la dimensión de una microeconomía que se activa cuando se realizan, por ejemplo, los Sound Systems: recorridos masivos que convocan colectividades y ciclistas urbanos alrededor de la música y el disfrute en bicicleta.

Por otra parte, las articulaciones entre colectividades generan intervenciones en la ciudad desde el urbanismo táctico. Esta práctica consiste en la intervención del espacio público, de manera autogestionada y estratégica, para comunicar mensajes y evidenciar la necesidad de reorganizar los espacios. En Bogotá, las colectividades de ciclistas han realizado estas acciones para demarcar ciclocarriles que mejoran la movilidad en bicicleta: Walter García menciona que esto ocurrió en la Calle 13, en carrera 68 y en la calle 72. *“Cuando pintamos ahí, los de Teusaca pintaron por El Triunfo, de la 30 para arriba. El cruce de la carrera en Fonti; nosotros pintamos un pare y el cruce de la ciclorruta”* (Recorrido con Fontirueda, marzo 2022).

La importancia de estas prácticas se relaciona estrechamente con el cuidado de la vida, ya que en muchas ocasiones la cicloinfraestructura es insuficiente para la magnitud de ciclistas que se movilizan en Bogotá, o no ha sido construida de la mejor manera o le falta mantenimiento. Al referirse a las acciones más importantes de Fontirueda, Valeria Gómez mencionó: *“tuvieron una idea de pintar una ciclorruta muy importante porque gracias a eso, pues se genera que los accidentes ya no sucedan*



*como frecuentemente lo vemos. Más allá de pintar se cuida la vida. A mi eso me llena el alma y por eso estoy acá” (Recorrido Fontirueda, marzo 2022).*

Tabla 3. Iniciativas y colectividades asociadas a la bicicleta en Bogotá

ENFOQUE	NOMBRE DE COLECTIVIDAD O INICIATIVA	PRÁCTICAS
<p><b>Ambientalismo</b></p> <p>Las colectividades que se generan a partir de este enfoque tienen como objetivo relacionar el uso de la bicicleta y la conciencia ambiental, contribuyendo al cuidado de ecosistemas frágiles y de importancia para la diversidad ecológica de la ciudad.</p>	<p>Ciclotravesía Internacional del Agua en el páramo de Sumapaz</p> <p>Humedales y bicicletas, una combinación natural</p> <p>Colectivo ambiental Suba nativa</p> <p>Agenda ciudadana río Bogotá</p> <p>Fundabici</p> <p>Fundación Humedales de Bogotá</p> <p>Bicicaravanas ambientales</p> <p>Diplomado ambiental en Bici.</p>	<p>Travesías</p> <p>Formación sobre ambiente, territorio y comunidad.</p> <p>Visitas a cuerpos de agua y ecosistemas de importancia ecológica.</p>
	Fundación Tortuga	<p>Reciclaje de bicicletas</p> <p>Reparación</p> <p>Entrega de bicicletas</p>
	<p>Piel Verde: Greenman</p> <p>El ciclopaseo de la luz verde</p>	<p>Performance</p> <p>Ciclopaseos</p>
	Latin Latas	Generación de electricidad
<p><b>Coleccionismo y restauración</b></p> <p>Estas iniciativas buscan visibilizar la importancia de las bicicletas a lo largo de la historia, a través de la conservación, restauración y exhibición.</p>	<p>Mi Caballito de Acero</p> <p>Club Bacatá de bicicletas clásicas y antiguas.</p>	<p>Foros</p> <p>Ciclopaseos</p> <p>Exhibiciones</p> <p>Restauración</p> <p>Conservación</p>



<p>Promoción del uso de la bicicleta.</p> <p>Estas colectividades buscan visibilizar los usos de la bicicleta y promover su uso, para contribuir a la construcción de una ciudad con moviidades más justas, sostenibles y dignas a través del disfrute y la apropiación del espacio público.</p>	<p>Yo digo Fuck Cars, Go Bike Bikennedy Bogotá Conciembiciate Colectivo Bici Utopía Sucicla Bike Fest Ciclopaseo Cachaco Ciclopaseo de los Miércoles Classy Paseo Nocturno Enbiciarte Fixeito Messenger Fontirueda La capital equipo Bicipolo Bicultura Usaquéen Bacan N rola Criterium virgilio</p>	<p>Urban Riders turismo cultural La revolución de la endorfina Subase a la bici Teusaca tu bici The bike sound lowraider Retro cleto Ciclocanabis Bielrats Bosate la Bici Engatibike Biela Tunal Montaña Sureña Bikennedy Metele Pédal EnBIClados por Bogotá Chapibici Coyotes Sucicla</p>	<p>Viajes Acampadas Ciclopaseos Velatones Entrenamientos Urbanismo táctico Sound Systems Masas Críticas Festivales Rodadas turísticas Talleres de formación política Fiestas Ciclopaseos temáticos Incidencia política Recorridos de memoria Urbanismo táctico</p>
<p>Con enfoque de mujer y género.</p> <p>Las colectividades e iniciativas de este tipo buscan romper desigualdades de género, estereotipos y barreras de acceso a la cultura de la bicicleta. Esta, es considerada como una herramienta de transformación social y construcción de ciudades menos injustas y violentas con las mujeres.</p>	<p>Rodada de Altura Latinoamericana de Mujeres en Bici Niñas sin Miedo Nosotras pedaleamos Colectivo Chiks Bikes Bogotá Mujeres en Bici Ciclomontañismo para mujeres. La ciletada de las niñas Qollana</p> <p>Escuelita de Patios Rakas Bike Polo Liga amateur de ciclismo femenino Noches de cleteras</p>	<p>Mujeres en Bici Nosotras pedaleamos Paradas en los pedales Mamacitas en Bici Curvas en Bici Biciactiva Tía Clela Queen bici mensajeras Red Interseccional de Mujeres y disidencias en Bicicleta Ruta Fucsia Ruta 8m Rueda como niña Bonitas en bici</p>	<p>Cursos para obtener habilidades técnicas en el uso de la bicicleta Rodadas para visibilizar violencias basadas en género Talleres de defensa personal en bicicleta Formación en derechos de las mujeres Conversatorios Seminarios Incidencia política Acompañamiento Intercambios de saberes Urbanismo táctico</p> <p>Formación en el deporte Carreras de ciclismo urbano Rodadas Promoción de los DDHH</p>



			Incidencia
Infraestructura  Estas iniciativas visibilizan la importancia de construir y mantener en buenas condiciones la cicloinfraestructura de la ciudad.	Bike paths for the life Veeduría a la infraestructura de la bicicleta en Bogotá. Bicistema		Urbanismo táctico Recorridos Registro Veeduría
Ámbitos estudiantiles  Estas iniciativas y colectividades buscan promover el uso de la bicicleta en comunidades educativas, para visibilizar sus ventajas como alternativa de movilidad.	A los Andes en Bici A la Nacho en Bici Al Americano en Bici Bicicletada cultural Universidad central Univercicla	Ciclonewtistas La bicicletada educativa Dia del tránsito Ciclopaseos UPN Bicicultura Tadeista	Cursos de mecánica básica Cursos para aprender a montar bicicleta Caravanas Rodadas

#### 4.2.5 Tensiones e incidencia de las colectividades en la Política Pública de la Bicicleta

El horizonte político de las colectividades ha sido construir una ciudad con una movilidad sostenible, más justa y menos violenta, si se quiere, más solidaria y amistosa. Esto ha conllevado a la incidencia política para construir modelos de gobernanza más democráticos y menos autoritarios. Es un camino caracterizado por relaciones de tensión y dificultades en la comunicación con actores institucionales, que ocasionalmente ha generado resultados. Por ejemplo, a partir de la participación de convocatorias del Distrito, las colectividades han logrado realizar eventos y acciones puntuales para visibilizar la potencia de la bicicleta en procesos de transformación social de las desigualdades de género, como la realización del Foro Distrital de Mujeres Biciusuarias con el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC) o ciclopaseos relacionados con la construcción de memoria histórica con el Centro de Memoria Paz y Reconciliación.

Por otra parte, casi todas las entidades distritales han tenido o tienen algún programa, acción o iniciativa asociado a la bicicleta que, en algunos casos, tiene su origen en las prácticas de las colectividades. Esto ha implicado una relación dialéctica entre ciudadanía y el Distrito que ha favorecido la expansión de la cultura de los usos y



disfrutes de la bicicleta. Por ejemplo, La Ciclovía la cual se encuentra próxima a cumplir cincuenta años de existencia y es uno de los principales referentes de identidad para la ciudad. También destaca la Escuela de la Bicicleta, de raíz colectiva y comunitaria, que fue institucionalizada y le permitió a mucha más gente aprender a montar bici. Este programa, goza de especial reconocimiento por las adultas mayores, como Gladys González:

*Yo estoy muy agradecida, para mí es muy importante. Digamos en el caso de nosotras pues la mayoría somos mayores. No teníamos esa posibilidad en nuestra infancia y la Escuela nos dio esa posibilidad y la abrieron al público y, ante todo, hay que reconocer esa calidad humana con que lo hicieron. Porque a uno le da miedo, digamos yo estaba muy nerviosa, pero yo sí siento que es un espacio muy bonito y muy importante que se masifique (Recorrido con Escuela de la Bici, marzo 2022)*

De hecho este nivel de institucionalización de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta, le ha permitido a la ciudad convertirse en referente internacional, pero sobre todo, lograr el reconocimiento por parte de la ciudadanía que participa de la oferta institucional del distrito.

De otro lado, las instancias de participación han sido otra forma de incidencia de las colectividades, algunas como Teusaca tu Bici lo ha demostrado en espacios como las rendiciones de cuentas de las Secretarías de Movilidad, de Seguridad y de la Alcaldía Mayor, al igual que en la discusión de la Ley 1811 (Suárez, 2018:33). Al respecto, Walter García de Fontirueda menciona la incidencia de Fontirueda en las políticas para promover el uso de la bicicleta: *“estaba eliminando correos de Fontirueda. Hay del 2015 cuando fueron elecciones que dice como: Fontirueda y las ideas que bota al Plan de Desarrollo, ¿sí? a Ambiente, a Movilidad. Unos parrafitos. Hemos intervenido en la política pública. Obvio ahí no dicen Fontirueda vino y opinó, allá muestran que el partido de Cambio Radical y el Mira fueron los de la Ley Probici”* (Recorrido con Fontirueda, marzo 2022).

Desde el 2015 se impulsó el Consejo Local de la Bicicleta en Teusaquillo por parte de Teusaca tu Bici (Encuentro de mujeres, marzo 2022). Esta iniciativa institucionalizada y ampliada a todas las localidades desde 2019 por el Decreto 495 “Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta”, acompaña la creación de otras dos instancias: el Consejo Distrital de la Bicicleta para la participación y, una instancia de supervisión, el Consejo Consultivo de la Bicicleta. En conjunto, estos espacios se proyectan como estrategias para ampliar la incidencia de los ciclistas en la construcción e implementación de la política pública de la bicicleta. Actualmente la administración trabaja en la modificación del Decreto.

En la base de esta estructura, se encuentran los Consejos locales de la bicicleta, conformado por consejeros y consejeras quienes, de manera voluntaria, desempeñan el rol de comunicar las necesidades de las y los ciclistas, sus propuestas y son veedores del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta. Estos puntos de conexión y procesos de interacción entre colectividades y distrito han generado un



dinamismo en la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad, que le han permitido extenderse en distintos territorios y de múltiples formas.

Como menciona Viviana Olave, de Teusaca tu Bici, las organizaciones sociales alrededor de la bicicleta han sido contrapesos que complementan las acciones desde la política pública, a través del diálogo y de acciones concretas: *“son las organizaciones sociales ¿cierto? Un colectivo y hace una ciclorruta, se toma un espacio, diseña una ciclorruta y se crea un espacio que actualmente se utiliza: los consejos locales. Yo no creo que únicamente la política pública pueda guiar lo que la ciudadanía haga. Yo creo que es un complemento de las dos, es un diálogo constante, es algo más equilibrado”* (La última curva y llegamos, marzo 2022).



### 4.3 Mujer y género en la cultura bogotana de la bicicleta

Si bien es cierto que las identidades móviles de las y los ciclistas se relacionan a una presencia mayoritaria de los hombres en el espacio público, el papel de las mujeres en la cultura bogotana de la bicicleta es cada vez más trascendental. Una perspectiva histórica al respecto permitiría ver que la apropiación de los usos recreativos y deportivos de la bicicleta por parte de las mujeres se iniciaron en el mismo periodo que este vehículo llegó a la ciudad. Sin embargo, ha sido a partir de las experiencias de las mujeres, el auge del activismo pro bicicleta y su articulación con el movimiento feminista que las mujeres han logrado resignificar la ciudad, descubrirla y habitarla en su espacio público. Las mujeres ciclistas que participaron en los espacios participativos desarrollados en el marco de la elaboración de la postulación son diversas. Fue muy importante la participación de mujeres de la tercera edad, especialmente de Rosario Fernández del colectivo Teusaca Tu Bici y Sandra Angulo, del colectivo de ciclistas de la tercera edad de la localidad de Los Mártires.

Los contextos socioeconómicos de origen son también diversos, aunque en mayor número pertenecen a capas medias de la sociedad bogotana. Bicimensajeras, deportistas, activistas, Consejeras locales de la bicicleta, funcionarias del Distrito y ciclistas cotidianas aportaron en la construcción de los lineamientos de género y del presente documento. La mayoría de estas mujeres coincidieron en reconocer la necesidad de expandir la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, como estrategia para revertir miedos, desigualdades y Violencias Basadas en Género.<sup>21</sup>

Estas acciones de visibilización, a su vez, se han acompañado de una potente praxis para contribuir a la transformación personal y social de muchas mujeres que viven en Bogotá. Algunas de ellas han construido múltiples identidades a través de su relación con la cultura de la bicicleta; han sido primero ciclistas cotidianas o deportivas y luego se han interesado en promover el uso de la bicicleta para acercar a más mujeres a experiencias de seguridad, autonomía, libertad y liderazgo. Otras, con trayectorias en el feminismo y el debate político, han descubierto en la bicicleta una herramienta fundamental para conquistar el espacio público, propiciar procesos de inclusión social y reivindicar el derecho a la ciudad. La juntanza de mujeres en el universo de la bicicleta ha logrado incidir en muchos campos de poder. De hecho, a partir de ese trabajo se ha entendido la importancia de incorporar el enfoque de género en la participación, descripción y análisis de las acciones institucionales y comunitarias alrededor de la bicicleta.

En ese contexto, para la postulación de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta a la LRPCI de Bogotá, se realizó una consultoría en articulación con la

---

<sup>21</sup> A partir del trabajo de revisión documental se identificó el uso de la bicicleta como símbolo para visibilizar la presencia de la diversidad de identidades de género en la ciudad. Por ejemplo, en 1996 se llevó a cabo una movilización por la diversidad que al parecer siguió el trayecto que por lo general ha adoptado la marcha del orgullo gay. Por otra parte, en prensa se identificaron tres historias de la comunidad LGBTIQI+, que visibilizan la bicicleta como herramienta para vivir la ciudad, el deporte y la movilidad. Las mujeres campesinas son otro grupo poblacional que, aunque usan la bicicleta en menor medida a comparación con otras formas de movilidad, evidencian una relación con la bicicleta.



Secretaría de la Mujer y ONU Mujeres, cuyo producto son los Lineamientos de género incorporados en este documento. En principio, se debe reconocer la novedad de este debate pues, como se observó en el apartado que se pregunta por la y el ciclista en Bogotá, apenas contamos con cifras para mujeres y hombres, cosa que excluye a la diversidad de identidades de género que habitan la ciudad. Actualmente se está profundizando en la caracterización de la movilidad de esta población, que ya cuenta con hitos importantes como el Congreso 50-50 Más mujeres en bici, organizado en el 2019 por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer.

En general, las investigaciones sobre la bicicleta abordan distintas perspectivas temáticas. Algunas se concentran en comprender la importancia de la bicicleta para el sistema de movilidad (Rodríguez et al, 2022), partiendo del ciclista como usuario de un servicio y no como sujeto de deberes y derechos. Otro tema de interés académico ha sido el estudio de programas de gobierno como la Ciclovía, su historia, la apropiación del espacio público y la creación de subjetividades (Rodríguez, 2017). En la actualidad, las investigaciones sobre bicicleta y movilidad han explorado algunas perspectivas de género como enfoque transversal a nivel metodológico y conceptual.

De manera específica el proceso de postulación reconoce partir de un lugar que no abarca la diversidad de identidades que componen una perspectiva de género y se focaliza en las mujeres. Esto implica no solo que haya pocos datos sobre la relación entre estas diversidades y la bicicleta, sino que refleja un grado más agudo de exclusión de este sector poblacional. De hecho, es a partir de la reciente inclusión de estas diversidades en los debates del patrimonio que se identificó una rodada realizada en 1996 y que es una pista para seguir explorando. Iniciar desde las voces de las mujeres no es suficiente para hablar de un enfoque de género y genera un ángulo parcial para hablar de usos y disfrutes de la bicicleta. Sin embargo, “es importante reivindicar este punto de partida, en tanto parte de reconocer las desigualdades que hemos enfrentado históricamente las mujeres -y los sujetos feminizados- y que, en el caso de la práctica de la bicicleta, se cristalizan de manera reveladora-” (Sánchez, 2021: 12).

Un enfoque de mujer y género se caracteriza en primera medida por identificar esas desigualdades, las cuales pueden ser de carácter subjetivo como por ejemplo la preeminencia del miedo por situaciones de Violencias Basadas en Género como situación que limita la experiencia y el aprendizaje de las habilidades necesarias para usar la bicicleta y que restringe el uso, apropiación y disfrute del espacio público por parte de las mujeres. O, estructurales, como el peso de las actividades de cuidado que disminuyen la posibilidad de participación en espacios de incidencia y participación política. Es por esta razón que tampoco se puede hablar de mujeres como categoría generalizante, ya que de esta manera se aplanan las diferencias socioeconómicas y las diversas trayectorias de vida de las ciclistas.

En ese sentido, a las dificultades de definición de juventud y de espacio público, se le debe añadir el hecho de que la experiencia de la calle como joven varía según el género. El heteropatriarcado determina unos roles para cada género y disciplina los cuerpos para que se comporten de una forma determinada en el espacio público. La sexualización del cuerpo de las chicas por la mirada masculina (Hyams, 2003) y la percepción del miedo (Pain, 2011), son algunas de las razones que condicionan la



relación generalizada con el espacio. De este modo, las chicas experimentan unas restricciones concretas a causa del género, haciendo que los significados que dan a los espacios puedan ser distintos a los de los chicos y los usen de una forma determinada.

En segundo lugar, este enfoque se caracteriza por relacionar estas desigualdades con las ideas, representaciones y percepciones asignadas socialmente a personas clasificadas como hombres, mujeres y otras identidades de género.

En tercer momento, este enfoque enfatiza en los cuerpos por ser el primer espacio donde se expresan las relaciones de poder, que ordenan la sociedad con base en la diferencia sexual y las identidades de género. El cuarto elemento que compone esta perspectiva busca visibilizar las resistencias, las lógicas del cuidado y autocuidado: la “solidaridad que nos permiten sostenernos y mantenernos con vida y, en últimas, visibilizar los logros, las transformaciones, los espacios conquistados y las luchas que tengan el potencial de invitarnos a imaginar otros mundos posibles” (Sánchez, 2021: 12).

A raíz de estas orientaciones se presenta un panorama histórico sobre la relación entre las mujeres y los usos deportivos de la bicicleta en la ciudad, sobre el entendido que estos han dejado una huella mayor en la prensa y fuentes consultadas. Se exploran igualmente algunas líneas temáticas que hacen parte del enfoque de mujer y género en la cultura bogotana de la bicicleta.

#### *4.3.1 Las primeras mujeres ciclistas*

Aunque el ejercicio del velocipedismo y luego el ciclismo fue predominantemente masculino, las mujeres tuvieron una aparición destacada en los procesos de difusión de esta práctica. Una breve aparición en los clubes sociales privados, sumado a la participación de mujeres ciclistas en los espectáculos públicos, da cuenta de los primeros espacios en los cuales las mujeres se han relacionado con la bicicleta.

A mediados de la década de 1890, cuando la bicicleta empezó a circular por las calles de la ciudad, las mujeres ya pedaleaban. Algunos de los primeros comerciantes de bicicletas como Antonio Samper Uribe & Cía., empezaron a importar y ofrecer en su catálogo de venta, bicicletas especialmente diseñadas para mujeres. Estos vehículos se caracterizaron por la geometría del marco; la barra superior del cuadro está reclinada hacia abajo, permitiendo que el vestido no se levantara y dejara al descubierto sus piernas. Además, generaba una forma más sencilla y segura de subirse a la bicicleta. Inevitablemente la fiebre de la bicicleta que se vivió hacia mediados de la década en 1890 en Colombia y en general en América Latina fue contagiando a las mujeres que podían comprar uno de estos costosos vehículos en la ciudad y su vecindad.

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, por ejemplo, los actos circenses y artísticos constituyeron uno de los principales espacios donde las mujeres bogotanas y de otros lugares del mundo tuvieron su primer acercamiento a la bicicleta y/o los velocípedos. Los shows en bicicleta tanto como las carreras, fueron parte de las diversiones, espectáculos públicos y expresiones artísticas enmarcados en los procesos de modernización, y que en muchos casos han sido protagonizadas por



mujeres hasta la actualidad. De hecho, uno de los primeros registros de uso de velocípedos en Bogotá, data de 1878 cuando Adelaide “Scarsey” Herrmann, una ilusionista estadounidense, demostró su destreza en el uso acrobático del velocípedo. Esto ocurrió en una función de magia e ilusionismo que organizó junto con su esposo Alexander “The Great” Herrmann en el Teatro de Bogotá. Hacia 1906 otra gran mujer hizo diversos espectáculos encima de una bicicleta en Bogotá. María Soriano quien hacía parte de una cuadrilla de toreros, presentó un acto en el que hacía rejoneo y toreo encima de una bicicleta, en el entonces Circo de San Diego. La “sorianita” como fue conocida, presentó numerosos actos en Bogotá y otras ciudades del país y luego hizo una gira por diversos países del continente, donde fue aclamada por su habilidad para torear encima de una bicicleta.

#### 4.3.2 *Los inicios del ciclismo femenino en Bogotá*

Aunque no se tiene un registro de la primera carrera de bicicletas femenina en Bogotá, se sabe que las primeras apariciones de mujeres ciclistas en eventos de carácter público y competitivo ocurrieron en 1898 en la inauguración del Velódromo Central y el Hipódromo de la Gran Sabana, ubicado en el actual barrio La Magdalena, en la localidad de Teusaquillo. A la inauguración de la pista acudió un grupo de mujeres ciclistas nunca antes visto, que causó diversas impresiones entre los asistentes y en un sector de la prensa. La editorial de la *Revista Ilustrada* comentaba el suceso y aplaudía el hecho de que las mujeres fueran parte del auge ciclista. De alguna manera, la bicicleta representaba progreso y modernización en los estilos de vida de una ciudad que empezaba a alejarse de los rezagos de su pasado colonial.

El debate sobre el uso de la bicicleta para la mujer no retumbó mucho en la sociedad bogotana. Sin embargo, aunque existieron algunos detractores de esta práctica que argumentaban la impertinencia del ingreso de la mujer en ese nuevo género de Sport, en ningún momento se llegó a prohibir el ejercicio ciclista a las mujeres ni la práctica de montar en bicicleta. Las primeras competencias de ciclismo femenino aparecen en nuestro país ya desde la década de 1920 y se realizaron algunas otras en la década de 1930 y 1940. Sin embargo, el ciclismo femenino contó con una marca de popularidad a partir de 1948 en algunas ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Neiva, y se fortalecieron con el auge de la Vuelta a Colombia en bicicleta a partir de 1951 (Banrepcultural, 2021).

En la ciudad las carreras más populares fueron la “Doble a Techo” en 1951 y la “Doble a Fontibón” en 1952, en las cuales, se perfiló la primera generación de ciclistas bogotanas. Entre ellas, Esperanza Lapuente, Ana Martínez de Sánchez, Myriam Crossley y las hermanas Judith y Ester Neira, quienes participaron en circuitos organizados en la Avenida Caracas, Avenida de las Américas y en el Estadio El Campín, en el intermedio de los partidos de fútbol.

En la década de 1970 el ciclismo femenino nuevamente empezó a tener una modesta popularidad. A nivel local la Liga de Bogotá realizó algunas pruebas de ciclismo femenino en las cuales se destacó una nueva generación de ciclistas como Martha Lucía Marulanda y Flor Marina Agudelo, quien triunfó en el primer campeonato nacional de ciclismo femenino realizado en Pasto en 1973. Hacia los años 80’s,



cuando el ciclismo nuevamente obtuvo popularidad en Colombia las ciclistas también estuvieron presentes. Fue justamente en 1986 cuando las ciclistas colombianas debutaron en el Tour de Francia Femenino, la prueba de ciclismo más importante. (Banrepcultural, 2021)

Ilustración 20. Mujeres en bicicleta en Bogotá en la década de 1930



Fuente: Zambrano, Fabio. Historia de Bogotá. Villegas Editores

En los años recientes el ciclismo femenino ha crecido de manera notable, con la organización de un mayor número de carreras y eventos deportivos, como la Vuelta a Colombia femenina, el Tour femenino y la versión femenina de las Vueltas al Valle, Vuelta a Cundinamarca, Vuelta a Antioquia y recientemente la Vuelta al Gran Sur. Además, las ciclistas también incursionaron en el pelotón internacional como Paula Patiño y Liliana Moreno, además de la estupenda victoria de Laura Toconas en el Gran Premio Develi en Turquía, convirtiéndose en la primera ciclista colombiana en ganar una carrera internacional del circuito UCI.

Algunos de esos hitos y trayectorias de mujeres ciclistas son referentes de las ciclistas urbanas y bicimensajeras en la actualidad. En especial sobresalen las figuras de Annie Londonderry, quien fue la primera mujer en dar la vuelta al mundo en bicicleta a finales del siglo XIX; Jolanda Neff campeona olímpica en 2020, Mariana Pajón, antioqueña varias veces campeona en BMX; María Luisa Calle, campeona olímpica en pista y hermanas, amigas y activistas de la bicicleta en la ciudad. Algunas ciclistas y activistas como Lorena Romero y Andrea Sanabria reconocen la importancia de competencias locales históricas como las dobles en Fontibón y Suba. Señalan la importancia de incluir las voces de mujeres que, aunque no estuvieron organizadas, generaron procesos comunitarios en las diferentes localidades donde la bicicleta fue la herramienta para el aprendizaje colectivo y la apropiación del territorio (Encuentro de mujeres, marzo 2022).

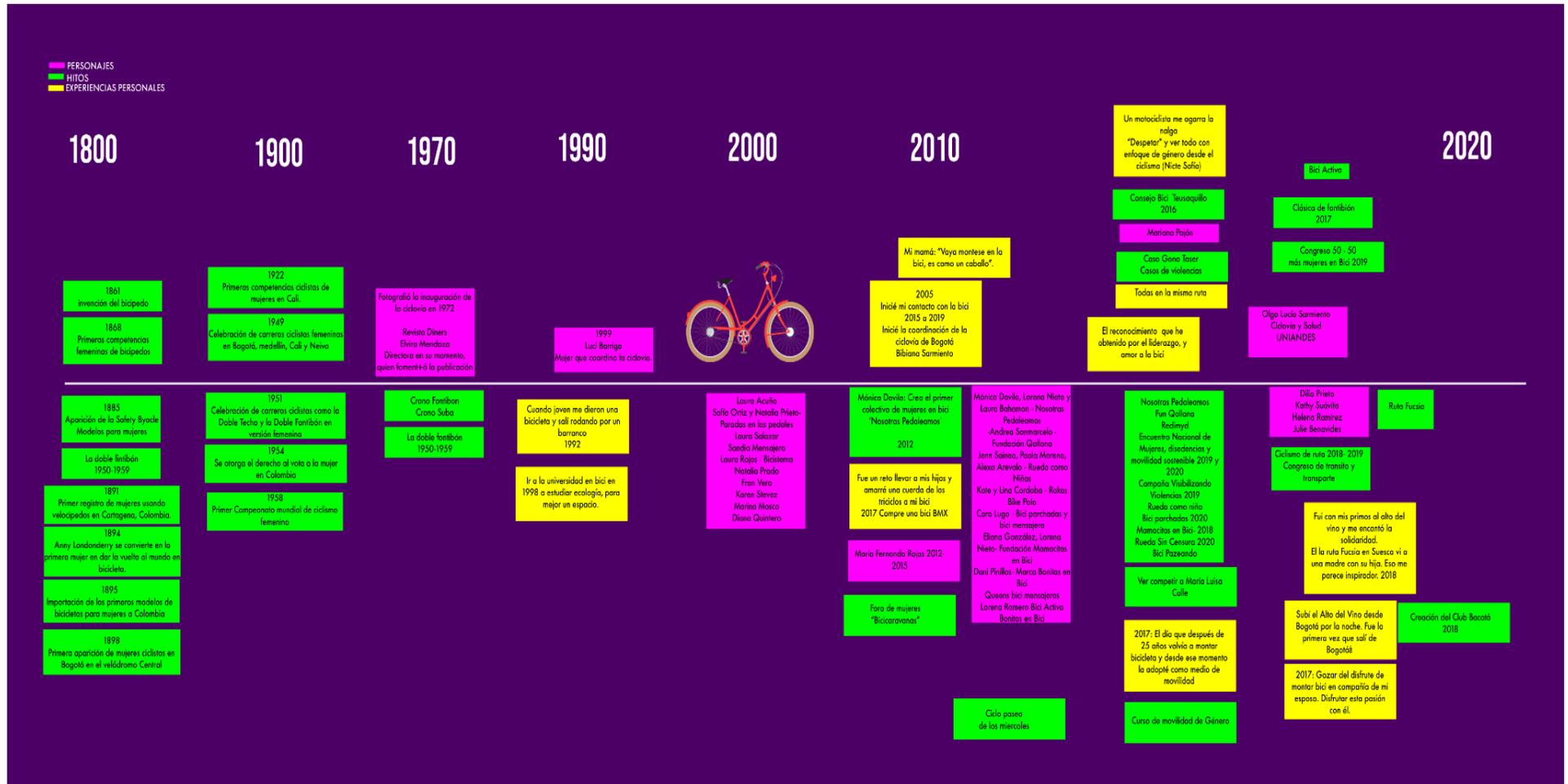
Con base en una línea de tiempo, las ciclistas que participaron tanto en la consultoría, como en la última fase para la construcción del presente documento, resaltaron hitos como la creación de la primera colectividad de mujeres: Nosotras pedaleamos, en el 2012. Otros hitos se relacionan por ejemplo a observar que más mujeres se vienen



montando a la bicicleta desde la década de los ochenta, puesto que se debe recordar que en 1982 se institucionaliza la Ciclovía y para muchos, este espacio ha sido un espacio de aprendizaje y reconocimiento de la ciudad. En la memoria de mujeres como Sandra Angulo, quien pertenece al Colectivo de Ciclistas de la Tercera Edad en Los Mártires o Ana María Cruz, del Colectivo Curvas en Bici, la Ciclovía fue un lugar seguro para fortalecer su experiencia manejando la bicicleta. Sin embargo, es en la segunda década de los dos mil que aumentan las mujeres en bicicleta al pasar de 102.818 viajes en 2011 a 212.660 en 2019 de acuerdo la EDM del 2019. En este interludio las mujeres fortalecieron procesos organizativos para trabajar con todo tipo de población, pero, sobre todo con mujeres y niñas. Las temáticas han sido diversas, entre las que sobresalen: derechos humanos y 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.

Uno de los principales casos de violencia y acompañamiento colectivo por parte de las mujeres tiene que ver con la denuncia y condena de “gono taser”, un ciclista que engañaba, violaba y luego grababa para exigir silencio. Mujeres de distintas colectividades se movilizaron para exigir justicia y realizaron plantones para visibilizar el caso e impedir que quedara en impunidad. Sobre otros hitos y memorias de las mujeres se profundiza a continuación.

Ilustración 21. Memorias e hitos de la relación entre las mujeres y la bicicleta en Bogotá.



Fuente: IDPC.



### 4.3.3 Género en la cultura bogotana de los usos y disfrutes de bicicleta

A partir de la reflexión colectiva sobre las experiencias de apropiación diferenciada de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad, se ha establecido la necesidad de reconocer una desigualdad estructural basada en el género,<sup>22</sup> que se expresa en aspectos como el acceso a la bicicleta y aprendizaje de las habilidades para montar bicicleta. Por otra parte, las mujeres identifican la permanencia del miedo como la emoción que condiciona su decisión de usar la bicicleta, con relación a sus experiencias en una ciudad planeada y construida por y para el “ciudadano genérico hombre con todas sus capacidades” (Sánchez, 2021). Existe una amplia diversidad de orígenes sociales, trayectorias y etapas del ciclo de vida que influyen en la forma como las mujeres crean relaciones a partir del uso de la bicicleta. De tal modo que, para la diversidad de mujeres que se reúnen alrededor de las experiencias cotidianas, los activismos y las movibilidades del cuidado en bicicleta, es prioritario documentar y visibilizar saberes prácticos, lógicas y éticas que configuran un componente fundamental de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta (Sánchez, 2021).

A partir de estos puntos, la discusión colectiva sobre la importancia de incluir una perspectiva de mujer y género estuvo orientada a reflexionar en doble sentido. Primero sobre la persistencia de desigualdades y Violencias Basadas en Género y, segundo, al respecto de cómo la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta ha contribuido a revertir estas condicionantes estructurales. Al respecto de lo primero, Ángela Granados una de las actuales Consejeras de la bicicleta, menciona que para las mujeres ha sido mucho más compleja la participación e incidencia política al igual que en la competencia deportiva, debido a la carga de las actividades de trabajo doméstico que se le han asignado cultural e históricamente a las mujeres.

Rodríguez señala que cualquier conversación en torno a la bicicleta y lo que significa para las mujeres la experiencia de usarla en la ciudad se debe reconocer la existencia de violencias físicas y simbólicas: *“me parece importante mencionar el tema de la violencia de género que nosotras sentimos cuando salimos en la bicicleta. A mí me pasaba que salía hace muchos años con una amiga a montar bicicleta de noche y era aterrador, o sea en todo semáforo que parábamos nos decían groserías. Una vez me tocaron las nalgas”* (La última vuelta y llegamos, marzo 2022). La presión que ejercen estas experiencias diferenciadas en la ciudad para las mujeres se vive de manera cotidiana y es uno de los primeros bloqueos que los procesos de socialización y construcción de la ciudad generan en relación con cómo las mujeres habitan la ciudad en bicicleta. Al respecto, la deportista y bicimensajera Ximena Daza comenta:

*Debido a que esta ciudad es agreste, las mujeres no nos permitimos montar en la ciudad por la mentalidad de creer que somos débiles. Esa mentalidad nos la*

---

<sup>22</sup> Se entiende esta categoría como: “un eje ordenador y jerarquizador de la sociedad; un sistema complejo, en la medida en que se incorpora a nuestra historia de vida a través de diversos dispositivos de socialización -la familia, la educación- y condiciona el conjunto de las dimensiones que atraviesan nuestra existencia individual y colectiva; un mecanismo de clasificación -por lo general binario- que determina lo que se permite y espera de los cuerpos y subjetividades que se identifican o son leídos bajo las categorías de masculino o femenino” (Sánchez, 2021:11)



*hacen creer desde chiquitas, y debido a ese problema muchas mujeres no se montan a la bici. No es porque seamos débiles, nosotras no somos débiles, tampoco somos iguales a los hombres, pero no somos débiles. (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)*

Al igual que Ximena, Aura y Ángela, miles de ciclistas pasan por experiencias de Violencias Basadas en Género y sexualización de sus cuerpos en el espacio público. Esto se puede percibir como habitual a partir de situaciones como tomar un paseo o moverse en bici para ir al trabajo y sentir como son perseguidas por los hombres o percibir cómo “los hombres ven a las mujeres y pues una parte de su cuerpo como si le gustara. Eso es incómodo” (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022). En tal sentido, el conjunto de condiciones que hacen de la ciudad un espacio “agreste” para las ciclistas, se encarnan en el cuerpo entendido como el territorio inmediato<sup>23</sup> y en el espacio público: “la calle”. Allí, estas violencias y desigualdades producen y hacen persistir múltiples miedos asociados a la integridad física por el riesgo de accidentalidad, a la inseguridad urbana por robos y violencia, a las Violencias Basadas en Género que van desde acoso callejero hasta las agresiones sexuales. Por último, estos miedos se relacionan con percepciones de debilidad y vulnerabilidad de las mujeres, asociadas a ideas introyectadas desde el ambiente familiar y social (Sánchez, 2021).

En un segundo sentido, la reflexión devino en el reconocimiento y valoración social de las trayectorias individuales y colectivas de diversas mujeres, que han transformado realidades sociales de desigualdad y violencia, a través del uso de este vehículo en la ciudad. De este modo, el valor patrimonial de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, aparte de reconocer las desigualdades y violencias estructurales con base en las diferencias de género, proviene de visibilizar las formas en que miles de mujeres han roto barreras, construido libertades y reivindicado derechos. En ese sentido, “un enfoque de género debería ser particularmente sensible a mostrar las formas de resistencia, de cuidado, autocuidado y solidaridad que nos permiten sostenernos y mantenernos con vida y, en últimas, visibilizar los logros, las transformaciones, los espacios conquistados y las luchas que tengan el potencial de invitarnos a imaginar otros mundos posibles” (Sánchez, 2021).

Así, las ciudades imaginadas por las mujeres ciclistas han empezado a construirse desde el trabajo individual, colectivo e institucional. Las iniciativas son múltiples y van desde las acciones más espontáneas como acompañarse para ir al trabajo e identificar rutas seguras, hasta la búsqueda de paridad en el número de Consejeras locales de la bicicleta. Dentro de estas actividades gozan de especial reconocimiento la organización del Congreso Internacional 50-50 Más Mujeres en Bici, que visibilizó la importancia de construir políticas públicas para aumentar el número de mujeres en bicicleta y visibilizar la urgencia de incluir un enfoque de género en la planificación y construcción de la ciudad para las ciclistas. Por otra parte, la Secretaría Distrital de la Mujer ha contribuido con iniciativas como la investigación sobre la seguridad de las ciclistas identificando la franja horaria de 5:00 pm a 11:00 pm como la más insegura, así como la construcción de indicadores de inseguridad alrededor de los cuerpos de

---

<sup>23</sup> Más adelante se detalla esto.



agua en las localidades de Suba, Engativá, Barrios Unidos y Fontibón y, en los alrededores del Parque Metropolitano Simón Bolívar y Ciudad Salitre.

Los programas institucionales liderados por el IDRDR para aumentar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres como La Escuela de la Bici y Al Trabajo en Bici son valoradas positivamente y hacen parte de la oferta institucional que goza de mayor acogida por parte de la ciudadanía, especialmente por las adultas mayores. Gladys González comentó en esa línea:

*Para mí fue muy gratificante porque tuvieron en cuenta las personas mayores, adultas, porque por ejemplo en mis sesenta años que tengo, jamás lo pensé y con los profesores, en especial para mí la profesora, porque yo decía no soy capaz, yo sé que no puedo. Ella me decía ¿cómo no puede? Hágase acá y pedalea para atrás. Cuando me di cuenta mi primera cicla fue la roja, y yo woaw... lloré ese día de la felicidad. Pues porque para mí era un reto muy grande, porque nunca me había subido en una cicla. Y que hayan abierto este espacio, es un espacio en el que no discriminan a nadie (Recorrido con Escuela de la Bici, marzo 2022)*

El hecho de adquirir las habilidades para montar bicicleta se convierte en sí mismo en una práctica liberadora y de felicidad para las mujeres. Esto no solo ha contribuido a romper las barreras que histórica y culturalmente las había mantenido apartadas de la bicicleta, sino que provoca profundas transformaciones internas que revierten miedos, afianzan sentimientos de confianza y autoestima. Lo anterior resulta evidente para mujeres que han logrado romper las barreras de acceso y apropiación de las diversas prácticas asociadas al manejo de la bicicleta, por lo cual se genera el deseo de regalar a familiares, amigas y compañeras, la seguridad para derribar sus miedos. Ximena Daza comenta que una de sus amigas proveniente de Venezuela sentía miedo de andar en bicicleta en la ciudad:

*Yo sabía sus temores por ser mujer igual que ella; enfrentarme a la ciudad a la gente, al otro ciclista, al carro. Como que yo sabía cómo era el entorno, y al yo saber eso trataba que se viera seguro para ella. La verdad a veces preferimos que los hombres no nos ayuden, porque la verdad es que a veces tienen un fin muy sexual y eso es muy incómodo. Por más que diga si es mi amigo y no sé qué tantas. Lastimosamente tienen ese tema en su cabecita muy metido. (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)*

De esta manera, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se ha ido expandiendo y revirtiendo miedos, a través del interés individual entre las mujeres de montar bicicleta. Daniela de la ONG Métele Pedal sintetiza esto en la expresión “aprender a pararse en la calle” (La última Curva y Llegamos, marzo 2022). A partir del reconocimiento de la potencia transformadora de los usos y disfrutes de la bicicleta, se han creado diversas colectividades integradas por mujeres, que han promovido la bicicleta como herramienta de cambio social. Dentro de las más recordadas se identificaron Paradas en los Pedales, Chiks Bikes, Rueda como Niña, Curvas en Bici, Rakas bike polo y Mamacitas en Bici. Estas experiencias no solo han logrado motivar entre las mujeres el uso de la bicicleta, sino que han creado diversos significados a su alrededor. Ejemplo de ello es que en las colectividades de ciclistas el uso de la bicicleta está estrechamente ligado con solidaridades, procesos de



acompañamiento, identificación de rutas seguras y la creación de “lazos bonitos” que hacen familia (Grupo Focal Mamacitas en Bici, marzo 2020).

Estas colectividades se suelen diferenciar de las mixtas, por unas territorialidades y relaciones de juntanza y sororidad particulares. Son más bien conjuntos de mujeres que se convierten en agentes de transformación social donde se les requiera, por lo que no suelen anclarse simbólicamente o territorialmente a una localidad o barrio. Por otra parte, expanden sus redes de apoyo entre ciclistas conocidos o desconocidos, familiares que quizás no montan bicicleta, pero se solidarizan con las obligaciones y las cargas culturalmente asignadas a las mujeres como, por ejemplo, maternar: Ana Arévalo menciona: “aparecen las tías, los tíos adoptivos que le ayudan a uno en la rodada a cuidar al pequeñín” (Grupo focal Mamacitas en Bici, marzo 2022). En tal sentido, se conforman redes que buscan garantizar el reconocimiento y recreación de identidades y territorialidades histórica y culturalmente relegadas del espacio público.

#### 4.3.4 Corporalidades

Para las y los ciclistas, la noción del cuerpo se extiende a partir del uso de la bicicleta: se “*siente como una extensión más del cuerpo, como cuando uno toma un lápiz y hace un dibujo*”, (Alex Forero, Dando biela por el patrimonio, marzo 2022).<sup>24</sup> A través de esta simbiosis entre persona y vehículo, la ciudad deja de ser una categoría genérica, e implica una relación directa entre el cuerpo y el espacio por el cual se desplaza. Esto corresponde a una *miscelánea de percepciones*, información sensorial, contacto físico y ejercicios imaginativos que afectan al cuerpo. Es un contacto directo con la capa superficial y rugosa de la ciudad, con la cual se establece una relación de transformación mutua. Existe una disposición a rozar el tráfico y los vehículos motorizados, a respirar el humo negro de sus exostos, a esquivar los huecos o verse golpeado al no hacerlo. A mojar y embarrarse el cuerpo y el atuendo en la lluvia, a establecer conversaciones y agradecer bajo un puente por el refugio que ofrece, a manejar inclinaciones y dejarse llevar en las bajadas. Por otra parte, las y los ciclistas son afectados por los olores de la ciudad, algunas veces nauseabundos, otras armoniosos y apacibles. Rosario Fernández, adulta mayor que pertenece a Teusaca tu Bici, señala que disfruta habitar la ciudad en bicicleta porque le da libertad “cuando voy en una bajada, el aire que me da en la cara, echa mi cabello hacia atrás, eso me fascina” (Dando biela por el patrimonio, marzo 2022). Con base a esta *miscelánea*, los cuerpos se informan, generan una experticia para el movimiento, perciben riesgos y aprendizajes que se encarnan.

Esta relación directa con la ciudad provee cierta sensibilidad ambiental y social al ciclista, pero, sobre todo, permite la consciencia de que el cuerpo es su primer territorio. Al respecto Paola Castañeda señala cómo a través de la experiencia de subirse a una bicicleta se logra una relación diferente con el espacio urbano, sobre todo, en aquellos espacios intermedios ubicados entre los puntos de partida y de llegada que generan corporalidades en tránsito y dotan de un significado diferente al trayecto.

<sup>24</sup> Esta expresión es compartida por Mónica Dávila otra ciclista reconocida: “la bici seguirá siendo una extensión de mi cuerpo, pase lo que pase” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014: 58)



*Experimentas la ciudad de otra forma, por ejemplo, reconoces que la séptima no es plana, claro en el carro parece plana y en el bus, pero cuando estás de norte a sur en la bici, te das cuenta que es un poquito empinada. El cuerpo te exige un poquito más. Para mí significó darme cuenta que mi cuerpo tenía unas capacidades que no conocía. Me cambió la forma de vivir el cuerpo y la ciudad. Esa es una idea central del feminismo; el cuerpo territorio como unidad indisociable". (Paola Castañeda en entrevista con Carlos Bravo, febrero 2022)*

En correspondencia, desde el enfoque de mujer y género se resalta la necesidad de hacer “un especial énfasis en el cuerpo por ser este el medio, el escenario y el fin de muchas de las lógicas que se despliegan en torno a las relaciones entre los sexos y que se encarnan en las trayectorias y vivencias profundas de las personas” (Sánchez, 2021:12). Entendido como territorio, el cuerpo es el primer espacio sobre el cual se encarna el ordenamiento social basado en el género, se diferencian las posibilidades para un cuerpo u otro, se producen corporalidades<sup>25</sup> generalmente binarias (femenino/masculino) y se establecen comportamientos, valores y formas de estar en el espacio. De esta forma, a la par del ordenamiento de las corporalidades, se construye la ciudad histórica y culturalmente marcada por la idea del hombre como sujeto fuerte y seguro ante el peligro del exterior, y la mujer, como sujeto débil e insegura que cuida y se resguarda al interior del hogar. Estos procesos intentan fijar identidades y crear subjetividades: “*esa debilidad nos la hacen creer desde chiquitas, desde los primeros años. A los niños cuando los bañan les dicen: ay tan hermoso su chichi, tan hermosas sus guevitas, tan hermoso su pipi. Pero si bañan a una niña y la ve alguien ¡ay no que no le vea su cosita! ¡ay no, no que no le vea sus téticas! O sea, como que hacen que nuestro cuerpo no lo puedan ver. Es algo raro*” (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)

Ligado a estos procesos de construcción social de las corporalidades, el sí para los niños y el no para las niñas, implica la introyección de seguridades e inseguridades: “*nosotras crecemos con eso, por eso la mayoría de mujeres crecemos con inseguridades. Desde chiquitas nos dicen no, no, no, mientras que el niño sí, el niño si se puede ensuciar, si puede ir al parque, el niño si puede correr. Las niñas no pueden correr porque no pueden tener sus rodillas raspadas, la niña no puede ir al parque porque se la roban*” (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)

Sumado a la construcción de una ciudad “agreste”, los cuerpos de las mujeres van a ser vedados de ciertos espacios y tiempos para habitar la ciudad. Tanto estructural como subjetivamente, este proceso histórico y cultural se invierte, en la medida que el cuerpo y el territorio son mediados por el hecho de montar en bicicleta. Esto corresponde a uno de los elementos de mayor valoración de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, especialmente entre el activismo de las mujeres, ya que implica un proceso de descubrimiento de la ciudad, que sucede de manera simultánea al autorreconocimiento del cuerpo.

<sup>25</sup> La corporalidad es entendida entonces como la relación de nuestro cuerpo con el entorno, con los otros y como la expresión de prácticas socialmente aprendidas.



Así lo menciona Jennifer Sainea de Rueda como Niña: *“hay un tema con la bici y es que te permite hacer apropiación del territorio y reconocer tu cuerpo como un primer territorio* (Pista pal Ciclista, febrero 2022). Este autorreconocimiento de sí misma parte de la apropiación de una forma específica de moverse y de adquirir los conocimientos necesarios para ello, es una relación con el contexto urbano que requiere de mente y cuerpo: la incorporación de una cultura, de una forma de leer la ciudad mediada por el género y el hecho de habitarla en bicicleta. De este modo, aunque para una mujer se pueden restringir una gran cantidad de espacios y conformar amplias zonas de miedo, apropiarse de los conocimientos y habilidades de la cultura de la bicicleta, dinamiza el proceso de descubrimiento de la urbe, muchas veces orientado a la transformación social: *“entonces empiezas a reconocerte, y empiezas a reconocer los espacios sobre los que quieres hacer incidencia”* (Pista pal Ciclista, febrero 2022).

Por ejemplo, a raíz de una experiencia de violencia en el espacio público Natalia Espitia, lideresa de la fundación de Niñas sin Miedo, fue convocada por un amigo a usar la bicicleta como estrategia para superar sus miedos. Natalia, de hecho, no había tenido contacto con la bicicleta de niña porque su mamá temía que estuviera en la calle, sin embargo, cuando se hizo ciclista, empezó a averiguar del tema y encontró una experiencia en Camboya, donde unas niñas iban al colegio grupalmente, para escapar de este tipo de violencias. A partir de entonces (2016), implementó una metodología para usar la bicicleta como herramienta de empoderamiento de las niñas al sur de la ciudad. Natalia, identificó el poder transformador de la cultura de la bicicleta y su capacidad para construir seguridad en las niñas. Desde su perspectiva estas acciones se han convertido en acciones sanadoras para una sociedad que todavía tiene deudas históricas<sup>26</sup> con las mujeres y niñas. En su biciescuela se reciben niñas y mujeres de 7 a 17 años, todos los sábados de 8:00 a 12:00 am. Enseñan desde la conexión entre cuerpo y mente que genera la bicicleta, a construir seguridad desde el interior y en las relaciones que se establecen con los demás. El proceso siembra semillas como la autoestima, la autonomía en el desplazamiento y propicia aprendizajes sobre salud sexual y reproductiva.

A través de este tipo de iniciativas las colectividades lideradas por mujeres se han preocupado porque cada vez más gente se acerque a la bicicleta y con ello reconozca y valore el territorio a través de adquirir las habilidades para realizar un deporte, disfrutar la ciudad y contribuir a la solución de los problemas de movilidad. Un ejemplo de esto fue la Biciescuela de la colectiva Chiks Bike, la cual llegó a realizar 11 ediciones, en las que se dictaban talleres de: “cuerpo y equilibrio; bicicleta y equilibrio; bicicleta y cambios; desplazamiento, ascenso y descenso, y recorrido en espacios amplios y reducidos (pista, bicicarril y ciclorruta); mecánica básica; normas de seguridad y ciclopaseos temáticos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014: 120).

Por otra parte, una de las primeras colectividades liderada por una mujer fue Paradas en los Pedales, junto con Mujeres en Bici y Nosotras pedaleamos, otros colectivos

---

<sup>26</sup> Al respecto de la proporción de esta desigualdad y violencia contra las mujeres, Natalia explica que 7 de diez víctimas de violencia sexual son niñas, sin contar aquellos casos que no se denuncian. Apenas 3 de estos casos llegan a investigación y judicialización, y únicamente la mitad de estos concluye con un proceso de restitución de derechos. Por otra parte, diariamente se presentan 18 partos de niñas entre los 10 y 14 años. Esto constituye dos importantes barreras para el desarrollo personal de las mujeres.



feministas. Para Natalia Prieto, principal lideresa, su objetivo es promover el uso de la bicicleta para que las mujeres generen liderazgos y vivan de una manera diferente el espacio urbano. Su herramienta pedagógica ha sido la realización de procesos de formación con cursos de defensa personal en bicicleta y de Movilidad y Género, donde se reflexiona sobre “los derechos de las mujeres, cómo vivirlos en el espacio público y cómo generar una cultura de movilidad sostenible (Capital, 2018).

Este tipo de iniciativas son especialmente valoradas por los impactos que genera y su potencia para abrir el espacio público a los cuerpos de diversas mujeres que, por condiciones estructurales y personales, han sido excluidas del disfrute de la ciudad en bicicleta. En buena medida, gracias a estas iniciativas se ha disputado el significado de la calle como espacio de exclusión. De esta manera la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta revierte la configuración de corporalidades e identidades marginadas y territorios de exclusión, a partir de procesos pedagógicos que enseñan a las mujeres las habilidades necesarias para moverse en bicicleta. Producto de ello y de la simbiosis entre cuerpos y bicicletas se generan procesos de libertad y seguridad, lo cual genera mejores condiciones para que exista una mayor diversidad de corporalidades rodando en la ciudad.

#### 4.3.5 *Las mujeres y las colectivas: un foco sobre la movilidad del cuidado*

Si se tiene en cuenta las diferencias de género y la organización que genera de los cuerpos en el espacio público, resulta necesario reconocer que no todas las experiencias en bicicleta generan sensaciones de placer o gusto, y que, muchos sentires asociados a la bicicleta devienen en miedos de distinto tipo. Al interior de las colectividades esto empezó a ser evidente a partir del trabajo de muchas activistas que cuestionan la ausencia de mujeres en estos espacios y cierta invisibilidad en sus roles de liderazgo: *“muchas empezamos a hacer trabajo desde los colectivos desde el 2015, por hablar de lo que estaba sucediendo con unos tipos específicos de violencia. Empezar a preguntarnos ¿por qué no tantas mujeres hacían parte de estos espacios de promoción del uso de la bicicleta? Preguntarnos por el liderazgo de las mujeres en esas colectivas”* (Encuentro de mujeres, marzo 2022).

En paralelo a estos cuestionamientos sobre la situación de las mujeres en las colectividades, “se escinden de colectivos mixtos porque los hombres no entienden ciertas situaciones relacionadas con la condición de las mujeres” (Sánchez, 2021: 27). Además de Nosotras Pedaleamos y Chiks Bikes, empezaron a aparecer múltiples organizaciones que trascendieron las prácticas convencionales del ciclopaseo y se preocuparon por generar procesos de visibilización de problemáticas para las ciclistas de la ciudad y sus formas diferenciadas de habitarla. Estas colectividades se caracterizan por un enfoque más social que deportivo o recreativo: “en el sentido en que trabajan para reivindicar los derechos de las mujeres, ayudar a que estas puedan asumirse en el espacio público, contrarrestar el miedo de salir solas a la calle y potencializar sus habilidades” (Sánchez, 2021: 27). Sin embargo, se debe reconocer el activismo de mujeres que no necesariamente estuvieron conectadas a estas colectividades, sino que se interesaron promover el uso de la bicicleta como herramienta de transformación social. Andrea Sanabria lo menciona:



*Dentro de cada localidad había por lo menos dos mujeres trabajando dentro de esas organizaciones mixtas. Yuli Benavides de bici utopía, ella fue la primera en hablar de este tema de la bicicleta como un aula móvil, Elena Ramírez de Bielatunal. En Teusaquillo con Paradas en los Pedales estaba Daniela Alban. Las compitas de Suba son Natalia Prieto, Nicté Sofía, las tres hermanas Celis, fundadoras de Subacleta. Aleisha que estuvo al frente de Sucicla. Laura Bahamón, Lina Lamper, las chicas que hicieron Bikepolo, Lina Córdoba, Kati Larion. Katy Suavita la Queen. [...] Fueron mujeres que no necesariamente trabajaron en una colectiva u organización que fuera solo de mujeres. Acompañamiento a las mujeres en los casos de violencia que se dieron al interior de las colectividades. Creo que eso es bien importante, porque nos hizo buscar un espacio. En Fontibón, el de Tazer, que hizo que se movilizaran muchas más personas. (Encuentro de mujeres, marzo 2022)*

Recientemente, las mujeres han empezado a visibilizar otro tipo de desigualdades asociadas a la carga de las actividades de cuidado, que crean barreras de acceso a los usos y disfrutes y a las actividades de incidencia y participación política de las mujeres (Sánchez, 2021). En ese sentido, un programa de política pública a destacar por parte de la Alcaldía es el Sistema Distrital de Cuidado. Dentro de esta iniciativa, por ejemplo, las manzanas del cuidado han buscado descentralizar la oferta institucional para las mujeres cuidadoras e incluso han usado la estrategia de enseñar a montar bicicleta a las mujeres cuidadoras.

En ese sentido, el Sistema Distrital de Cuidado de Bogotá enmarcado en el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 -Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, es un programa que está direccionado a reconocer los trabajos de cuidado a las personas que lo realizan y redistribuir y reducir la sobrecarga de estas labores que recaen principalmente sobre las mujeres.

Este sistema es liderado por la Secretaría Distrital de la Mujer, y desde el cual se articulan diversos servicios para atender las necesidades de cuidado de manera corresponsable entre los diversos sectores de la Administración Distrital. Entre ellos el IDRD, como entidad adscrita al Sector de Cultura, Recreación y Deporte, durante la vigencia 2021, promovió el *formar a mujeres cuidadoras o personas dependientes mediante procesos de alfabetización física y escuela de la bicicleta con enfoque de género que generen y multipliquen buenas prácticas para vivir una vida activa y saludable en las manzanas y las unidades móviles del Sistema Distrital del Cuidado, de los cuales se logró cumplir en el proceso de formación deportiva a 16.653 mujeres y personas cuidadoras (según cifras reportadas por la entidad).*

Algunas mujeres que ya eran ciclistas, a pesar de reconocer el peso de estas actividades de cuidado han optado por seguir movilizándose en bicicleta. No ha sido algo sencillo, reconoce Ana Arévalo de Mamacitas en Bici, y esto les ha costado señalamientos de “irresponsables” por parte de sus familiares. Así, han surgido aquellas colectividades de mamás ciclistas, que se caracterizan por practicar movi­lidades del cuidado: estas se entienden como los desplazamientos, realizados en mayor medida por mujeres, con el objetivo de acompañar personas con necesidades



especiales de atención como niñas y niños, adultos mayores. En general, los desplazamientos necesarios para producir y reproducir la vida.

Si bien se debe reconocer que este tipo de movilidad no solamente es realizada por las mujeres, su protagonismo es evidente. En un estudio realizado en la zona occidente de la ciudad, se evidenció este desbalance en el acompañamiento de las y los niños al trabajo: mientras que el 30% de los hombres señalaron hacer este tipo de viajes, el 59% de las mujeres asumen los viajes a la escuela con los hijos (Pipicano et al, 2021).

La importancia de esta movilidad, entre otras, radica en entenderlo como una contribución económica para el hogar, el barrio, la ciudad y el país. Para dimensionar esta contribución, se puede mencionar que, si este tipo de trabajos y desplazamientos fueran remunerados equivaldrían al 20% del PIB nacional (ONU mujeres, 2020). En Bogotá, es evidente su correlación con la desigualdad social, ya que el 90% de las mujeres que se dedican a estas labores se encuentran en los estratos 1,2 y 3 y se concentran en localidades como Sumapaz, Usme, Bosa y San Cristóbal (Sistema de Cuidado, 2022).

Aunque en ocasiones se utiliza la barra, la parrilla trasera y los brazos para trasladar a las personas que necesitan cuidado, en muchos casos, las bicicletas, han sido adaptadas con sillines y canastas. Esto se ha convertido en una alternativa ante el elevado precio y las condiciones del sistema de transporte público (ver ilustración 29).

Ilustración 22. Adaptaciones a las bicicletas para viajes de cuidado



Fuente: Tomada de Pipicano et al, 2021:41.

Aparte de su importancia económica y de las adaptaciones que ha propiciado, estas movilidades son reconocidas, entre otras, por brindar escenarios de interacción y comunicación “íntima” entre cuidadoras y personas que requieren cuidado. Al respecto Eliana González menciona que:



*Una de las primeras veces que mi hijo me contó que... Pues digamos que sentía amor por una niña, porque esas fueron las palabras que él expresó, lo hizo cuando estábamos en bicicleta. Cuando fui a recogerlo [del colegio], él lo expresó de una forma muy bella; solo tenía cinco años. Y me dijo que si era normal sentir amor por una niña. Yo le dije era normal sentir amor por cualquier persona, que sí lo estaba sintiendo estaba maravilloso (Grupo focal Mamacitas en Bici, marzo, 2022).*

Así, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se ha visto enriquecida por la gestión de nuevas organizaciones que buscan visibilizar diversas formas de habitar la ciudad, por ejemplo, alrededor de la condición de ser mamás. Este es el caso de las ciclistas que son madres y se reivindican bajo identidades múltiples y no excluyentes, lo cual les permite, no sin algunos señalamientos, optar por la bicicleta como medio de transporte. Esto ha generado una serie de conocimientos sobre las formas específicas de rodar en bicicleta, con la responsabilidad de ejercer labores de cuidado. El establecimiento de rutas seguras, compartir la ubicación, el monitoreo de las mamás en tránsito, la elección de la mejor forma de rodar dependiendo el sector de la ciudad, hacen parte una serie de conocimientos creados colectivamente que se deben salvaguardar. En palabras de Aura Rodríguez:

*La colectividad va de la mano de la identificación, es que cuando yo estoy escuchando a estas mujeres yo me siento identificada con las historias que están contando. 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 pensamientos. Además de eso, reconozco que hay un conocimiento que es de todas. Conocemos entre todas porque lo hemos vivido, nos lo han enseñado, nos lo han transmitido otras personas. Y ese conocimiento de las personas que se mueven en bici y además las mamás, lo hemos heredado y cuando otra persona se va a subir en la bicicleta me pregunta venga y usted cómo hizo. Todo eso hace parte de una herencia cultural que es lo que precisamente propongo se debe salvaguardar (Grupo Focal Mamacitas en Bici, marzo 2020).*

Con base al reconocimiento y visibilización de las diferencias de género, las corporalidades y la experiencia de las colectivas de mujeres en la ciudad, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta expresa su potencia como herramienta de transformación social.



## 4.4 Deporte, recreación y bienestar

En este segmento se identifican los usos y disfrutes de la bicicleta en los campos de la recreación, el deporte y el bienestar. Se explora la importancia de algunos elementos como el ciclismo popular, aficionado y profesional en la ciudad, y su relación con otros aspectos como la movilidad y el trabajo. Adicionalmente se recoge la experiencia de la Ciclovía como el elemento identitario y tradicional de Bogotá y los aspectos asociados al bienestar emocional y físico que genera la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta.

### 4.4.1 Bicicleta, deporte y ciclismo

El ciclismo es uno de los deportes más populares y practicados en el país. A nivel internacional este deporte es uno de los más representativos y uno de los deportes que más títulos le ha proporcionado al país junto con el patinaje. Aunque su popularidad ha incrementado en los últimos años de la mano de grandes figuras como Nairo Quintana, Rigoberto Urán, Mariana Pajón, María Luisa Calle, Egan Bernal y muchos otros, el ciclismo ha hecho parte de la memoria bogotana por más de 100 años y en muchos casos ha sido un factor tradicional e identitario.

El ciclismo se empezó a practicar en Bogotá una vez llegaron las primeras bicicletas al país. En julio de 1894 se celebraron las primeras carreras de bicicletas de las que se tiene registro, y en los años siguientes este nuevo género de Sport se practicó en los clubes sociales a los que pertenecía la clase alta bogotana. Entre 1898 y 1899 se llevaron a cabo algunas temporadas de carreras de bicicletas en el Velódromo Central en la antigua Hacienda de la Magdalena en la actual localidad de Teusaquillo. Entre los campeones de esas carreras encontramos a Benito Zalamea, Carlos Alford, Jorge Holguín y Alfonso López Pumarejo, personas que más tarde tendrían un lugar en la vida política e intelectual de la ciudad y que por supuesto provenían de familias adineradas y prestantes (Alfonso, 2019).

Por ejemplo, en 1895 se fundó el Club Ciclista Bogotano, el primer club ciclista del país, una iniciativa que estuvo respaldada por cerca de 100 personas entusiastas por el uso de la bicicleta. Esta iniciativa fue replicada y dio paso a la creación del Club Ciclista Colombiano, Club Ciclista de Medellín y el Círculo Ciclista de Bucaramanga. Parte de la función social de estos clubes y asociaciones, y uno de sus objetivos principales fue propagar la afición al velocípedo y destacar su utilidad como medio de transporte, forma de contribuir a la higiene, además de diversos beneficios para la salud. Dada la situación precaria en que se encontraban las vías de las diferentes ciudades del país, sumado a la ausencia de una infraestructura para practicar el novedoso deporte, los clubes ciclistas destacaron el poder del ciclismo como forma de influir en el establecimiento de vías útiles para los y las ciclistas y los no ciclistas, lo que permitiría servirse de una mejor manera de las ventajas de la bicicleta como medio de transporte.

Durante las primeras décadas del siglo XX, el ciclismo o las carreras de bicicletas hicieron parte de eventos públicos como las celebraciones patrias del 20 de julio, el Carnaval o Fiesta del Estudiante, festividades de Semana Santa, las corridas de toros



y las carreras de caballos. Sin embargo, dado el incipiente proceso de urbanización, la consolidación de las clases obreras, y el surgimiento de un campo deportivo, se fueron creando nuevos espacios para la práctica del ciclismo en la ciudad.

A finales de la década de 1920, la prensa capitalina junto con las agencias comerciales que vendían bicicletas y algunos clubes deportivos obreros e independientes, empezaron a organizar las primeras competencias locales de ciclismo. Estas iniciativas tenían como objetivo propiciar la práctica de este deporte que se encontraba “olvidado” entre los bogotanos. De esta manera con la celebración de la gran prueba de resistencia Bogotá - Tunja - Bogotá realizada en noviembre de 1929, el ciclismo reclamó un espacio en el espacio deportivo bogotano.

Durante los años siguientes se realizaron importantes competencias de bicicletas en Bogotá, donde debutaron las primeras glorias o figuras del pedalismo capitalino como Rafael Borda, Florentino Nivia, Belarmino Rodríguez, Guillermo Pignalosa, José Galindo, Carlos Malaver y Carlos Arturo Torres (Alfonso, 2019). En la década de 1930 se realizaron competencias de carácter intermunicipal como la “Doble a Chía” en 1930, la “Doble a Zipaquirá” en 1931, la Doble a Facatativá en 1936, la Vuelta a Chapinero en 1936, la Doble a Usaquén en 1936, y la Doble a San Miguel en 1939, mientras que en la década siguiente se realizaron competencias como la Vuelta a Soacha, Doble a San Miguel, la Doble a Chocontá, la Doble a Fontibón, la Doble a Girardot, la Vuelta a Bogotá y la Doble a Suba (Alfonso, 2019).

A nivel institucional, se crearon las primeras ligas de ciclismo a finales de la década de 1930 cuando también por Decreto 2216 de 1938 se crearon las asociaciones nacionales de deportes en Colombia, entre las cuales estaba la Asociación Nacional de Ciclismo que luego se conoció como Federación Colombiana de Ciclismo. A nivel local por ejemplo la Liga de Ciclismo de Cundinamarca con sede en Bogotá, sentó sus bases con la creación de la Unión Ciclista de Cundinamarca en 1936, y fue creada de manera legal en 1944 (Alfonso, 2019)

En la década de 1940 la popularidad del ciclismo había aumentado considerablemente, por lo que las carreras de bicicletas junto con los partidos de fútbol se habían consolidado como uno de los espectáculos más populares de la época. La realización del Campeonato Nacional de Ciclismo desde 1946, la Vuelta a Bogotá en 1948, y la Carrera Cali – Bogotá en 1949, habían abonado el terreno para la gran acogida popular que tuvo la Vuelta a Colombia desde 1951. Centenares de personas se reunían para presenciar los espectáculos brindados por las carreras de ciclistas que también eran narradas y descritas por la prensa y la radio. De acuerdo con cifras del diario El Tiempo, más de 100000 personas recibieron la caravana de la primera Vuelta a Colombia cuando Efraín El Zipa Forero se coronó como primer campeón del certamen.

A partir de ese momento, miles de personas alrededor del país acompañaron cada año la versión renovada del gran espectáculo nacional, al mismo que tiempo que otros miles imaginaban la carrera y también la geografía nacional por medio de los relatos de Carlos Arturo Rueda C. a través de la Radio Nacional. La popularidad del ciclismo enmarcó la creación de numerosos clubes de ciclistas desde los años 40 y 50, que además de la práctica del ciclismo aficionado también propiciaron la organización de



paseos masivos de ciclistas para recibir las caravanas de la Vuelta, la participación en eventos deportivos en el velódromo Primera de Mayo, e incluso Efraín Rozo, destacado ciclista en 1950, organizó ciclopaseos con los seminaristas del Tihamer Toth a quienes enseñaba el deporte del ciclismo.

Estas expresiones son el principal antecedente de las movilizaciones sociales en torno a la bicicleta, que contarían con popularidad y acogida y que además tuvieron su máxima expresión en 1974, cuando Procicla organizó la Gran Manifestación del Pedal en la que, con ayuda del DATT (Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte) cerraron algunas calles y carreras de la ciudad, para el disfrute de más de 5000 ciclistas que acudieron al llamado. Esta manifestación tenía un sentido político de exigencia por una mejor movilidad, calidad de vida y propender por modelos de transporte sostenibles y amigables con el medio ambiente.

Estos eventos deportivos progresivamente convirtieron al ciclismo de ruta en un referente identitario a nivel nacional, lo cual se reforzó con la aparición y los triunfos venideros de las siguientes generaciones de escarabajos como Lucho Herrera, Fabio Parra, Álvaro Pachón, “Cochise” Rodríguez, durante los setenta y ochenta. En la actualidad, no solo el ciclismo de ruta ha cobrado nuevamente un gran interés en Bogotá y en el país, sino también el ciclismo de pista y el ciclismo urbano han tenido una expansión notable en los últimos años.

La tendencia mundial del Fixed Gear o bicicletas de piñón fijo han tenido una marcada importancia en la nueva era del ciclismo bogotano desde cerca de 15 años, cuando empezaron a aparecer en la ciudad osados ciclistas andando en bicicletas de piñón fijo, sin cambios, sin frenos y sin accesorios, evocando de cierta manera las primeras versiones de las bicicletas modernas. El fenómeno del Fixed Gear en Colombia estuvo íntimamente relacionado con la realización de los primeros Alleycats o carreras de ciclismo urbano, la práctica del Bike Polo, la aparición y visibilización de una nueva comunidad de bicimensajería, la realización de diversas carreras y criterium, y la conformación de nuevos espacios e iniciativas para la práctica del ciclismo del piñón fijo en Bogotá.

#### *4.4.2 Bogotá: una ciudad de ciclistas*

Como se ha demostrado en los anteriores segmentos, Bogotá ha tenido una historia atravesada por los usos deportivos de la bicicleta desde el momento en el que este vehículo llegó a la ciudad. A pesar de la distancia temporal, lejos de representar un nostálgico pasado, la permanencia y magnitud de estos usos en la actualidad expresan la tradición ciclista en las diferentes localidades de la ciudad.

Aunque no existen datos oficiales sobre el número de clubes, ligas y escuelas de ciclismo y es muy difícil determinar la cantidad de ciclistas exclusivamente deportivos, al observar en fin de semana las salidas de Bogotá, rutas como Patios, el Verjón y las lomas del borde sur oriental, se podría asegurar que existen decenas de miles de ciclistas deportivos. Las competencias de ciclistas se encuentran vivas en la memoria colectiva. Para quienes presenciaron etapas de la vuelta a Colombia en su época de esplendor, esta práctica representaba un espectáculo protagonizado por las clases trabajadoras de donde provenían sus principales exponentes y contaban con un



público igualmente popular. Por ejemplo, Luz Marina Ramírez una de las primeras ciclistas profesionales menciona que *“El ciclismo era algo muy particular para que la gente tuviera unos espacios de entretenimiento. Porque tu papá decía... <<hagamos una carne con unas papas y nos vamos a ver pasar los ciclistas>>. Se hacían esas viandas y se extendían, y esperábamos una o dos horas. Pasaban raudos. A veces uno ni les miraba la cara, pero tenía una satisfacción de decir, <<yo estuve mirando la llegada de la vuelta a Colombia>>”* (Luz Marina Ramírez en entrevista con Carlos Bravo, marzo 2022).

Este espectáculo aún sigue dotando de sentido la extensa apropiación del espacio público por parte de las y los ciclistas. Lejos de asumir el decaimiento de la vuelta a Colombia y su ausencia en la ciudad, la diversidad de prácticas deportivas en la actualidad hace rebosar de vida la cultura de la bicicleta en espacios autogestionados, transformados físicamente y codificados para la competencia deportiva.

Las y los ciclistas leen con facilidad la geografía urbana que les permite el entrenamiento más efectivo dependiendo su necesidad. Así lo destaca la ciclista Lorena Villamizar: *“es muy importante, porque tú como deportista necesitas tanto el llano como la subida, la montaña. En la autopista vas a encontrar mucho llano, por el alto de Patios pues montaña con alto porcentaje de inclinación, lo mismo como hacia el Verjón. Si necesitas una subida larga te puedes ir como hacía el Verjón, y subir por Fusagasugá, la Vega* (Lorena Villamizar en entrevista con Julian Alfonso, marzo 2022)

Si se quiere trabajar “fondo”, es decir, resistencia para largas distancias; las salidas de la ciudad son una opción, especialmente la del norte. En estos espacios llanos, se apropian conocimientos específicos como la importancia de ubicarse bien en el pelotón, los movimientos y formaciones para disminuir la resistencia del viento ya sea diagonal o frontal. Movimientos tácticos para disminuir tiempos en pruebas contrarreloj y resistencia en grandes distancias.

Si por el contrario se requiere desarrollar capacidad cardiovascular, potencia y resistencia para escalar, las subidas tradicionales son Patios, El Verjón y las lomas surorientales como la antigua vía al llano, La Pared, Juan Rey, Boquerón, Quiba entre otras. Estos lugares son valorados por su cercanía y por convertirse en uno de los primeros retos que debe superar quien desee convertirse en ciclista de competencia. Por otra parte, Patios se ha convertido en un lugar icónico para quienes, sin pretensiones deportivas, hacen peregrinaciones dominicales o nocturnas a su mirador. De hecho, esta es una de las principales recompensas para quien logre subir o posea “amor por la fatiga”.<sup>27</sup> Se debe soportar el dolor muscular. Subir patios es un “jugoso” entrenamiento por su nivel de inclinación y su extensión de aproximadamente 6.6 kilómetros. Quien lo convierte en hábito reconoce su sistema respiratorio y cardíaco: aprende de su cuerpo la regulación del pedaleo para conservar la energía necesaria. Se cultiva el cuerpo y la mente. De hecho, los usos deportivos de la bicicleta ejercitan la paciencia.

<sup>27</sup> Expresión usada por el escritor Sinar Alvarado en el conversatorio de exposición: Escarabajos un país descubierto a pedaleos.



Este tipo de entrenamientos permite adquirir conocimientos como moverse en medio de una estrecha vía con alto tráfico vehicular y pesado, además de hacerlo entre la multitud. En descenso, los principiantes arriesgados pueden alcanzar una velocidad de 40 km/h y un profesional puede llegar a los 70. Son velocidades que no se alcanzan en ningún otro uso de la bicicleta y manejarlas corresponde a un tipo específico de pericia deportiva.

La multitud de ciclistas que ascienden a Patios ha presionado para abrir “nuevas” rutas como el Verjón, Guadalupe y, gracias a iniciativas como los recorridos de MTB organizados por el IDR y colectivos como Montaña Sureña, se han desbloqueado algunas rutas en el borde suroriental de la ciudad. Este colectivo se ha identificado como uno de los nichos de entrenamiento para los ciclistas del sur de Bogotá. Uno de los aspectos que más valoran es *“el eco que genera en la sociedad, la gente que dice bueno necesito entrenar, pues vámonos pa Montaña y allá subimos una lomita. Yo sé que ahí saco el nivel que necesito”* (Grupo Focal Montaña Sureña, marzo 2022). De hecho, los circuitos que han creado conectan el contexto urbano y rural de la ciudad. Estos recorridos permiten el encuentro con pequeños negocios y generan una conexión especial con sus habitantes a partir de la admiración por la práctica deportiva. Así lo describe Harrison González: *“la gente nos reconocía porque pues subíamos con toda. Subíamos como si estuviéramos compitiendo y en recocha y luego después el mirador, muchas veces disfrutamos de la gastronomía<sup>28</sup> porque hemos hecho rutas diurnas.<sup>29</sup> Empezamos sacando aquí ocho rutas para Juan Rey y eso hacía que nos encontráramos con mucha gente que iban del trabajo y pues eso nos motiva más a salir”* (Grupo Focal Montaña Sureña, marzo 2022).

La apropiación deportiva de estas geografías ha permitido a los y las ciclistas urbanos entrenarse al punto de participar en competencias de diverso tipo. De hecho, Lorena Rodríguez de Montaña Sureña expresa que uno de los cambios más importantes en su vida ha sido la posibilidad de convertirse en deportista y revalorar las empinadas cuestas del borde suroriental: *“lo que nos ha cambiado es las dificultades que tienen estas lomas, son tan rigurosas que nos hacen ser mejores, nos ponen en condición de ser competitivos. Hay gente que ha salido de aquí para competir en varias modalidades”* (Grupo Focal Montaña Sureña, marzo 2022). Sin embargo, las transformaciones que ha generado el ciclismo deportivo van más allá de la capacidad personal de los competidores y se extiende a la adaptación de ciertas áreas del espacio urbano para el deporte.

Los parques metropolitanos son reconocidos nodos de apropiación de los ciclistas aficionados y profesionales. Uno de los que goza de mayor reconocimiento es El Tunal, donde se cuenta con un circuito para bicicletas. En palabras de Diego Vanegas *“es bastante importante para la gente que vive en la zona sur. La gente digamos de*

<sup>28</sup> Para el caso de deportistas de alto rendimiento el cuidado de la comida se vuelve fundamental: Un ciclista no puede dejar de comer, porque necesita muchos carbohidratos por el tema de calorías que se queman. Hay que saber seleccionar los alimentos. Se debe hidratar (Lorena Villamizar en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022).

<sup>29</sup> Cuando se realizan en la noche y debido a la escasa iluminación en el área rural, se menciona que “deben irse con luna”, es decir, parte de la logística de la práctica necesita del conocimiento de la fase lunar y la elección de las mejores noches con iluminación natural.



*Tunjuelito, Rafael Uribe, de Ciudad Bolívar. (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio)* Estos espacios expresan la diversidad de disciplinas que se practican en Bogotá, por ejemplo, en el barrio 20 de Julio de San Cristóbal se encuentra el tradicional Velódromo de la Primero de Mayo, en el parque San Andrés hacia la ochenta existe una pista de BMX, igualmente en el Cayetano Cañizares en Kennedy, en el Parque Fontanar de Suba y en el Parque Piloto de la ciudadela Nueva Tibabuyes, esta disciplina cuenta con espacio propio. En el Parque Nacional se practica el Stunt o descenso en MTB.

A decir de Juan Torres, estas “nuevas” prácticas deportivas suelen ser desapercibidas por la ciudadanía, pero *“La cultura del BMX mueve mucha gente que de pronto uno no lo percibe porque no es el biciusuario con su casco, andando por la ciclorruta, pero son muchos pelados que les gusta practicar y aprovechan esos espacios (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio)*. Por el contrario, quienes participan de la escena ciclística de Bogotá reconocen la importancia de estas prácticas ya que ha permitido que las y los jóvenes utilicen su tiempo de ocio para el deporte y el disfrute. Incluso, ha motivado a comunidades barriales a intervenir lugares para la construcción de pistas y rampas. Así lo señala Alexander Forero *“En el Timiza, Los chicos hicieron dos tres rampas, no están bien hechas, pero se la disfrutaron” (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio, marzo 2022)*. Nigte Sofía complementa al señalar que:

*Eso es super valioso porque en Suba, la parte de Tuna Alta y de Casa Blanca la misma gente hizo una pista de Dirt Jump. Yo no creo que alguien haya dicho tomen les entregó el terreno. Se lo tomaron con toda y la misma gente del barrio lo acogió un montón. Se reúnen, hacen campeonatos. Es impresionante como hace que se tomen esos espacios, digamos el potrero. Llegan y hacen las rampas. Digamos el parque chiquitico feo, llegan y hacen las rampas. (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio, marzo 2022).*

Otra de las disciplinas que ha tenido períodos de auge y declive es el *bicipolo* o *bikepolo*. En este deporte ha sido importante para la cultura de la bici porque ha permitido nuevos usos para la competencia, como lo recuerda Diego Vanegas espacios como *“la Torta, eso es en la Primero de Mayo con NQS, muy cerca al Sena. En el parque del Polo y en la pista de Hockey del Parque Nacional y En ciudad Berna, en la 11 sur con décima” (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio, marzo 2022)*. El auge de esta disciplina propició la creación de muchos equipos que lograron reconocimiento urbano como “Hágame Famoso”, que se caracterizaban por el uso de bicicletas de bambú e incluso se logró la organización de campeonatos latinoamericanos.

Por otra parte, existen espacios para el deporte del ciclismo ya consolidados y que gozan de una valoración especial. Uno de estos es el sector que tiene como centro el Parque Metropolitano Simón Bolívar y la Biblioteca Virgilio Barco. Estos espacios se asocian a la memoria colectiva de los ciclistas, por mantenerse siempre abiertos a la práctica deportiva, pero, sobre todo, por evocar experiencias familiares y personales que tuvieron como escenario el icónico lago del Simón, su circuito de MTB donde se han realizado eventos como las 24 horas de Mountain Bike y los amplios espacios para el deporte y la recreación. Esta extensa área se reconoce como “un pulmón” que,



aparte de su importancia ambiental, le permite respirar a la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Un lugar de especial importancia para la cultura bogotana de la bicicleta es la Biblioteca Virgilio Barco. Si bien la ciclorruta que la bordea permite un recorrido para la contemplación, las y los ciclistas deportivos han recodificado su uso a partir de entenderlo y convertirlo en un circuito de competencia y entrenamiento. De este modo, lo que se supone es una ciclorruta en dos sentidos, ahora solo tiene uno. Nigte Sofía explica: *“el que vaya en el otro sentido, como que la gente dice ¿qué hace acá? como que no entienden la dinámica. Obviamente se va aprendiendo poco a poco. Los carriles de afuera son para quienes van a mayor velocidad, los de menor van por el interno (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio).”*

La Virgilio y su apropiación por parte de las y los ciclistas ha generado la expansión de la cultura de la bicicleta por medio de la creación de clubes y carreras como los Criterium. Este es “un formato de carrera de ciclismo de alto nivel competitivo. Se corre un número determinado de giros en un circuito cerrado sin vehículos ni tráfico y está dirigida a aficionados, ciclistas urbanos, *bike messengers* y profesionales. Criterium Bogotá por ejemplo realizó su primera versión en 2015” (Criterium, 2022). Aunque en términos generales las diversas disciplinas deportivas encuentran una mayor participación de los hombres, las mujeres han conquistado cada vez más espacios para la competencia. En ello también radica la importancia de la Virgilio y de su circuito de carreras. Así lo reconoce Ximena Daza ciclista de competencias urbanas, en este espacio *“Si había ochenta hombres, cincuenta, siempre ibas a encontrar 12 niñas por mucho y eso era un logro. Una meta. Siempre y también actualmente a nivel profesional hay como más participación en el tema masculino que en el femenino. Los premios son mejores para los hombres, pero los colectivos fueron logrando más para que las chicas participaran”* (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)

Ximena inició su carrera como deportista de competencia en los Alleycats, carreras “callejeras, clandestinas” que reúnen un gran número de ciclistas. Estas competencias se caracterizan por requerir un alto grado de conocimiento de la ciudad, ya que el propósito es visitar en el menor tiempo posible una serie de lugares señalados en un “manifiesto” con indicaciones sólo reveladas en el momento de la partida. Allí las y los bicimensajeros son un grupo habitual. Estas competencias fueron una “base” para Ximena que rápidamente se convirtió en una promotora de la participación de las mujeres. Para ella, al igual que para Lorena Villamizar, el principal motivo para que las mujeres no participen es el

*Miedo. No participaban por miedo. O nervios, de pronto también por hacer algo nuevo, cuando tú no conoces a uno le da como miedo. Ya ahorita hay más chicas compitiendo porque ya hay más chicas atrás que son como un ejemplo. Alejandra Duarte, muy fuerte mentalmente bicimensajera; Juliana en el tema de piñon Fijo, ellas eran mis referentes. Yo personalmente soy una de las personas que trata de impulsar a las chicas a que se metan al tema... Y el factor que uno encuentra es miedo. Pero si soy como muy de... Si tú nunca lo haces, pues nunca vas a saber si te va bien. (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)*



Sobre esto, la Gerenta de la Bicicleta, Andrea María Navarrete Mogollón, precisa que el miedo es una categoría de análisis y es uno de los temas claves para abordar desde análisis feminista de la ciudad. Para Navarrete, el miedo y la violencia no son separables desde una perspectiva feminista, especialmente el miedo a la violencia sexual. Está demostrado en la literatura feminista que el miedo y la violencia no se pueden separar de las experiencias de las mujeres. También está demostrado en la literatura que, en la bici, incide fundamentalmente el miedo a la violencia sexual en el espacio público. Agrega Navarrete que “es posible que las mujeres no diferenciamos el miedo a un robo o al acoso sexual, porque el miedo es una sola cosa (emoción). Un desafío para una política pública, agrega, es cómo proyectar acciones más allá de la idea de inseguridad y que el miedo es una forma de violencia. No se pueden separar estos dos fenómenos. El conocimiento que las mujeres tienen sobre su relación con el espacio es conflictivo y da miedo, y lo incorporan como "normal" y eso hace que tomen decisiones buscando la seguridad y evitar la violencia sexual.

En los círculos de competencia deportiva, se reproducen las desigualdades estructurales que jerarquizan y privilegian la participación de los hombres sobre la de las mujeres: *“Las mujeres nos sentimos intimidadas al ver los espacios con muchos hombres, o, a veces queremos dar nuestra palabra, y algunas no hablamos y pues tenemos ese rechazo. Y las mujeres se sienten mejor entre mujeres. Entre nosotras nos entendemos.”* (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022). Aunque en principio las mujeres asistían como público, poco a poco se abrieron espacios para participar. No obstante, quien organizaba las dejaban para el último horario, *“a las 12:00 lo cual nos molestaba demasiado pues todas trabajamos, tenemos cosas que hacer al otro día”*. La situación fue revertida por la juntanza de varias mujeres que querían incentivar la competencia de más mujeres para no ser siempre las mismas, su idea era *“que creciera el amor la fogueo”*. Así, decidieron cambiar el tradicional jueves y hacer sus propias carreras el martes bajo el título “Noches de Cleteras”.

A partir de crear un espacio para las mujeres deportistas *“se empezó a notar que había muchas mujeres que sí querían correr. Tal vez les daba pena, vergüenza de ver muchos hombres”*. Con posterioridad, algunas reuniones que propició Ximena con sus compañeras de competencia dieron lugar a la Liga Amateur de Ciclismo Femenino, la cual atrae cada vez más la participación de las mujeres. Son este tipo de procesos de inclusión lo que liga la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad a procesos de transformación social en múltiples escalas.

#### 4.4.3 La Ciclovía y su valor patrimonial

Los usos recreativos de la bicicleta tuvieron la capacidad para transformar la ciudad, luego de realizarse la Gran Manifestación del Pedal en 1974.<sup>30</sup> Forero Nagues dispone como pie de foto a su artículo en El Tiempo lo siguiente (ver ilustración 30): “En

<sup>30</sup> En el artículo del tiempo que invita al evento se lee “Se busca únicamente que usted pasee en bicicleta. La fundación Probicicleta, que con este evento hace su primera aparición en público como organizadora de la manifestación del pedal, está convencida de que Bogotá es una ciudad que necesita ciclorrutas, porque Colombia es el país ciclistico de América” Título: Circuito ciclistico de la tranquilidad.



Democrática demostración dominical marchan los fanáticos del ciclismo. Viejos adolescentes, niñas y niños, de toda condición social, se aúnan alrededor de una sola pasión: la bicicleta como medio de transporte individual y diversión”. A decir de Montezuma (2011), el éxito de la jornada estuvo en que una parte de la élite bogotana comprendiera que la bicicleta no era solo cosa de mensajeros, niñas, niños o modestos ciclistas y que podría ser utilizado por mujeres y adultos, “que bajarse de su auto particular no empobrecía a nadie, y sobre todo que no se dejaba de ser “alguien de bien” por recorrer las calles bogotanas un domingo en la mañana” (Montezuma, 2011: 44).

Sin embargo, en gran medida, la Ciclovía se ha convertido en una tradición por ser un espacio democrático y seguro para todas y todos los ciclistas de la ciudad. En palabras

Ilustración 23. Gran Manifestación del Pedal en 1974



En democrática demostración dominical marchan los fanáticos del ciclismo. Viejos, adolescentes y niños, de toda condición social, se aúnan alrededor de una sola pasión: la bicicleta como medio de transporte individual y diversión. (Foto de H. Müller).

de uno de sus primeros promotores, se buscaba crear un espacio “*donde pueda acceder todo el mundo; nosotros decíamos que esa era la fiesta de los del norte y los del sur, pues va a ver una generación que vea la vaina desde una perspectiva distinta*” (Jaime Ortiz en entrevista con Julián Alfonso, 2022).

Fuente: archivo personal de Jaime Ortiz.

Tras el éxito de la Manifestación del Pedal que tuvo una nueva versión en 1975, la Ciclovía se institucionalizó en 1976 bajo el mandato de Luis Prieto Ocampo. Ese año, se expidió el Decreto 566, relativo a las definiciones de Ciclovía, su clasificación y carácter transitorio o permanente. Por otra parte, el Decreto 577 del mismo año, dispuso que, a partir del 20 de junio de 1976, en las fechas festivas y los domingos los ciclistas bogotanos podrán circular de manera exclusiva en los Circuitos del Salitre-Ciudad Universitaria; Olaya-Tunal, Parque Nacional-Funicular y Circuito Norte. La medida no se haría permanente hasta 1982 con la creación de un comité<sup>31</sup> y recibir el

<sup>31</sup> Conformado por: Dr. Raúl Bautista y Dra. Ruth Mojica de Coldeportes, Dr. Gonzalo Medina Vacca de la Secretaría de Tránsito, Policía Profesional, Secretaría de Educación, Fundación ProRecreación, el



impulso del alcalde Augusto Ramírez Ocampo. Su gestión entregaría una Ciclovía dominical de 51 km.

Por otra parte, en 1981 el 7 de agosto se celebra el Primer día nacional de la bicicleta con un recorrido entre el Parque Nacional y Unicentro. La medida busca que los residentes en Bogotá “pongan a dormir el auto”, se pueda respirar un mejor aire a la vez de practicar un deporte y se reconozca el uso de la bicicleta como “un excepcional medio de transporte”. Como es evidente, los usos recreativos de la bicicleta han estado estrechamente relacionados con aquellos asociados a la movilidad.

En 1983, Coldeportes expide la Resolución 0634 que declara el Día nacional de la bicicleta (ver imagen 32), lo cual se conectó con la organización del primer seminario sobre planeación y diseño de Ciclovías. Durante ese mismo año la Alcaldía Mayor de Bogotá, editó el libro *Ciclovías Bogotá para el ciudadano* en el que se señala:

A manera de ensayo dominical propusimos a los bogotanos una posición activa contra la inseguridad. Y los bogotanos lo aceptaron clamorosamente. Les propusimos salir a las calles para desterrar de ellas a los malhechores. Y se comprobó que, con la presencia multitudinaria de gentes de bien, las calles pueden ser lugares tan seguros como los conjuntos cerrados. Y las bicicletas, sustitutos eficientes de los autos blindados” (Villegas, 1983).2

Ilustración 24. Anuncio de prensa invitando al Día Nacional de la Bicicleta



Dr. Jaime Ortiz Mariño, propietario del almacén Ciclopedia, y Miguel Ángel Bermúdez de la Federación Colombiana de ciclismo.



Fuente: El Tiempo 7 agosto 1981

Todavía bajo la dirección de la Secretaría de Tránsito, la Ciclovía carecía de una estructura organizacional que le diera identidad, situación que cambiaría en 1995 tras la entrega de la administración al Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). La entidad reorientó el cierre temporal de vías para conectar el sur y norte de la ciudad, parques y espacios deportivos, sitios turísticos y de interés cultural. Esto causaría una “transformación estructural en su concepción, dirección y operación” (Montezuma, 2011: 61).

Asumida como una actividad eminentemente recreativa y deportiva, la cual conecta a la ciudadanía con el espacio público en su tiempo de ocio, la Ciclovía se convirtió en uno de los espacios más queridos por las y los ciclistas. Su exitosa campaña publicitaria en 1997 “Bogotá no tiene mar pero tiene Ciclovía”, ocupa un importante lugar en la memoria de las y los bogotanos. Expresa el éxito de una iniciativa ciudadana buscaba promover el uso de la bicicleta sin importar condición social, de género o edad.

En la década de los noventa se aumentaron los kilómetros llegando a 121 km en 1995. Esto representaba el 70% de las localidades. Además, se incorpora un 25% de financiación privada, -la empresa Brisa fue la primera patrocinadora- y, al finalizar la primera década de los dos mil (2007) se propuso una extensión horaria de 7:00 am a 2:00 pm. En su etapa más contemporánea, la organización de este evento dominical y festivo ha expandido su organización a la mayoría de las localidades. Aunque ha cedido en la realización de actos culturales en determinados puntos, se enfocó en articular espacios y actividades deportivas, en lo que se denomina la recreovía<sup>32</sup> (Montezuma, 2011).

La experiencia de la Ciclovía cambia su imagen y se relanza en el 2006, articulando el patrocinio de las empresas como Porvenir, Almacenes Éxito, Bavaria, Nestlé, Purina, Pastas Doria, Familia, y New Balance. A partir de ese momento promueve el uso de módulos de servicios como la comercialización de alimentos, hidratación, ciclotalleres y “artículos varios”, puntos veterinarios, puntos para la práctica de deportes extremos, estaciones infantiles, Ciclovías temáticas (día del padre, niños, madres), playas artificiales, puntos de atención para la promoción del uso del casco y el cumplimiento de las normas de tránsito. En 2007 se construye un nuevo mobiliario para las ventas que acompañan y se prestan nuevos servicios como baños, cicloparqueaderos y juegos para niñas y niños.

Durante los encuentros, acompañamiento a recorridos y entrevistas, la Ciclovía fue uno de los elementos de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta con mayor reconocimiento por parte quienes acompañaron el proceso. En primer momento, la Ciclovía se valora como parte de una tradición bogotana que se ha sostenido gracias a la participación y masividad de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá. Próximo a cumplir cincuenta años de existencia, este evento dominical posee una vitalidad y vigencia, intensificada luego de la emergencia sanitaria

<sup>32</sup> Compuesta por: Folclor aeróbico, superc circuito aeróbico (Simón Bolívar, 8 tarimas), cardio box y teo box (boxeo y taekowondo, movimientos de defensa personal) Gimnasia aeróbica, circuito de multifuerza, coreografía aeróbica, encuentro distrital aeróbico, feria de salud,



provocada por el virus SARS-Cov2: el número de sus participantes aumentó de un millón quinientos mil a dos millones (La Ciclovía en Bogotá, patrimonio cultural de la ciudad, marzo 2022)

Por otra parte, el acuerdo 386 de 2009 del Concejo de Bogotá declara la Ciclovía como de interés social, recreativo y deportivo. Por sus efectos en la apropiación del espacio público para el disfrute de la ciudad, más de 30 ciudades en el mundo han adoptado el modelo bogotano y países como Estados Unidos, Japón, Venezuela, Canadá, Rusia, Puerto Rico y Dinamarca han realizado visitas oficiales para conocer y adoptar la experiencia. Varias organizaciones multilaterales de escala continental y mundial han premiado este evento dominical como programa para promover una ciudadanía activa, saludable y orientada al desarrollo sustentable.<sup>33</sup>

La participación masiva y la permanencia en el tiempo hacen de la Ciclovía un símbolo identitario y patrimonial. Su origen bogotano, en términos culturales, “dota a la capital de cierta excepcionalidad con respecto a las otras ciudades de la región” (Sánchez, 2021: 6) y se ha convertido en motivo de orgullo para Bogotá. Aunque en la Ciclovía se puede observar una gran diversidad de objetos para la recreación y el deporte como los patines, tablas de skate o scooters, la bicicleta se ha consolidado como su símbolo por excelencia. De hecho, la potencia de este símbolo ha desbordado el evento dominical e impregnado la identidad de la ciudad. En palabras de Carlos Pardo, la Ciclovía “ha hecho que la bicicleta haga parte de la identidad bogotana. Ha hecho que se consolide algo como que... Sin la bicicleta la ciudad es incompleta en su definición” (Carlos Pardo en entrevista con Julián Alfonso).

En cierta medida, este evento es la realización de una utopía urbana que, “lastimosamente” termina a las 2:00 pm cada domingo. Esos días, desde las 7:00 am la ciudad se comunica a través de la movilidad activa de sus habitantes, quienes salen a divertirse y ejercitarse; disminuye notablemente el ruido en las principales troncales y la siesta de los autos mejora los niveles de contaminación del aire. Los domingos la *ciudad cambia de significado*, sus calles dejan de ser “agrestes” y se hacen seguras para las niñas, los niños, las mujeres y la población adulta mayor. De hecho, la Ciclovía es un espacio donde se aprende a montar bicicleta y se disfruta del espacio público al mismo tiempo. Es una ocasión en que “podemos pasarla rico en Bogotá; como que tienes 14 o 16 años y entonces ahí encuentras un espacio mucho más acorde para la interacción con amigos a esa edad. Sin tener mil precauciones. Como que a uno no le importa nada” (Carlos Pardo en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022).

Desde que se estableció de manera oficial todos los domingos en 1982, la Ciclovía ha sido uno de los espacios más importantes para el encuentro y reconocimiento mutuo entre deportistas, paseantes y comerciantes. Esto está directamente relacionado con el uso de la bicicleta y su capacidad para el desplazamiento en las distintas distancias

---

<sup>33</sup> Estos reconocimientos han sido otorgados por Organización Mundial de la Salud (OMS), La red de Actividad Física de las Américas (RAFA/PANA) y han generado que se lleven a cabo eventos como la Fundación de las Ciclovías Recreativas de las Américas y su primera conferencia en 2005 con participación de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) y Centro de Control y Prevención de Enfermedades (CDC).



de la ciudad. La apertura de las vías para la bicicleta brinda la posibilidad de conocer la ciudad: “tu no puedes ir a pie de Bosa a Unicentro, pero con la Ciclovía sí.

Tras su reorganización bajo el Instituto Distrital de Deporte y Recreación, IDRDR, a finales de los noventa, el jingle creado en 1997 “Bogotá no tiene mar, pero tiene Ciclovía” se convirtió en uno de los slogans más recordados. Por otra parte, su carácter festivo ha convertido las calles en pasarelas donde se lucen los atuendos más extrovertidos y descomplicados: la ciudad reviste un ambiente carnavalesco que relaja la agresividad y celeridad de entre semana. Convertida en carnaval, la vía pública se transforma en un espectáculo ya cotidiano para la ciudadanía, por el que desfilan caminantes, ciclistas, patinadores, mascotas, guardianes, mecánicos, turistas y se ofrecen servicios como la venta de comida y bebidas. Al igual que otras prácticas asociadas a la bicicleta, la Ciclovía expresa identidades diversas en términos sociales, económicos y culturales. *“Cuando uno va a la Ciclovía, está tanto el mecánico como el que vende el salpicón, como el que vende la arepa. Es un espacio incluyente donde está la familia, no solo está alrededor del tema ciclístico sino también el que trota, el que corre con la mascota* (Lorena Villamizar en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)

La Ciclovía da vida a un territorio extendido por más de 120 km que conecta a Bogotá desde los cuatro puntos cardinales. El flujo de ciclistas que asiste puede recorrer y habitar, así sea de manera temporal, la diferencia urbana, arquitectónica y gastronómica. El vehículo más cómodo para transitarlo es la bicicleta, no solo por su eficiencia mecánica en el desplazamiento y consumo de energía, sino por la incontable oferta de servicios de mantenimiento y reparación.

Cada domingo, este diverso flujo de dos millones de personas reactivan comercios formales e informales de todo tipo. Sobresale la oferta que se ha hecho “típica” de la Ciclovía, compuesta por mezclas de frutas como el salpicón, o porciones de sandía, piña, banano o guanábana entre otras. Esto permite a miles de familias una actividad rentable, segura y estable cada fin de semana, de hecho, cada vez se amplía más la oferta de servicios y comercios pasando de indumentaria ciclista, calcomanías, ropa y placas decorativas. Alrededor de estas actividades, la Ciclovía permite tejer relaciones de solidaridad y convivencia que conforma colectividades de vendedores, deportistas, ciclistas, entre otras.

Un elemento muy importante de este conjunto de colectividades que se reúnen en la Ciclovía tiene que ver con el equipo humano del IDRDR que interviene en su logística y planeación. En la actualidad este grupo se conforma por cerca de 400 personas organizadas en de diversos roles administrativos (gerente de proyecto, gerente de apoyo administrativo, gerente de eventos especiales), operativos (guardianes, gerente de rutas, profesores de actividad física, encargado de punto, policías bachilleres, servidores sociales) y formación (escuela de profesores y guardianes). Los guardianes de Ciclovía son el conjunto de mujeres y hombres quienes, desde las 4:00 am de cada domingo, se encargan de acompañar la masiva participación de la ciudadanía a la Ciclovía. Están formados en asistencia prehospitalaria para atender cualquier tipo de accidente que se pueda generar y conocen de manera precisa la geografía del parque lineal más extenso del mundo.



De esta manera, la Ciclovía se ha consolidado como un espacio seguro para la recreación y el deporte en Bogotá. “Sin duda, el espacio de mayor recordación para las mujeres de ayer y de hoy es la Ciclovía dominical, espacio asociado sobre todo a compartir la experiencia de montar en bicicleta con los familiares y amigos” (Sánchez, 2021:19). La multiplicidad de agentes que intervienen tanto en la organización como en el disfrute y oferta de servicios en la Ciclovía y los significados que giran en torno a ella, permiten caracterizarla como corredor cultural. Esto adquiere sentido desde la memoria colectiva y se asocia a una experiencia de apropiación segura del espacio público, de democratización del acceso y disfrute del mismo, lo cual permite activar economías y formas de habitar la ciudad.

#### 4.4.4 Bienestar y usos terapéuticos de la bicicleta

En las conversaciones propiciadas sobre los usos deportivos y recreativos de la bicicleta, se evidenció una memoria colectiva sobre su impacto en el bienestar físico y emocional. Incluso, una categoría específica que aludía a esto fue denominada como usos terapéuticos de la bicicleta, relacionados con “una mayor consciencia individual y al surgimiento de una noción de espiritualidad que recoge elementos de diversas tradiciones para aplicarlos a una idea de bienestar que conjuga el cuerpo, la mente y el espíritu (Sánchez, 2021). En efecto, para algunos y algunas ciclistas, los usos deportivos y recreativos de la bicicleta se han convertido en una posibilidad de encontrarse consigo mismos, romper barreras mentales y sanar dolores físicos y espirituales. Por ejemplo, Andrés Fandiño reconocía que lo que más disfrutaba de la bicicleta era el ejercicio: “que pueda dejar todo en la ruta. En la vía puedo encontrar esa forma de sacar todo; en ese desahogo tratar de ser amable con los otros” (Dando Biela por el patrimonio, marzo 2022).

Este tipo de efectos sobre la mente y el cuerpo de las y los ciclistas permite usar de manera consciente la bicicleta para definir estilos de vida saludables y superar problemas físicos. Así lo menciona un integrante de Teusaca tu Bici: *“bueno pues si ha cambiado mi estilo de vida; bueno yo tengo un problema en la rodilla, entonces no ha sido tan fácil montar, llevaba como 15 años, prácticamente sin hacer actividad física. Y bueno desde agosto estamos en ese plan y ha sido un tema de ir soltando, hacer ejercicio (Recorrido con Teusaca tu Bici, marzo 2022).* Otro caso de este tipo lo mencionó Alexander Forero a quien tuvieron que haberle reemplazado la rodilla luego de prestar el servicio militar y asegura que montar en bicicleta es lo único que le calma el dolor. Sin duda, estos usos de la bicicleta generan un autoconocimiento del cuerpo, de sus limitaciones y de la potencia de reconocer los ritmos vitales como la respiración, el manejo de la energía y el movimiento constante en el espacio urbano.

Por otra parte, existen prácticas de mayor exigencia física como subir a Patios, al Verjón o las lomas del sur oriente. Estas experiencias contribuyen al bienestar físico y mental de las y los ciclistas bogotanos, especialmente por prevenir las complicaciones de llevar una vida sedentaria, las cuales pueden ser de tipo cardiovasculares, cardiorrespiratorias, obesidad y estrés. Al respecto Juan Carlos Garzón menciona, por ejemplo, que su mayor disfrute al usar la bicicleta en Bogotá *“son las subidas a Patios y al Verjón por la paz mental y la tranquilidad que me da el deporte”* (Dando Biela por el patrimonio, marzo 2022). Cuando este tipo de prácticas



se convierte en un estilo de vida que, por algún motivo se ve interrumpido, genera ansiedad, depresión y cambios corporales que son reconocidos de inmediato, lo cual genera la necesidad de restablecer el ejercicio, apenas existan las condiciones necesarias.

Aunque las prácticas deportivas se relacionen directamente con efectos corporales o subjetivos, lo cierto es que generan identidades compartidas sobre valores como la disciplina, la autoexigencia, cierto “amor por la fatiga” que son la base de estas comunidades de práctica. Espacios como el Verjón y Patios son ya tradicionales para cientos de mujeres y hombres ciclistas que, a partir de los usos deportivos, generan condiciones de bienestar físico y mental.

En especial, para las mujeres este tipo de usos de las bicicletas ha generado múltiples efectos positivos. Les ha permitido reconocer límites y las formas de sobrepasarlos, proponerse metas y objetivos que cumplir, han observado cómo sus cuerpos se fortalecen y ganan resistencia gracias al ejercicio, les ha permitido hacer catarsis de las angustias cotidianas y un ritmo propio (Sánchez, 2021). Igualmente, cabe resaltar la importancia de la idea de “juntanza” entre las mujeres, que también denota la solidaridad y complicidad entre las mujeres en las actividades recreativas y deportivas.



## 5. UBICACIÓN Y PROYECCIÓN GEOGRÁFICA

Reconocer la importancia de los usos y disfrutes de la bicicleta parte de entender que la territorialidad de este sistema cultural es múltiple, difusa y de alcance distrital. Sus territorialidades están compuestas por lugares específicos y flujos o rutas móviles, difíciles de representar cartográficamente, aunque perceptibles por su significado e importancia en el espacio urbano. Por ejemplo, para las y los ciclistas las calles, carreras, avenidas de la ciudad son su espacio tradicional ya que desde finales del siglo XIX las han inundado progresivamente. Por otra parte, gracias al diseño e implementación de la red de ciclorrutas a partir de 1998, y su ampliación en las alcaldías siguientes, esta se ha convertido en un espacio urbano de vital importancia para la movilidad en bicicleta y el sostenimiento material de este sistema cultural, siendo uno de sus escenarios principales. Aunque es evidente la necesidad de la actualización y de repensar la forma en que se construye la ciclo infraestructura, lo cierto es que esta transformación de la ciudad ha contribuido a que cada vez más personas apropien la bicicleta como medio de transporte. Esto permite que la circulación de ciclistas sea más segura al estar separada de los espacios para los vehículos automotores.

Otro de los flujos de circulación en bicicleta que se reconoció durante las conversaciones sobre la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta tiene que ver con la movilidad del cuidado. Esta se entiende a partir de desplazamientos para el sostenimiento de la vida que principalmente recae en las mujeres. A diferencia de la movilidad experimentada por la mayoría de hombres, -pendular, es decir con puntos de origen y destino fijos-, las mujeres delinean patrones poligonales con diferentes puntos en los trayectos, así lo menciona Ana Arévalo:

*Ejercemos esa movilidad cuando lo hacemos con personas con otro tipo de capacidades y obviamente con nuestros hijos. Entonces eso trae digamos que una serie de cambios y diferencias en la movilidad que podría tener cualquier otra mujer que de pronto no desempeñe ese tipo de roles de cuidado. Entonces hacemos un número de paradas muchísimo más amplio: estamos pagando que el colegio, que en el mercado, que para la tarea, que se me quedó el cuaderno, que me tocó volverme. Son un montón de paradas. (Grupo Focal Movilidad del cuidado, marzo 2022)*

Estos desplazamientos no se incluyen en las Encuestas de movilidad, pero sí resultan importantes de visibilizar por parte de las ciclistas para ser tenidas en cuenta como trabajo no remunerado y con respecto a necesidades de infraestructura diferenciadas. Para ellas, es fundamental el tránsito en las calles intermedias y otras iniciativas como la subida a Patios con niños y la iniciativa de Familias que cuentan lideradas por Mamacitas en Bici o de corte más institucional como Al Colegio en Bici y las Manzanas de Cuidado donde se apoya el rol de cuidado de las mujeres y se cuenta con Escuela de la Bici.

Por otra parte, a través del proyecto Me Nuevo Segura, se han realizado esfuerzos por identificar cuáles zonas de Bogotá se perciben con mayor riesgo para las ciclistas,

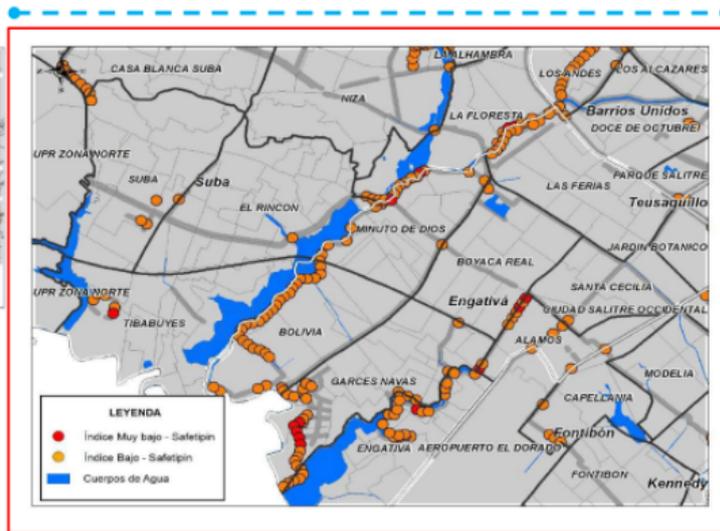
especialmente en horario nocturno, obteniendo como resultado una concentración de estos espacios en los cuerpos de agua del occidente de la ciudad. En términos generales, los resultados de este proyecto adelantado por la Secretaría Distrital de la Mujer y las conversaciones que propiciamos sobre la relación entre las ciclistas y la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, siguen denunciando que existen fuertes desigualdades y violencias en la experiencia de las mujeres en el espacio público.

Ilustración 25. Lugares inseguros para las ciclistas en cercanías de cuerpos de agua

Cruce con cuerpos de agua



De los **437** puntos con índice **Muy Bajo y Bajo** en las ciclorrutas de Bogotá, el **43%** (188 puntos) se encuentra en áreas cercanas a los cuerpos de agua de localidades de **Suba, Engativá, Barrios Unidos y Fontibón.**



Zoom: Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes, Río Arzobispo (Canal Salitre), Humedal el Jaboque y Humedal La Conejera.



Fuente: Encuesta Safetipin

De alguna manera, esta compleja situación se relaciona con las territorialidades de las colectivas de mujeres, menos relacionadas a una localidad o barrio y más orientada a generar procesos de transformación social por toda la ciudad. Resulta interesante que el origen sociocultural de las colectividades que se enfocan en dinamizar procesos con mujeres y niñas, es el de las localidades con mayor número de viajes en bicicleta, por ejemplo, en la localidad de Suba nace Paradas en los Pedales, en la localidad de Kennedy se origina Rueda como niña y, en Engativá surgen Bici parchadas y Mamacitas en Bici.

Las colectividades mixtas, en cambio, han apropiado de manera más fija algunos puntos de la ciudad, lo cual fue rastreado en la cartografía social realizada en el encuentro Todas las bicis van (ver ilustración 34). Entre estos se identificaron plazoletas, parques metropolitanos, las plazas fundacionales de las localidades, y también los monumentos y estatuas que corresponden al patrimonio mueble de la ciudad y que tienen relación directa con la cultura de la bicicleta. Así, las colectividades de ciclistas urbanos suelen activar espacios patrimoniales en casos muy explícitos como Bósate la Bici que se reúne en la plaza fundacional de Bosa o Teusaca tu Bici



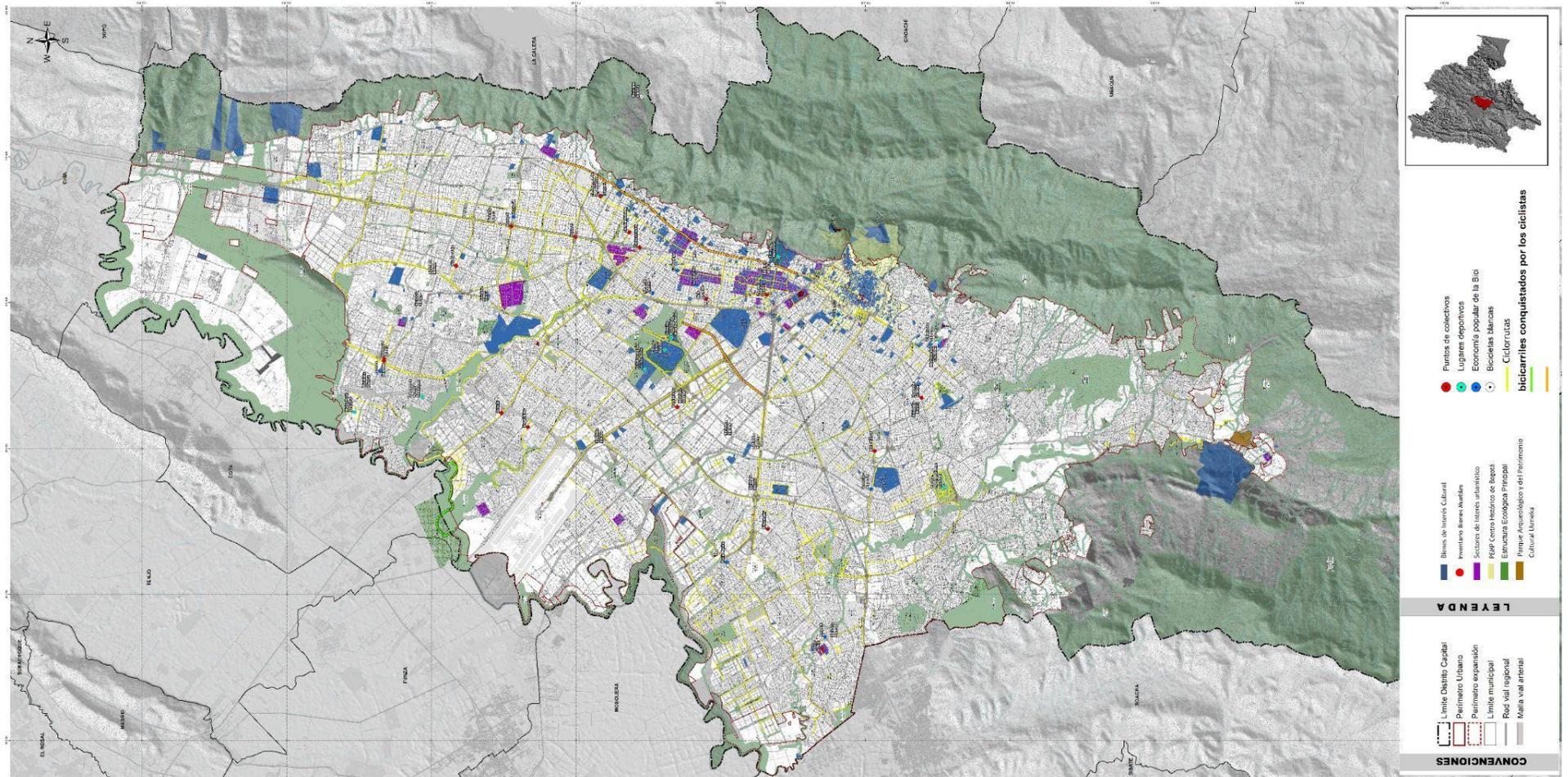
que estableció como punto de encuentro el monumento al Almirante Padilla en el Parkway. Por otra parte, además de las colectividades ya mencionadas, SUBAse a la bici, Bikenedy, Chapibici y Fontirueda reivindican una identidad y arraigo territorial por la localidad donde surgieron y por la que cotidianamente transitan.

Además, los espacios en los que tradicionalmente se ha concentrado la economía popular y el comercio de bicicletas y repuestos son fundamentales en la proyección geográfica. Estos han sido pilares fundamentales para el intercambio y el encuentro de las y los ciclistas durante los últimos 60 años. Por ejemplo, la Calle 13, el sector del barrio Siete de Agosto o la Alquería en la autopista sur, los cuales fueron identificados en la cartografía social. Los servicios de reparación y mantenimiento congregan a diversos comerciantes, fabricantes, coleccionistas, mecánicos y deportistas, activando la economía en estos sectores de la ciudad. En la mayoría de barrios populares es imprescindible la bicicletería, lugar donde suelen reunirse los vecinos del barrio que pueden ser ciclistas ocasionales o grupos enteros que chequean su bicicleta antes de subir a Patios o el Verjón. Tanto los clúster mencionados como la red de bicicleterías barriales, permiten que diariamente se realicen cerca de un millón de viajes al día en la ciudad y que cerca de dos millones de personas salgan a la Ciclovía dominical.

En cuanto a los usos recreo deportivos es importante mencionar la Ciclovía dominical como en el principal espacio donde a nivel masivo toma vida la cultura de la bicicleta. Este escenario es un lugar de reunión y socialización, pero también de intercambio de saberes, objetos, productos y una plataforma para la realización de actividades lúdicas, físicas y culturales. Además de este escenario que promueve la conciencia social, el civismo y la cultura ciudadana, se deben tener en cuenta los espacios adaptados y específicos para la competencia deportiva y la recreación en bicicleta como los velódromos Primero de Mayo y Luis Carlos Galán, y el circuito del Parque Metropolitano El Tunal. Un caso especial es la Biblioteca Virgilio Barco, ya que la ciclorruta que la rodea fue apropiada como espacio de entrenamiento y competencia en modalidades de pista y ruta. Existen otros espacios físicos acondicionados para la práctica de disciplinas como los Skateparks donde se práctica el BMX, las pistas de bicicross de la Unidad deportiva El Salitre y el parque Primero de Mayo. Por último, el Parque Nacional viene posicionándose como un escenario que agrupa colectividades que practican el ciclomontañismo, Downhill y recientemente el Stunt en bicicleta.

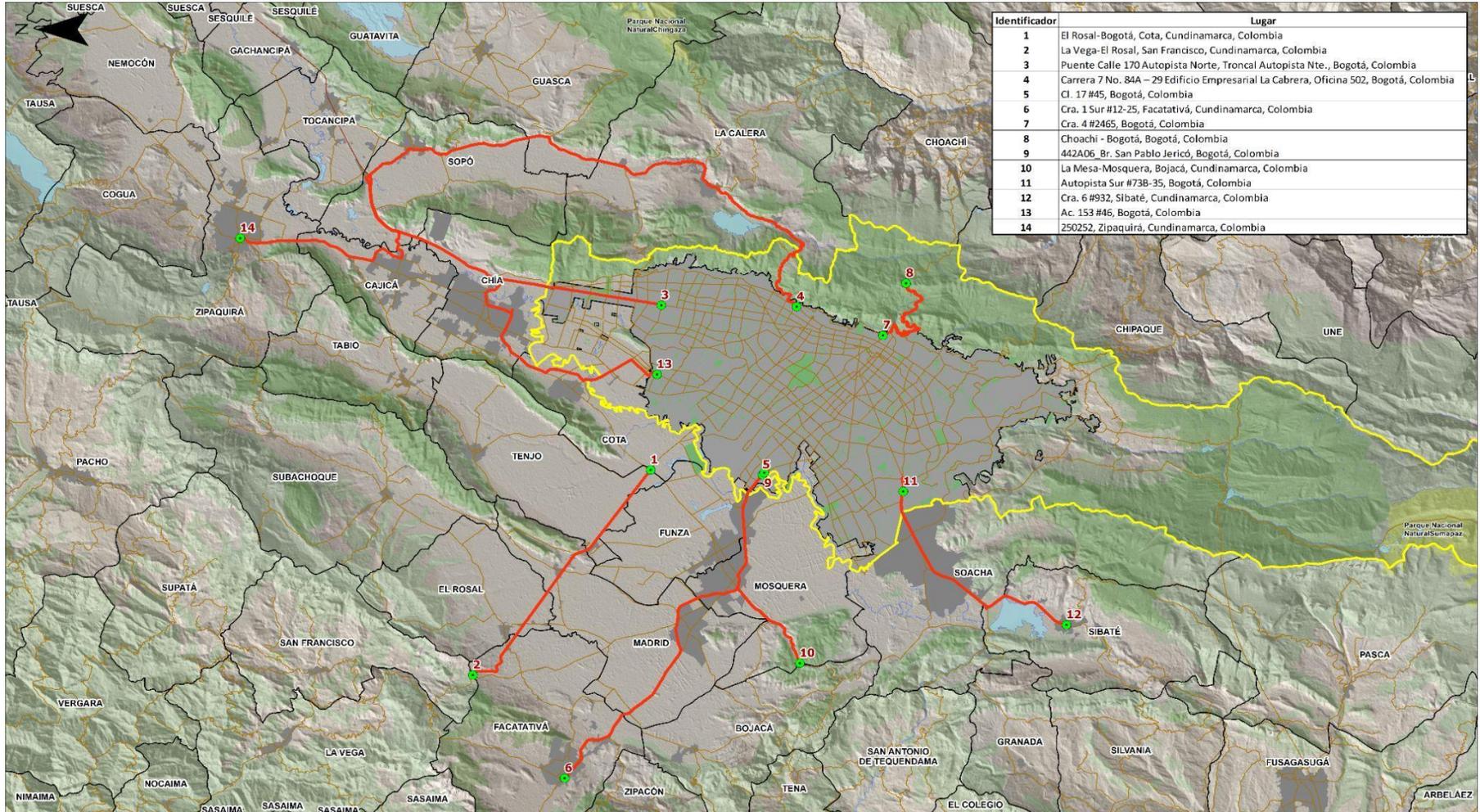
Los usos asociados al trabajo y las rutas de entrenamiento deportivo son flujos que conectan el perímetro urbano de la ciudad con el área rural y con los municipios que conforman la región metropolitana. Las salidas de la Calle 13 hacia Zona Franca, la salida por la Calle 80 para Funza, la Autonorte que conduce a Chía, Cajicá, Zipaquirá y la Autopista Sur que conecta con Soacha, son rutas que con diferentes intensidades son apropiadas para viajes de trabajo entre semana y los fines de semana se convierten en pistas de entrenamiento y diversión para los amantes del ciclismo de ruta. En conexión con los municipios del sur, resaltan las rodadas de colectividades como Montaña Sureña y cientos de ciclistas aficionados que peregrinan hasta el Alto de Rosas o el Embalse de la Regadera.

Ilustración 26. Cartografía social sobre los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá



Fuente: Elaboración propia. IDPC.

Ilustración 27. Mapa de rutas Bogotá región.



Fuente: Elaboración propia. IDPC.



Otra de las marcas de territorialidad expresadas durante la cartografía social, fue la presencia de bicicletas blancas que simbolizan la muerte de ciclistas. Esta marcación es un recordatorio de la vulnerabilidad de las y los ciclistas, quienes a pesar de la transformación urbana para garantizarles espacio en las vías, siguen muriendo por el contexto de inseguridad urbana y vial en la ciudad. Las ausencias de estas personas, especialmente aquellas que pertenecían a colectividades o que llevaban una larga trayectoria en la escena de la bicicleta en la ciudad, han dejado un legado de amor y pasión por la bicicleta que se recuerda con efusividad y fortalece los lazos de empatía y solidaridad. Familiares y organizaciones del ciclismo urbano se ponen de acuerdo para conmemorar la vida de las y los fallecidos por medio de estas intervenciones en el espacio público que, aunque desaparecen con el tiempo, se han convertido en monumentos de memoria colectiva para la escena de ciclistas en la ciudad.



## 6. PERIODICIDAD

En cuanto a la periodicidad es importante mencionar que, dado que la bicicleta es un elemento cotidiano y con múltiples usos, resulta complejo definir una periodicidad específica en la que se manifiesta la cultura de la bicicleta en la ciudad. En términos de movilidad, por ejemplo, en Bogotá Región se realizan más de un millón de viajes al día en bicicleta con picos importantes entre las 4:00 y las 8:00 am, luego entre 11:00 y 12:00 del mediodía y finalmente el otro momento importante en el uso de la bicicleta ocurre entre 5:00 y 8:00 pm. Además, hay que añadir que el promedio de un viaje en bicicleta en la ciudad es de 39 minutos. Sin embargo, como se ha mencionado anteriormente la cultura de la bicicleta no solo implica el desplazamiento en la bicicleta entre dos puntos, sino también un conjunto de conocimientos y experiencias acumuladas acerca de la ciudad, el estado mecánico de la bicicleta, y en el caso de las mujeres, la elección de las rutas más seguras, afrontar el acoso y las Violencias Basadas en Género que ocurren en el espacio público, el uso de la cicloinfraestructura, entre otros factores. No obstante, aunque los viajes en bicicleta tienen puntos álgidos a lo largo del día, muchas personas que trabajan horarios nocturnos se desplazan a la media noche en las madrugadas en sus bicicletas.

En cuanto a las colectividades de ciclistas, cada una de estas crea o configura espacios específicos para su reunión y disfrute, y también para organizar actividades en torno a la bicicleta. Algunos colectivos se suelen reunir semanalmente en días previamente acordados como los martes (Chapibici), miércoles (Ciclocannabis), o los jueves (Teusaca Tu Bici, Bikennedy y Fontirueda) ya que es un día que se encuentra a final de semana, y existe un suficiente agotamiento físico y mental producto de la rutina y la cotidianidad, que se pretende aminorar con la asistencia a una rodada o un ciclo paseo. En esta periodicidad se incluyen las rodadas o ciclopaseos semanales, pero también las actividades internas que surgen en cada colectividad como trabajo social, espacios de pedagogía entre otros eventos.

Algunas otras expresiones asociadas a la cultura de la bicicleta en Bogotá han sido efímeras y su periodicidad no ha sido constante. Sin embargo, iniciativas como la tradicional “Bicipachanga” o el “Ciclopaseo de los miércoles” hacen parte de la cultura de la bicicleta porque se conserva en la memoria de los ciclistas quienes dan vida a estas actividades. La bici pachanga, por ejemplo, fue un espacio liderado por una pareja de artistas circenses que nació en 2014, como una forma de aprovechamiento y apropiación del espacio público por medio de la música y la cultura. Aunque salían una vez cada 15 días, y con el paso del tiempo dejaron de salir, esta expresión fue emulada por otros colectivos quienes incluyeron los parlantes a sus rodadas y adoptan nuevas formas de celebrar los ciclopaseos los Sound System que han acompañado diversos eventos ciclistas. Este ejemplo tiene que ver con el valor del patrimonio cultural, que es cambiante y que permanece vivo en la memoria de los ciclistas.

En cuanto a los usos recreo deportivos de la bicicleta, estos tomando lugar en lugares y zonas específicas de la ciudad. El primero de ellos es la Ciclovía que se realiza los días domingo y festivos en horarios de 7:00 hasta las 2:00 y en el caso de la Ciclovía nocturna entre las 6:00 pm y hasta las 12:00 am. No obstante, aunque la Ciclovía es el mejor ejemplo de la vitalidad de la cultura bogotana de la bicicleta y de valores cívicos, diferentes lugares de la ciudad y en especial las carreteras de acceso son



lugares de práctica de ciclismo. En horarios de 5:00 am hasta horas de la tarde la autopista norte, la vía hacia el municipio de La calera, la calle 80 en la salida hacia Siberia, la calle 13 hacia Mosquera y Funza, la autopista sur hacia Sibaté, la vía antigua al llano, y la Avenida Boyacá hacia el sur por la vía al llano, congregan a decenas de miles de ciclistas que de manera aficionada practican el ciclismo queriendo emular a sus ídolos como Nairo Quintana, Egan Bernal, Esteban Chávez, Rigoberto Urán, entre otros.

Además, dentro de la ciudad se configuran nuevos espacios y nuevas periodicidades en torno a la bicicleta. Por ejemplo, el Alto de patios, por la salida hacia el municipio de La Calera es visitado los martes y jueves en la noche, por un grupo nutrido de ciclistas que agrupados bajo nombres como Chapibici, Parceros MTB o Escuelita de patios ascienden el insigne alto capitalino. Misma situación sucede los fines de semana cuando más de 6000 personas o más, ascienden a Patios o también el alto del Verjón en la vía que conduce al municipio de Choachí o al santuario de Guadalupe. Otro espacio de marcada importancia tiene que ver con los circuitos del Parque Metropolitano El Tunal y la biblioteca Virgilio Barco en donde en ciertas horas, da lugar el entrenamiento de ciclismo aficionado por parte de personas de todas las edades.



## **7. CORRESPONDENCIA DE LA MANIFESTACIÓN CON LOS CAMPOS DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL**

En este segmento se desarrolla la relación entre la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta con los campos de alcance del patrimonio cultural inmaterial, dispuestos en la normatividad vigente.

### **7.1 Sistemas normativos y formas de organización social tradicionales**

Las formas de organización y los sistemas normativos están presentes en diversas prácticas y manifestaciones que hacen parte de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta. Estos sistemas normativos y las formas de organización social se expresan de diversas maneras en distintos grados o niveles, y en correspondencia a los universos de sentido que se crean sobre la bicicleta, ya sea en el ámbito sociopolítico, en el ámbito recreo deportivo, las estructuras productivas o desde una perspectiva de mujer y género.

En cuanto al componente de estructuras organizativas, un claro ejemplo de la correspondencia de este campo del patrimonio cultural inmaterial se manifiesta de manera específicamente al interior de los colectivos ciclistas y las estructuras comunitarias. Dado que los colectivos son en principio un lugar de socialización, y esparcimiento ciudadano, es en estos espacios en donde es posible identificar la presencia de sistemas normativos y formas de organización específicas en torno al uso colectivo de la bicicleta en el espacio público. Con el fin de reunir a los participantes, organizar actividades, y de dirigir las rodadas y ciclo paseos, se crean acuerdos tácitos entre los integrantes del colectivo para determinar acciones concretas para la realización de estas. Estos acuerdos están orientados a la creación de identidad del colectivo, a la organización de las formas de rodar en las calles, y al establecimiento de logística y los liderazgos dentro del mismo.

En algunos colectivos, estos acuerdos varían desde el porte de un objeto distintivo, generalmente prendas de vestir como chaquetas, busos, gorras de ciclismo, stickers y banderas que contengan el logo del colectivo. Estos elementos tienen una carga identitaria bastante fuerte, y además funcionan como puntos de referencia y reconocimiento del colectivo en los espacios públicos. Con respecto a las formas de rodar, la mayoría de las colectividades disponen de una persona que lidera el ciclopaseo y quien se encarga de dirigir la rodada; también disponen de una persona quien va al final del grupo para evitar la dispersión de los participantes y acudir oportunamente a la solución de imprevistos y accidentes. En colectivos como Teusaca tu bici o Bikennedy por ejemplo, otro grupo de personas se encarga del cerramiento de algunas intersecciones viales para el paso compacto del ciclopaseo, evitando así la fragmentación del grupo, lo que lo pone en riesgo frente a los demás actores viales. Adicionalmente en colectivos como Coyotes o Montaña Sureña, las rutas se eligen de manera democrática antes de arrancar la rodada, y se especifican los lugares y momentos en que se realizarán las paradas en caso de haberlas. La organización y permanencia de los colectivos de ciclistas dependen en gran medida del éxito de sus sistemas internos de organización.

Otras prácticas o manifestaciones de la cultura de la bici comprenden otros sistemas normativos y formas de organización o de comportamiento específicos, pero que



funcionan de manera tácita y espontánea, como es el caso de la Ciclovía dominical. Aunque el horario, los espacios y la disposición de las redes de servicio son organizados por la administración distrital, en general el comportamiento de los casi dos millones de personas se regula bajo normas básicas de convivencia, civismo y cultura ciudadana, como detenerse en las intersecciones, respetar los semáforos, o transitar por la derecha.

Otros tipos de sistemas normativos dentro la cultura bogotana de la bicicleta está mediado con respecto a la figura del ciclista, tanto en un aspecto deportivo como también en el aspecto de la movilidad como un actor vial. No se escapa el hecho de que ciclista, es decir, quien monta en bicicleta en un espacio público, debe acatar las normas de tránsito dispuestas en el Código Nacional de Tránsito lo cual determina la forma en cómo se debe desplazar en el espacio vial urbano. Mientras tanto en el aspecto deportivo el ciclista responde a sus cualidades físicas que otorgan atributos y ventajas a la hora de las competencias atléticas y deportivas. En las carreras de ciclismo los ciclistas se suelen organizar en torno a categorías en función de los años (infantil, juvenil, prejuvenil, elite, master) o en función de su experiencia en competencias y el tipo de bicicletas (novatos, expertos, segunda categoría, tercera categoría, fijos, ruteros, libres, etc.)

Finalmente, dentro de algunas estructuras económicas alrededor de la bicicleta, como los emprendimientos, talleres mecánicos, bicicleterías y fábricas de bicicletas, existen también diversas formas de organización a nivel barrial, familiar y local. Las fábricas y talleres suelen funcionar en torno a la experiencia y conocimientos específicos sobre la construcción y reparación de bicicletas. La especialización en oficios como la soldadura, la pintura, tornería, y las capacidades comerciales de las personas determinan el rol y la responsabilidad de una persona dentro del equipo, que en muchos casos resulta ser un ambiente familiar.

## **7.2 Actos festivos y lúdicos**

Este campo del patrimonio resulta especial en esta manifestación pues resalta la importancia no solo de los usos de la bicicleta sino también de los disfrutes de esta. Una de las principales manifestaciones del carácter festivo y lúdico de la cultura de la bicicleta son los ciclopaseos, que gracias a su diversidad logra reunir a diversas personas bajo unos mismos objetivos: el disfrute diurno o nocturno de la ciudad, la apropiación del espacio público y las iniciativas por promover ambientes más sanos, saludables y sostenibles. Con respecto a la Ciclovía dominical es evidente su carácter lúdico y el ambiente sano y deportivo que promueve este ejercicio ciudadano. Además de favorecer el tránsito de bicicletas, patines, peatones y mascotas, la Ciclovía y sus diferentes programas configuran un ambiente lúdico y agradable para la práctica del deporte.

Existe también un carácter conmemorativo en algunos actos relacionados con la cultura de la bicicleta en Bogotá. Ejemplo de esto, pueden ser las diversas actividades organizadas por colectivas de ciclistas y activistas en torno a la Conmemoración del 8 de marzo. Algunos otros eventos, como las masas críticas responden a la movilización ciudadana y ciclista, para exigir el respeto por los derechos y las vidas de los ciclistas en las calles de la ciudad. Las rodadas en honor a los y las ciclistas muertos en siniestros viales, que acompañan las honras fúnebres y que también, en un acto



simbólico, instalan las bicicletas blancas son expresiones propias de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad.

### 7.3 Juegos y deportes tradicionales

Los usos recreo deportivos de la bicicleta han tenido lugar en Bogotá durante más de 100 años. De hecho, aprender a montar en bicicleta o triciclo, ha sido una experiencia sumamente importante en la infancia de las y los bogotanos a lo largo de varias generaciones. La sensación de velocidad, libertad y autonomía han sido experiencias determinantes complementarias con los diversos juegos infantiles como “Caravana” o las tradicionales carreras de triciclos y bicicletas que se organizaban en los diferentes barrios de la ciudad y que forman parte de nuestra memoria colectiva. Así, la bicicleta moviliza también dinámicas de juego a nivel familiar, barrial y comunitario en la infancia.

Con su auge popular en la década de 1950, el ciclismo se convirtió en un referente identitario de las y los bogotanos. La popularidad y aceptación del ciclismo en la ciudad permitió la adecuación y construcción de espacios urbanos para el deporte como los velódromos, la creación de diversas subjetividades asociadas a la disciplina, superación personal y ascensión social, la creación de ídolos populares a imaginarios colectivos sobre la geografía nacional, la integración social, y la realización de diversos eventos multitudinarios. Estos aspectos en conjunto perduran en la memoria de las y los bogotanos.

Durante las últimas décadas, la popularidad del ciclismo a nivel internacional, el incremento de ciclistas urbanos en la ciudad y la multiplicidad de iniciativas institucionales, políticas, ciudadanas alrededor de la bicicleta han contribuido a la diversificación de las formas y disciplinas alrededor del ejercicio deportivo sobre la bicicleta. Esto ha sido determinado en mayor medida por los diversos avances tecnológicos que han modificado la apariencia y la composición de las bicicletas. En la década de 1970 por ejemplo, aparecieron las primeras expresiones del bicicross encima de las tradicionales bicicletas de Cross de ruedas de rin 24, que, por su ligereza y la facilidad para su manejo, permitió la aparición de una especie de ciclismo acrobático que se manifestaba en la realización de saltos, maromas y diversos trucos.

En la década de 1990, con la masificación de las bicicletas de montaña, el ciclomontañismo dio sus primeros pasos en la capital. La versatilidad de la bicicleta de montaña para afrontar cualquier tipo de terreno la ha situado como una de las bicicletas preferidas de las y los bogotanos y que además tiene una acogida importante en los sectores rurales. En la última década el auge de las bicicletas de piñón fijo para uso urbano le ha dado un nuevo impulso a la cultura bogotana de la bicicleta. Dentro de este círculo del piñón fijo, representado principalmente por la comunidad de bicimensajería surgieron nuevas formas de diversión y competencia en bicicleta. Con ello aparecieron en Bogotá los denominados Alleycats o carreras de ciclismo en urbano, los criteriums como critérium Bogotá o Critérium virgilio, los piques callejeros, el bike polo y el campeonato nacional de bicimensajería. Las anteriores hacen parte de una amplia gama de propuestas y ofertas deportivas, culturales y artísticas alrededor del auge mundial del piñón fijo o Fixed Gear que reúne a millones de adeptos en las ciudades del mundo.



La importancia de los usos de la bicicleta en medio de juegos y deportes tradicionales radica en el valor simbólico y patrimonial que hace la ciudadanía sobre estas manifestaciones deportivas. Indudablemente el ciclismo en cualquiera de sus formas ha estado íntimamente relacionado con las y los bogotanos. También destacan las competencias de aficionados, seguidores y cronistas del ciclismo desde una perspectiva popular que expresa componentes lúdicos, de recreación y bienestar. En la memoria de los bogotanos permanecen los recuerdos de los primeros ídolos populares de la región como el Zipa Forero o Álvaro Pachón. Las generaciones más antiguas recordarán la época dorada de la Vuelta a Colombia cuando la caravana de ciclistas paralizaba al país y llegaba al Estadio el Campín, mientras que otros recuerdan haber crecido montando en bicicleta en las calles de los miles de barrios populares de la ciudad y asistiendo a la Ciclovía dominical.

#### **7.4 Patrimonio cultural inmaterial asociado a la vida cotidiana**

En general, las personas que cotidianamente se desplazan dentro la ciudad en bicicleta, manifiestan un cambio en su percepción de la ciudad, de los espacios públicos, del tiempo y de las distancias. Montar en bicicleta permite no solo transportarse sino también conocer nuevos lugares. Personas que a diario se movilizan en bicicleta como, por ejemplo, las y los bicimensajeros, conocen de maneras específicas la ciudad y sobre todo las formas óptimas de moverse en ella. Para Alejandro Córdoba, carguero y bici mensajero fundador de “Chaskis Cargo group, el mensajero en bicicleta es un cartógrafo urbano que da cuenta de su ciudad de manera distinta. Estos conocedores de la ciudad no escatiman esfuerzos para tomar atajos, recortar caminos o rutas, o escapar del trancón y el caos ciudadano. Asimismo, este campo de alcance del PCI se refleja en la construcción de experiencias cotidianas de habitar la ciudad en bicicleta, tal como se evidencia en los biciusuarios que se desplazan y configuran el paisaje urbano cotidiano de Bogotá.

Esta relación específica del ciclista con su territorio construye conocimientos y saberes acerca de la bicicleta y su dinamismo en relación con el proceso de habitar el espacio urbano desde una dimensión cotidiana. El ciclista conoce su territorio en la medida en que encima de su bicicleta puede adentrarse por cualquier calle o carrera de la ciudad o de su propia localidad. Su dinamismo en la ciudad o la pertenencia a una colectividad le permite conocer iniciativas o procesos ciudadanos en torno a la bicicleta, lugares importantes para la cultura de la bicicleta, almacenes o tiendas específicas para comprar repuestos o bicicletas, lugares inseguros para el tránsito de ciclistas o rutas para compartir con los demás o para práctica el ciclismo. Para muchos ciclistas como los bicimensajeros, los ciclistas aficionados, o quienes ejercen la movilidad del cuidado, la experiencia cotidiana de usar la bicicleta y obtener un disfrute de este ejercicio, tienen que ver con los conocimientos específicos del entorno, el territorio el paisaje, las calles de la ciudad, lugares de interés, lugares de importancia ambiental, iniciativas ciudadanas, etc.



## 8. CORRESPONDENCIA DE LA MANIFESTACIÓN CON LOS CRITERIOS DE VALORACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL

En este apartado se describe la correspondencia de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta con los criterios de valoración del PCI, señalados en el Decreto 2358 de 2019, el cual especifica las disposiciones legales sobre el patrimonio cultural inmaterial de la nación.

### 8.1 Correspondencia con los campos de PCI

El criterio de correspondencia con los campos de alcance del PCI tiene que ver con la relación con alguno de los campos del PCI estipulados en la normatividad vigente. De los 14 campos señalados por el marco normativo vigente, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se relaciona directamente con cuatro: a) Sistemas normativos y formas de organización social tradicionales, b) Actos festivos y lúdicos, c) Juegos y deportes tradicionales y, d) Vida cotidiana. Lo anterior demuestra que la manifestación cultural se destaca por su complejidad cultural, y su pertenencia temática a distintos ámbitos complementarios del patrimonio cultural inmaterial, relacionados desde diferentes perspectivas con las prácticas culturales alrededor de un sistema de movilidad basado cuyo centro es la bicicleta.

### 8.2 Significación

La cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta tiene significación en tanto es un factor de cohesión social, expresión de la reivindicación de derechos ciudadanos, un factor que genera identidad en las personas y un pilar de redes de sociabilidad, cuidado y disfrute. A nivel general, un ejemplo claro es la importancia del ciclismo tanto deportivo como urbano, como un referente nacional e internacional de las y los bogotanos. En ese sentido, la Ciclovía es quizá una de las expresiones culturales y ciudadanas más representativas de la ciudad.

A nivel local la diversidad de colectividades de ciclistas son también un factor que genera identidad y sentido de pertenencia por la ciudad, las localidades, el territorio y sobre todo el espacio público. Al interior de las estructuras comunitarias que propicia la bicicleta se asocian diversas herramientas, objetos y prácticas que fomentan la generación de identidad grupal, y que van desde el uso de artículos distintivos como ropa, stickers, o banderas, hasta los nombres de los mismos colectivos. Algunos de estos elementos están asociados a la generación de identidad alrededor del territorio y el espacio urbano, por ejemplo, el uso de las banderas permite la identificación del colectivo en la ciudad en eventos masivos y que se convierte en el punto de referencia para los participantes de los ciclopaseos.

Adicionalmente, ya desde los nombres de estos colectivos que en general hacen referencia a la localidad, se expresa una relación directa con el territorio que también genera identidad, ejemplo de esto es SUBAse a la bici, Fontirueda, Teusaca tu bici, Chapibici, Biela Tunal, Bósate la bici, Bikennedy, entre muchos otros.

Sin embargo, otros colectivos propician la generación de identidad mediante sus formas específicas de moverse y disfrutar la ciudad. Ejemplo de estos es *Coyotes*, un colectivo de suba que inicialmente se llamó Coyoteando la ciudad, entendiendo



“Coyotear” como la forma de moverse en bicicleta a altas velocidades y entre el tráfico de la ciudad, situación similar a la del colectivo Bielrats quienes denominan a esta práctica como “ratonear”. Esta práctica o forma específica de habitar la ciudad, está asociada al desarrollo de habilidades y destrezas en el ciclista, también genera identidades que se ven expresadas en las carreras urbanas o alleycats o en las mismas carreras de bicimensajería.

Entre las diversas manifestaciones de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta, existe una amplia relación con la generación de bienestar tanto individual como colectivo. Además, las ya conocidas ventajas y beneficios de la bicicleta para la salud, rodar en colectivo genera sensaciones de seguridad, solidaridad, propicia la socialización entre otros. Por otra parte, la cultura de la bicicleta en la ciudad genera impactos en las desigualdades urbanas pues contribuye a disminuir la pobreza extrema, acabar con el hambre, construir ciudades sostenibles, genera estilos de vida saludable, disminuir las brechas de género y democratizar la ciudad. En Bogotá, la cultura de la bicicleta ha tenido un impacto importante en los procesos de integración social, como se evidencia particularmente en la Ciclovía, y en la democratización en general del espacio público.

### 8.3 Naturaleza e identidad colectiva

Atendiendo al criterio que requiere que la manifestación se transmita de generación en generación como un legado, valor o tradición de carácter cultural y que sea reconocida como parte fundamental de su identidad, memoria, historia y patrimonio, se mencionan a continuación algunos aspectos. La cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta ha permanecido durante más de 100 años gracias a que cada vez más personas deciden usar la bicicleta como medio de transporte, herramienta de trabajo o práctica recreativa entre otras. De estos aspectos debemos resaltar, en primer lugar, el ambiente familiar a escala barrial, familiar y local como el principal lugar o espacio en el cual se transmite o se comparte el saber asociado a montar en la bicicleta desde la infancia. La bicicleta se entiende como un juguete para las niñas y los niños y como un objeto indispensable para los adultos: por muchos años, ha sido uno de los más tradicionales. Por esto, al interior de muchas familias es importante entender el papel de la bicicleta en el mobiliario del hogar, como un objeto al que se guarda afecto y que genera múltiples relaciones afectivas y emocionales. Sumado a lo anterior, vale señalar que los conocimientos asociados a la bicicleta pueden ser aprendidos también durante la juventud o la edad adulta.

Desde la década de 1950, la publicidad ha incluido la figura y la estética de las bicicletas, haciendo eco de un símbolo asociado a la transmisión de valores ciudadanos, el aprovechamiento del tiempo libre y valores como la efectividad y rapidez en el transporte. Luego, en el siglo XXI, las redes sociales de información han permitido la promoción de la cultura de la bicicleta, en múltiples sentidos. Algunas bogotanas se han acercado al mundo de la bicicleta alrededor de los ciclopaseos y actividades culturales por medio de las redes sociales. Katherine Rodríguez, Consejera local de la bicicleta de Kennedy manifiesta haber llegado a la bicicleta por medio del “Algoritmo de Facebook”. Allí conoció los perfiles y las páginas web de los colectivos. Estas situaciones permiten identificar la vigencia y la masividad del fenómeno alrededor de la bicicleta, y consolidan un atractivo para las personas. En



ese sentido las redes sociales se han convertido en el principal medio de convocatoria de la cultura de la bici. Finalmente, los ciclopaseos invitan a la gente a tener experiencia sobre la bicicleta, lo cual ha generado que la cultura de la bicicleta sea apropiada por más ciclistas, construyendo colectividades con fuertes grados de pertenencia y arraigo territorial.

Algunos otros eventos o momentos conmemorativos de la bicicleta en la memoria colectiva son factores que contribuyen a la sostenibilidad de este sistema cultural. El Día de la Bicicleta, La Semana de la Bicicleta, o el Foro Nacional de la Bicicleta, los Consejos locales de la Bicicleta, las carreras de bicicletas, la Feria de la Bicicleta, la Escuela de la bici, Al Colegio en bici y Al Trabajo en bici, son iniciativas que tuvieron un origen ciudadano y se institucionalizaron, contribuyendo al fortalecimiento de la cultura de la bicicleta. En la mayoría de estos espacios se transmiten los saberes asociados a los usos y disfrutes de la ciudad en bicicleta y se visibilizan los emprendimientos, proyectos e iniciativas productivas alrededor de la bicicleta.

#### **8.4 Vigencia**

Como se ha expuesto en anteriores apartados, la cultura de la bicicleta se ha desarrollado en Bogotá, durante cerca de 130 años. Aunque existen diversas formas de relaciones que se producen alrededor de este vehículo, lo cierto es que se han transformado con gran dinamismo y gozan de una extendida vitalidad. En primer lugar, en la actualidad y desde hace 20 años el porcentaje de la población bogotana que usa o se mueve en bicicleta ha crecido considerablemente. Según datos oficiales en 1996 sólo el 0.58% de los viajes diarios en Bogotá se hicieron en bicicleta. Sin embargo, con el desarrollo de la red de ciclorrutas, sumado a diversos factores como las diversas estrategias de promoción del uso de la bicicleta y la deficiencia del sistema de transporte masivo, muchas más personas han decidido moverse en este vehículo. En 2011 se calculaba que un 3.47% de viajes en bicicleta y en 2019 la cifra casi se había duplicado hasta alcanzar un 6.6%. En 2020 y 2021, luego de los efectos de la pandemia del COVID 19, se estima que más personas se hayan sumado a la comunidad ciclista no solo para usar la bicicleta como medio de transporte sino también como forma de esparcimiento social, recreación y entretenimiento.

El advenimiento de nuevas tendencias de uso de la bicicleta como el fenómeno del ciclismo urbano y el incremento de practicantes y aficionados al ciclismo deportivo ha sido determinante en la construcción de infraestructura para ciclistas. Desde 1998 hasta 2022 se han construido casi 600 kilómetros de vías para ciclistas entre ciclorrutas, alamedas, bicicarriles, puentes, entre otros. La vigencia de la manifestación alrededor de la movilidad en bicicleta no solo se expresa en la cantidad de viajes que se realizan diariamente, sino también en la forma en como la ciudad se ha venido adaptando al incremento de bicicletas que circulan en la ciudad. A parte de los kilómetros que componen la red de ciclorrutas, los asuntos relacionados con el uso de la bicicleta han sido incluidos como parte del Plan de Ordenamiento Territorial 2022-2035. En el artículo 103 del POT, uno de los principios rectores del componente urbano es “Impulsar, aún más, el uso de la bicicleta generando mejores condiciones (facilidad de uso, continuidad, seguridad vial y seguridad en general) para su adopción, como medio de transporte, por mujeres, personas mayores, niños y niñas” (POT). Esto se pretende hacer en primera instancia con la construcción de la Ciclo



Alameda Medio Milenio que atravesará la ciudad de sur a norte, en lo que sería la Ciclo Alameda más larga de América Latina con cerca de 25 km. Esto permitirá el diseño y articulación de diversas ciclo alamedas, además de la construcción de más cicloparqueaderos y la construcción de más kilómetros de ciclorrutas en el marco de proyectos como la construcción de las nuevas troncales de Transmilenio en Usme, Av Ciudad de Cali, Carrera 68, la construcción del metro de Bogotá entre otros proyectos de infraestructura.

Por otra parte, la aparición de decenas de colectivos y colectivas de ciclistas es otro aspecto fundamental que ratifica la vigencia de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta. Ya desde finales del siglo XIX se conformaron los primeros clubes de ciclistas y durante el siglo XX fueron numerosos los clubes que se congregaron alrededor de la práctica deportiva.

Como se mencionó previamente, en 1974 apareció Procicla como uno de los primeros colectivos en reivindicar el uso de la bicicleta como medio de transporte y en el año 2006 se constituyó el Ciclopaseo de los Miércoles, uno de las más tradicionales y tal vez el más antiguo de los que sobrevive en la ciudad. Desde entonces y hacia el año 2012 empezaron a crearse diversos colectivos de ciclistas en las diferentes localidades de la ciudad. Fontirueda, Súbase a la bici, Bikennedy, Teusaca tu Bici son ejemplo de ello. Algunos de ellos sobreviven hoy en día y otros muchos colectivos que fueron creados, dejaron de salir.

En la actualidad existen al menos 100 organizaciones ciudadanas alrededor del activismo, el ciclismo urbano, los ciclo paseos entre otras muchas iniciativas de la bicicleta. Aunque durante la pandemia el uso de la bicicleta incrementó, los ciclopaseos y demás actividades en torno a la bicicleta quedaron interrumpidas. La situación social y las prohibiciones para realizar eventos masivos, obligó a los integrantes de Concienciclate de poner en pausa el proyecto y además a cerrar uno de los lugares más importantes para el ciclismo urbano en Bogotá: La Guarida. La afición de los bogotanos por el ciclismo parece mantenerse firme. La actuación de los colombianos en los eventos internacionales reafirma el nivel y el desarrollo del pedalismo nacional que tantas alegrías ha brindado al país en los últimos años. Las rutas insignes de los bogotanos son transitadas por miles de ciclistas cada fin de semana. La vigencia de esta manifestación puede verse, además, cada domingo en el Alto de Patios, en el Alto del Verjón o por las salidas de la ciudad, donde el paisaje está compuesto por ciclistas.

## 8.5 Equidad

A pesar de los múltiples beneficios de la bicicleta, un acercamiento a este criterio de valoración del PCI tiene que ver con el reconocimiento de las brechas, especialmente de género y de las violencias estructurales que hacen parte o se producen en el marco de esta cultura. Aunque la bicicleta tiene un carácter democrático, es cierto que no todos los y las bogotanas tienen acceso a una bicicleta, y a los saberes específicos para usarla. De esta manera la brecha de género en el uso de la bicicleta corresponde al 75.8% de hombres y el 24.2% por parte de las mujeres, de acuerdo a la Encuesta de Movilidad 2019. En términos generales la bicicleta es aún el medio de transporte en el que la brecha de género es más alta. Adicionalmente el acceso a la bicicleta por parte de las y los bogotanos está mediado por las condiciones socioeconómicas, en

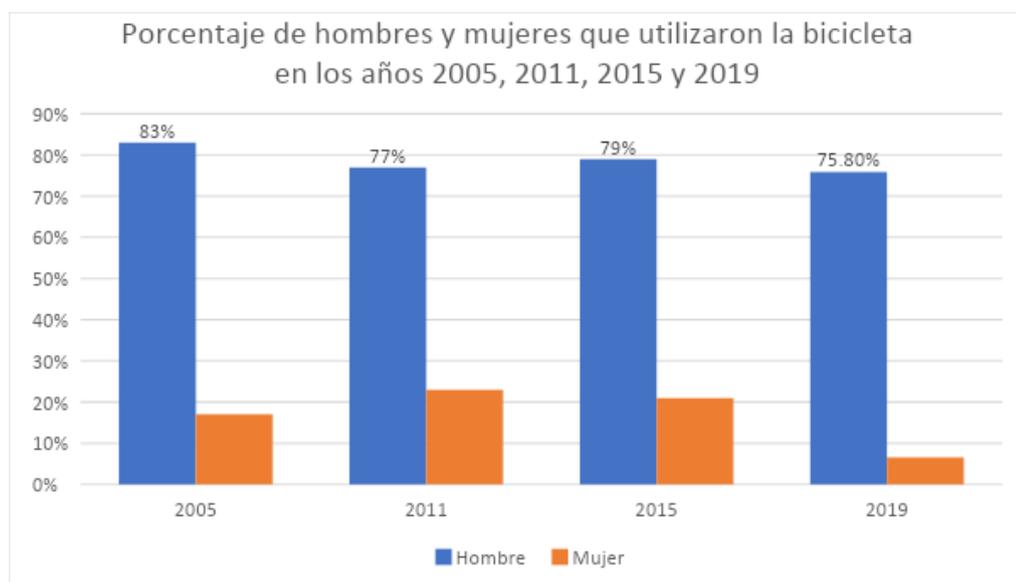


donde por cada 1000 habitantes hay 111 bicicletas en estrato 1, 185 en estrato 2, 227 en estrato 3 y 321 en estrato 5.

Aunque no se debe perder de vista las brechas de género en el acceso y uso de la bicicleta, una parte fundamental del proceso de valoración patrimonial de esta manifestación es reconocer estas brechas, visibilizarlas y entender cómo el uso de la bicicleta se orientada a la eliminación y reducción de estas brechas. En esa medida, las mismas prácticas y conocimientos asociados a la bicicleta, particularmente por las mujeres, se han convertido en estrategias para subvertir las desigualdades y violencias estructurales de género, con el fin de lograr la reivindicación de los derechos a habitar de manera más segura la ciudad para las mujeres. Se pueden enumerar algunas iniciativas que han surgido alrededor de la cultura bogotana de la bicicleta que se orienta a contrarrestar y a trabajar en disminuir las brechas y los distintos tipos de violencias que se ejercen en la sociedad. Uno de estos ejemplos son las escuelas de la bicicleta, donde se enseña a las personas a montar en bicicleta y se descargan las tareas del cuidado de las mujeres, o las distintas iniciativas de activismo feminista de colectivos de ciclistas.

En el año 2005, las mujeres representaban el 17% de los viajes totales en bicicleta, mientras que en 2011 el 23%, en el 2015 el 21%. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019 el 6,6% de los viajes diarios en la ciudad se hacen en bicicleta. De estos viajes el 75.8% el total de los viajes lo hacen los hombres, mientras que el 24.2% lo hacen las mujeres, un escenario que podría llegar a ser equitativo -proporción de 50/50- de concretarse iniciativas como la Ciclo Alameda Medio Milenio, un proyecto con enfoque social y de género que pretende conectar el norte de la ciudad desde la calle 170 hasta el Tunal en el sur de la ciudad. Este debería concluir para el año 2038 cuando Bogotá se prepare para celebrar su cumpleaños número 500. (Ciudad Humana, 2019).

Ilustración 28. Porcentaje de hombres y mujeres que utilizaron la bicicleta en los años 2005, 2011, 2015 y 2019



Fuente: elaboración propia



Además, en el 2019 se realizó el Primer Congreso Internacional 50-50 ¡Más mujeres en bici!, en el marco de la XII Semana de la Bicicleta. El congreso tuvo el propósito de reconocer y reflexionar sobre la importancia de la presencia de las mujeres en bicicleta como un síntoma de buena calidad de vida en los territorios, argumentando que una ciudad con más mujeres en bici es una mejor ciudad para todos y todas (Alcaldía de Bogotá, 2019). Finalmente, el objetivo central de las acciones pensadas en este congreso tiene que ver con alcanzar la paridad 50-50 en materia de uso de la bicicleta por parte de las mujeres. En el marco de este objetivo se plantea la construcción del proyecto Ciclo Alameda Medio Milenio como eje de este objetivo para el 2038.

En términos de equidad, es importante señalar que el uso, los disfrutes y los beneficios de la manifestación son justos y equitativos con respecto de la comunidad o colectividad derivado de ella. En ese sentido son diversas las acciones y beneficios derivados de la manifestación, extendida en gran parte de la ciudadanía. Por ejemplo, la bicicleta contribuye al conocimiento del territorio y otorga un acceso para conocer la ciudad, al mismo tiempo que contribuye a la democratización de la movilidad sostenible y del transporte. Asimismo se destacan las iniciativas ciudadanas entre las que se destacan las rutas y colectividades pensadas desde el enfoque de mujer y género. La presión ciudadana y el apoyo institucional permitió por ejemplo la creación de los Consejos Locales de la Bicicleta, una figura en la cual todas las localidades de la ciudad tienen participación y desde la cual se discuten las acciones y estrategias para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local.

## 8.6 Responsabilidad

Con respecto a este componente, a nivel general, los diversos usos y prácticas bogotanas alrededor de la bicicleta son ejemplo claro de la responsabilidad social. En primer lugar, por los beneficios y ventajas tanto personales como sociales de usar la bicicleta. De acuerdo con el documento “Caracterización de la economía de la bicicleta”, son al menos 40 variables que dan cuenta de los beneficios de la bicicleta en términos sociales y económicos. Sumado a esto la bicicleta no solo no atenta contra los derechos humanos o derechos colectivos, sino que justamente contribuye a su cumplimiento efectivo. Así, el uso y disfrute de la bicicleta cumple al menos once de los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) formulados por la Organización de Naciones Unidas ONU, tales como contribuir a acabar la pobreza extrema, acabar con el hambre, garantizar una vida saludable, promover el bienestar, alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas, asegurar el acceso a energías asequibles, confiables, sostenibles y modernas, fomentar el crecimiento económico inclusivo y sostenible, desarrollar infraestructuras resilientes, tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, entre otros. Durante los encuentros realizados en el marco de este proceso, una mayoría de personas manifestaba la responsabilidad ambiental que conlleva el uso de la bicicleta como forma de contribuir a la movilidad ciudadana pero también como forma de contribuir a disminuir la huella de carbono.

Al interior de las colectividades de la bicicleta se configuran espacios e iniciativas que articulan este vehículo con otras causas. Según el documento Lineamientos de género, “El activísimo pro-uso de la bicicleta ha ganado fuerza en su articulación con otros movimientos sociales, particularmente con el movimiento feminista y



ambientalista. Las prácticas alrededor de la bici y en especial las que promueven los activismos pro-bici, conllevan una responsabilidad social para una transformación”. En esta línea, la responsabilidad del uso de la bicicleta en especial para las mujeres tiene que ver con dos aspectos principales. En primer lugar, la bicicleta adquiere una responsabilidad en el conocimiento y apropiación del territorio por parte de un ciudadano o ciudadana. El uso de la bicicleta es en el fondo una forma de conocer y habitar la ciudad en medio de la diversidad de sus espacios urbanos y rurales y también dentro del ecosistema.

El segundo aspecto tiene que ver con la creación de activismos y redefiniciones de lo común, en tanto la bicicleta y el movimiento ciclista ha contribuido al surgimiento de un sin número de organizaciones sociales efímeras y de largo plazo que le han dado alcance a las demandas de los ciclistas en materias de movilidad sostenible, recreación y deporte, seguridad vial y ciudadana, medio ambiente, etc y han configurado ciudadanías críticas.



## 9. SITUACIÓN ACTUAL

El objetivo del siguiente apartado es presentar algunos lineamientos y puntos de reflexión sobre el estado actual de la manifestación cultural, construidos participativamente con la ciudadanía. Cabe aclarar que es un diagnóstico inicial y breve de la manifestación, que será profundizado en la fase de formulación del PES. El estado actual de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta es el resultado de una amplia trayectoria de transformaciones históricas y sociales. Desde la llegada de la bicicleta a finales del siglo XIX, la ciudadanía bogotana ha apropiado, recreado y dotado de vida a un amplio espectro de prácticas, saberes y experiencias asociados al uso de este vehículo. Su transformación más radical quizás se deba a su masificación y su creciente importancia para el sistema de movilidad sostenible de la ciudad. Esto ha permitido la democratización del espacio público a múltiples escalas empezando por el ámbito barrial hasta eventos como las masas críticas o las Ciclovías dominicales y nocturnas, de acceso a toda la ciudadanía.

Aunque desde sus inicios la cultura bogotana de la bicicleta se ha caracterizado por la diversidad de prácticas y saberes que la integran, con el paso del tiempo, las transformaciones del vehículo han propiciado una transformación de las prácticas. Por ejemplo, con el uso de materiales cada vez más livianos y resistentes, la incorporación de sistemas de suspensión y la sofisticación del mecanismo de cambios, el uso de las bicicletas de ciclo montañismo permitió crear rutas en las áreas rurales de la ciudad e incluso abrir pistas en medio de las áreas montañosas. Otro ejemplo es la fabricación local de bicicletas de carga y triciclos que toman una mayor visibilidad desde la década del setenta. Estas transformaciones permitieron a miles de bogotanos adquirir un vehículo multifuncional que, al mismo tiempo de servir como medio de transporte permitiera la comercialización de casi cualquier producto.

Sin duda uno de los hitos que ha transformado la relación entre la ciudadanía y la bicicleta fue la emergencia sanitaria provocada por el virus SARS-Cov-2, el cual provocó medidas de aislamiento social y generó fuertes impactos emocionales, físicos y colectivos en la ciudad. Durante este periodo de crisis, la bicicleta se revaloró en sus múltiples usos, pero sobre todo se resignificó como herramienta para el autocuidado emocional y la movilidad segura. La movilidad en bicicleta se convirtió en una alternativa biosegura y se articuló a la implementación de las medidas de salud pública y distanciamiento para prevenir contagios. Para contribuir en la emergencia se abrieron ciclorrutas temporales en la Avenida Suba, la Carrera 68, en la Primero de Mayo, en la Calle 68 que permitieron el tránsito seguro de las y los bogotanos que desempolvaban su bicicleta para moverse por la ciudad confinada. Los alimentos y bienes necesarios para la vida fueron transportados en bicicleta y gracias a ello se lograron abastecer cientos de familias. En términos generales, la bicicleta se convirtió en una herramienta para tramitar la emergencia de salud pública y gran parte de sus efectos.

### 9.1 Fortalezas

Por su magnitud y diversidad, la cultura bogotana de los usos y disfrutes posee fortalezas que la consolidan como parte del patrimonio cultural bogotano. Una de ellas es la adaptación a las transformaciones que ha experimentado la ciudad. De hecho, ha jugado un rol importante en estas, a partir de la apropiación simbólica de la bicicleta



como símbolo de la ciudad, la producción de memorias colectivas y afectivas que generan sentidos de identidad ciudadana, junto a la incidencia en temas como la construcción de cicloinfraestructura y el ordenamiento territorial de la ciudad. En tal sentido, la cultura de la bicicleta no solo se ha mantenido vigente durante más de un siglo, sino que cada vez gana mayor importancia para el modelo de ciudad y se expresa en políticas públicas para su promoción y expansión territorial. Esto se identifica en normatividad como la Ley 1811 o en la Política Pública de la Bicicleta que proyecta acciones para su fortalecimiento hasta 2039.

Las administraciones distritales han generado un proceso de apropiación de esta cultura desde la década de los setenta con la reglamentación de la Ciclovía. Esta apropiación corresponde a otra fortaleza que posee la cultura de la bicicleta. Como se ha mostrado en varios apartados, la importancia de la bicicleta para los distintos sectores de gobierno ha aumentado. Por otra parte, las administraciones recientes han expresado un compromiso por fortalecer el uso de la bicicleta en la ciudad, entre otras, porque se convirtió en una herramienta fundamental para la movilidad de millones de personas y en un referente de identidad colectiva y de ciudad.

La potencia que tiene la cultura de la bicicleta para generar vínculos sociales es una de las fortalezas que mantiene con vitalidad este complejo sistema de significados y formas de habitar la ciudad. Esto es evidente en la continuidad que han tenido el fenómeno de las colectividades de ciclistas, algunas nombradas, otras no, que se reúnen con base en los usos deportivos, cotidianos y políticos de la bicicleta en la ciudad. Esto ha tenido un proceso de visibilización, auges y declives en distintos momentos de la historia, siendo el periodo entre 2006 y 2019 cuando más fuerza tuvo la creación de ciclopaseos y organizaciones ciudadanas para la promoción de la bicicleta y el disfrute de la ciudad.

Al tratarse de un conjunto de saberes y prácticas asociados a un vehículo, otra de las fortalezas de esta cultura corresponde con su expansión/propagación por toda la ciudad. Esta herramienta de transporte comunica en múltiples escalas y de diversas maneras distintos espacios de la ciudad, partiendo de la cuadra y el barrio para viajes de cuidado o conectando los extremos de la ciudad entre sí por trabajadoras y trabajadores que se desplazan diariamente para cumplir sus tareas. Aunque existe gran número de espacios vedados por condiciones de seguridad, las y los ciclistas bogotanos han resignificado estos espacios y los han ocupado de diversas maneras a través de su apropiación colectiva.

Por último, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta posee una fortaleza por ser uno de los vehículos más eficientes con respecto a otros modos de desplazamiento en la ciudad. Su precio, relativamente bajo, le ha permitido históricamente a las y los bogotanos más humildes economizar en gastos de transporte, generar independencia, autonomía y dignidad en su movilidad.

## **9.2 Riesgos y amenazas**

Uno de los riesgos más persistentes y sentido de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta es la inseguridad urbana. La percepción de las y los ciclistas al respecto de este tema es casi unánime, aunque existen voces que difieren de esta posición y señalan que desde su experiencia personal nunca se han visto



amenazados, lo cierto es que predomina la necesidad de visibilizar los riesgos de seguridad que implican moverse en bicicleta, especialmente para las mujeres. Por otra parte, las y los ciclistas exponen sus cuerpos a la vía que se convierte en un espacio de rivalidad entre los distintos actores, lo cual ha causado accidentes mortales y pérdidas irreparables para la cultura de la bicicleta en la ciudad.

Las desigualdades históricas y culturales con base en el género han creado brechas en la apropiación de la cultura de la bicicleta por parte de las mujeres. Los efectos de esta brecha han causado que las prácticas, los saberes y las experiencias que componen la cultura bogotana de la bicicleta estén altamente masculinizadas. Esto corresponde a uno de los principales riesgos identificado con precisión por parte de las mujeres participantes, quienes aseguran que esto se presta para la expresión de formas de violencia física y simbólica, acoso y subestimación. En los espacios asociados a la red de servicios para la bicicleta como en los talleres de mecánica o mantenimiento, estos son particularmente agudos. Este tipo de situaciones se convierten en condicionantes y barreras para que más mujeres se suban a la bicicleta y amenazan la transmisión de esta cultura de manera equitativa.

Las tensiones al interior de las colectividades de ciclistas corresponden a otro de los riesgos para tener en cuenta. Esto ha llevado a la fragmentación y la desaparición de algunos de ellos, lo que se ha discutido como un riesgo. No obstante, en algunos casos esta situación conlleva a la aparición de nuevas colectividades que reactivan o transforman las territorialidades anteriores, cambian su nombre e integran nuevos miembros. Otro riesgo del activismo de la bicicleta es la posibilidad de caer en radicalismos o llevar a la falsa idea de que las y los ciclistas deben gozar con exclusividad de la vía, lo cual viene degradando la imagen del ciclista y de los colectivos. Por otra parte, una de las amenazas más presentes para las agrupaciones que han tenido como objetivo incidir en la política de la ciudad, ha sido su cooptación o instrumentalización institucional a partir de proyectos financiados por alcaldías locales o de candidatas y candidatos en época electoral, lo cual conlleva a fragmentación, la pérdida de identidades y genera limitaciones en la negociación política. Este riesgo de institucionalización es especialmente sentido alrededor de iniciativas populares que se generan desde los barrios y colectividades y, en ocasiones, terminan siendo apropiadas por instancias distritales.

Aunque la pandemia estimuló la diversidad de usos de la bicicleta, se logró identificar que el traumatismo en el intercambio comercial internacional, especialmente la importación de partes y repuestos expresó un alto grado de inestabilidad en los precios. El aumento en los costos de estos elementos repercutió en toda la cadena de valor de la bicicleta, lo que hizo denotar la focalización de esta en procesos de comercialización más que de producción. Esto llevó a señalar la necesidad de salvaguardar la producción local y estimular la fabricación local de partes y repuestos, para desconcentrar la economía del sector de comercialización y jalonar a renglones como la innovación, investigación y fortalecimiento de la industria local.

En el campo del ciclismo de competencia urbano, uno de los principales riesgos proviene de la falta de relevo generacional de las personas que lideran procesos de organización para el deporte. Debido al desgaste natural de las trayectorias colectivas o personales de quien encabeza estas iniciativas, lo cual puede llevar a su ausencia, algunos procesos han quedado huérfanos y han desaparecido con el paso del tiempo.



No obstante, aunque esto puede presentarse en algún punto de la ciudad y relacionarse con una práctica muy específica, de manera continua las colectividades barriales o grupos de vecinos adaptan nuevos espacios y aparecen nuevas prácticas deportivas dentro de las cuales se destacan el BMX o el Dirty Jump.

## REFERENCIAS

- Alcaldía Mayor de Bogotá (2013). *El libro de la bici*
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2014). *El libro de la bici*
- Alfonso, Julián (2019). *Pedalear la historia: Los inicios del ciclismo en Bogotá 1894-1938*.
- Brown, Matthew (2021). *Ciclismo en Suramérica, 1880-1920*. Anuario de historia social y de la cultura.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2009) *Movilidad en bicicleta en Bogotá*. Cámara de comercio de Bogotá
- Camargo, A. P., & Hurtado, A. (2013). *Urbanización informal en Bogotá: Agentes y lógicas de producción del espacio urbano*. Revista INVI, 28(78), 77-108.
- Carrasco, R. (2004). *Barrios marginales en el ordenamiento urbano de Bogotá*. Revista Bitácora Urbano Territorial, 1(8), 56-63.
- Cortés, R. (2007). *Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990) esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato*. Revista Bitácora Urbano Territorial. 11(1), 160-213.
- Criterion, B. (2022). *Criterion Bogotá*. Criterion Bogotá. <https://criteriumbogota.com/>
- Documento CONPES D.C 14 (2021) Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030. Secretaría Distrital de la Mujer.
- Gallo, Ignacio & Muñoz, Catalina (2019) *Caracterización de la economía de la bicicleta en Bogotá*. Dirección de Estudios de la Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá.
- Mesa, C., & Alvis, D. (2011). *Historia de las políticas públicas de movilidad en Bogotá, 1948-2008*. En *POLÍTICAS PÚBLICAS Y MEMORIA 1940-2008. Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*. Universidad Nacional de Colombia-Alcaldía Mayor de Bogotá. [https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos\\_secretaria\\_general/POLITICAS\\_PUBLICAS\\_IEPRI.compressed.pdf](https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos_secretaria_general/POLITICAS_PUBLICAS_IEPRI.compressed.pdf)
- Montezuma, Ricardo (2011) *Ciudadanos Calles y Ciudades*. Universidad del Rosario.
- ONU Mujres (2020), CUIDADO NO REMUNERADO EN COLOMBIA: BRECHAS DE GÉNERO. DANE, MUJERES QUE CUENTAN. Boletín Mayo. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/genero/publicaciones/Boletin-estadistico-ONU-cuidado-noremunerado-mujeres-DANE-mayo-2020.pdf>
- Pardo, C y Sanz, A (Eds). (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas*. Ministerio de Transporte de Colombia.
- Pardo, Carlos Felipe. (2013) *Bogotá's non-motorised transport policy 1998-2012: the challenge of being an example*. En: Aspects of active travel. How to encourage people to walk or cycle in urban areas.
- Ríos Flores, R.A, Taddia, A.P., Pardo, C F. y LLeras, N. (2015) *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. (s/f). Recuperado el 2 de septiembre de 2020, de <https://publications.iadb.org/es/ciclo-inclusion-en-america-latina-y-el-caribe-guia-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta>



- Rodó-de-Zárate, María; Estivill i Castany, Jordi y Eizagirre, Nerea (2019). «La configuración y las consecuencias del miedo en el espacio público desde la perspectiva de género». *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 167: 89-106 ([https://reis.cis.es/REIS/PDF/REIS\\_167\\_+061557141802713.pdf](https://reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_167_+061557141802713.pdf))
- Rodriguez, Bibiana (2017). *Subjetividades en el espacio público la Ciclovía de Bogotá*. Editorial UCA. Cádiz España.
- Royo, P. (2021). *Metrópolis pedaleable: Estudio y prospectiva de la infraestructura ciclable de las ciudades de Barcelona, París y Amsterdam*. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/355767>
- Rueda, Daniel (2019). *Dinámicas del fenómeno pro - bici en la ciudad de Bogotá D.C que promueven la movilización y la participación para la incidencia en política pública*. Pontificia Universidad Javeriana
- Salazar, O. I. (2016). *Fervor y marginalidad de las ciclomovilidades en Colombia (1950-1970)*. *Revista Colombiana de Sociología*, 39(2), 49-67. <https://doi.org/10.15446/rsc.v39n2.58965>
- Salazar, Oscar. (2021). *Andar por la ciudad. Movilidades cotidianas y espacio urbano en Bogotá y Barranquilla, 1950 y 1970*. Universidad Nacional de Colombia
- Sánchez-de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Sánchez, Luisa Fernanda (2021), *Documento de lineamientos, enfoque de mujeres y género en la cultura bogotana de uso y disfrute de la bicicleta*. ONU Mujeres.
- Sánchez, Mónica y Triana, Laura (2016), *Mujeres patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá*. *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, 2017, pp. 9-40 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina.
- Sarmiento, O., Torres, A., Jacoby, E., Pratt, M., & Schmid, T. L. (2008). *The Ciclovía-recreativa : A Mass-Recreational Program With Public Health Potential*. Secretaría Distrital de Movilidad (2019). *Encuesta de Movilidad 2019*.
- Suárez Carlos, (2018). *Influencia de los colectivos bogotanos de bici usuarios en el proceso de formación de políticas públicas sobre la bicicleta a nivel distrital*. Tesis de maestría Universidad Santo Tomás. Disponible en: <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/12563/2018carlossuarez.pdf?sequence=1>
- Torres, Camilo. (2015). *Usos cotidianos y populares de la bicicleta en Bogotá*. *Revista Arquis*. Costa Rica
- Vargas Lesmes, J., & Zambrano P., F. (2015). *Santa Fe y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos (1600-1957)*. En *Bogotá 450 años: Retos y realidades* (pp. 11-93). Institut français d'études andines. <http://books.openedition.org/ifea/6890>
- Wilmer Pipicano, Andrés Javier Peña, Christian Pipicano, María Andrea Fernández,Isabela Porras,Nestor Arias, Leonel Mirand Sánchez (2021), *Viajes de cuidado en cuatro localidades de Bogotá*. Monografía del DIB.

## PRENSA

Forero Nougues, Mike (16 de diciembre de 1974). Festival del pedal. La cicla, obsesión del futuro. *El Espectador*

Palacios, Rodrigo (16 de diciembre de 1974). Mitin en favor de la cicla. *El Tiempo*



Pardo, Carlos (14 de octubre de 2013). (Mi) verdadera historia del Ciclopaseo de los Miércoles. *El Tiempo*

Puentes, Ana (20 de julio de 2020). Bicicleta y sus beneficios económicos: Por qué es buena inversión para las ciudades. *El Tiempo*

S.A (1 de mayo de 1928). Obreros que honrais vuestra vida con el trabajo. *El Socialista*

S.A (14 de diciembre de 1974). Circuito ciclista de 'la tranquilidad'. *El Tiempo*

Sistema de Cuidado, (2022) Qué son los trabajos del cuidado. Disponible en: <http://www.sistemadecuidado.gov.co/trabajos-cuidado.html>

## CONTENIDO DIGITAL

Banrepcultural (2021). *De las pioneras al World Tour: el ciclismo femenino en Colombia*. [Video] Disponible en:

<https://www.banrepcultural.org/exposiciones/escarabajos/el-centro-de-recursos-documentales/capsulas>

Canal tvredteatrapa (16 de noviembre de 2011). *Hecho a mano Fábrica de bicicletas* [Archivo de Video]. Youtube.

[https://www.youtube.com/watch?v=aAgeNR\\_0ZNc&ab\\_channel=tvredteatrapa](https://www.youtube.com/watch?v=aAgeNR_0ZNc&ab_channel=tvredteatrapa)

Capital (1 de octubre de 2018). *Natalia Prieto Líder de Paradas en los pedales*. [Archivo de Video]. Youtube

[https://www.youtube.com/watch?v=7Q5lkCXCacE&ab\\_channel=Capital](https://www.youtube.com/watch?v=7Q5lkCXCacE&ab_channel=Capital)

Culturacapital (15 de junio de 2010). *Cultura capital - Ciclovía*. [Archivo de Video]. Youtube

IDRD. (s. f.). *Historia de la Ciclovía y RecreoVía* [Informativa]. In Bogotá. Recuperado 2 de marzo de 2022, de <http://www.inbogota.com/transporte/ciclovía/historia.htm>

La W radio. Entrevista a Natalia Espitia. Disponible en <https://play.wradio.com.co/audio/3864402/>

Portal Más Colombia - *Cómo funciona la Bicimensajería independiente en Bogotá*. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=dp9TXezns-U>

Veeduría Distrital. *Manifiesto de la Mesa de la Bicicleta* (2015). Disponible en: <http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/Mesa%20de%20la%20Bicicleta%20en%20PDD%20-%20PDB.pdf>

## ENTREVISTAS

Alfonso, Julián (2022). *Entrevista a Armando Rodriguez*

Alfonso, Julián (2022). *Entrevista a Carlos Pardo*

Alfonso, Julián (2022). *Entrevista a Lorena Villamizar*

Alfonso, Julián (2022). *Entrevista a Ximena Daza*

Bravo, Carlos (2022). *Entrevista a Andrea María Navarrete*

Bravo, Carlos (2022). *Entrevista a Andrés Vergara*

Bravo, Carlos (2022). *Entrevista a Jaime Ortiz*

Bravo, Carlos (2022). *Entrevista a Jairo Muñoz*

Bravo, Carlos (2022). *Entrevista a Luz Marina Ramirez*

Bravo, Carlos (2022). *Entrevista a Paola Castañeda*

## ENCUENTROS Y GRUPOS FOCALES

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022) Encuentro No.1. ¡Pista pal ciclista!



Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022) Encuentro No.2. ¡Todas las bicis van!  
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022) Encuentro No.3. ¡Dando biela por el patrimonio!

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022) Encuentro No.4. ¡La última curva y llegamos!

## GRUPOS FOCALES

Grupo focal. Fundación Mamacitas en bici

Grupo focal. Colectivo Montaña sureña

## DOCUMENTOS LEGALES

Alcaldía Mayor de Bogotá (2019). Decreto 495 de 2019

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.(2019) *Decreto 495 de 2019.*

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=86030>

Concejo de Bogotá (1998). *Acuerdo 6 de 1998. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá*

Concejo de Bogotá D.C., (1998) *Acuerdo 6 de 1998*

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=535>

Secretaría Distrital de Movilidad (2021) *CONPES No.15. Política pública de la Bicicleta 2021-2039*