PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA













PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA

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, noviembre de 2023



ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ

Claudia López Hernández

SECRETARIA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

Catalina Valencia Tobón

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Devanira Consuelo Ávila Moreno

SECRETARIA DISTRITAL DE LA MUJER

Diana Rodríguez Franco

DIRECTOR INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Patrick Morales Thomas

SUBDIRECTORA DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

Camila Medina Arbeláez

EQUIPO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL-IDPC

Blanca Cecilia Gómez Lozano - Coordinadora Carlos Eduardo Sánchez Otero - Asesor Equipo PCI

EQUIPO PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA CULTURA DE LA BICICLETA

Ángela Rocío Leguizamón Adames. Líder del proyecto.

Julián Andrés Alfonso Sánchez. Profesional de sistematización.

Luisa Fernanda Castañeda Urrea. Profesional en Metodología.

Laura Bibiana Escobar García. Profesional de sistematización.

TEXTOS

Carlos Eduardo Sánchez Otero Ángela Rocío Leguizamón Adames Julián Andrés Alfonso Sánchez Luisa Fernanda Castañeda Urrea Laura Bibiana Escobar García Carlos Arturo Bravo.

AGRADECIMIENTOS ESPECIALES

Oscar Mauricio Velásquez Bobadilla. Subdirector. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.

Andrés Felipe Vergara. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.

Nicté Sofía Ortiz Ríos. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad.

Clara López García. Directora de Derechos y Diseño de Política. Secretaría Distrital de la Mujer.

Jimena Silva Lurduy. Referenta de género Sector Cultura. Dirección de Derechos y Diseño de Política. Secretaría Distrital de la Mujer.

Laura Catalina Roa. Referenta de género Sector Movilidad. Dirección de Derechos y Diseño de Política. Secretaría Distrital de la Mujer.



TABLA DE CONTENIDO

	1. INTRODUCCIÓN	
	2. CONTEXTUALIZACIÓN	
	2.1 Antecedentes y postulación	
	3. MARCO CONCEPTUAL	. 13
	3.1 Patrimonio cultural	14
	3.2 Sistema cultural	
	3.3 Territorio	
	3.4 Enfoque de género y enfoque de derechos de las mujeres	
	4. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA	
	4.1. La llegada de la bicicleta y sus primeros usos (1890-1900)	
	4.2 La bicicleta en el siglo XX (1900-1950)	. 23
	4.3 Un nuevo fenómeno de masas (1951-2022)	. 24
	5. BREVE DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	. 28
	E 4 E	00
	5.1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas	. 28
	5.2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta	
	5.3 Mujer y género en la cultura de la bicicleta	
	5.4 Deporte, recreación y bienestar	
	6. METODOLOGÍA	. 34
	6.1 Alistamiento y planeación	. 34
	6.2 Propuesta metodológica	. 37
	6.3 Enfoques metodológicos	
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana	. 37
		. 37 . 37
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana	. 37 . 37 . 37
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana	. 37 . 37 . 37 . 38
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana	. 37 . 37 . 37 . 38 . 38
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana	. 37 . 37 . 38 . 38
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana	. 37 . 37 . 38 . 38 . 38
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento	. 37 . 37 . 38 . 38 . 38
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES	. 37 . 37 . 38 . 38 . 38 . 39 . 39
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos	. 37 . 37 . 38 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa	. 37 . 37 . 38 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 40
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa 6.4.5. Etapa escritura documento PES	. 37 . 37 . 38 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 40
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa	. 37 . 37 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 41
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa 6.4.5. Etapa escritura documento PES 6.4.6 Etapa Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de	. 37 . 37 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 41
	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa 6.4.5. Etapa escritura documento PES 6.4.6 Etapa Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de atrimonio Cultural. 6.5 Aplicación de la estrategia de participación ciudadana	. 37 . 37 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 41 . 41
Pa	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa 6.4.5. Etapa escritura documento PES 6.4.6 Etapa Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de atrimonio Cultural. 6.5 Aplicación de la estrategia de participación ciudadana 6.5.1 Taller de caracterización de la manifestación	. 37 . 37 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 41 . 41
Pa	6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 6.3.2 Enfoque de género 6.3.3 Enfoque territorial 6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 6.3.5 Integración del patrimonio cultural 6.4 Ruta metodológica 6.4.1 Etapa de alistamiento 6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa 6.4.5. Etapa escritura documento PES 6.4.6 Etapa Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de atrimonio Cultural. 6.5 Aplicación de la estrategia de participación ciudadana	. 37 . 37 . 38 . 38 . 39 . 39 . 40 . 41 . 41 . 41



la bicicleta	45
6.5.4 Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta	
6.5.5 Entrevistas	
6.5.6 Balance ejecución metodológica	
6.5.7 Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta	
6.6. Sistematización y análisis de información	
6.6.1. Registro de fichas de sistematización	
6.6.2. Codificación cualitativa de la información	53
6.6.3 Análisis de la información	58
6.6.4 Concertación a nivel distrital	58
7. CONOCIMIENTO Y COMPRENSIÓN DE LA MANIFESTACIÓN	59
7.1. Deservinción general de la manifestación	5 0
7.1. Descripción general de la manifestación	
7.2 Componentes de la manifestación	
7.2.1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas	
7.2.2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta	83
7.2.3 Mujer y género en la Cultura bogotana de la bicicleta	
7.2.4 Deporte, recreación y bienestar	115
7.3 Caracterización territorial de la manifestación por núcleos locales	128
7.3.1 Núcleo Local 1 Suba	
7.3.2 Núcleo Local 2 Usaquén y Chapinero	
7.3.3 Núcleo Local 3 Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	
7.3.4 Núcleo Local 4 La Candelaria, Santa Fe y Los Mártires	
7.3.5 Núcleo Local 5 Puente Aranda y Fontibón	
7.3.6 Núcleo Local 6 Kennedy y Bosa	
7.3.7 Núcleo Local 7 Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	
7.3.8 Núcleo Local 8 Tunjuelito y Ciudad Bolívar	
7.3.9 Núcleo Local 9 Usme y Sumapaz	
7.4 Conclusiones de la caracterización territorial	
7.5 Ubicación y proyección geográfica	
7.7 Correspondencia de la manifestación con los campos del patrimonio	
cultural inmaterial	
7.7.1 Sistemas normativos y formas de organización social tradicionales	173
7.7.2 Actos festivos y lúdicos	
7.7.3 Juegos y deportes tradicionales	175
7.7.4 Patrimonio cultural inmaterial asociado a la vida cotidiana	
7.9 Correspondencies de la monifestación con los critorios de veloración	a dal
7.8 Correspondencias de la manifestación con los criterios de valoración patrimonio cultural inmaterial	
7.8.1 Correspondencia con los campos de PCI	
7.8.2 Significación	
7.8.3 Naturaleza e identidad colectiva	179
7.8.4 Vigencia	
7.8.5 Equidad	
7.8.6 Responsabilidad	



8. DIAGNÓSTICO Y ESTADO ACTUAL DE LA MANIFESTACIÓN	183
8.1 Debilidades	
8.1.1 Falta de conocimiento	184
8.1.2 Cultura ciudadana	185
8.1.3 Organización social	
8.1.4 Falta de responsabilidad en prácticas deportivas de alto riesgo	186
8.2 Oportunidades	186
8.2.1. Malla vial e infraestructura	186
8.2.2. Gestión pública	186
8.2.3. Tendencias y prácticas de la cultura bici	187
8.2.4. Respeto a la diversidad	187
8.2.5. Estímulos económicos	187
8.3 Fortalezas	188
8.3.1. Infraestructura	188
8.3.2. Empoderamiento femenino	188
8.3.3. Salud, bienestar y deporte	188
8.3.4. Fortalecimiento organizativo	189
8.3.5. Fomento de economías	189
8.3.6. Apropiación territorial y cultural	189
8.4 Amenazas	190
8.4.1 Infraestructura	190
8.4.2 Gestión pública	
8.4.3 Inseguridad	
8.4.4 Violencias Basadas en Género	
8.4.5 Economía y comercio	
8.4.6 Ambiente	
9. PROPUESTA DE SALVAGUARDIA	191
9.1 Objetivos del PES	
9.1.1 Objetivo general	
9.1.2 Objetivos específicos	192
9.2 Líneas de salvaguardia	
9.2.1 Línea 1. Fortalecimiento organizativo y productivo	
9.2.2 Línea 2. Articulación intersectorial y gestión pública	
9.2.3 Línea 3. Investigación, pedagogía y divulgación	
9.2.4 Línea 4. Fomento a la equidad	208
9.3 Cronograma general de la propuesta de salvaguardia	216
10. MECANISMOS DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO	219
10.1 Componentes	
10.1.1 Componente ciudadano	
10.1.2 Componente Institucional	220



10.1.3 Invitados permanentes
10.2 Funciones de la Mesa Gestora de la Cultura Bogotana de la Bici
12.REFERENCIAS
12.1 Prensa
LISTADO DE ILUSTRACIONES
Ilustración 1.Piezas gráficas convocatoria espacios participativos postulación 12 Ilustración 2.Anuncio publicitario de venta de bicicletas marca Olympic en el almacé La Chaqueta Roja, ubicado sobre la calle Real de Bogotá
bicicleta



Ilustración 25. Ciclistas en la localidad de Suba130	
Ilustración 26. Mapa de actores localidad de Suba130	
Ilustración 27. Ciclistas en el ciclocarril de la calle 116 en la localidad de Usaquén	
132	
Ilustración 28. Mapa de actores localidad de Usaquén132	
Ilustración 29. Ciclistas en el ciclocarril de la carrera séptima en la localidad de	
Chapinero133	
Ilustración 30. Mapa de actores localidad de Chapinero134	
Ilustración 31.Ciclista en una ciclorruta en la localidad de Teusaquillo135	
Ilustración 32. Mapa de actores localidad de Teusaquillo	
Ilustración 33. Ciclista circulando por el barrio San Felipe en la localidad de Barrios	
Unidos136	
Ilustración 34. Mapa de actores localidad de Barrios Unidos137	
·	
Ilustración 35. Ciclistas en la localidad de Engativá	
Ilustración 36. Mapa de actores localidad de Engativá	
Ilustración 37. Ciclistas en la localidad de La Candelaria	
Ilustración 38. Mapa de actores localidad de La Candelaria140	
Ilustración 39. Ciclistas en un recorrido frente al Museo Nacional en la localidad de	
Santa Fe141	
Ilustración 40. Mapa de actores localidad de Santa Fe141	
Ilustración 41. Ciclistas en la calle 26 en la localidad de Los Mártires en Bogotá142	
Ilustración 42. Mapa de actores localidad de Los Mártires143	
Ilustración 43. Ciclistas en un recorrido por el Distrito Grafitti en la localidad de	
Puente Aranda144	
Ilustración 44. Mapa de actores localidad de Puente Aranda145	
Ilustración 45. Ciclista circulando por el ciclocarril de la calle 13 en la localidad de	
Fontibón	
Ilustración 46. Mapa de actores localidad de Fontibón146	
Ilustración 47. Ciclistas del colectivo Bikennedy rodando por la localidad 148	
Ilustración 48. Mapa de actores localidad de Kennedy148	
Ilustración 49. Fila de ciclistas en la Cicloalameda El Porvenir en la localidad de	
Bosa	
Illustración 50. Mapa de actores localidad de Bosa	
Ilustración 51.Ciclista circulando por las calles del barrio El Restrepo en la localidad	נ
de Antonio Nariño151	
Ilustración 52. Mapa de actores localidad de Antonio Nariño151	
Ilustración 53. Ciclistas entrenando en el Velódromo Primero de Mayo en la localida	ad
de San Cristóbal152	
Ilustración 54. Mapa de actores localidad de San Cristóbal153	
Ilustración 55. Ciclistas de la Escuela de la bici en la localidad de Rafael Uribe Urib	е
154	
Ilustración 56. Mapa de actores localidad de Rafael Uribe Uribe154	
llustración 57. Ciclistas en el circuito del parque El Tunal en la localidad de Tunjueli	ito
155	
Ilustración 58. Mapa de actores localidad de Tunjuelito156	
llustración 59. Competencia de downhill urbano en la localidad de Ciudad Bolívar1	57
llustración 60. Mapa de actores localidad de Ciudad Bolívar157	ונ
·	
Ilustración 61. Niño ciclista en la plaza fundacional de Usme	
Ilustración 62. Mapa de actores localidad de Usme	
Ilustración 63. Ciclistas participantes a la expedición al Páramo de Sumapaz160	



Ilustración 64. Mapa de actores localidad de Sumapaz
Ilustración 67.Lugares de reunión asociados con la Cultura bogotana de la bicicleta168
Ilustración 68. Mapa. Dinámicas rurales y puntos de conexión Bogotá – Región169 Ilustración 69. Mapa. Iniciativas comunitarias y economías populares asociadas con la Cultura bogotana de la bicicleta
Ilustración 73. Mecanismos de gestión del PES Cultura bogotana de la bicicleta221
LISTADO DE TABLAS
Tabla 1. Plan de trabajo formulación PES Cultura bogotana de la bicicleta35 Tabla 2. Núcleos territoriales PES Cultura de la bicicleta
Tabla 4. Entrevistas PES Cultura de la bicicleta
Tabla 11. Plan de acción línea de acción No. 1



GLOSARIO

(CDPC) Consejo Distrital de Patrimonio Cultural

(IDPAC) Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal

(IDPC) Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

(IDU) Instituto de Desarrollo Urbano (IPES) Instituto para la Economía Social

(LRPCI) Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial

(PCI) Patrimonio Cultural Inmaterial(PES) Plan Especial de Salvaguardia

(PEMP) Plan Especial de Manejo y Protección

(SCRD) Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

(SDM) Secretaría Distrital de Movilidad(ONU) Organización de Naciones Unidas(ODS) Objetivos de Desarrollo Sostenible

(DOFA) Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas

(IDRD) Instituto Distrital de Recreación y Deporte

(EDM) Encuesta Distrital de Movilidad

(BIC) Bien de Interés Cultural (SIC) Sector de Interés Cultural

(POT) Plan de Ordenamiento Territorial(SIG) Sistema de Información Geográfica(ONG) Organización No Gubernamental

(UNESCO) Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura

(ONU Mujeres) Organización de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de la Mujer



1. INTRODUCCIÓN

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 de 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.

Desde el 2020, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), en articulación con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, 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 (LRPCI) de acuerdo con la normatividad estipulada en el Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015 modificado por el Decreto 2358 de 2019 y la Resolución 408 de 2020 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Su posible inclusión en esta Lista abrirá el camino para la implementación del presente 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.

El PES se presenta por parte del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, en un trabajo articulado y de carácter participativo con la ciudadanía bogotana. Su propósito es visibilizar, valorar, salvaguardar y fortalecer la 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. La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta es un sistema cultural asociado a saberes locales, estructuras comunitarias y productivas, economías populares, prácticas culturales y medios de transporte. En ese sentido, este sistema cultural ha emergido 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, este sistema 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. En este sentido, la Cultura bogotana de la bicicleta aporta en la construcción de vínculos y al cierre de brechas sociales.

En el marco del proceso de formulación del PES, se aboga por una perspectiva integral de caracterización de este sistema cultural a nivel distrital compuesto por cuatro principales líneas temáticas: economías populares, saberes locales y estructuras productivas; las estructuras organizativas y comunitarias; mujer y género y deporte, recreación y bienestar. La primera línea refiere a los usos relacionados al trabajo con y sobre la bicicleta, que activan economías locales, la configuración de oficios de alto valor cultural, y ecosistemas de valor y cadenas productivas a nivel urbano. En la segunda línea destaca la emergencia de colectivos, colectivas, organizaciones, fundaciones ciclistas que abogan por el derecho a una ciudad menos desigual y sostenible y desarrollan procesos de apropiación del espacio público. En la tercera línea temática los usos y procesos



políticos por parte de las mujeres ciclistas determinan un enfoque especial en este proceso de declaratoria, pues han logrado resignificar, descubrir y habitar el espacio público desde el activismo feminista y resistiendo a las Violencias Basadas en Género. Por último, los campos de recreación, deporte y bienestar asociados al uso de la bicicleta se reflejan en espacios como la Ciclovía dominical, el ciclismo a nivel deportivo y popular, la emergencia de deportes contemporáneos como el BMX, Dirty Jump y el Stunt, así como los procesos de apropiación del espacio público por parte de ciclistas que buscan transformaciones de fondo en su propio estilo de vida y una ciudad más sostenible ambientalmente.

Con el fin de lograr el reconocimiento de este sistema cultural, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural 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 LRPCI. de acuerdo con el procedimiento técnico estipulado. Dicha postulación fue presentada y aprobada por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural de Bogotá el 3 de agosto de 2023. En ese sentido, y en aras de continuar con el proceso de declaratoria, desde el 2022 se dio inicio al proceso participativo y ciudadano de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) como instrumento de gestión de la Cultura bogotana de la bicicleta. A nivel administrativo, la formulación del PES fue posible gracias a la suscripción del convenio No. SDM-CD-36-2022 entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría Distrital de Movilidad, con el objeto "aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta, en el marco del proceso de inclusión de dicha manifestación cultural en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital de Bogotá". El PES se enmarca en la ejecución de dicho convenio entre ambas entidades distritales.

La formulación del PES tuvo por objetivo principal generar un proceso participativo que le permitiera a la ciudadanía y a la institucionalidad local profundizar en tres elementos: la caracterización territorial, la construcción de un diagnóstico sobre el estado actual de la manifestación y, a partir de lo anterior, el diseño de una propuesta sostenible de salvaguardia orientada a la sostenibilidad cultural, social y patrimonial de la Cultura bogotana de la bicicleta a corto, mediano y largo plazo. Para ello, conjuntamente entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría Distrital de Movilidad se estableció un plan de trabajo que contó con seis fases principales. Primero, el alistamiento logístico, técnico y metodológico, que articuló la conformación del equipo de trabajo y el diseño de la metodología participativa. Segundo, el diseño de una estrategia de comunicación y divulgación del PES. Tercero, la implementación de la fase de participación ciudadana en la ciudad, donde se contó con un total de 19 espacios ciudadanos para profundizar con la ciudadanía en torno a la caracterización territorial, el diagnóstico y la propuesta de salvaguardia. Cuarto, una fase de sistematización de resultados de la fase participativa. Quinto, la escritura del documento PES y, por último, la presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

Cabe señalar que la declaratoria se inscribe en la implementación de 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 Plan Especial de



Salvaguardia de este 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 LRPCI 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.

2. CONTEXTUALIZACIÓN

2.1 Antecedentes y postulación

La declaratoria de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio cultural inmaterial de Bogotá ha sido liderada por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer. Los antecedentes del proceso de postulación incluyeron el desarrollo de acciones de articulación interinstitucional entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría Distrital de Movilidad, así como una fase de exploración conceptual y metodológica en torno a lo que podría significar la Cultura bogotana de la bicicleta desde una perspectiva patrimonial, considerando algunos antecedentes e intenciones de declaratoria de la Ciclovía como patrimonio cultural de la ciudad. Esta fase exploratoria incluyó también la articulación entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, la Secretaría Distrital de la Mujer y ONU Mujeres que tuvo como propósito explorar la centralidad que ha supuesto la bicicleta para los procesos de activismo feminista hoy en día en la lucha por la garantía y reivindicación de los derechos de las mujeres para habitar un espacio urbano seguro y libre de Violencias Basadas en Género. En dicha exploración se determinaron los lineamientos del enfoque de mujeres y género en la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta y se desarrollaron algunos espacios participativos con el fin de profundizar en el enfoque de género y en el enfoque de derechos de las mujeres del proceso. Este proceso fue realizado a través del establecimiento de un plan de trabajo entre el IDPC, la Secretaría Distrital de la Mujer y ONU Mujeres en el 2021.

Asimismo, durante el 2021 desde el IDPC se realizaron algunos acercamientos con el IDPAC y el IDRD. Con respecto al IDPAC, tuvieron lugar reuniones de planeación para articular y coordinar acciones con el fin de dar inicio al proceso de participación ciudadana y comunitaria en el marco de la inclusión en Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital de la Cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá. En ese contexto y gracias a la articulación con el IDPAC, se realizaron encuentros preparatorios del proceso participativo en el marco de la inclusión, con el Consejo Distrital de la Bicicleta y colectivos/as de ciclistas. En lo que respecta al IDRD, se realizó en julio de 2021 un taller preparatorio con el Equipo técnico del programa "Al trabajo en bici" del IDRD, con el fin de presentar la propuesta de inclusión y realizar un fortalecimiento de capacidades en PCI. Esta sesión permitió presentar desde el IDPC algunos conceptos básicos del PCI, e identificar algunos tipos de ciclistas que transitan por los corredores que atiende la estrategia "Al trabajo en bici" del IDRD.

La segunda etapa corresponde a la construcción del documento de postulación como documento descriptivo de la manifestación. Esta 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. Durante el primer trimestre del año 2022, en el marco de la implementación de la ruta metodológica participativa, 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 fueron recogidas y sistematizadas en el documento de postulación, de acuerdo con el procedimiento técnico estipulado en el Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015 modificado por el Decreto 2358 de 2019 y en la Resolución 408 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte para la inclusión de manifestaciones culturales en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital.

La ruta metodológica que se implementó para la construcción del documento de postulación incluyó diversas herramientas y técnicas de investigación participativa que sirvieron para reflexionar sobre la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta con la ciudadanía. En términos generales, se priorizó un enfoque cualitativo que buscaba 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 inicial del componente cultural y patrimonial asociado a la cultura de la bicicleta. El trabajo se dividió en dos fases. La primera consistió en 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 al respecto. Para este trabajo fue fundamental el proceso de búsqueda de bibliografía y la construcción de los Lineamientos de mujer y género que se produjeron durante 2021. La segunda fase consistió en el desarrollo de cuatro talleres participativos, que permitieron la sensibilización ciudadana, así como la identificación y caracterización preliminar de la Cultura bogotana de la bicicleta.

iPISTA PAL'
CICLISTA!

Hagamos de la cultura de la bicicleta nuestro patrimonio.
IP E FRENCE

Pagamos de la cultura de la bicicleta nuestro patrimonio.
IP E FRENCE

Pagamos de la cultura de la bicicleta nuestro patrimonio.
IP e esperamos!

BOGOTÁ

BOGOTÁ

Ilustración 1.Piezas gráficas convocatoria espacios participativos postulación





Fuente: Elaboración propia

Cabe señalar que acogiendo el procedimiento dispuesto en la referida Resolución 408 de 2020, mediante los radicados 20224000033901 del 08 de julio de 2022; 202222307255101 del 08 de julio de 2022 y 1-2022-006974 del 05 de julio de 2022, del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural-IDPC, la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM y la Secretaría Distrital de la Mujer-SDMujer, respectivamente, presentaron el documento de postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" ante la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte para evaluación de viabilidad técnica.

En respuesta a lo anterior, a través del radicado 20223300082051 del 22 de julio de 2022 la SCRD convocó a la Mesa Técnica para la revisión de la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta", la cual se llevó a cabo el 25 de julio de 2023, con el objeto de evaluar el documento de postulación y realizar comentarios respecto del contenido del mismo por parte de la Dirección de Arte, Cultura y Patrimonio de la SCRD, como consta en el acta remitida por esta entidad mediante radicado 20223300086821 del 01 de agosto de 2022. Una vez realizada la presentación ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural el 3 de agosto de 2022 y contando con concepto favorable por parte de dicha instancia, mediante oficio 20223300148761 del 15 de diciembre de 2022 la SCRD acogió la recomendación dada por el CDPC y se aceptó el documento de postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la LRPCID. Mediante radicado 20234000003671 del 01 de febrero de 2023 el IDPC envió a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte el plan de trabajo para la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia, el cual fue desarrollado durante el año 2023.

3. MARCO CONCEPTUAL

El marco conceptual del proceso de investigación participativa que sustenta el Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta articula los conceptos de patrimonio Cultural, sistema cultural y territorio, los cuales son definidos ampliamente a continuación junto con la definición del enfoque de mujer y género que guio el proyecto.



3.1 Patrimonio cultural

Uno de los conceptos principales bajo el cual se recoge esta metodología es, por supuesto, el de Patrimonio Cultural, este es definido por la UNESCO como "el legado cultural que recibimos del pasado, que vivimos en el presente y que transmitiremos a las generaciones futuras" y "un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente v se transmiten a las generaciones futuras para su beneficio" (Unesco, s. f.). Es decir que el patrimonio cultural son aquellos bienes, costumbres, conocimientos y prácticas heredadas del pasado, transmitidas de una generación a otra y entre pares a los que socialmente se les asigna un valor especial. En ese sentido, el Estado colombiano reconoce que: "el patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico" (Lev 1185 de 2008).

Dentro del patrimonio cultural se encuentra, entre otros, el patrimonio cultural inmaterial (PCI) que hace referencia a aquellas manifestaciones o expresiones culturales propias de una comunidad y que reafirman su identidad colectiva. El Ministerio de Cultura de Colombia afirma que "las manifestaciones son colectivas y dinámicas, tienen protocolos fundados en la tradición y están cargadas de elementos simbólicos. Según esta definición, las manifestaciones de este tipo de patrimonio son la expresión de procesos sociales complejos y dinámicos que, por lo tanto, no están exentos de conflictos" (Ministerio de Cultura, 2011).

El Estado colombiano acogió en 2006 la *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Unesco (2003)* y en la Ley 1185 de 2008 estableció que "el patrimonio cultural inmaterial está constituido, entre otros, por las manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas y espacios culturales, que las comunidades y los grupos reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio genera sentimientos de identidad y establece vínculos con la memoria colectiva. Es transmitido y recreado a lo largo del tiempo en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia y contribuye a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana".

A nivel distrital, el Decreto Distrital 070 de 2015 crea el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015) el cual articula la gestión del patrimonio cultural de la ciudad de Bogotá como función del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) adscrito a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD). Desde entonces la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, articulada al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y al Sistema Distrital de Patrimonio Cultural viene estructurando la gestión y normativa patrimonial a nivel de la ciudad con el fin de crear e implementar programas y proyectos de corte participativo para la identificación, documentación y divulgación del patrimonio bogotano.



Dada la importancia del PCI para preservar la diversidad cultural nacional y mundial, se establecieron mecanismos de gestión de este tipo de patrimonio, dentro de las cuales se encuentra el desarrollo participativo de *inventarios de patrimonio cultural inmaterial*, la inclusión de manifestaciones culturales en las *Listas Representativas de Patrimonio Cultural Inmaterial* (LRPCI) de orden municipal, departamental, distrital o nacional y los Planes Especiales de Salvaguardia (PES), de acuerdo con lo estipulado a nivel de normativa nacional en el Decreto 2358 de 2019, que modifica el Decreto 1080 de 2015 y a nivel distrital en la Resolución 408 de 2020 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Todos estos instrumentos de gestión son de carácter colectivo, profundamente vinculados con el territorio y la comunidad portadora de la manifestación.

Asimismo, es importante destacar que recientemente en la discusión en torno a la gestión y aproximación al patrimonio cultural se ha posicionado el término de "patrimonio integrado". Este enfoque, principalmente propuesto por la actual Administración del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, comprende que el patrimonio no responde a categorías analíticas separadas, como se han entendido tradicionalmente en el campo del patrimonio material, inmaterial o natural. En cambio, el patrimonio cultural se entiende como "un activo social usado discrecionalmente en el presente, precedido por activaciones, que implican la convergencia de motivaciones e intereses formando parte de una traza histórica, social, económica y política que narra una unidad de sentido, la cual es indisoluble como categoría de análisis y necesaria para la acción interpretativa, de intervención y de cuidado". (IDPC, 2023). Los principales determinantes de este enfogue de Patrimonios Integrados son cuatro. Primero, la desmaterialización del patrimonio, lo cual hace referencia a la comprensión integral del patrimonio más allá de su materialidad. Segundo, el des escalamiento, que "corresponde al tránsito de la noción del patrimonio como algo monumental e impuesto desde la idea de un Estado unitario v hegemónico que pretendía la imposición de una identidad nacional, sin espacio para la diversidad cultural, religiosa, étnica o diferencial a promover la democratización del patrimonio cultural de la nación" (IDPC, 2023). Tercero, la naturalización, que responde al reconocimiento del suelo que ocupamos y el medio natural como soporte de la vida y el patrimonio común. Cuarto, las itinerancias, que permite entender que el patrimonio se manifiesta en un lugar "y a dicha manifestación la preceden procesos de activación y de relacionamiento social y creativos que definen una traza que se constituye en un mapeo de itinerancias que relatan la concreción del evento patrimonial." (IDPC, 2023).

Paralelamente, cabe señalar que este enfoque del patrimonio integral se ha visto reflejado en la reciente comprensión del ordenamiento territorial y la planificación urbana de Bogotá a través de la cultura y el patrimonio cultural. Así, en el artículo 80 del Decreto 555 de 2021 por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, se establece la Estructura Integradora de Patrimonios -EIP, entendida como:

Artículo 80. Definición de la Estructura Integradora de Patrimonios - EIP. Es la estructura que integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio. Se constituye en la memoria y testimonio de la ciudad históricamente construida y se manifiesta como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes. Esta estructura propende por la gestión integral de los patrimonios, fortaleciendo el vínculo social y la vida productiva de los grupos poblacionales sociales y comunitarios que permanecen, se relacionan y le dan sentido a los paisajes urbanos y rurales emblemáticos del Distrito Capital.



De igual forma se otorga reconocimiento del valor simbólico para las mujeres, grupos poblacionales y/o comunidades asociadas a los elementos naturales, culturales materiales e inmateriales a través de criterios que las y los representan sin discriminación ni violencias y con equidad de género y enfoques poblacionales y diferenciales.

Mediante esta estructura se reconocen y valoran las manifestaciones identitarias existentes y nuevas, así como la ancestralidad Muisca, que inciden en la caracterización del territorio y la identificación de oficios ancestrales y tradicionales e infraestructura y prácticas culturales, procurando su permanencia.

De acuerdo con el Decreto 555 de 2021, los componentes de la Estructura Integradora de Patrimonios EIP corresponden al patrimonio cultural material (Bienes de Interés Cultural del Grupo Urbano, Bienes de Interés Cultural del Grupo Arquitectónico, Bienes de Interés Cultural del Grupo de Ingeniería, Bienes Muebles de Interés Cultural, Caminos Históricos), el patrimonio cultural inmaterial, el patrimonio natural, el patrimonio arqueológico y el patrimonio paleontológico.

3.2 Sistema cultural

Cultura es un concepto polisémico, que cuenta con decenas de definiciones. Sin embargo, en esta investigación la cultura es entendida como un producto de la colectividad, que desarrolla en el tiempo técnicas de vida y trabajo común, siendo resultado de la interacción humana con el contexto inmediato (tal como propone Malinowski), generando a lo largo del tiempo estructuras de significación, normas, valores y prácticas adquiridas y compartidas (Raglianti Herzog, 2005).

Así mismo, la nación colombiana reconoce la cultura como el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos. Comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, derechos humanos, sistemas de valores, tradiciones y creencias (Ley 397 de 1997, artículo 1). Si bien las anteriores definiciones vinculan al individuo y la sociedad en conjunto, es claro que en el ámbito social no todos los sujetos actúan unidireccionalmente ya que (tal como propone Weber) "la cultura [...] no aparece de forma directa sino en la tradición, la cual a su vez no es necesariamente compartida por todos los participantes de lo social, ni es relevante para ejecutar todos los tipos de acción" (Raglianti Herzog, 2005). Esta definición permite aproximarse a un segundo concepto, *el Sistema Cultural*, el cual se ancla al estructural funcionalismo de Talcott Parsons.

Talcott Parsons afirma que el sujeto aprende a lo largo de su vida a vivir en sociedad, en un proceso permanente y progresivo de internalización y socialización, mediante el cual apropia con pautas de acción y en contextos intergeneracionales (en instituciones como la familia y la escuela) y en la relación con pares generacionales. Es así que un sistema cultural es un conjunto de significación colectiva, en permanente integración y cambio, mediado por reglas aprendidas y aceptadas.

Se entiende entonces que la Cultura bogotana del uso y el disfrute de la bicicleta es un sistema cultural de alta complejidad relacionada desde diferentes perspectivas con las prácticas culturales alrededor de un sistema de movilidad en cuyo centro está la bicicleta. Este sistema cultural está compuesto por saberes locales, economías populares,



practicas culturales, y estructuras comunitarias y productivas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte, en el que los sujetos implicados participan del sistema ocupando lugares sociales no exentos de jerarquizaciones y relaciones de poder.

Se puede afirmar que este sistema cultural ha emergido 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. 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.

3.3 Territorio

Territorio es un concepto de uso cotidiano sobre el que, no obstante, la definición teórica es diversa. Usualmente se entiende *territorio* como una extensión de tierra delimitada geográficamente sobre la que se ejerce una jurisdicción. No obstante, en las ciencias sociales la definición de *territorio* es un concepto amplio y complejo que entreteje el espacio físico y sus habitantes, su historia, la memoria social y sus usos económicos y culturales. Llanos Hernández (2010, p.1) lo define de hecho como un concepto que "...describe el desenvolvimiento espacial de las relaciones sociales que establecen los seres humanos en los ámbitos cultural, social, político o económico...". A su vez *el espacio* es definido por Henri Lefebvre como una realidad social: un conjunto de relaciones y formas. El espacio no es algo vacío, carente de sentido ni contiene un sentido en sí mismo; por el contrario, cada sociedad produce su espacio. En esencia, el espacio es una conjugación de tipo físico-mental-social (Lefebvre, 1974).

De esta manera, el territorio se puede percibir como una red no necesariamente continua, sino más bien fragmentaria de significaciones sobre y en el espacio físico, donde ocurren relaciones de poder e intercambio: "El territorio, hoy puede estar formado por lugares contiguos y por lugares en red. Son todavía los mismos lugares que forman las redes y que constituyen el espacio trivial. Son los mismos lugares, los mismos puntos, pero conteniendo simultáneamente funcionalizaciones diferentes, quizá divergentes y opuestas" (Llanos Hernández, 2010 p 213).

El territorio entonces se transforma en un espacio en el que conviven diversos actores sociales, y contiene todos los tipos de relaciones sociales y tensiones posibles, dado que "las prácticas espaciales y temporales nunca son neutrales en las cuestiones sociales. Siempre expresan algún tipo de contenido de clase o social, y en la mayor parte de los casos constituyen el núcleo de intensas luchas sociales". (Goncalves Porto, citado por Llanos Hernández, 2010, p 217).

A partir de la compresión del territorio como un espacio social en tensión, el feminismo le aportó una nueva perspectiva al entender que el primer territorio del sujeto y la subjetividad es el cuerpo, siendo este no uno que ocupa espacio, sino uno que es espacio (Marchese, 2019). Los aportes del feminismo son amplios para la comprensión de fenómenos sociales y permiten abrir camino sobre la importancia de la corporalidad, los afectos y construcciones simbólicas y materiales que se construyen desde allí. Líneas de



pensamiento como el feminismo comunitario, el afrofeminismo y el eco feminismo, entre otras, han comprendido y propuesto diversas perspectivas conceptuales y metodológicas donde el cuerpo es el centro, siendo el primer lugar sobre el que se estructuran las relaciones de poder y en el que se identifican y viven las tensiones sociales interseccionales por género, raza, etnicidad, clase, identidad de género, orientación sexual, edad.

En este sentido, la perspectiva feminista propone el cuerpo como un territorio que es situado y vívido, el cuerpo es el primer espacio sobre el que estructura el poder. Es así que el cuerpo entendido como territorio deriva en la categoría de cuerpo-territorio, la cual permite tender un puente entre la experiencia personal-subjetiva y la social e institucional, permitiendo construir líneas de pensamiento y acción política desde el sujeto hacia la comunidad y viceversa.

3.4 Enfoque de género y enfoque de derechos de las mujeres

El enfoque de género se constituye como una perspectiva analítica y metodológica que posibilita la identificación de las desigualdades experimentadas por las personas en nuestras sociedades. Estas desigualdades se originan a partir del sistema sexo-género, el cual se construye sobre el binarismo entre hombres y mujeres.

Es pertinente entonces comenzar por identificar la diferencia entre estos dos conceptos y su relación. Cuando se habla de *sexo* se hace referencia a "las características biológicas, anatómicas, fisiológicas y cromosómicas de los seres humanos que los definen como hombres o mujeres" (Instituto Nacional de las mujeres, s. f.). Se entiende entonces el sexo como una categoría biológica; sin embargo, los debates actuales la plantean también como producto de una construcción cultural, en tanto responde a imaginarios sociales occidentales (Cobo et al., 2009).

Por su parte, *género* hace referencia al "conjunto de ideas, creencias y atribuciones sociales, que se construyen en cada cultura y momento histórico con base en la diferencia sexual" (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020). Desde los años setenta, los estudios feministas desarrollaron este concepto como categoría de investigación, para referirse a la construcción cultural que asigna roles desiguales a hombres y mujeres a partir de una diferenciación sexual que suele tomarse como "natural", pero que responden a determinados sistemas de crianza y socialización, siendo en realidad culturales. El *género* es, por tanto, una condición cultural aprendida y forma parte medular de la identidad individual y social, puesto que entrelaza la identidad del sujeto y su rol asignado. Así mismo, el género no es una condición estática, sino sujeta a cambios, tanto en la vida individual como colectiva (Méndez & Cruz Roja, 2007).

Las desigualdades por razón de género se transmiten cotidiana y de forma intergeneracional en instituciones como la escuela y la familia, reproduciendo estereotipos de género que determinan un "deber ser" de los hombres y las mujeres. Esta situación norma silenciosamente la posibilidad que tienen ambos de acceder a la educación y la salud, el desarrollo laboral, la valoración de la voz en la agenda pública, la participación en los espacios de decisión y el acceso y disfrute del espacio público.

Este entramado de roles y significaciones, así como sus consecuencias en la vida cotidiana, toma el nombre de *sistema sexo-género* y está profundamente internalización y normalización en la sociedad, condición que obstaculiza profundamente su



identificación. Esta dificultad dio origen al *enfoque de género* que, como ya se mencionó, es una mirada o metodología que permite identificar las desigualdades surgidas a partir de esta atribución diferenciada a hombres y mujeres. Desde los años 90 y a partir de la IV Conferencia Mundial de Mujeres, el enfoque de género ha estado cada vez más presente en la construcción de políticas públicas en occidente, desde entonces se ha convertido en una categoría de análisis imprescindible para la comprensión de la realidad social.

Bogotá es una ciudad en la que el 52.1 % de sus habitantes son mujeres, siendo la población mayoritaria en cada una de sus 20 localidades. Respondiendo a esto, desde el 2003 el Gobierno Distrital ha creado programas, acciones y políticas para alcanzar la equidad de género en el acceso a derechos, representación pública y disfrute de la ciudad. Estos esfuerzos enmarcan el surgimiento en 2020 de la *Política pública de mujeres y equidad de género 2020-2030* (adoptada en el Documento CONPES D.C 14), la cual incorpora la perspectiva de los derechos humanos de las mujeres y centra sus esfuerzos alrededor de 8 derechos interdependientes y fundamentales de las mujeres: I) Derecho a la paz y convivencia con equidad de género, II) Derecho a una vida libre de violencias, III) Derecho a la participación y representación con equidad, IV) Derecho al trabajo en condiciones de igualdad y dignidad, V) Derecho a la salud plena, VI) Derecho a la educación con equidad, VII) Derecho a una cultura libre de sexismo, y VIII) Derecho al hábitat y vivienda digna (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020).

Esta política y los ocho derechos priorizados en ella permiten ampliar la mirada alrededor de la realidad de las mujeres en Bogotá. Es así que han interpelado permanentemente la investigación que el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural ha venido desarrollando alrededor de la Cultura bogotana de la bicicleta, permitiendo aproximarse a esta de una manera sensible respecto a la experiencia diferenciada de las mujeres en sus diversidades alrededor de la bicicleta. Así mismo, han permitido identificar que esta manifestación cultural se relaciona especialmente con el derecho a una vida libre de violencia, el derecho a la participación y representación con equidad y el derecho a una cultura libre de sexismo.

En ese contexto se desarrolló durante el 2021 de la mano de ONU Mujeres un documento técnico de "Lineamientos para el uso y disfrute de la Cultura bogotana de la bicicleta para mujeres" para fortalecer el enfoque de mujeres y género en la postulación (Sánchez, 2021), el cual determinó cinco principios que han atravesado el proceso investigativo desde entonces hasta ahora:

- Un enfoque de género es, en primer lugar, aquel que parte de identificar y analizar las diferencias, las desigualdades y las inequidades en la vida social, muchas veces derivadas de las categorías sexuadas que operan sobre prácticas, espacios, relaciones y personas.
- 2. Un enfoque de género es en segundo lugar, aquel que busca, en las problemáticas amplias que analiza, su relación con las ideas, representaciones y percepciones que la sociedad, en momentos y lugares determinados, asocia a las personas clasificadas como hombres, mujeres y otras personas cuyas orientaciones e identidades sexuales/relacionales cuestionan dichos binarismos.
- 3. Un enfoque de género es aquel que pone 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.

- 4. Un enfoque de género debería aportar herramientas para transformar la realidad que enfrenta, constriñe y violenta de manera sistemática a las mujeres y personas con identidades de género diversas de todas las edades, a lo largo y ancho del mundo.
- 5. 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.

Construir un enfoque de género a través del cual observar la Cultura bogotana de la bicicleta derivó en la necesidad de aproximarse al enfoque de derechos de las mujeres y asumir con ello metodologías y herramientas de investigación que permitieran identificar las experiencias diferenciadas de hombres, mujeres y otras identidades dentro de la misma; aproximarse a una narrativa histórica compuesta por diversas voces para visibilizar actores sociales antes silenciados e identificar el uso de la bicicleta como una experiencia corporal situada, es decir de cuerpos en un territorio geográfico y sociocultural específico, un territorio cuyo contexto de ciudad determina lógicas propias. Todo esto tuvo como fin identificar las características particulares de la brecha de género presente en la Cultura bogotana de la bicicleta, propendiendo por la superación de esta.

Finalmente, aportar un enfoque de género y un enfoque de derechos de las mujeres al Plan Especial de Salvaguardia de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta no solo permitió describir más amplia y equitativamente esta manifestación cultural, sino que también aportó una nueva mirada sobre el papel de las mujeres en la historia cultural de la ciudad y ahondar en su reconocimiento en la transmisión cultural. Esto representa un aporte en la discusión en torno a las diversas maneras y enfoques de investigación con los que se puede abordar el patrimonio cultural inmaterial a nivel distrital y nacional. Así mismo, esta mirada puede significar un aporte en el debate crítico sobre el patrimonio como escenario de reivindicación política de grupos sociales silenciados y excluidos en la historia.

4. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA

Comprender las formas a través de las cuales las y los habitantes de Bogotá 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.

4.1. 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 ciudadanos 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" 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 ciclismo². 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,

¹ 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 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.

² 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.



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 desarrollos³ 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 transporte⁴. 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.

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 2. Anuncio publicitario de venta de bicicletas marca Olympic en el almacén La Chaqueta Roja, ubicado

³ 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.

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



sobre la calle Real de Bogotá



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

4.2 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).

4.3 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

25



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).^[5] 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 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 sólo 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 [4] 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. Así mismo, cabe señalar que la Política Pública tuvo en cuenta un ejercicio de transversalización del enfoque de género y del enfoque de derechos de las mujeres 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 exploran 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.

5. BREVE DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

5.1 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 activación de economías populares a escala barrial. 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.

La economía popular de la bicicleta se expresa en cuatro estructuras. Primero, en su dimensión 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 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 que en el 2016 produjeron 150.000 marcos sin contar tenedores, manubrios y accesorios. Desde la perspectiva patrimonial, la fabricación y construcción artesanal de bicicletas ha configurado oficios del patrimonio cultural con arraigo barrial y comunitario, y procesos de



transmisión intergeneracional de saberes locales en torno a este particular vehículo.

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, y actividades productivas como la bicimensajería, el turismo, la jardinería, los usos de carga en plazas de mercado 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 amplía para un vehículo en la ciudad" (Entrevista Jaime Ortiz, febrero 2022), y le permite a las y los ciclistas salir con la seguridad de ser asistidos casi que en cada esquina.

Por último, esta economía popular se expresa en 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. 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.

Así mismo, 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 de diversos tipos de mercancías.

5.2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta

La bicicleta posee una potencia social, política y comunitaria que ha favorecido la emergencia y arraigo de estructuras organizativas y comunitarias con identidades diversas, relacionadas con el derecho a habitar la ciudad y a la movilidad sostenible. Estas organizaciones se han denominado 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. Desde hace casi 50 años, estas iniciativas ciudadanas alrededor de la bicicleta han incidido en la toma decisiones en los asuntos urbanos. El reconocimiento de estas iniciativas y su institucionalización han facilitado la consecución de un espacio para la bicicleta en la política distrital.

También 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 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 diarias de habitar Bogotá en bicicleta.



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, Procicla, organizó 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 Villegas, 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 Tiempotenía 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).

Desde mediados de la década del 2000 y hasta la actualidad ha cobrado relevancia la presencia 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. 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.

Alguno de los espacios más importantes ha sido la Mesa de la Bicicleta, 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.

Así mismo, Bogotá cuenta hoy con importantes instancias de participación ciudadana y



coordinación institucional para el fomento de la bicicleta. Los Consejos Locales de la Bicicleta, por ejemplo, son "instancias de participación ciudadana que actúan como órganos asesores y consultivos de la Administración Distrital y local para la construcción de la Política Pública de la Bicicleta, así como el seguimiento de estrategias, planes, proyectos y programas que se desarrollen en la ciudad relacionados con su uso" (IDPAC, 2023). Además, el Consejo Distrital de la Bicicleta es "el espacio de participación en las delegaciones de los Consejos Locales de la Bicicleta y tendrá aplicación en todo el territorio de Bogotá D.C., en lo que respecta a la formulación y seguimiento de estrategias, planes, programas y proyectos que se desarrollen a nivel Distrital relacionados con el uso de la bicicleta". (Decreto 495 de 2019). En cuanto a instancias de coordinación institucional, la Comisión Intersectorial de la Bicicleta del Distrito Capital busca fortalecer "la gestión y fomentar el uso de la bicicleta y la economía centrada en ella, a través del seguimiento institucional en la implementación del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039". (Decreto 480 de 2022).

5.3 Mujer y género en la cultura 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. En efecto, 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.

El enfoque de género y el enfoque de derechos de las mujeres de este proceso se caracteriza en primera medida por identificar las desigualdades que 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 restringen 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.

Un primer componente temático en el marco de este enfoque es la trayectoria 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 ciclístico. 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. 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.



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 Vuelta 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.

Un segundo eje corresponde a la centralidad de la corporalidad y los procesos de construcción de identidades desde la afectividad. 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 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 güevitas, tan hermoso su pipi. Pero si bañan a una niña y la ve alguien jay no que no le vea su cosita! jay 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).

Por último, cabe señalar la importancia de la movilidad del cuidado, que agrupa aquellos desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado y realizados principalmente por mujeres, con el fin de realizar tareas de mantenimiento y cuidado del hogar y de otros.

5.4 Deporte, recreación y bienestar

A continuación, 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.

En relación con el ciclismo, este 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. Hoy en día, Bogotá se reconoce por los usos deportivos en torno al ciclismo popular y deportivo en la ciudad, lo cual se refleja en el número de clubes, ligas y escuelas de ciclismo, las prácticas deportivas en espacios públicos y parques metropolitanos, procesos de formación populares, competencias de ciclistas y rutas ciclistas como a Patios, Verjón y las lomas del borde sur oriental.

Con respecto a la Ciclovía, desde 1984, cada domingo y festivo en Bogotá, de 7:00 a 2:00 pm, un circuito que abarca las principales vías de la ciudad se convierte en un escenario urbano donde la bicicleta es la protagonista. Como antecedente a esta fecha, en 1974, la gran manifestación del Pedal Organizada por Procicla, sentaba las bases de la Ciclovía Dominical, el nuevo fenómeno de masas que exigía una ciudad más justa y reclamaba un espacio para el uso de la bicicleta en las vías de la capital. Esta "Gran manifestación del pedal" -como fue calificada por el diario El Tiempo ese año-, se ha constituido en un espacio recreo-deportivo reconocido como un ejemplo a seguir de las Ciclovías Recreativas de las Américas. Hoy, la ciclovía dominical es un espacio de encuentro social entre deportistas, peatones, paseantes, comerciantes y cualquier persona que se anime a participar.

Actualmente, Bogotá cuenta con 127.69 kilómetros de ciclovía, que van de norte a sur de la ciudad y representan múltiples posibilidades de habitar, reconocer y disfrutar el territorio, así como también un escenario común en la memoria de la ciudadanía. La ciclovía dominical es un espacio democrático en donde se comparte y se apropia pacíficamente del espacio público. La "playa de Bogotá", el "parque lineal más grande del mundo", o el "aula cívica más grande", son algunas de las cualidades que se han asignado a este gran evento ciudadano.

Por último, en relación con los usos deportivos y recreativos se evidencia una memoria colectiva y una dimensión asociada al bienestar físico y emocional. Los usos terapéuticos de la bicicleta se relacionan 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.

6. METODOLOGÍA

6.1 Alistamiento y planeación

El proceso de alistamiento para la formulación del PES inició a partir de la suscripción del convenio interadministrativo no. SDM-CD-36-2022 entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría Distrital de Movilidad, con objeto: "aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta, en el marco del proceso de inclusión de dicha manifestación cultural en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital de Bogotá". En ese sentido, la articulación interinstitucional entre ambas entidades fue una condición que permitió el desarrollo del proyecto, en cumplimiento de la Política Pública de la Bicicleta y del Plan de Acción del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. Cabe señalar que la Política Pública de la Bicicleta fue adoptada en desarrollo del Acuerdo Distrital 708 de 2018, "Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones" y al Decreto Distrital 668 de 2017, "Por medio del cual se reglamentan los artículos 127 y 128 del Acuerdo 645 de 2016 y se dictan otras disposiciones" por el Documento CONPES D.C 15.

A partir de la suscripción de dicho convenio, la fase de alistamiento estuvo asociada a seis actividades relevantes. Primero, la conformación y contratación del equipo técnico de trabajo, conformado por: Carlos Sánchez Otero, asesor del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial, Ángela Rocío Leguizamón, líder experta en patrimonio cultural inmaterial del proceso, Catalina Hoyos y Luisa Castañeda Urrea como metodólogas, y Julián Alfonso y Laura Escobar García como profesionales de sistematización, codificación y análisis de información. Segundo, una vez conformado el equipo de trabajo, se procedió a hacer un aprestamiento y capacitación en patrimonio cultural inmaterial del equipo, acompañado de un proceso de revisión de quías técnicas, normativas y metodológicas que pudieran orientar la estructuración de un plan de trabajo del PES. Estas dos actividades permitieron posteriormente en un tercer momento el diseño de la metodología, descrita en detalle a continuación, que tuvo además dos grandes componentes: i) el diseño de una ruta metodológica y un plan de trabajo del proyecto, y ii) el diseño de la estrategia metodológica con la propuesta territorial de formulación del PES, el enfoque metodológico y el diseño de las herramientas participativas que se utilizarían en la fase de campo. Aunado a lo anterior, un quinto componente del alistamiento estuvo asociado a una construcción de un mapeo de actores vinculado con la manifestación, a partir de la revisión de fuentes documentales y acercamiento a actores públicos, privados y comunitarios. Por último, con el fin de orientar las actividades de sistematización, análisis y codificación de información se estructuró una estrategia de sistematización de la información recopilada en campo. así como una estrategia de comunicación y divulgación del proyecto, que permitió establecer el alcance comunicativo de la declaratoria, los productos audiovisuales y la línea gráfica del mismo.

Así, la fase de alistamiento permitió la estructuración y planeación de un plan de trabajo para la formulación participativa del PES, enmarcado en la ejecución del convenio referido y presentado a continuación. El plan de trabajo permitió la planeación de seis etapas requeridas para la formulación del PES como instrumento de gestión, a saber: i) el



alistamiento, ii) el diseño de la estrategia de comunicación, iii) la implementación participativa de la ruta metodológica en campo, iv) la sistematización de los resultados de la fase participativa, v) la redacción y escritura del documento PES, vi) la presentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural y vii) la consolidación del mecanismo de gestión del PES y socialización de resultados.

Tabla 1. Plan de trabajo formulación PES Cultura bogotana de la bicicleta

ITE	ETAPAS			MESES									
M	Inicio: nov, 2022. ACTIVIDAD Fin: nov, 2023.					4	5	6	7	8	9		1 2
		Conformación del equipo de trabajo.	X										
		Revisión de guías técnicas y normativas para la formulación PES.	Х										
		Elaboración de plan de trabajo del proceso.	Х										
1	Alistamiento	Aprestamiento del Equipo de trabajo.		X									
		Diseño de ruta metodológica participativa.			X	Х							
		Diseño de herramientas y técnicas de campo.				Х	X						
		Construcción de mapeo de actores.				X	X						
		Planteamiento de la estrategia comunicación PES			X								
	Estrategia de	Definición de productos audiovisuales.				X							
comunicación y divulgación del 2. PES.		Entrega primer informe de avance que incluye el avance de las actividades adelantadas en la etapa 1 y 2 del cronograma.					X						
3.	Implementación ruta	Contratación de talleristas por localidad.							X				



EULTURA, RECRE	metodológica y Alistamiento logístico y convocatoria de espacios participativos.				X					
		Desarrollo de espacios participativos (18).			X.	X	X			
		Documentación y registro audiovisual de los espacios participativos.			X.	X	X			
		Inicio redacción documento PES que contenga caracterización y conocimiento de la manifestación.			X.	×				
		Análisis y sistematización de entrevistas y testimonios.				X	X			
Sistematización	Sistematización y análisis de información recopilada en campo.				X	X	X			
4.	de resultados de la etapa participativa.	iProvección preliminar de diadnostico					X	X		
		Entrega segundo informe de avance de las actividades adelantadas en la etapa 3 y 4 del cronograma.					Ţ	X		
		Consolidación, redacción y entrega del documento PES.						X		
5.	Documento PES e informe final.	Entrega informe final en el que se evidencie la ejecución de la totalidad de las actividades estipuladas en el cronograma general, así como los compromisos asumidos por parte del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, y la relación de la ejecución total de los recursos aportados por las dos entidades.								X
6.	sustentación del							ı	×	



CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE				
Consolidación de mecanismo de para consolidación de mecanismo de gestión del PES y socialización de resultados. Desarrollo de espacios participativo para consolidación de mecanismo de gestión del PES y socialización de resultados en localidades.	el l			X

6.2 Propuesta metodológica

La formulación del PES de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se realizó a través de una estrategia de participación ciudadana, que integró el diseño, la implementación y la evaluación de metodologías y herramientas de participación ciudadana y levantamiento de información, respondiendo a la necesidad de articular varios enfoques metodológicos que permitieran comprender la complejidad de este sistema cultural.

6.3 Enfoques metodológicos

6.3.1 Enfoque de participación ciudadana

Teniendo en cuenta la naturaleza colectiva y dialogante de los Planes Especiales de Salvaguardia, para este referente a la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se diseñó e implementó una estrategia de participación ciudadana amplia y plural, que buscó convocar a actores comunitarios, privados e institucionales asociados a la manifestación.

La formulación de este PES buscó ser participativa, siendo el equipo profesional y técnico que la ejecutó, un mediador en la conversación ciudadana que definió las diversas dimensiones de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta. Con este fin, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural apostó por realizar un trabajo con gestores locales de la bicicleta en el rol de talleristas locales, como una apuesta por la participación ciudadana incidente. Así mismo, la estrategia de divulgación buscó convocar diversos actores activos dentro de la cultura bici. Finalmente, las estrategias y acciones de salvaguardia responden a las propuestas construidas colectivamente a lo largo de los talleres de diagnóstico y salvaguardia y el taller distrital "nuestra bici, nuestro patrimonio".

6.3.2 Enfoque de género

El enfoque de género en el Plan Especial de Salvaguardia de la cultura bogotana de la bicicleta se desarrolló de la mano del enfoque de derechos de las mujeres, siguiendo los lineamientos de La Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-203 (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020). En términos metodológicos, esta dupla permitió incorporar premisas técnicas, políticas y analíticas de manera tangible en cada etapa y dimensión del proceso investigativo. A su vez, operativamente brindó herramientas de investigación y seguimiento, que permitieron "comprender las relaciones de poder y desigualdad que existen entre mujeres y hombres y que se reproducen a través de imaginarios, creencias, roles y estereotipos que afianzan las brechas de desigualdad e impiden el goce efectivo de los derechos de las mujeres a lo largo del curso de su vida, en las diferentes dimensiones del desarrollo y de la vida social y comunitaria" (Secretaría Distrital de la



Mujer, 2020, p. 65) así como hizo posible reconocer que "los derechos humanos no pueden ser vistos de forma neutral, pues para las mujeres existen brechas entre la igualdad formal y la real, así como obstáculos económicos, políticos, culturales y sociales que legitiman la desigualdad de género" (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020),

Así mismo estos enfoques se incorporaron a través del análisis de género, como herramienta de investigación cualitativa específica, la cual hizo evidente la necesidad (durante la fase participativa del trabajo de campo) de incorporar algunos elementos del enfoque interseccional, permitiendo este identificar la manera como dimensiones como el ciclo vital, la pertenencia étnica, el estatus socioeconómico o la discapacidad, en sinergia con el género, tienen injerencia en la experiencia diferenciada de las personas dentro de la Cultura bogotana de la bicicleta.

6.3.3 Enfoque territorial

Desde el enfoque territorial, el alcance del proyecto buscó profundizar en las particularidades sociales y culturales de las localidades de Bogotá en relación con la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta. Para ello, se realizó un proceso descentralizado, que ahondó en las dinámicas barriales y comunitarias, a lo largo y ancho de la ciudad, contemplando poder tener registro de la manifestación en sus 20 localidades.

6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades

Como un enfoque transversal, la formulación del PES está orientada a fortalecer a nivel comunitario las capacidades sociales en gestión, investigación y salvaguardia del PCI. Para este fin, la ruta metodológica contempló la aplicación de herramientas participativas que permitieron instalar capacidades de gestión a nivel local y contribuyeron a la formación activa de gestores culturales, miembros de la comunidad de salvaguardia y actores asociados en procesos de salvaguardia del PCI.

Es así que el trabajo de campo buscó entre sus objetivos específicos fortalecer el vínculo de los colectivos participantes en tanto redes locales preexistentes, profundizar en la reflexión y el reconocimiento de las características propias de la Cultura bogotana de la bicicleta en cada localidad y aportar a la inclusión de un elemento nuevo en el lenguaje discursivo de estos participantes, al enunciar las prácticas alrededor de la bicicleta en tanto "sistema cultural".

6.3.5 Integración del patrimonio cultural

A partir de los resultados de la postulación, la formulación del PES tuvo como principio la generación de estrategias participativas que permitieran profundizar en la integración del patrimonio cultural desde su componente material e inmaterial. De particular relevancia resultó la identificación de sitios patrimoniales locales referentes de la comunidad ciclista bogotana, el registro de lugares valorados participativamente por la comunidad ciclista y la referenciación de la cicloinfraestructura presente en la ciudad. A partir de lo anterior se proponen en el presente Plan Especial de Salvaguardia algunas herramientas de articulación con otros instrumentos de planificación y ordenamiento territorial asociados a la movilidad ciclista en Bogotá.

Articulación intersectorial e interinstitucional. Dada la naturaleza de la postulación, se



requirió de un diseño y desarrollo de espacios y estrategias de articulación intersectorial permanente en el marco de la formulación del Plan Especial de Salvaguardia. De particular interés resultó la creación de un esquema intersectorial de consulta y toma de decisiones que permitirá el seguimiento del proyecto desde diferentes perspectivas complementarias (patrimonial, ambiental, de movilidad, etc.) con entidades como la Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, Secretaría Distrital de la Mujer, Secretaría Distrital de Ambiente, Consejos Locales de la Bicicleta, Alcaldías locales, etc.

6.4 Ruta metodológica

La ruta metodológica de la Formulación de PES de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta constó de seis etapas. A continuación, se hace un recuento de cómo se desarrollaron, teniendo en cuenta los actores institucionales y comunitarios involucrados, los componentes de la manifestación y aquellos aspectos de la misma en los que era necesario profundizar para su mayor comprensión.

6.4.1 Etapa de alistamiento

Esta etapa tuvo una duración aproximada de 5 meses y tuvo como objetivo llevar a cabo la articulación interinstitucional requerida con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de la Mujer. Esto implicó acordar el desarrollo del convenio y brindar apoyo en la aplicación del enfoque de género en la metodología de los talleres. Además, se obtuvo apoyo para el préstamo de algunos lugares donde se llevaron a cabo dichos talleres. Del mismo modo, se acordó la divulgación de las piezas comunicativas de los talleres a través de diversos canales institucionales para convocar a la comunidad ciclista en articulación entre las tres entidades.

Así como el alistamiento metodológico, conceptual y logístico para la formulación del PES. Esta etapa inicial incluyó la conformación y contratación del equipo de trabajo base, la revisión de guías técnicas, metodológicas y normativas para la formulación del PES, el desarrollo de espacios formativos de capacitación al equipo de trabajo, la afinación y apropiación de la metodología de campo propuesta, la revisión bibliográfica, la construcción de una estrategia de comunicación y divulgación del PES y la construcción de un mapeo de actores de la Cultura bogotana de la bicicleta en cada localidad,

Simultáneamente, se llevó a cabo la contratación y capacitación de los 19 talleristas locales, quienes son conocedores y líderes en la cultura de la bicicleta en sus respectivas comunidades. Estos talleristas brindaron apoyo en cada localidad para la convocatoria mediante la colocación de carteles en lugares de gran afluencia para colectivos, instituciones relacionadas con la bicicleta y ciclistas. Además, colaboraron en la realización de los talleres y en su posterior sistematización.

6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES

Acompañó todo el proceso de ejecución del PES y consistió en diseñar e implementar una estrategia transversal de comunicación y divulgación del mismo, sus objetivos, etapas y desarrollo; a través de la creación y circulación de productos sonoros, audiovisuales, digitales e impresos. Implicó una articulación permanente con los equipos de



comunicación de las entidades involucradas.

6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos

Se desarrolló durante 6 meses y consistió en crear y ejecutar una metodología participativa para la caracterización, el diagnóstico y la formulación de acciones de salvaguardia alrededor de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta en cada localidad de la ciudad, contando con una participación activa de la ciudadanía ciclista.

Esta fase incluyó la contratación de un equipo de 19 talleristas locales que tenían como requisitos principales para su incorporación en el equipo: conocer la localidad a la cual se postularon, vivir en ella y tener conocimiento amplio de la cultura de la bicicleta en su territorio, igualmente, se buscó que este equipo tuviera una participación mayoritaria de mujeres. Estos talleristas locales se encargaron de realizar la convocatoria ciudadana a los talleres participativos en cada localidad, el acompañamiento logístico en cada uno de ellos y la sistematización de la información que se recolectó en los mismos.

Se realizaron dieciocho talleres distribuidos en 9 núcleos de dos o tres localidades. El primer taller fue de caracterización, en este se buscó ahondar en la identificación de la cultura bogotana de la bicicleta en cada localidad (lugares de importancia para la bicicleta, eventos, actores, entre otros). El segundo taller fue de diagnóstico y salvaguardia, el cual se centró en conocer el estado de la manifestación y generar propuestas de salvaguardia para la misma.

Posteriormente, luego de una sistematización de los talleres ya mencionados, se realizó el taller distrital diagnóstico y líneas de salvaguardia: nuestra bici, nuestro patrimonio, en este espacio se entabló un diálogo y concertación ciudadana a cerca de los hallazgos encontrados en los talleres previos, se concertó el objetivo del Plan Especial de Salvaguardia de la cultura bogotana de la bicicleta, su esquema de gestión y se consolidaron las propuestas de salvaguardia de la misma. Se contó con la participación de diferentes instituciones públicas y ciudadanía representativa de la cultura ciclística de la ciudad, fortaleciendo con esto los contenidos de este PES.

Dentro de esta etapa se realizó también una serie de entrevistas a líderes y lideresas, académicos, colectivos, instituciones y comunidades de incidencia en la cultura bogotana de la bici, pretendiendo con ellas profundizar en temas específicos de la Cultura bogotana de la bicicleta.

6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa

Esta etapa tuvo una duración de 2 meses y se desarrolló en dos fases: la primera, sistematizó la información resultante del análisis de entrevistas y de los talleres desarrollados por núcleos locales, incluyó también la proyección preliminar del diagnóstico y de la propuesta de salvaguardia de la Cultura bogotana de la bicicleta, la cual fue la base previa para la creación metodológica del taller distrital nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital de salvaguardia.

La segunda fase de sistematización se realizó una vez realizado el taller nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital de salvaguardia, en el cual se consolidó la información resultante de la socialización y concertación distrital con la comunidad ciclista e instituciones relacionadas con la Cultura bogotana de la bicicleta para la realización de



este documento.

Se sistematizó y codificó en ambas fases con ayuda de un software especializado (Nvivo). La información primaria producida en los encuentros de caracterización y diagnóstico/líneas acción fue recogida en ficha de sistematización específicamente diseñadas para este Plan Especial de Salvaguardia, fichas de transcripción de entrevistas realizadas y matrices de actores de la manifestación. La sistematización se realizó en tres niveles y respondió a las siguientes categorías:

- 1. Caracterización espacial geográfica
- 2. Matriz DOFA
- 3. Categorías líneas de acción

6.4.5. Etapa escritura documento PES

Con una duración de 2 meses, durante esta etapa se consolidó y redactó el documento PES con el fin de ser presentado ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural. Este texto se realizó de acuerdo con los criterios técnicos estipulados en el Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015 modificado por el Decreto 2358 de 2019, el cual norma los Planes Especiales de Salvaguardia a nivel nacional.

6.4.6 Etapa Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

Esta etapa final se planteó la presentación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural (CDPC), de acuerdo con los criterios técnicos establecidos para la inclusión de manifestaciones culturales en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá.

6.5 Aplicación de la estrategia de participación ciudadana

La estrategia territorial del proceso partió de la conformación de núcleos de localidades para la ejecución del trabajo en campo, particularmente en la etapa 3 de implementación de la estrategia de participación ciudadana. Se realizó con el apoyo de delegadas y delegados de la Secretaría Distrital de la Mujer y Secretaría Distrital de Movilidad, y con la asistencia de delegadas y delegados de los Consejos Locales de la Bicicleta, otras instituciones distritales, comunidad ciclista y habitantes de las localidades, así como las y los talleristas, que fueron los enlaces locales en el territorio, encargados de la organización, convocatoria y logística.

Para abarcar toda la ciudad, se propusieron 9 núcleos locales, debido a la cercanía de las localidades, aspectos en común de actividades de uso y disfrute de la bicicleta ya referenciados en el proceso participativo de la postulación de la Cultura bogotana de la bicicleta para hacer parte de la LRPCI de la ciudad, además que propiciaban un diálogo interlocal del panorama de la manifestación. Para lograr esta identificación y profundización territorial sobre la cultura de la bicicleta, se realizaron dos talleres por núcleos locales, permitiendo caracterización, diagnóstico y propuestas de salvaguardia particulares de cada territorio bogotano. cada taller cuenta con su respectivo formato de sistematización a partir de una ficha diseñada para recoger de la manera más sencilla la información del territorio, contemplando, momentos del taller, preguntas, reflexiones,



entre otros (Vea el anexo 2) que posteriormente luego del encuentro era registrado por las y los talleristas locales.

Tabla 2. Núcleos territoriales PES Cultura de la bicicleta.

NÚCLEO	LOCALIDADES
1	Suba.
2	Usaquén y Chapinero.
3	Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá.
4	La Candelaria, Santa Fe y Los Mártires.
5	Puente Aranda y Fontibón.
6	Kennedy y Bosa.
7	Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe.
8	Tunjuelito y Ciudad Bolívar.
9	Usme y Sumapaz.

6.5.1 Taller de caracterización de la manifestación





Ilustración 3. Collage Taller de Caracterización por los 9 núcleos locales.

Fuente: Elaboración propia

Este taller tuvo como objetivo profundizar en la descripción cultural y territorialidad de la manifestación, de manera colectiva y a partir de las experiencias de las y los asistentes del encuentro. En primer lugar, se socializaba el PES de la Cultura bogotana de la bicicleta, antecedentes, sus alcances y cómo se estaba construyendo con base en la participación ciudadana. De esta manera se inició por reconocer la manifestación a nivel local, en un mapa general de las localidades en las que se realizaba el taller, indagando y construyendo entre todas y todos los asistentes, la cartografía social de la bicicleta en sus territorios, preguntando por puntos de encuentro, lugares de práctica, tejido social, actores principales, formas de transmisión de saberes, entre otros, teniendo en cuenta que cada una de las actividades que se desarrollan en torno a la bici, se cuestionaba y reflexionaba sobre la perspectiva y participación de las mujeres y niñas en estos espacios. Al final cada mapa se expuso frente a las y los asistentes encontrando diferencias y similitudes en el uso y disfrute de la bici en cada localidad (ver anexo 2).

6.5.2 Taller árbol de salvaguardia

Ilustración 4. Collage Taller de Árbol de la Salvaguardia por núcleos locales





El objetivo de este taller fue identificar el estado actual de la manifestación en cada localidad de Bogotá, en términos de sus debilidades, oportunidades, fortalezas v amenazas y definir líneas de acción para su salvaguardia. Para esto se realizaba un resumen del taller anterior, haciendo un recuento de los mapas realizados con sus respectivos hallazgos, de esta forma se dividía el grupo en cuatro mesas para poder identificar el estado actual de la manifestación en las localidades convocadas en el taller. en términos de sus debilidades, entendida como factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la manifestación, que la debilita y puede ser mejorado; oportunidades, aspecto externo positivo que vigorizar la manifestación; fortalezas, aspecto interno o positivo que contribuye a la sostenibilidad de esta; y amenazas, como un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural. Al identificar el panorama general de cómo transcurre la manifestación en el territorio se pidió a los asistentes que propusieran acciones que puedan solucionar o fortalecer aquellos aspectos que ellos y ellas consideran destacar todo esto se realizaba bajo la metáfora del árbol de la salvaguardia, y cada una de sus partes tiene un contenido específico que permitió el diagnóstico y propuestas de acciones de salvaguardia, (raíces- diagnóstico D.O.F.A; tronco- actores; ramas- líneas de acción y hoias- acciones) y como entre la comunidad ciclista. la Cultura bogotana de la bicicleta se pensaba y construyó propia forma de salvaguardia (ver Anexo 2).

En total se realizaron dieciocho talleres, dos por núcleo local, en los cuales se recogieron, historias, lugares, prácticas, reflexiones en torno a la cultura de la bici en las localidades, pero también sobre pensar en las y los otros actores con los que se comparte en la manifestación. Se presenta a continuación el cronograma de manera escalonada. En cada mes (de mayo a julio de 2023) Adicionalmente, para poder hacer una socialización de los hallazgos resultantes de dichos talleres y llegar a consensos generales de salvaguardia de la manifestación, se realizó un taller distrital y un grupo focal en los que se consolidaron los objetivos del PES, esquema de gestión, las líneas de acción y sus respectivas estrategias de salvaguardia, concertadas con la comunidad bici e instituciones involucradas, en los meses de julio y agosto.

Tabla 3. Cronograma de talleres por Núcleos territoriales PES Cultura de la bicicleta.

ÍTEM	NÚCLEO	SESIONES PARTICIPATIVAS	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO
	 Suba. Usaquén y 	A. Caracterización de la manifestación.	X			
1	Chapinero. 3. Teusaquillo, Fontibón y BU.	B. Construcción de diagnóstico local y propuesta de salvaguardia.	X			
2		A. Caracterización de la manifestación		Х		



CULTURA, RECRE	 4. La Candelaria, Santa Fe y Los Mártires. 5. Puente Aranda y Fontibón. 6. Kennedy y Bosa. 	B Construcción de	Х		
	7. Antonio Nariño, San Cristóbal y RU	A. Caracterización de la manifestación		X	
3	8. Tunjuelito y Ciudad Bolívar. 9. Usme y Sumapaz.	B. Construcción de diagnóstico local y propuesta de salvaguardia.		X	
4	Nuestra Bici, Nuestro Patrimonio: Taller Distrital.	Taller distrital.		Х	
5	Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta				Х

6.5.3 Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital de salvaguardia de la Cultura de la bicicleta

Luego de terminar la ejecución de los talleres por núcleos locales, se realizó una etapa preliminar de sistematización y análisis de la información para la realización del taller general Nuestra Bici, Nuestro Patrimonio: Taller Distrital de Salvaguardia de la cultura de la Bicicleta que tuvo como objetivo consolidar de manera participativa el objetivo general del PES, la construcción de las líneas de salvaguardia y el esquema de gestión del PES de la Cultura de la bicicleta, desde una perspectiva distrital y de diálogo entre las localidades que participaron en la formulación del PES.

Para este taller, se realizó una contextualización del PES de la Cultura bogotana de la bicicleta, seguido de la socialización de los resultados de la sistematización preliminar, mostrando el avance del mapa y árbol distrital de la salvaguardia de la cultura de la bici completo con la información recogida en los talleres por núcleos locales, de esta manera las y los asistentes pudieron consolidar aquellos aspectos que ellas y ellos consideraron faltantes o inconclusos, así tener un panorama amplio de las problemáticas, pero también de la fortalezas que presenta la manifestación en la ciudad, posteriormente se acordó entre la comunidad bici, el objetivo general del PES y sus líneas de acción, y por mesas de diálogo concretaron las acciones propuestas para la posterior implementación del PES para estas propuestas también se aplicó la Matriz de Salvaguardia donde se dirigieron preguntas orientadoras que fortalecieron dichas acciones (Vea el anexo 3).



Ilustración 5. Collage Taller de Árbol distrital de la Salvaguardia.













6.5.4 Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta

En esta sesión virtual se realizaron los últimos y ajustes en relación con la propuesta de objetivos y el esquema de gestión establecidos a partir del el taller Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital de salvaguardia de la cultura de la bicicleta, para lo cual se realizó una presentación y contextualización del PES, enfatizando que esta sesión marcaría las decisiones concluyentes en la etapa final de la redacción del documento, de esta manera se hizo una revisión colectiva y se postularon modificaciones que se verán más adelante como los acuerdos ciudadanos finales del PES de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta (CBB) con actores estratégicos asociados a la CBB (Vea Anexo 4).

6.5.5 Entrevistas

Se realizaron cuestionarios específicos para poder indagar a profundidad, teniendo en cuenta que los entrevistados eran líderes, lideresas, colectivos, instituciones, referidos en los talleres realizados en las localidades. A continuación, se muestran las personas entrevistadas durante este proceso.



Tabla 4. Entrevistas PES Cultura de la bicicleta.

	Entrevista/a	Categoría	Ámbito		
1	Paola Castañeda	Academia	Mujer y género		
2	Armando Concienbiciate	Mecánico	Estructuras Económicas		
3	Lorena Villamizar	Deporte	Ciclista profesional		
4	Andrés Felipe Vergara	Academia	Activismo de la bicicleta en Bogotá		
5	Leidy Ximena Daza	Mujer ciclista	Ciclista aficionada		
6	IDRD	Institución	La bici en Sumapaz		
7	Nicole Benavides Bicibilidad	Colectivo	Lideresa colectiva LGBTIQ+		
8	Alejandro Barrera Bike Team	Colectivo	Líder colectivo ciclista LGBTIQ+		
9	Navy.	Mecánica	Estructuras Económicas - Mujer y género		

6.5.6 Balance ejecución metodológica

6.5.6.1 Convocatoria

La convocatoria para la asistencia a los talleres participativos se realizó en conjunto con el equipo de comunicaciones y las redes sociales del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, y con una convocatoria realizada por las y los talleristas de cada una de las localidades con piezas digitales, posters y flyers que debían distribuir en lugares estratégicos extendiendo la invitación dirigida a ciclistas, comerciantes, emprendimientos, comerciantes, lideresas y líderes sociales, instituciones, colectivas y colectivos de ciclistas, iniciativas populares, entre otras personas interesadas por el uso de la bicicleta en Bogotá. La convocatoria tuvo como resultado la participación de cerca de 465 personas de diferentes localidades, así como delegados de instituciones y consejeros locales de la bicicleta con la participación de 218 Hombres, 242 mujeres en el proceso, desde lideresas hasta mujeres que estaban aprendiendo a montar bici, 2 niños y 1 niña que asistieron a los talleres.



Ilustración 6. Pieza de Convocatoria General, pieza convocatoria Taller de Caracterización Núcleo local 9 y pieza de convocatoria taller Árbol de Salvaguardia Núcleo local 3 y Pieza convocatoria Taller Distrital









A continuación, se presenta la tabla de asistencia a los talleres realizados durante la estrategia de participación ciudadana durante la construcción del Plan Especial de la Cultura bogotana de la bicicleta.

Tabla 5. Asistencia a los talleres participativos PES Bicicleta

Núcleo	Taller	Núcleos	Hombr	Mujer	Niño	Niña	TOTAL
Núcleo 1. Suba	T. Caracterización	Núcleo 1	13	7			20
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 1	5	7			12
Núcleo 2. Usaquén y Chapinero	T. Caracterización	Núcleo 2	4	9		1	14



DE BOGOTA D.C. CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE INSILIO DISTINUI OS PAROMORIOS CUBILIZAI							•
measures sensitives up a man (MIII) A AURIUM	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 2	13	11			24
Núcleo 3. Engativá Teusaquillo y Barrios Unidos	T. Caracterización	Núcleo 3	12	16			28
Officials	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 3	17	21			38
Núcleo 4. La Candelaria Santa Fe y Los Mártires	T. Caracterización	Núcleo 4	15	20			35
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 4	7	O			16
Núcleo 5. Puente Aranda y Fontibón	T. Caracterización	Núcleo 5	9	7			16
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 5	8	9			17
Núcleo 6. Kennedy y Bosa	T. Caracterización	Núcleo 6	4	8			12
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 6	8	6			
Núcleo 7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	T. Caracterización	Núcleo 7	10	8			18
Traider Office Office	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 7	8	10			18
Núcleo 8. Tunjuelito y Ciudad Bolívar	T. Caracterización	Núcleo 8	4	11	1		15
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 8	8	11	1		19
Núcleo 9. Usme y Sumapaz	T. Caracterización	Núcleo 9	9	7	1		16
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo	10	6	1		17
Nuestra Bici, Nuestro Patrimonio: Taller Distrital de Salvaguardia de la cultura de la Bicicleta	Taller Distrital		49	44			93
Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta	Espacio virtual		5	15			20
TOTAL			218	242	4	1	465
Fuento: eleberación preni							



6.5.6.2 Espacios participativos

Teniendo como objetivo la participación de mujeres en todos los talleres, para poder indagar sobre sus sentires y perspectivas bici, se evidencia en el resultado de la participación en este caso, el Taller de Caracterización contó con la presencia de 93 mujeres, 2 niños, 1 niña y 80 hombres, en total 175 asistentes, teniendo una mayor participación ciudadana en el Núcleo 3. Engativá. Teusaquillo y Barrios Unidos con 28 personas 16 mujeres y 12 hombres junto con el Núcleo 4. La Candelaria, Santa Fe y Los Mártires con la cuota de 20 mujeres y 15 hombres evidenciando que la vinculación actual de las mujeres en temas bici va en aumento, también identificando aquellos aspectos territoriales que les favorece o les dificulta en el uso y disfrute de la bicicleta en sus localidades.

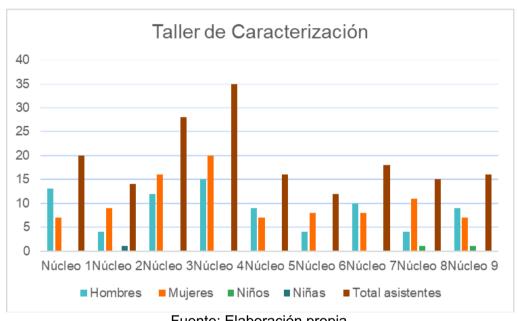


Ilustración 7. Participación ciudadana al Taller de Caracterización por núcleos locales

Fuente: Elaboración propia

Para el Taller Árbol de Salvaguardia se presentó una situación similar contando con 90 mujeres, 2 niños, y 84 hombres, en total 177 asistentes, nuevamente el Núcleo 3. Engativá Teusaquillo y Barrios Unidos tuvo mayor participación que el resto de las localidades con 38 personas 21 mujeres y 17 hombres junto con el Núcleo 2. Usaquén y Chapinero que asistieron 11 mujeres y 13 hombres, total 24 personas unas de las conclusiones reiteradas de este taller en todas las localidades era la falta de confianza de la ciudadanía en los procesos institucionales lo cual se ve reflejado en la participación en otros núcleos, como Núcleo 8. Tunjuelito y Ciudad Bolívar y Núcleo 9. Usme y Sumapaz y que dentro de las conclusiones que las y los talleristas presentan frente a la convocatoria local que realizaron, sin embargo, se propusieron con los asistentes a cada encuentro acciones para poder solventar esta problemática que serán narradas en los siguientes capítulos de este documento.



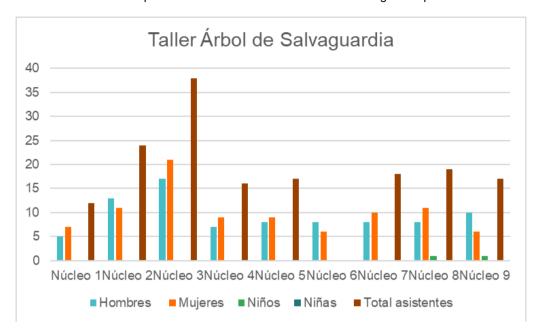


Ilustración 8. Participación ciudadana al Taller de Árbol de salvaguardia por Núcleos locales

En cuanto a Nuestra Bici, Nuestro Patrimonio: Taller Distrital de Salvaguardia de la cultura de la Bicicleta, contó con la asistencia de 44 mujeres, 49 hombres en total 93 asistentes, en este taller se pudo socializar lo recogido en la cartografía y en el árbol de salvaguardia distrital, donde se vieron reflejados las opiniones, propuestas y perspectivas de los asistentes a los talleres locales, de esta manera, se pudo consolidar el objetivo y las líneas de acción de este PES: que son: 1. Fortalecimiento organizativo; 2. Articulación Intersectorial y gestión pública; 3. Investigación, divulgación y pedagogía; y 4 Fomento a la equidad. Junto con las y los asistentes se trabajó en el fortalecimiento de las respectivas acciones teniendo una participación de la comunidad bici de las diferentes localidades de la ciudad, además de instituciones distritales, representantes de mujeres y del sector LGTBI con los que se pudo dialogar y acordar la ruta de acción para la salvaguardia de la Cultura bogotana de la bicicleta expuesto en este documento.

Además, durante este encuentro a nivel distrital quedó evidenciado cómo a través de esta estrategia participativa, se ha reconocido la CBB como una expresión patrimonial. Cada uno de los asistentes, que son actores activos en esta manifestación, se sienten representadas y representados, desde aquellas y aquellos que llevan años disfrutando de la bici como aquellas que inician su entrada en este sistema cultural, mostrando compromiso y vínculos afectivos con la CBB. La incorporan como un elemento definitorio de su patrimonio e identidad personal, así como también se ha despertado un mayor interés y confianza por parte de la ciudadanía en este proceso. Cada uno de los principios que se recopiló para la creación del PES refleja esta realidad.







6.5.7 Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta

En esta sesión, participaron un total de 20 asistentes, de los cuales 15 eran mujeres y 5 hombres, esto nuevamente pone de manifiesto el marcado interés de las mujeres en involucrarse de manera activa en todos los ámbitos relacionados con la cultura de la bicicleta, su compromiso abarca desde la toma de decisiones en la esfera ciudadana hasta la ejecución de estrategias para promover de la bici en la ciudad.

A lo largo de este encuentro, se presentó el borrador de los objetivos para este PES que fueron producto de las discusiones en el taller distrital y se definieron junto con el esquema de gestión como algunos conceptos fundamentales que deberían orientar los propósitos de este PES; estos conceptos incluyen la cultura ciudadana, el respeto por la vida, la accesibilidad a la manifestación de diversas poblaciones y la garantía de compromiso por parte del sector público en la promoción de planes y programas con enfoque en la bicicleta y la equidad de género. Dichos consensos se reflejan en este PES para la Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta

6.6. Sistematización y análisis de información

La metodología utilizada para la sistematización y análisis de la información tuvo un enfoque principalmente cualitativo, que priorizó el entendimiento de la forma en la que los bogotanos usan y disfrutan la bicicleta. A partir de la puesta en marcha de la estrategia de participación ciudadana, la sistematización de dicha información obtenida con la estrategia se dividió en tres momentos: el registro de fichas de sistematización, la codificación en el programa Nvivo y finalmente la concertación a nivel distrital de esos hallazgos preliminares de sistematización.



6.6.1. Registro de fichas de sistematización

El primer momento consistió en el registro de las fichas de sistematización. Los talleristas locales diligenciaron dos fichas a partir de la información dada por los asistentes a los talleres de caracterización y árbol de salvaguardia. Los talleristas fueron los encargados de hacer este diligenciamiento por su conocimiento de la cultura de la bici en Bogotá y su coordinación y participación en dichos talleres. Estos dos aspectos anteriores aseguraban la participación de personas con un conocimiento profundo sobre los usos y disfrutes de la bicicleta en las distintas localidades. De esta manera, las fichas alojaron datos escritos relacionados con caracterización territorial de las localidades correspondientes; las amenazas, debilidades, fortalezas y oportunidades; así como los actores relacionados y las posibles acciones que se pueden llevar a cabo frente a estas cuatro variables con el fin de potenciar el uso y disfrute de la bicicleta en Bogotá.

6.6.2. Codificación cualitativa de la información

El segundo momento constó de la codificación de la información recolectada en la estrategia de participación ciudadana a través del programa de análisis de datos cualitativos Nvivo. Dentro de esta información recolectada se contó con las fichas de sistematización de los talleres de caracterización y árbol de salvaguardia, los soportes de las herramientas aplicadas (árbol de salvaguardia por núcleos locales o mapas), la transcripción de las entrevistas realizadas y la transcripción de los momentos más significativos de los encuentros.

La codificación se realizó con tres grupos de categorías: 1. Caracterización espacial geográfica, 2. Matriz DOFA, 3. Categorías líneas de acción, y dos criterios adicionales Territorio bici y categorías transversales, los cuales se explicarán a continuación. Estas categorías fueron derivadas de los aspectos identificados como principales de la cultura de la bicicleta en Bogotá durante la etapa de alistamiento y planeación y de elementos, como la matriz DOFA, que hacen parte de la metodología propia de los PES. Finalmente, el enfoque de género se aplicó en este momento de codificación a través de la creación de la categoría "mujeres", la cual se aplicó de manera transversal a los cuatro primeros grupos categoriales. De esta manera fue posible identificar aspectos que marcaban de manera particular la experiencia de las mujeres en la cultura de bici bogotana a través de la dimensión espacial y geográfica; las debilidades, amenazas, oportunidades y fortalezas; las posibles acciones para enfrentar o potenciar estas cuatro categorías mencionadas y las localidades donde ocurrían. A continuación, se expondrán los cinco grupos de categorías utilizados para la sistematización de la información de manera detallada.

1. Categorías referentes a la dimensión espacial - geográfica

Estas categorías se consolidaron de acuerdo a las formas en las que las personas enunciaron los lugares más importantes para la cultura de la bicicleta durante la ejecución de la estrategia de participación ciudadana.



Tabla 6. Categorías de análisis referentes a la dimensión espacial – geográfica

Categoría	Descripción
Lugares de reunión/ comunidades de práctica	Esta categoría se refiere a los lugares donde la comunidad se reúne para interactuar, celebrar eventos, preservar la memoria colectiva, practicar actividad física Pueden incluir plazas, parques, centros comunitarios, u otros espacios utilizados para actividades sociales y eventos culturales.
Lugares de tránsito - Cicloinfraestructura	Esta categoría se refiere a la infraestructura diseñada para facilitar el tránsito en bicicleta, como carriles bici, estaciones de bicicletas compartidas o rutas ciclistas. Se enfoca en los lugares específicos que estimulan y facilitan el uso de la bicicleta como medio de transporte.
Iniciativas comunitarias	Esta categoría se refiere a las iniciativas y proyectos impulsados por la comunidad para abordar problemas sociales, mejorar el bienestar colectivo o promover cambios positivos. Pueden incluir programas de voluntariado, proyectos de desarrollo sostenible, movimientos sociales o cualquier esfuerzo comunitario que busque el empoderamiento y la participación activa de las personas.
Economías populares	Esta categoría se refiere a las actividades económicas informales, formales y populares presentes en la comunidad relacionadas con la bicicleta. En esta categoría entrarían los comercios y talleres barriales, talleres ambulantes, ferias de artesanos, emprendimientos o cualquier forma de comercio local que refuerce la economía y la identidad comunitaria
Dinámicas rurales	Esta categoría se refiere a las características, prácticas y actividades específicas de la cultura de la bicicleta en las zonas rurales presentes en la cartografía social. Puede abarcar aspectos como actividades laborales, recreativas, movilidad y transporte, las tradiciones, la relación con el entorno natural y las dinámicas propias de las comunidades rurales.
Lugares inseguros	Esta categoría se refiere a los lugares que presentan desafíos, problemas o situaciones críticas en la comunidad o área mapeada. Pueden ser lugares con altos niveles de contaminación, falta de servicios básicos, inseguridad o cualquier otro aspecto que requiera atención especial y acciones de mejora.
	Esta categoría se refiere a los lugares físicos o espacios sociales donde se lleva a cabo la transmisión de conocimientos, tradiciones y habilidades relacionadas con la cultura de la bicicleta. Estos lugares son puntos de



Lugares de transmisión de saberes	encuentro donde los ciclistas y la comunidad comparten experiencias, técnicas y saberes relacionados con el uso de la bicicleta, su mantenimiento, reparación, historias y otras prácticas culturales asociadas.
Lugares de interés cultural	Esta categoría se refiere a los sectores o áreas específicas que son considerados de interés cultural para el uso de la bicicleta. Estos sectores de interés cultural y patrimonial suelen ser identificados en función de su importancia histórica, valor simbólico, significado cultural y contribución a la identidad de la comunidad ciclista. Pueden incluir, por ejemplo, rutas ciclistas históricas, áreas urbanas o rurales con una fuerte tradición ciclista, eventos culturales relacionados con la bicicleta, sitios emblemáticos o hitos importantes para la comunidad ciclista, entre otros.
Lugares asociados al patrimonio natural	Esta categoría se refiere a los lugares físicos que están estrechamente relacionados con el patrimonio natural y que tienen una conexión significativa con la cultura de la bicicleta. Estos lugares representan entornos naturales, tales como parques nacionales, reservas naturales, senderos naturales, áreas protegidas o cualquier otro espacio en el que la bicicleta sea utilizada para explorar y disfrutar del entorno natural.

2. Categorías de análisis DOFA

Este análisis DOFA surge como herramienta base utilizada por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural para los diferentes proyectos relacionados con el patrimonio material e inmaterial, ya que permite realizar un diagnóstico premilitar de la situación en torno a la manifestación.

Tabla 7. Categorías de análisis DOFA

Categoría	Descripción
Debilidades	Esta categoría se refiere a los aspectos internos o debilidades que afectan la cultura de la bicicleta y su relación con el patrimonio cultural inmaterial. Puede incluir limitaciones en la infraestructura ciclista, falta de conciencia o apoyo gubernamental, escasez de recursos para la preservación del patrimonio cultural relacionado con la bicicleta, o cualquier otro factor interno propio de la manifestación que debilite el desarrollo y la promoción de la cultura de la bicicleta.
	Esta categoría se refiere a los factores externos o circunstancias favorables que pueden beneficiar la cultura



Oportunidades	de la bicicleta. Puede incluir cambios en la política de transporte, avances en la infraestructura ciclista, el interés creciente en la sostenibilidad y el turismo cultural, o cualquier otro elemento que brinde oportunidades para el fortalecimiento y la promoción de la cultura de la bicicleta.				
Fortalezas	Esta categoría se refiere a los atributos y recursos internos que favorecen la cultura de la bicicleta. Puede incluir la existencia de una comunidad ciclista activa y comprometida, la presencia de eventos culturales relacionados con la bicicleta, la existencia de rutas históricas o emblemáticas para ciclistas, o cualquier otro aspecto interno que represente una fortaleza en la promoción y preservación de la cultura de la bicicleta.				
Amenazas	Esta categoría se refiere a los factores externos o desafíos que pueden representar una amenaza para la cultura de la bicicleta. Puede incluir la falta de conciencia sobre el valor cultural de la bicicleta, la presión urbana y el desarrollo que afecta la infraestructura ciclista, el aumento del tráfico o la falta de seguridad vial para los ciclistas, o cualquier otro elemento externo que ponga en peligro la preservación y promoción de la cultura de la bicicleta.				

3. Categorías de análisis Líneas de acción

Estas categorías surgieron a partir de la necesidad de ahondar en las posibles acciones que puede proponer el Plan Especial de Salvaguardia de manera complementaria con los resultados del análisis DOFA.

Tabla 8. Categorías líneas de acción

Categoría	Descripción					
Potencialización de fortalezas	Esta categoría se refiere a la identificación y aprovechamiento de las fortalezas existentes de la cultura de la bicicleta, con el objetivo de potenciarlas y maximizar su impacto positivo. En ese sentido, la potencialización de fortalezas implica reconocer y valorar los aspectos positivos que existen en la comunidad ciclista y su entorno. Mediante la codificación de esta categoría, se busca comprender cómo estas fortalezas pueden ser mejoradas, ampliadas o utilizadas de manera estratégica para fortalecer y promover la cultura de la bicicleta y su patrimonio cultural inmaterial.					
Aprovechamiento de oportunidades	Esta categoría se refiere a la identificación y utilización de oportunidades en relación con la cultura de la bicicleta, con el objetivo de maximizar su beneficio y generar un impacto positivo. El aprovechamiento de oportunidades					



	implica estar atento a los cambios y tendencias en el entorno y reconocer cómo pueden influir en la cultura de la bicicleta y su patrimonio cultural inmaterial. Mediante la codificación de esta categoría, se busca comprender cómo se pueden capitalizar estas oportunidades para fortalecer y promover la cultura de la bicicleta y su patrimonio cultural. Esto puede incluir el diseño de programas innovadores, la promoción de eventos especiales, la creación de alianzas con otros actores relevantes, el impulso de iniciativas de turismo ciclista, entre otros.
Fortalecimiento de debilidades	Esta categoría se refiere a la identificación y abordaje de las debilidades existentes en relación con la cultura de la bicicleta y el patrimonio cultural inmaterial, con el objetivo de fortalecer y superar las limitaciones identificadas. Mediante la codificación de esta categoría, se busca comprender cómo estas debilidades pueden ser abordadas y superadas de manera estratégica. Se pueden identificar acciones y medidas para mejorar la infraestructura, fortalecer la participación comunitaria, generar conciencia sobre la importancia de la cultura de la bicicleta, promover cambios en las políticas públicas u otras iniciativas orientadas a superar las debilidades identificadas.
Afrontamiento de amenazas	Esta categoría se refiere a las estrategias y acciones tomadas para hacer frente y mitigar las amenazas identificadas en relación con la cultura de la bicicleta y el patrimonio cultural inmaterial. La codificación de esta categoría permite identificar y analizar las estrategias utilizadas para hacer frente a las amenazas y preservar la cultura de la bicicleta. El análisis del afrontamiento de amenazas puede llevar a la identificación de acciones concretas para la protección y promoción de la cultura de la bicicleta. Además, permite comprender cómo la comunidad ciclista y otros actores relevantes se organizan y responden a las amenazas para garantizar la continuidad y el fortalecimiento de la cultura ciclista y su patrimonio cultural inmaterial.

Con respecto a los criterios de territorio bici y las categorías transversales, es necesario aclarar que estos nacen de la necesidad de hacer seguimiento a dos aspectos claves de la declaratoria. Por un lado, el criterio de territorio bici tuvo como objetivo la clasificación de todos los datos por localidades y núcleos locales, con la intención de tener la trazabilidad de qué parte en particular de Bogotá se estaba hablando.

Finalmente, el criterio transversal estuvo compuesto por dos criterios: mujeres y cifras. La categoría de mujeres, por un lado, se creó con el fin de poder filtrar toda la información



relacionada con el uso y el disfrute de este grupo poblacional en Bogotá, de acuerdo con el enfoque de género y con el enfoque de derechos de las mujeres presentes en esta declaratoria y Plan Especial de Salvaguardia. Como se mencionó en la introducción, el papel de esta categoría fue clave para poder identificar las situaciones que, de manera particular, viven las mujeres dentro de la cultura de la bicicleta en la ciudad. Dentro de las preguntas que alentaron la creación de esta categoría están: ¿cuáles son las debilidades, amenazas, oportunidades y fortalezas que identifican las mujeres en relación a los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá? ¿Qué lugares de reunión, tránsito, inseguros, de interés cultural o patrimonial, de transmisión de saberes, asociados al patrimonio natural, relacionados con economías populares, iniciativas comunitarias y dinámicas rurales experimentan las mujeres de manera específica? ¿Cuáles son los matices o las particularidades de las anteriores preguntas de acuerdo a cada localidad?

Por último, la categoría de cifras fue útil para rastrear porcentajes del uso de la bicicleta, de acuerdo al género, la localidad, el ciclo de vida, entre otras características. Estas nociones de los bogotanos y bogotanas que participaron en los talleres hicieron posible su contrastación con cifras oficiales con las que cuenta el Distrito Capital.

6.6.3 Análisis de la información

Una vez la información registrada en las fichas fue codificada pasó por un proceso de análisis. En este proceso se hizo el primer filtro de información por los cinco criterios antes descritos para luego hacer una segunda categorización de la información. Para esta segunda categorización se identificaron patrones, tendencias y relaciones entre los datos. De esta manera se observó cuáles códigos aparecen con mayor y menor frecuencia, y se examinaron las conexiones relevantes y significativas entre ellas. En segundo lugar, se enfrentaron y compararon los diferentes códigos entre sí para evidenciar similitudes, diferencias y puntos de convergencia o divergencia entre ellos. Así mismo se examinaron las relaciones entre los códigos para entender cómo influyen y se relacionan entre sí.

De esta segunda caracterización surgieron los insumos principales para algunos capítulos, como la caracterización, el diagnóstico y las líneas de acción de la manifestación. Estos insumos consideraron el contexto histórico y cultural en el que desarrollan las situaciones identificadas en la codificación para entender cómo han evolucionado las prácticas asociadas a la cultura de la bicicleta, el objetivo de la construcción del PES, el marco conceptual y legal del patrimonio cultural inmaterial (PCI).

6.6.4 Concertación a nivel distrital

El último momento de la sistematización fue la concertación a nivel distrital de los hallazgos preliminares de información. Para esta concertación se convocó a todas las personas que habían participado en los talleres, grupos focales y entrevistas, así como público en general que no había podido participar de manera previa en esos espacios. Con los asistentes se realizaron dos ejercicios principales. El primero consistió en la presentación de la caracterización territorial de la bicicleta en Bogotá, sus amenazas, debilidades, fortalezas y oportunidades, las líneas de acción frente a esos aspectos identificados y los actores involucrados. El segundo momento fue la retroalimentación por parte de los asistentes de los temas presentados. De esta manera, la información pasó por una consolidación final para luego ser incluida en este Plan Especial de Salvaguardia.



7. CONOCIMIENTO Y COMPRENSIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

7.1. Descripción general de la manifestación

Como se ha señalado previamente, 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 ciudadanos 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 feminidad. 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 abusos 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 los 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 ciudadanos 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 9. Ciudades ciclistas en 2019

Ciudad	Área en km²	Habitante s	Viajes	Viajes diarios en bicicleta	% de viajes en bicicleta	Km de bicicarriles
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
Ámsterdam	219,3	1.980.472	1.864000	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 Capital, se han redoblado esfuerzos para que esta situación cambie.

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. Esta situación, 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.



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, en 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.



TERAPÉUTICO
Antidepresivo, Rompedor de fronteras o barreras (fisicas y mentales).

MOVILIDAD

Lorgascitianchiacentos
transporte. Urbanca Para i a la bici como demento deportivo. Piquies (fizicas), el alto de Parlio y Verjion.

CONOCIMIENTOS EXPERTOS

TERRITORIO

Ciclopaece. Forme para conocer el territorio, como romo medio det raregorte.

Ciclopaece. Forme para conocer el territorio, como romo demento defeneradore del territorio, como romo del conocer el territorio, como reconocer el territorio, como romo del conocer el territorio, como reconocer el territorio del territorio d

Ilustración 10. Agrupación de usos de la bicicleta considerados como patrimonio

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 congregar 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 "tiesto⁵" más y se abandona en algún rincón de la casa, para algunos este objeto rodante se convierte en una pasión incontenible: "una patología benigna" 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 reconocidas como actores principales en esta manifestación cultural. Sin embargo, es importante reconocer algunas características de esa amplia masa de ciclistas que habitan el 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 Distrital 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

⁵ Tiesto: hace referencia a un objeto que no se usa.

⁶ Expresión usada por el periodista y ciclista Sinar Alvarado



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 móviles⁷ 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 las 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

⁷ El término de identidad móvil hace referencia a la construcción identitarias que hacen algunos colectivos y grupos sociales en torno al uso y disfrute de la bicicleta.



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 cuidado⁸ 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+9. 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.

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 Capital.

A partir de los insumos preparados en la fase de alistamiento, 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

⁸ 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.

⁹ Lesbianas, Gays, Bisexual, Transexual, Travesti, Queer, Intersexual y otras identidades no heterosexuales.



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.

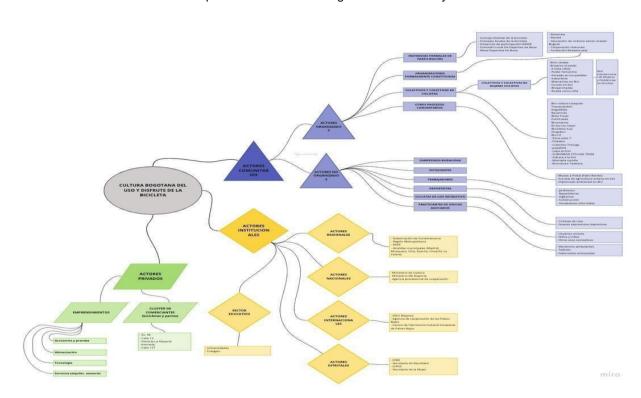


Ilustración 11. Mapa de actores Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta

Fuente: elaboración propia. Juan Pablo Henao



7.2 Componentes de la manifestación

7.2.1 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 bicimensajeros y bicimensajeras, servicios logísticos como empresas de bicimensajería, 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.

Estás 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.



7.2.1.1 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 Descubierto 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).



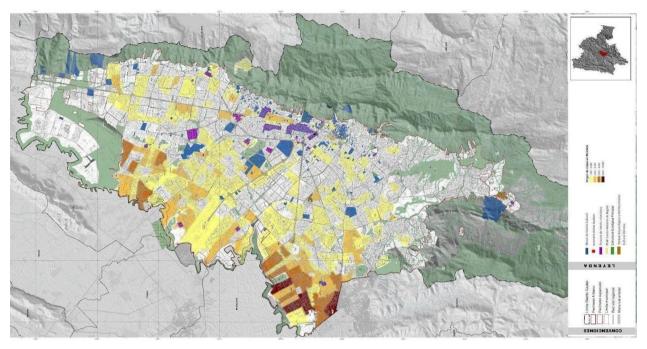


Ilustración 12. Origen de viajes en bicicleta en Bogotá

Fuente: Elaboración del SIG del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural con datos de la EDM 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 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, 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 amplía 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, ciclotalleres o bicicleterías ofrecen reparaciones con distintos grados de complejidad y la comercialización de diversos tipos de indumentaria ciclística.

7.2.1.2 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 metalmecánica. De esta manera los almacenes en donde se vendían bicicletas y otros establecimientos como ferreterías y talleres ofrecieron los servicios de reparación y mantenimiento de bicicletas.



Ilustración 13. 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 ciclistas 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 consciencia que había que trabajar honestamente y brindar al público lo mejor que uno pudiera hacer" (Materia Prima, 1993).



Ilustración 14. 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.

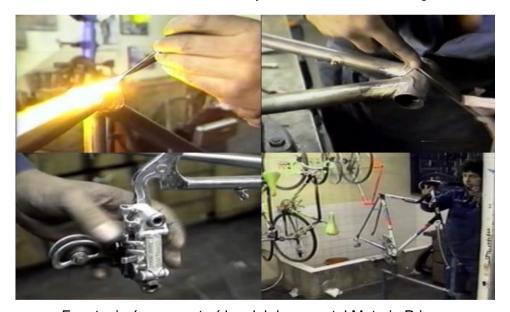


Ilustración 15. Soldadura y ensamble de bicicletas en Bogotá

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, 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 estos. 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 estás bicicletas tipo "Long Jhon", no se fabricaban en 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. 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 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, una 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).

7.2.1.3 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, ajustar los frenos y cambiar los 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. Este 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 16. 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. Participó 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 quienes 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.

7.2.1.4 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 conjunción de aspectos y dinámicas económicas, la creación de comunidades y lazos sociales, la expresión de identidades individuales y colectivas, y diversas formas de conocer, disfrutar y recorrer 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 de mercancías desde su llegada a la ciudad a finales del siglo XIX. Aunque esta es una práctica con una larga tradición en la ciudad, fue durante la última década y a partir de la popularización de aplicativos, el surgimiento de diversas empresas y emprendimientos de mensajería y el auge post pandémico del uso de la bicicleta en la ciudad, que la bicimensajería cobró una mayor importancia y visibilidad en la ciudad.

El valor cultural y patrimonial de esta práctica reside en primer lugar en la amplia trayectoria histórica de este oficio en la ciudad. Ya desde la década de 1920 diversos comerciantes repartían sus mercancías a bordo de pesadas y robustas bicicletas. En los años 50 empresas como Avianca y la Administración de correos conformaron los primeros escuadrones de bicimensajeros para repartir los correos puerta a puerta. Años después algunos comercios como las droguerías, carnicerías y tiendas de abarrotes empezaron a despachar sus productos gracias al apoyo de los bicimensajeros algunos de los cuales descubrieron su pasión por el ciclismo y empezaron a participar en las carreras locales que se organizaban en la ciudad. Hasta la actualidad la bicimensajería representa un sustento para cientos de personas en la ciudad y para muchas otras personas representa un estilo de vida y un oficio tradicional.

Sumado a lo anterior, en los últimos años 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, en donde la comunidad bicimensajera suele reunirse a esperar algún servicio o compartir en sus ratos de tiempo libre. Por otra parte, esta comunidad ha apropiado otras prácticas de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como los "Alleycats", un tipo de competencia urbana en 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 bicicletas de piñón fijo en Bogotá. De esta manera el oficio de la bicimensajería se afianza como una práctica de la vida cotidiana que crea y fortalece el tejido social alrededor de diversos oficios y expresiones culturales.



Por otra parte, 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 por símbolos y 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 sujetos a una aplicación" (Diez años de bicimensajería, abril 2022). Este también 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. En estos casos gran parte de su reivindicación identitaria tiene que ver con la independencia laboral y la reticencia a trabajar por medio de aplicaciones móviles o para grandes empresas que no ofrecen condiciones laborales dignas y que explotan a sus trabajadores.

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 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 dé" (Diez años de bicimensajería, abril 2022).

Desde la perspectiva objetiva, este grupo de personas es fácilmente identificable. 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 pantalones 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".

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 botándosela, 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 Julián 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.

Finalmente, aunque lo anterior constituye a primera vista aspectos positivos para la cultura bogotana de la bicicleta, es importante señalar que no todas estas iniciativas



económicas gozan del reconocimiento social e incluso algunas de estas inciden en diversas problemáticas sociales. Lo anterior tiene que ver en específico con las condiciones laborales impuestas por las grandes empresas como Uber Eats y Rappi donde el oficio de la bicimensajería responde más a una necesidad que a una opción. La flexibilidad laboral, la disponibilidad permanente, la ausencia de regulación salarial y de prestaciones sociales, sumado a los múltiples riesgos de seguridad corresponden a un ambiente de explotación económica para los y las bicimensajeras de estas plataformas. Estas empresas atraen a mujeres y hombres migrantes y locales de extracción popular susceptibles a expresiones discriminatorias, contribuyendo a la reproducción de presentes precarios, vulneración de derechos fundamentales y, en el caso de las mujeres, situaciones de acoso y sexismo.

No obstante, es importante destacar que 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, diversas iniciativas económicas y emprendimientos alrededor de la bicimensajería independiente, promovida a escala barrial y desde el interior de colectivos y colectivas de ciclistas, "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-mensaiería una opción de vida v de sustento ocasional o adicional a sus ocupaciones principales" (Sánchez, 2021: 24). Esto a su vez contribuye a la autonomía económica de las mujeres, a través de su vinculación productiva en oficios tradicionalmente masculinizados. Lo anterior contribuye a entender la bicimensajería independiente y popular como una expresión propia y muy importante de la cultura bogotana de la bicicleta y que comprende una amplia dimensión patrimonial a partir de la creación de lazos sociales y comunitarios, la expresión de identidades individuales y colectivas y las diversas formas de apropiar la ciudad.

7.2.2 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 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 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.

Así mismo, 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.

7.2.2.1 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, Procicla, 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 Tiempoque 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).







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 el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte y asesorado por el arquitecto 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.

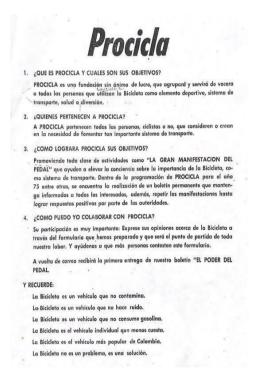
El resultado de estas gestiones fue la publicación de los Decretos 566 y 567 de ese año, por medio de los cuales se oficializa el concepto de Ciclovía y se la define bajo tres tipos: a) de utilización conjunta con peatones, b) de uso conjunto con automotores, donde hay



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 18. Manifiesto de objetivos del colectivo Procicla



Fuente: Archivo personal de Jaime Ortiz.

7.2.2.2 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, 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 19. Almacén de bicicletas Mountain Bike Shop, 1996

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



Ilustración 20. 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 hagámosle 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 Fabián 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)



7.2.2.3 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, tú 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, 10 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

¹⁰ Expresión usada por Paola Castañeda.



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).

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). 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 les 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

¹¹ Esto se desarrolla en el apartado de Mujer y género.



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 símbolos¹² propios de cada colectividad. Por ejemplo, Bikennedy 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

¹² Más adelante se profundiza en este aspecto.



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.

7.2.2.4 ¡Parce venga le ayudo, yo tengo los parches! Más allá de las rodadas¹³

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

¹³ Expresión usada por Javier Batti de Fontirueda.



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.

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 Concienbiciate 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 por lo 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 mí eso me llena el alma y por eso estoy acá" (Recorrido Fontirueda, marzo 2022).

7.2.2.5 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 Capital, 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 Capital 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 Capital.

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 Capital 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).

7.2.3 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 Capital 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. 14 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 y el enfoque de derechos de las mujeres 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 Secretaría Distrital 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

¹⁴A 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.



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.

7.2.3.1 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.

7.2.3.2 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 (Alfonso, 2019). A la inauguración de la pista acudió un grupo de mujeres ciclistas nunca 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 ciclístico. 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 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 Lucia 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 21. 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 Vuelta 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.

7.2.3.3 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, 15 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 movilidades 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

¹⁵ 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)



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 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 16 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 reivindicados derechos. En ese sentido, "un enfoque de género debería ser particularmente sensible a mostrar las formas de

¹⁶ más adelante se detalla esto.



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 y un enfoque de derechos de las mujeres 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 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 IDRD 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 de 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 sororidades 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 simbólica 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.

7.2.3.4 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). 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

¹⁷ 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)



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.

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 de que es un poquito empinada. El cuerpo te exige un poquito más. Para mí significó darme cuenta de 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 corporalidades¹⁸ 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 quevitas, 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 las mujeres crecemos con inseguridades. Desde chiquitas nos dicen no, no, no, mientras que el niño sí, el niño si se puede ensuciar,

¹⁸ 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.



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.

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 históricas¹⁹ 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

¹⁹ 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.



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 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.

7.2.3.5 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 en 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, Nicte 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).





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 pensares. 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.

7.2.4 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 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.

7.2.4.1 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 (Alfonso, 2019). 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 Primero 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.

7.2.4.2 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 entretención. 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 uno la 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 Julián 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". ²⁰ 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. 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 IDRD 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 gastronomía²¹ porque hemos hecho rutas diurnas.²² 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.

²⁰ Expresión usada por el escritor Sinar Alvarado en el conversatorio de exposición: Escarabajos un país descubierto a pedalazos.

²¹ 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).

²² 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.



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 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 hacía 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 disfrutan" (Recorrido grupo de encuentros de patrimonio, marzo 2022). Nicte 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. Nicte 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 piñón 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 diferenciemos 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.

7.2.4.3 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. Forero Nogues dispone como píe de foto a su artículo en El Tiempo lo siguiente: "En democrática demostración dominical marcha 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

...

²³ 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 ciclístico de América" Título: Circuito ciclístico de la tranquilidad



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 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).

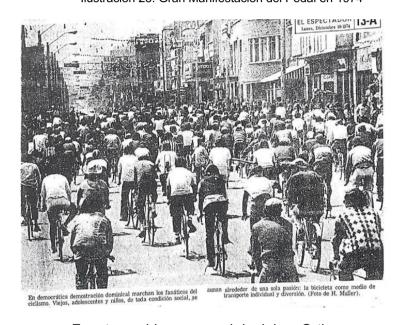


Ilustración 23. Gran Manifestación del Pedal en 1974

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 comité²⁴ y recibir 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

²⁴ 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 Dr. Jaime Ortiz Mariño, propietario del almacén Ciclopedia, y Miguel Ángel Bermúdez de la Federación Colombiana de ciclismo.



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).



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

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 recreovía²⁵ (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 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.²⁶

²⁵ Compuesta por: Folclor aeróbico, supercircuito 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.

²⁶ 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 llevan 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).



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 de la ciudad. La apertura de las vías para la bicicleta brinda la posibilidad de conocer la ciudad: "tú 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, IDRD, 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 IDRD 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.

7.2.4.4 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 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.

7.3 Caracterización territorial de la manifestación por núcleos locales

En este apartado se expondrán las características de cada localidad en relación a los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá. La caracterización es el resultado de los aportes que realizaron los bogotanos y bogotanas a través de la Estrategia de Participación



Ciudadana. La exposición de estas características se desarrolla en dos partes: en primer lugar, se encuentran las caracterizaciones de la manifestación organizadas por núcleos locales y acompañadas de los actores que se identificaron en cada localidad. En segundo lugar, están las conclusiones generales de la caracterización, así como esos aspectos que trascienden las individualidades de las localidades y se convierten en características de tipo distrital.

7.3.1 Núcleo Local 1 Suba

7.3.1.1 Suba

"Suba es un lugar tan bacano para montar bici por ser biodiversa" (Habitante de Suba)

El deporte, la recreación, la movilidad del cuidado, el transporte y los movimientos sociales componen los distintos usos y disfrutes de la bici en esta localidad. Entre esos usos y disfrutes resalta el último de ellos, ya que Suba ha sido testigo del surgimiento de movimientos sociales alrededor del uso de la bicicleta, que involucran procesos de memoria, apropiación social y ambiental. Los colectivos promueven espacios de encuentro, rodadas, talleres, conmemoraciones, procesos de aprendizaje, un sistema de huertas comunitarias, festivales como el de Suba Tierra de Ciclistas y el reconocimiento de ecosistemas de zonas rurales y ambientales de gran importancia, como la ciclorruta de La Alameda del Canal Salitre y el humedal Tibabuyes que, aunque se perciben como inseguros, la comunidad quiere apropiar para disfrutar de ellos en bicicleta. Además de estos lugares están también los humedales Guaymaral y Torca, La Conejera, Córdoba y la reserva forestal Thomas van der Hammen. Así mismo, se mencionaron otros procesos que la comunidad ha realizado y que tienen un énfasis importante de memoria y resistencia, como la restauración de monumentos, instalación de bicicletas blancas en memoria de ciclistas fallecidos, muralismo y procesos de siembra.

Un ejemplo muy señalado para los procesos de memoria y resistencia es el puente del Barco o de La Virgen, ubicado en la Avenida Suba a la altura de la diagonal 136, el cual se ha convertido en un lugar de conmemoración debido al asesinato del campeón de BMX, José Antonio Silva, "Toño", en el año 2019 por el hurto de su bicicleta. Este hecho violento congregó a colectividades y ciclistas de la localidad para articular esfuerzos con entidades con el objetivo de restaurar el puente y pasar del luto a la alegría, exigiendo respeto por la vida y más seguridad.

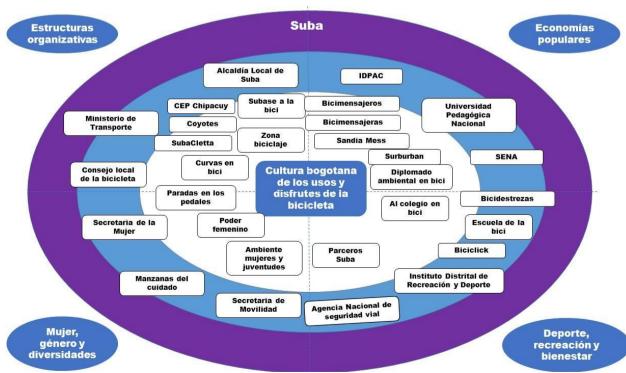


Ilustración 25. Ciclistas en la localidad de Suba



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. Página web https://bogota.gov.co/asi-vamos/obras/ciclorrutas-y-bicicarriles-recuperados-en-bogota

Ilustración 26. Mapa de actores localidad de Suba



Fuente: Elaboración propia



"Hacer un reconocimiento a la importancia y el lugar que le han dado las organizaciones sociales a la bicicleta en la localidad, pues más allá de reconocerse como "Tierra de Ciclistas" se han dado procesos importantes de memoria, de recuperación de espacios, se han ganado escenarios importantes para el deporte, la ciclo infraestructura, se mantienen corredores que permiten conectar otros procesos territoriales, se da una valoración importante de los ecosistemas y su preservación. Así mismo, se está poniendo en la mira las experiencias que las mujeres tenemos en la bicicleta atravesadas por situaciones de acoso como violencia sexual y la importancia de mejorar las experiencias de la movilidad del cuidado. Cada día se fortalece el tejido social, la participación y articulación con entidades" (Habitante de Suba).

7.3.2 Núcleo Local 2 Usaquén y Chapinero

"Estas particularidades reflejan la diversidad de la cultura de la bicicleta en Usaquén y Chapinero. Ambas localidades presentan características propias en términos de infraestructura ciclista, prácticas de movilidad y la participación activa de la comunidad ciclista en la promoción del uso de la bicicleta."

(Habitante de Usaquén)

7.3.2.1 Usaguén

Usaquén es una localidad diversa, pues cuenta con zonas rurales y urbanas, tiene construcciones modernas y también patrimoniales, en ella convergen diversas iniciativas económicas, recreativas y culturales. Esta localidad conecta el nororiente de la ciudad con el noroccidente y el oriente. Las ciclorrutas más representativas de la localidad, de acuerdo con expresado por los asistentes al taller, son las de la Carrera 9, Carrera 11, Calle 116 y Calle 127 y se utilizan para recorridos hacia los lugares de trabajo, de estudio o como recreación sobre todo los fines de semana. Para la práctica de actividades como ciclismo de montaña, ciclismo de ruta, downhill o ciclomontañismo están el Codito, la vía a la Calera, así como La Mariposa de Usaquén. Dentro de los lugares de encuentro de ciclistas, a partir de los cuales se desplazan hacia esos lugares de práctica, están el Centro Comercial Panamá, la Avenida Carrera 19 con Calle 147 en el barrio Caobos, el Colegio Claustro Moderno en la Avenida Carrera 7 con Calle 175 y la Calle 183 con Carrera 18. En cuanto a lugares donde se realizan programas del Distrito Capital para fomentar el uso de la bicicleta, los habitantes reconocieron la Calle 170, donde están programas como "Al colegio en bici", "Ciempiés" y el Aula Ambiental de Soratama del parque ecológico que lleva el mismo nombre, a cargo de la Secretaría Distrital de Ambiente. En este parque también se realiza el Diplomado Ambiental en Bici por parte de la Fundación Re – Acción, a través del cual se busca sensibilizar a los participantes sobre problemáticas ambientales por medio del ciclismo. Para la recreación y el turismo, Usaquén cuenta con lugares icónicos de la ciudad en donde se reúnen ciclistas ocasionales, apasionados, colectivos, organizaciones y colectivas de bicicleta, así como turistas. Dentro de estos lugares están la plaza fundacional de Usaquén con su tradicional Mercado de las Pulgas, la Iglesia de Santa Bárbara, el Cuchitril (ubicado en la Calle 117 con 5^a), el Aula Ambiental de Soratama en el Parque Ecológico que lleva el mismo nombre y el monumento a Eva Perón en el Parque Público de Santa Bárbara Occidental. Todas estas actividades constituyen un circuito económico que convoca empresas, negocios y emprendimientos alrededor de la bicicleta, que ofrecen servicios como reparación y mantenimiento mecánico, alquiler de bicis (como Tembici) y venta de accesorios, ropa y bicicletas como tal.

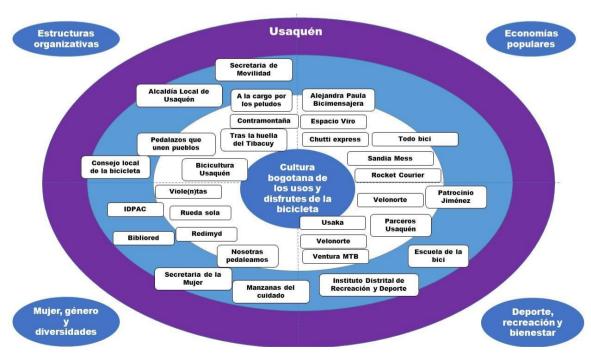


Ilustración 27. Ciclistas en el ciclocarril de la calle 116 en la localidad de Usaquén



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. Página web https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/nueva-cicloruta-de-la-calle-116-beneficia-82000-personas

Ilustración 28. Mapa de actores localidad de Usaquén



Fuente: Elaboración propia



7.3.2.2 Chapinero

Ilustración 29. Ciclistas en el ciclocarril de la carrera séptima en la localidad de Chapinero



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Página web

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/la_oferta_de_servicios_de_movilidad_llega_a_c hapinero

La cultura de la bicicleta de esta localidad se mueve a través de ciclorrutas, arte, cultura, restaurantes, universidades, parques y senderos en torno a la bicicleta. Las ciclorrutas reconocidas por los participantes del taller fueron la de la Carrera 7, en donde se mueven habitantes de la localidad hacia sus lugares de trabajo, la Carrera 11, que conecta con varias universidades, y la Carrera 13, como ruta alternativa para movilizarse a raíz de la cercanía con peatones y comerciantes. En cuanto al arte y la cultura se encuentra Moovil, una galería de arte, literatura y cultura sobre el ciclismo; el Open San Felipe, que se convierte en un espacio para recorrer las galerías de arte y demás sitios de interés en bicicleta y los eventos de Distrito CH, un colectivo que promueve el disfrute de la oferta cultural y culinaria de la localidad, la cual puede hacerse en bicicleta. Por su parte, La Red de Huerteras y Huerteros de Chapinero y la Huerta Yuliana Samboni son lugares relacionados a la cultura de la bicicleta en la localidad, ya que se realizan recorridos en bici por ellas. Varias universidades de la capital están ubicadas en esta localidad, lo cual hace que las comunidades educativas se organicen en torno a la bicicleta, como es el caso del equipo de ciclismo de la Universidad Distrital y la Escuela Popular de la Bici de la Universidad Pedagógica Nacional. En cuanto a parques, la localidad cuenta con el Parque Nacional, donde se practica el Bike Polo, Stunt Bike y se realizan eventos como el Pink Bike Fest; y el Parque de los Hippies, que funciona como lugar de encuentro, por ejemplo, de recorridos turísticos en bicicleta, y donde se realizan programas como La Escuela de la Bicicleta, debido a su amplio espacio. Finalmente, algunos de los senderos



identificados en los talleres son la subida a Patios y la llegada a lugares ecológicos, como El Indio y la Quebrada Las Delicias.

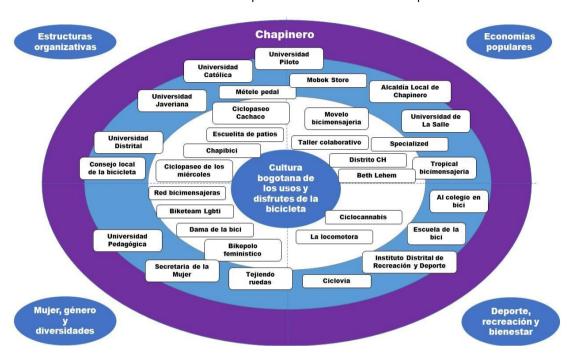


Ilustración 30. Mapa de actores localidad de Chapinero

Fuente: Elaboración propia

7.3.3 Núcleo Local 3 Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá

"La bicicleta se relaciona con otros patrimonios de manera increíble. Es parte del patrimonio urbano, natural, cultural, industrial y deportivo. ¡Es un pedacito importante de la historia y la identidad de una comunidad!"

(Habitante de Engativá)

7.3.3.1 Teusaquillo

Esta localidad es una de las más amplias en cuanto a la cultura de la bici se refiere, debido a su cercanía con lugares culturales, educativos, de entretenimiento, entre otros con los que cuenta la ciudad. En el taller los asistentes resaltaron el monumento Almirante Padilla como punto de encuentro de diferentes colectivos bici como Teusaca Tu Bici y el Ciclopaseo Cachaco. El trabajo de estos colectivos fomenta el cicloturismo al tener como atractivos al Estadio Nemesio Camacho El Campín y Movistar Arena, la Biblioteca Virgilio Barco, el Parque Central Simón Bolívar, la Universidad Nacional, entre otros espacios de práctica deportiva, de reunión colectivos y comunidades con otras actividades y eventos de gran relevancia en la cultura bogotana de la bici como bici recorridos nocturnos, Critérium, entre otros.

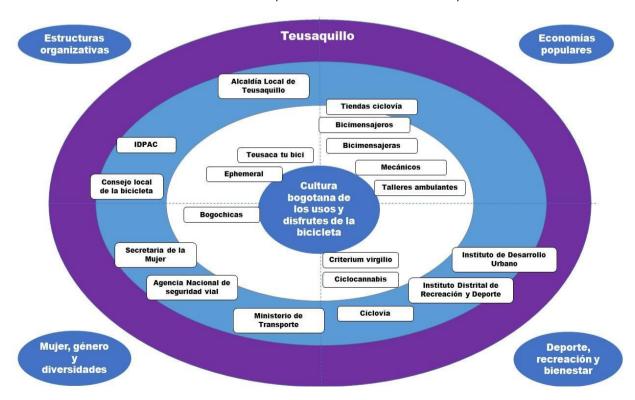


Ilustración 31. Ciclista en una ciclorruta en la localidad de Teusaquillo



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Página web https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/noticias/resultados-formulacion-del-plan-especial-de-manejo-y-proteccion-teusaquillo

Ilustración 32. Mapa de actores localidad de Teusaquillo





Fuente: Elaboración propia

7.3.3.2 Barrios Unidos

Barrios Unidos es una localidad central por la que transitan diariamente habitantes de toda la ciudad, pues ofrece vías de conexión que permiten llegar a lugares reconocidos dentro de la cultura bici, como Patios. Dentro de esta localidad se encuentra el Parque Recreodeportivo el Salitre, que cuenta con infraestructura adecuada para las prácticas de deportes poco convencionales, como por ejemplo la pista profesional de BMX y bicicross que cuenta con certificación internacional para el desarrollo de pruebas deportivas internacionales. También sobresale el Distrito Creativo ubicado en el barrio San Felipe como punto donde confluyen galerías y expresiones artísticas de la ciudad y se convierte en escenario de encuentro. El sector Siete de Agosto alberga comercio de repuestos y accesorios de bicicletas y en varios talleres se ofrece el servicio de mantenimiento. La mecánica de la bici en esta localidad es una labor ejercida por hombres y mujeres, que están cada vez más presentes en este oficio. A nivel de actores representativos se descubrió que las religiosas de la comunidad de la Iglesia Santa Teresa de Ávila usaron la bicicleta para movilizarse a la cárcel El Buen Pastor. En esta localidad también vive un actor referente dentro de la cultura de la bici en la ciudad, Green Man, quien se encarga en hacer actividades de siembra de árboles por diversos espacios de la ciudad con diferentes colectivos bici y en la actualidad está la corporación social Curvas en bici, dirigido por y para mujeres tiene su sede en esta localidad, extendiendo desde ella su trabajo a lo largo y ancho de Bogotá.



Ilustración 33. Ciclista circulando por el barrio San Felipe en la localidad de Barrios Unidos

Fuente: Vanesa Jiménez. El País. Página web



https://elpais.com/america-futura/2022-12-04/los-barrios-de-bogota-que-quieren-robarle-espacio-a-los-carros.html

Barrios Unidos Estructuras Economías populares organizativas Alcaldía Local de Yugo Secretaria de **Barrio Siete** Movilidad Simbiosis Ricicletas Secretaria de Biketeam Cargueros entre barrios El Triunfo Consejo local de la bicicleta Bicicargo – Camilo Rey Bamburra Cultura bogotana de los usos y Escuela de la Greenman Curvas en disfrutes de la IDPAC bicicleta RED humodal cuidado Bicimensaieras Instituto Distrital de Secretaria de la Mujer Ciclovia Mujer, género Deporte, recreación y diversidades bienestar

Ilustración 34. Mapa de actores localidad de Barrios Unidos

Fuente: Elaboración propia

7.3.3.3 Engativá

En la identificación de puntos claves de la localidad de Engativá para la cultura bici, se reconocieron varios espacios relevantes como lo son las ciclorrutas, parques, lugares de conservación ambiental, puntos de encuentro y eventos. Con respecto a las ciclorrutas se reconocieron las de la Avenida Mutis, la Calle 63, la Avenida Boyacá y la Calle 80. Los parques más representativos en torno a la bicicleta son el Parque San Andrés, con sus eventos locales y la Escuela de la Bici, el Parque la Florida, Parque Ciudadela Colsubsidio. Como puntos de encuentro están el Jardín Botánico y el Puente de Guadua, pues allí confluyen muchos ciclistas que buscan desplazarse a otros municipios de Cundinamarca. El Humedal Jaboque y el Tibabuyes hacen parte de rutas ciclistas que permiten disfrutar de la belleza natural y explorar áreas protegidas, conectar con otras localidades, como Suba. Finalmente, dentro de los eventos destacados está el Festival la Culebra Sabanera, en los que por medio de la bici se promueven acciones comunitarias y ambientales.

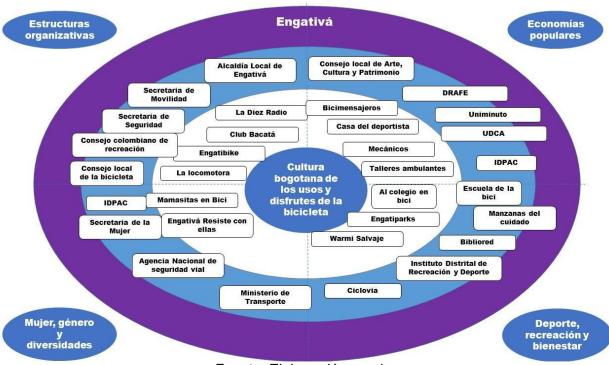


Ilustración 35. Ciclistas en la localidad de Engativá



Fuente: Alcaldía Local de Engativá. Página web

Ilustración 36. Mapa de actores localidad de Engativá



Fuente: Elaboración propia



7.3.4 Núcleo Local 4 La Candelaria, Santa Fe y Los Mártires

"La bicicleta trasciende su función como medio de transporte y se relaciona con diferentes ámbitos de la vida cotidiana: deporte, recreación, movilidad sostenible, conexión con la naturaleza, estilo de vida saludable, empoderamiento femenino y como una forma de expresión personal y colectiva."

(Habitante de Santa Fe)

7.3.4.1 La Candelaria

La Candelaria alberga el corazón del centro histórico de Bogotá, por lo que la cultura de la bici se vuelca a los recorridos turísticos, el desplazamiento de personas que estudian o trabajan y actividades culturales. En cuanto a los bici recorridos, estos se realizan tanto en el día como en la noche para recorrer los museos, las iglesias y puntos de encuentro de interés cultural. En esta localidad, especialmente, el biciturismo es uno de los canales por el cual se fortalece el turismo patrimonial. Al ser una localidad en donde están ubicadas las oficinas de gran parte de las entidades públicas nacionales y distritales, así como universidades, las ciclorrutas de la Carrera 7 y la Calle 13 se convierten en corredores de movilidad que conectan con otras partes de la ciudad. A través de su conexión con la localidad contigua de Santa fe, la ciclovía por la Calle 26 los domingos y festivos también es un factor que promueve la visita de los bogotanos a esta parte de la ciudad. Por último, en la Plazoleta de la Universidad del Rosario, la Plaza de Bolívar y el Chorro de Quevedo organizaciones culturales y de ciclismo realizan grafitis, bailes y clown bici.



Ilustración 37. Ciclistas en la localidad de La Candelaria

Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural



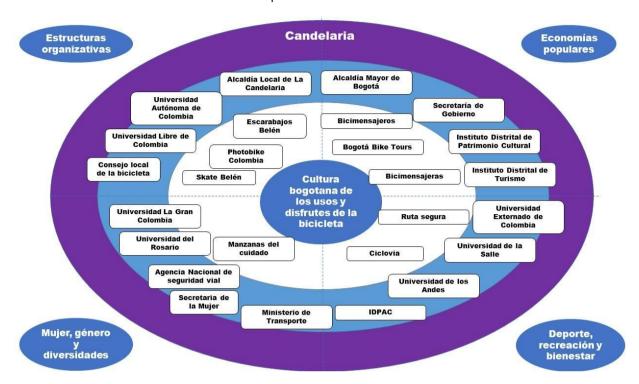


Ilustración 38. Mapa de actores localidad de La Candelaria

Fuente: Elaboración propia

7.3.4.2 Santa Fe

Esta localidad, al igual que la anterior, cuenta con atractivos turísticos icónicos de Bogotá y además goza de una ubicación estratégica, pues conecta al centro de la ciudad con el sur, el norte y el occidente de la ciudad. La cultura santafereña de la bicicleta se manifiesta en eventos y festivales, el uso de las ciclorrutas para el transporte y la recreación y en los parques y espacios recreativos. En cuanto a eventos y festivales, en esta localidad tiene lugar el Festival de la Bici, carreras ciclísticas, competencias de BMX o eventos de ciclismo urbano, como los ciclopaseos que se realizan periódicamente en diferentes partes de la localidad de edades y niveles variados. La ciclorruta más destacada por los y las asistentes al taller es la de la Carrera 7, la cual describen como un corredor cultural que se ha convertido en un espacio vibrante donde los ciclistas se mezclan con los transeúntes, permitiendo el intercambio de experiencias y la promoción de la cultura bici. Los parques y espacios recreativos de Santa Fe, como el Parque Nacional y el Parque Tercer Milenio, son lugares populares donde las personas pueden disfrutar de la bicicleta. Estos espacios ofrecen áreas verdes, senderos y ciclovías internas donde los ciclistas pueden pedalear y disfrutar de la naturaleza y el entorno urbano. Como espacios recreativos se reconoce La Plaza de Mercado La Perseverancia, ya que además de ser un lugar lleno de vida y sabores locales, se ha adaptado para acoger a ciclistas, brindándoles facilidades como estacionamientos seguros y puntos de descanso.

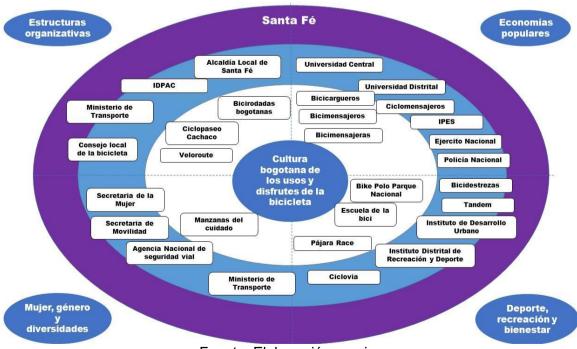


Ilustración 39. Ciclistas en un recorrido frente al Museo Nacional en la localidad de Santa Fe



https://www.eltiempo.com/bogota/colectivo-bici-cultura-usaquen-como-funciona-y-sus-actividades-257270

Ilustración 40. Mapa de actores localidad de Santa Fe



Fuente: Elaboración propia



7.3.4.3 Los Mártires

Esta localidad cuenta con gran riqueza histórica y cultural, así como con importantes lugares de comercio. En esta localidad la bicicleta está frecuentemente relacionada con estas prácticas, ya que a través de ella se realizan recorridos en lugares emblemáticos, hay una gran afluencia de personas en las ciclovías dominicales y de festivos y también se encuentran lugares de comercio para la bicicleta. Los lugares enunciados en el taller donde en los cuales se realizan recorridos en bicicleta son la plaza Samper Mendoza (también conocida como plaza de las hierbas), donde se realizan visitas nocturnas organizados por colectivos de bicicleta como un atractivo los lunes y jueves; la plaza de Paloquemao, como referente económico y turístico en el que la bicicleta de carga tiene además un uso económico preponderante: el Castillo de las Artes, un referente cultural emergente en la ciudad; el Distrito Bronx, el cual renace de las adversidades y del rechazo social: la Plaza de los Mártires, como referente de cultura y dignificación de quienes fueron asesinados; el Voto Nacional y la Iglesia de la Capuchina, punto de referencia y tradición religiosa. La ciclovía por la Calle 26 permite que gran cantidad de personas recorran parte de la localidad. Por último, en esta localidad se ubican varios almacenes de bicicletas y accesorios sobre la Carrera 13 y puntos de venta de accesorios de motos y bicicletas sobre la Avenida Caracas con Calle 17.



Ilustración 41. Ciclistas en la calle 26 en la localidad de Los Mártires en Bogotá

Fuente: Stéphane M. Greso. YouTube https://www.youtube.com/watch?v=LyK6kqLC708



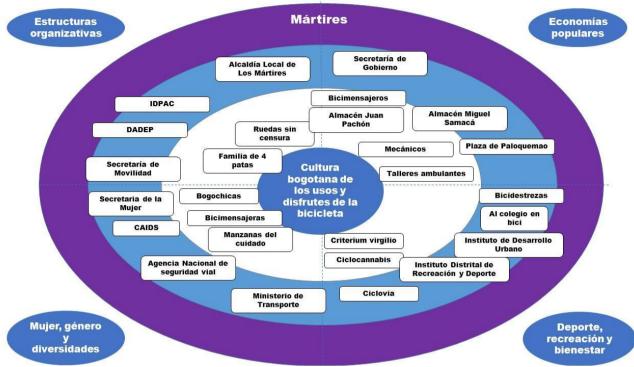


Ilustración 42. Mapa de actores localidad de Los Mártires

7.3.5 Núcleo Local 5 Puente Aranda y Fontibón

"La bicicleta es un medio de transporte, económico, ecológico y lleno de vida, que permite que las personas lleguen a los demás patrimonios creando la conexión entre ellas, así mismo no tiene género, edad, color y religión, nos lleva hasta donde queramos y permite vivir experiencias únicas dejando huella e historia en los diferentes componentes por la que se mueva" (Habitante de Puente Aranda)

7.3.5.1 Puente Aranda

Puente Aranda se caracteriza por ser una localidad industrial, por la cual se movilizan personas que trabajaban allí o cruzan la localidad para llegar a sus lugares de estudio y empleo. Dentro de los espacios donde está presente la bicicleta está el Distrito Grafiti, las huertas, parques, el Centro Comercial Plaza Central, la Biblioteca Central Universidad Distrital Francisco José de Caldas, las ciclorrutas y lugares de venta de bicicleta en los barrios La Alquería y Primavera. El Distrito Grafiti es un icono de ciclo paseos por su arte y cultura que atrae turistas y espectadores de otras localidades. En Puente Aranda también hay ciclistas que se encuentran alrededor de la Huerta El Círculo de Xue, una huerta urbana, popular y comunitaria, para recorrer las diferentes huertas de la localidad y participar de los encuentros para de siembra colectiva en la ciudad. Por su parte, se encuentran el parque del barrio Ciudad Montes y el parque del barrio La Francia. El parque de Ciudad Montes es importante porque es reconocido por su lago, su gran variedad de deportes, zonas verdes y porque tiene una estructura cultural dentro de ella que permite



reconocer parte de la historia de la localidad. En el Skate Park del barrio la Francia se reúnen personas a practicar skate y bmx.

El centro comercial Plaza Central permite el encuentro de ciclistas como punto de referencia y como lugar de encuentro de amigos, adicionalmente este centro comercial cuenta con actividades para ciclistas, tiene un biciparqueadero exclusivo y de calidad para los ciclistas en el que tienen un tipo de membrecía para descuentos y otros beneficios. La Biblioteca Central Universidad Distrital Francisco José de Caldas está ubicada en el antiguo Matadero Distrital, y es un punto de interés para los ciclistas a los que les gusta la lectura. Dentro de las ciclorrutas reconocidas por los habitantes de la localidad que participaron en los talleres están la de la Calle 13, Diagonal 16 sur, Calle 6 y la Avenida Ferrocarril, pues en ella se mueven a diario personas que se dirigen a sus lugares de trabajo o estudio o quieren recrearse. Por último, en La Alquería y Primavera existen zonas comerciales ciclísticas, donde venden bicicletas, repuestos, realizan mantenimiento y entre otros servicios relacionados.

Ilustración 43. Ciclistas en un recorrido por el Distrito Grafitti en la localidad de Puente Aranda

Fuente: El Tiempo. Página web

https://www.eltiempo.com/bogota/fotos-de-distrito-graffiti-en-punte-aranda-287034



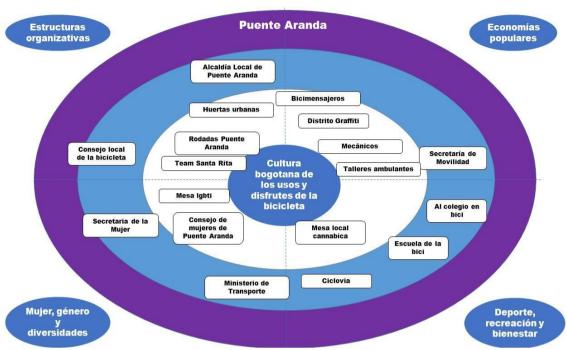


Ilustración 44. Mapa de actores localidad de Puente Aranda

7.3.5.2 Fontibón

En Fontibón la bicicleta representa trabajo, emprendimiento, cuidado, deporte y profesión, que se llevan a cabo en espacios que congregan a ciclistas amateur, senior, master, mecánicos de oficio, emprendedores, vendedores, personas que no necesariamente utilizan la bicicleta como eje principal de empleo pero que sí la utilizan para el desarrollo de sus actividades cotidianas, como por ejemplo una mujer que recorre la localidad en bicicleta vendiendo empanadas, un hombre que vende fritanga donde cientos de ciclistas se congregan al finalizar su entrenamiento los domingos y es punto de encuentro para muchos, una mujer que tiene un gran parqueadero donde decenas de bicicletas son cuidadas por ella todos los días, etc. Como lugares reconocidos por el uso de la bicicleta están las ciclorrutas y la ciclovía, parques y áreas naturales, centros comerciales y la diversidad de organizaciones, colectivos y colectivas de bici. Dentro de las ciclorrutas reconocidas está la de la Carrera 103, Avenida Calle 26, Avenida Boyacá, pues es una de las más utilizadas al permitir desplazamientos madres y padres que llevan a sus hijos al colegio, de personas que hacen mensajería al interior de la localidad, de personas que trabajan en esta zona y realizan trayectos cortos o de personas que se desplazan a otras localidades para sus actividades diarias.

Adicionalmente, cuenta con gran número de comercios del sector bici que son representativos para la localidad y que permiten mover la economía local alrededor de la bicicleta. Así mismo, esta localidad es cuna de colectivos de ciclistas como Fontirueda y Parceros Fontibón se reúnen para realizar ciclopaseos desde Maloka y el Parque Central de Fontibón por los bicicarriles barriales paralelos a la Avenida Esperanza o sobre vías principales como La Avenida Esperanza misma y la Calle 13. En los parques Villemar y Atahualpa, grupos deportivos y de jóvenes realizan prácticas de STUNT. Los humedales Capellanía y Meandro, si bien son lugares que tienen prohibida la práctica deportiva del



ciclismo o el tránsito ciclista, son lugares de interés para los ciclistas y a los que muchas veces se llega en bicicleta. A su vez, el Centro Comercial Multiplaza ofrece el préstamo de bicicletas de uso compartido y realiza actividades para motivar a los visitantes a utilizar este medio de transporte habitualmente. Para finalizar, Fontibón se caracteriza por la conformación y permanencia de colectivos urbanos, activismo de mujeres en bici, movimientos políticos y salidas de colectivos LGBTIQ+.

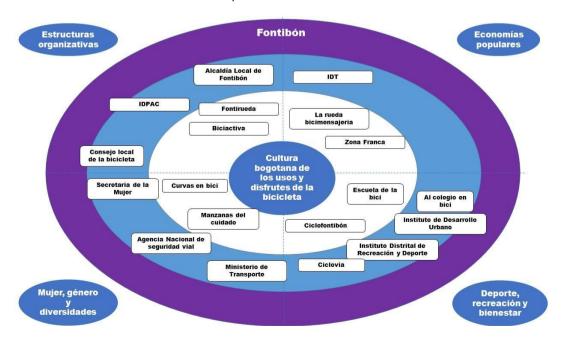
Ilustración 45. Ciclista circulando por el ciclocarril de la calle 13 en la localidad de Fontibón



Fuente: El Tiempo. Página web

https://www.eltiempo.com/bogota/ciclorruta-por-la-calle-13-como-quedo-el-bicicarril-en-fontibon-614396

Ilustración 46. Mapa de actores localidad de Fontibón





7.3.6 Núcleo Local 6 Kennedy y Bosa

"Creamos vínculos en torno al rodar en bicicleta, armamos colectivos, redes, rodadas; hay una comunidad popular en torno a su uso y disfrute, existen escuelas populares de la bici. Por otro lado, hay una relación directa con la ciudad, con la movilidad"

(Habitante Kennedy)

7.3.6.1 **Kennedy**

La localidad tiene un panorama amplio en cuanto al movimiento de la bicicleta, pues hay múltiples lugares de encuentro, ciclorrutas, lugares de comercio de bicicleta y, al igual que Fontibón, una variedad de organizaciones creadas alrededor del gusto por la bicicleta. En cuanto a lugares de encuentro están la Biblioteca el Tintal, donde se realizan actividades como veladas culturales, rodadas para mujeres y practicas libres de modalidades como BMX y freestyle; la rotonda de Banderas, que a raíz de la movilización en el Paro Nacional del 2021 se ha consolidado como un espacio de encuentro y de eventos que promueven el arte y la participación ciudadana; el parque Techo, que además de ser el epicentro de encuentros culturales y artísticos también es el punto de referencia para el inicio de rodadas y prácticas circenses y deportiva; y el parque Timiza, en el que personas aficionadas practican diferentes estilos y modalidades en bici.

Las ciclorrutas y ciclovías más mencionadas son la ciclorruta de la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Carrera 80, que pasa por la Plaza de Mercado de Corabastos, la Avenida de las Américas, Avenida Guayacanes, La Alameda y la Calle 38 Sur, Ciclovía dominical y ciclorruta de la Avenida Boyacá, Ciclorruta de la 38, las cuales movilizan gran población hacia todos los sectores que conectan hacia el noroccidente, oriente y suroccidente de la ciudad. La ciclovía en Kennedy se mueve por la Avenida Boyacá, que es el corredor principal de este programa dominical, muchas personas hacen uso de ella a través de bicicletas en calidad de préstamo del programa del Centro Comercial Plaza de las Américas, donde las prestan gratuitamente por determinada cantidad de horas. Adicionalmente, Kennedy también cuenta con el reconocido sector de La 38, ubicado sobre la Avenida Ciudad de Cali entre la Avenida Villavicencio hacia el norte hasta la Calle 38 Sur, donde se encuentran gran cantidad de talleres y almacenes en torno al comercio de bicicletas, repuestos y accesorios.

Por último, en relación con organizaciones alrededor de la bicicleta, en esta localidad se han conformado una variedad de colectivos y colectivas, como Bici territorializando, BiciParchadas Colectivo de mujeres y disidencias, Rueda Como Niña, colectivo femenino de ciclismo y Bikennedy, entre otros. Estas organizaciones sociales promueven el uso de la bici, son quienes fomentan y garantizan algunos espacios en donde tiene lugar la actividad.

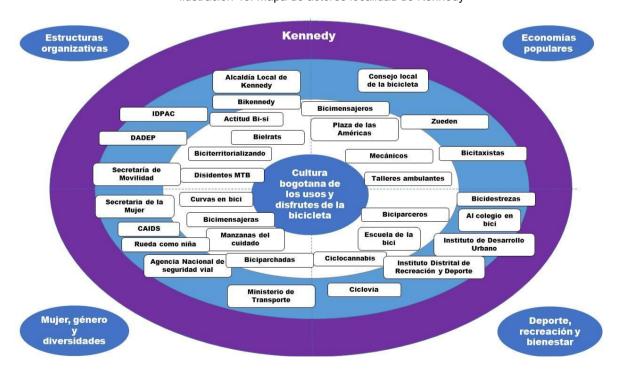


Ilustración 47. Ciclistas del colectivo Bikennedy rodando por la localidad



Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Ilustración 48. Mapa de actores localidad de Kennedy





7.3.6.2 Bosa

Bosa cuenta con varios puntos de encuentro y rutas de infraestructura bici transitadas por sus habitantes. Dentro de ellos resalta la ciclorruta de Alameda El Porvenir, lugar de gran extensión donde transitan una gran cantidad de personas en bicicleta hacia diferentes localidades, como Kennedy y Fontibón, y la zona franca de la ciudad. También fueron reconocidos lugares referentes como la Plaza Fundacional de Bosa, la antigua Estación del Ferrocarril, el Cabildo Indígena Muisca y el Colegio de la Bici, lugar de gran importancia en los últimos años por las oportunidades de estudio y enlace que tiene con el SENA y la gran oportunidad de estudios que ofrece a los ciudadanos. Además de estos lugares icónicos de la bicicleta en la localidad, los habitantes de Bosa que asistieron a los talleres identificaron la gran participación de usuarios de los programas Escuela de la bici y Al trabajo en bici sobre la Autopista Sur, también sobre la Manzana del Cuidado en Bosa El Porvenir. Finalmente, se destacó la Avenida Longitudinal de Occidente, la cual ha tenido participación significativa en los últimos años para los ciclistas para transitar en bicicleta, trotar y caminar.



Ilustración 49. Fila de ciclistas en la Cicloalameda El Porvenir en la localidad de Bosa

Fuente: Sociedad Colombiana de Arquitectos. Página web: https://scabogota.org/2021/12/01/bepbog-alamedapory/



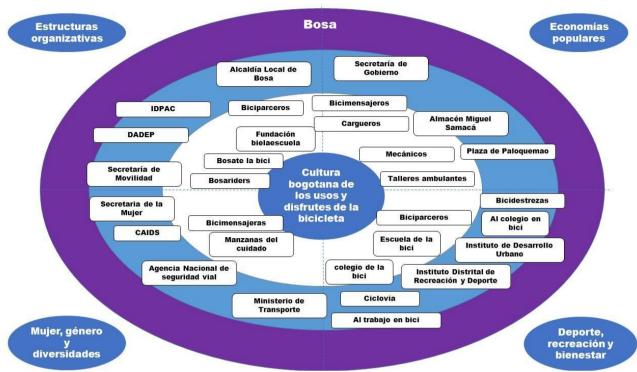


Ilustración 50. Mapa de actores localidad de Bosa

7.3.7 Núcleo Local 7 Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe

"Se forma así una comunidad ciclista de manera directa o indirecta, alguien cercano en la familia usa la bici de manera recreativa, como medio de transporte, aficionada o profesional"

(Habitante de Rafael Uribe Uribe)

7.3.7.1 Antonio Nariño

La localidad de Antonio Nariño se destaca por ser un sector de alto impacto comercial, por tanto, el uso de la bicicleta se realiza en mayor parte para el desplazamiento a actividades comerciales y como transporte de trabajadores y domiciliarios. Aunque la bicicleta es uno de los principales medios de transporte, tiene poca infraestructura destinada a ella. Para esta localidad se reconocieron lugares del Centro Comercial Centro Mayor, la sede del SENA de la Avenida Primero de Mayo y el sector comercial del barrio Restrepo. Con frecuencia, los corredores de la Cicloalameda del canal Fucha son los entornos de mayor uso recreativo del barrio Ciudad Jardín y el Barrio La Fragua. El corredor de la ciclovía de la Calle 17 Sur entre Carrera Décima y Autopista Sur es de gran afluencia. Además, este sector presenta gran presencia de talleres y empresas dedicadas a la bicicleta, como por ejemplo Industrias Román, que desde los años 70 's es una empresa reconocida en la ciudad por la fabricación de bicicletas.

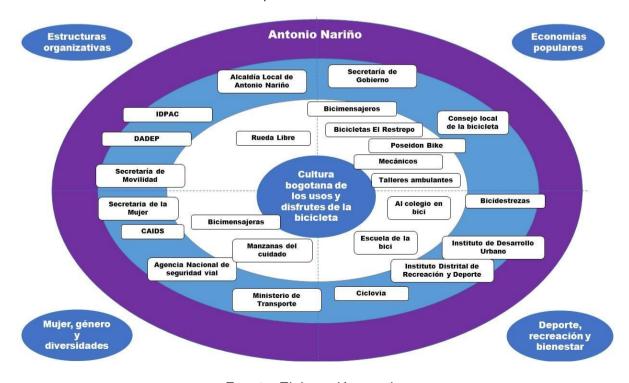


Ilustración 51. Ciclista circulando por las calles del barrio El Restrepo en la localidad de Antonio Nariño



Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Ilustración 52. Mapa de actores localidad de Antonio Nariño





7.3.7.2 San Cristóbal

"Nuestra localidad tiene un reto que no cualquiera logra en bici - LA PARED" (Habitante de San Cristóbal)

Esa localidad es muy reconocida por sus espacios históricos en la cultura de la bici en la ciudad, ya que cuenta con el Velódromo de la Primero de Mayo desde los años 50. Esto ha permitido realizar eventos, espacios de aprendizaje de todo lo relacionado con la bici. El Portal de Transmilenio del 20 de Julio, Plaza de mercado del 20 de Julio, Iglesia del 20 de Julio, Éxito del 20 de Julio, Parque San Cristóbal, Carrera 10 con 1ra de mayo son puntos de encuentro para colectivos y ciclistas de San Cristóbal. Además, cuenta con espacios naturales como el Parque San Cristóbal, Parque Entrenubes, Mirador del Zuque, Páramo Cruz Verde, El Delirio y Parque Moralba de Santa Rosa, Mirador Árbol Encantado, Parque Columnas y Reserva ecológica El Delirio a los cuales se puede llegar en bicicleta. En San Cristóbal se practica el ciclismo de gravedad por parte de niños y adolescentes, quienes aprovechan las calles empinadas de la localidad. Sin embargo, esta práctica al realizarse sin las condiciones de seguridad adecuadas se ha convertido en una problemática emergente a la que hay que darle atención prioritaria. También se reconoce el trabajo de los colectivos en fomentar la cultura bici desde la infancia como La Tía Cleta, la cual realiza talleres lúdico-pedagógicos para primera infancia de forma gratuita.

Ilustración 53. Ciclistas entrenando en el Velódromo Primero de Mayo en la localidad de San Cristóbal



Fuente: Alerta Bogotá. Radio uno. Página web

https://www.alertabogota.com/noticias/local/el-20-de-julio-volvio-vibrar-con-el-ciclismo-volvio-laclasica-ciclistica-al-barrio



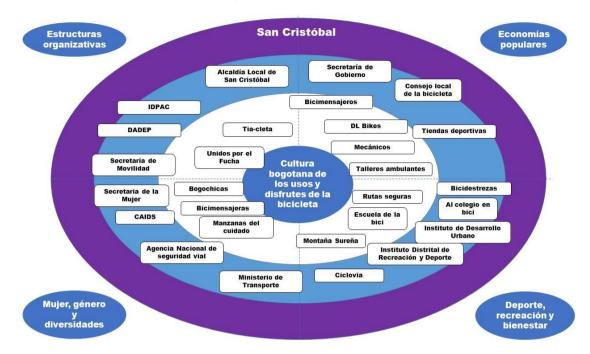


Ilustración 54. Mapa de actores localidad de San Cristóbal

7.3.7.3 Rafael Uribe Uribe

"Los colectivos en bici han aportado a la construcción de memoria colectiva para identificar a Bogotá como patrimonio cultural de la bicicleta." (habitante de Rafael Uribe Uribe)

La localidad de Rafael Uribe Uribe se destaca porque gran parte de su territorio es montañoso, lo cual la hace especial al momento de usar la bicicleta para movilidad o deporte en diferentes modalidades como ruta, MTB, piñón fijo, entre otros. Sin embargo, su infraestructura en bici no es muy amplia por su relieve, lo que para la comunidad representa en una necesidad: la creación de rutas que incluyan y resaltan lugares culturales, gastronómicos, patrimoniales y ambientales como las de las rondas de la Quebrada Chiguaza, el Bosque San Carlos o Entre Nubes. También se realizan eventos de ciclismo recreativo, como la cronoescalada Bogocipedo, las diferentes rutas que realizan los colectivos ciclistas de Montaña Sureña y Pedalea al Sur, donde se reconoce el territorio en rutas nocturnas. Los espacios comunitarios donde tienen acciones hacia el beneficio de los habitantes de la localidad fueron resaltados en el taller. Dentro de estos espacios está la Tiacleta, Biciescuela y Enbiciados, quienes llevan a cabo bici recorridos y actividades relacionadas con la bicicleta en compañía del IDRD, Alcaldías locales de la zona sur de la ciudad y el Consejo Local de la Bici.

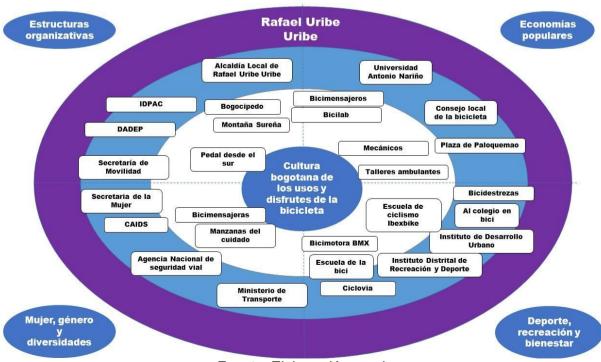


Ilustración 55. Ciclistas de la Escuela de la bici en la localidad de Rafael Uribe Uribe



Fuente: Alcaldía local de Rafael Uribe Uribe. Página de Facebook
<a href="https://www.facebook.com/AlcaldiaLocalRafaelUribeUribe/posts/-hoy-llegan-dos-nuevos-puntos-a-la-escueladelabici-parque-villa-mayor-y-bosque-s/4817659008361891/?locale=ms_MY

Ilustración 56. Mapa de actores localidad de Rafael Uribe Uribe





7.3.8 Núcleo Local 8 Tunjuelito y Ciudad Bolívar

"Me encanta poder usar la bicicleta como medio de transporte para ir de la casa de mi papá que vive en la localidad de Tunjuelito, para luego ir a la casa de mi abuelita que vive en la localidad de Ciudad Bolívar..."

(Niño Habitante de Tunjuelito)

7.3.8.1Tunjuelito

Tunjuelito, al ser una localidad pequeña, tiene iniciativas alrededor de la bicicleta que están en proceso de crecimiento y sostenibilidad. Las personas reconocen, usan y cuidan de escenarios relacionados con la bicicleta. Dentro de los espacios reconocidos está el Parque el Tunal, que cuenta con una oferta amplia de espacios para practicar diferentes deportes, entre ellos los relacionados con la bicicleta; la Casa de la Cultura, Centro Felicidad Tunal y la Biblioteca Pública Gabriel García Márquez. Además, Tunjuelito tiene una red de vías importantes como la Avenida Boyacá, la Avenida Gaitán Córtes y la Autopista Sur. La localidad cuenta con barrios significativos históricamente como el Tunal. San Carlos y Venecia, en este último se estableció una zona amplia de venta de todo lo relacionado con la bicicleta, así como talleres y almacenes que distribuyen repuestos, accesorios y ropa. El Barrio Isla del Sol participó de la Clásica Nacional de Ciclismo por iniciativa de la JAC y los ciclistas del barrio y se delimitó una manzana para este evento. Adicionalmente, la localidad cuenta con ciclo infraestructura que propicia el uso de la bicicleta, se reconocen lugares tan importantes como el Portal Tunal, el Transmicable, el sector productivo de la Sevillana con empresas como Croydon, el patio taller del sur de Transmilenio y la General Motors o Colmotores.



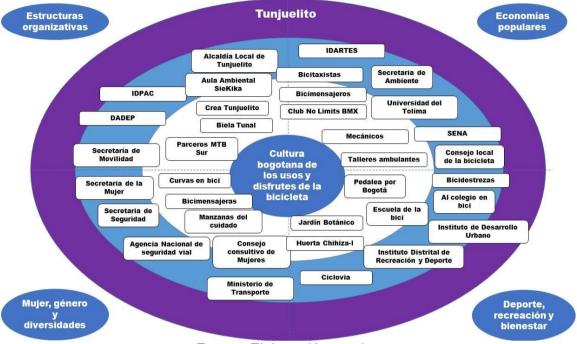
Ilustración 57. Ciclistas en el circuito del parque El Tunal en la localidad de Tunjuelito

Fuente: Instituto Distrital de Recreación y Deporte. Página web <a href="https://www.idrd.gov.co/noticias/pedalea-en-tu-parque-una-alternativa-para-los-ciclistas-de-una-alternativa-par



bogota

Ilustración 58. Mapa de actores localidad de Tunjuelito



Fuente: Elaboración propia

7.3.8.2 Ciudad Bolívar

"La bicicleta cambió mi vida, siempre fui una mujer muy insegura para tomar decisiones y desde que empecé a usar la bici para ir a todo lado, me he sentido más empoderada, me gusta ir en ella a mi trabajo, a mis encuentros con mis amigas, hacer deporte en familia y usarla como excusa para sentirme libre" (Habitante de Ciudad Bolívar)

El uso de la bicicleta en la localidad de Ciudad Bolívar se reconoce por la búsqueda de apropiación y reconocimiento del espacio público. La alcaldía local realiza recorridos urbanos y rurales, entidades distritales intervienen vías principales, como la autopista Sur, haciendo entrega de elementos de protección personal a los ciclistas que usan estos corredores, también se realizan registros de bicicletas en puntos fijos, y se invita a la ciudadanía en general a participar en el lanzamiento de los presupuestos participativos en la Casa de la Cultura. En esta Casa, colectivos y personas del común tienen la posibilidad de socializar sus propuestas en torno al uso de la bicicleta. También se reconocen otros lugares como el Embalse de la Regadera, El Puente del Indio en el barrio Arborizadora Alta, el Monumento de las Mariposas en el barrio Sierra Morena, el Árbol de la Vida en el barrio Potosí, la Estación Transmicable Manitas, la Plazoleta El Sapo en el barrio Juan Pablo II, el Mirador los Escarabajos en el barrio Sierra Morena, la Iglesia de Quiba, el Mirador De La Regadera, el Mirador del Paraíso; entre otros lugares importantes de la localidad, en los que llegan turistas y ciclistas. Finalmente, en esta localidad hay una relación muy cercana en espacios, prácticas y colectivos entre las localidades de Ciudad Bolívar, Usme y Tunjuelito.

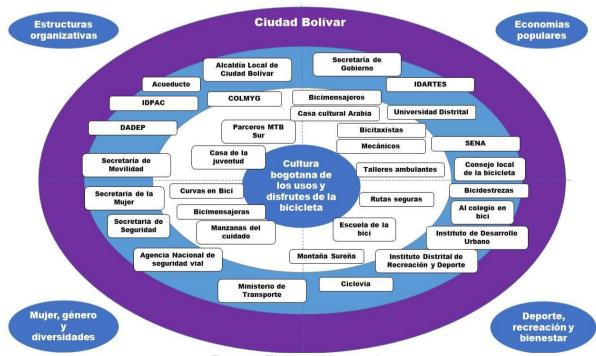


Ilustración 59. Competencia de Downhill urbano en la localidad de Ciudad Bolívar



Fuente: El Tiempo. Página web https://www.eltiempo.com/bogota/competencia-de-downhill-urbano-en-ciudad-bolivar-422480

Ilustración 60. Mapa de actores localidad de Ciudad Bolívar





7.3.9 Núcleo Local 9 Usme y Sumapaz

"El uso de la bici en todas las localidades es diferente, ya que en las localidades hacia el sur su terreno es montañoso - Usme, Sumapaz y Ciudad Bolívar-, en San Cristóbal son más planas, para andar en Usaquén, Chapinero y Suba tendría dos opciones: tanto montaña como planicie. Comparto en familia y la uso como excusa para sentirme libre"

(Niño Habitante Usme)

7.3.9.1 Usme

Usme es una localidad mayoritariamente rural, lo cual la hace muy atractiva para la práctica de rutas de gran esfuerzo físico. En estos talleres se reconocieron sus conexiones con localidades como Ciudad Bolívar, San Cristóbal y, en especial, con Sumapaz y municipios como Chipaque. Además, algunas rutas fueron el Alto del Boquerón, que es un sitio con un mirador espectacular, todos los días llegan ciclistas y también se hacen rodadas nocturnas; el Embalse de la Regadera, vereda el Destino; la represa de Chisacá; Parque Cantarrana, en donde se sitúa la primera Escuela de la Bici del IDRD; el cruce de Yomasa, vereda Los Soches, Marilandia, que es un santuario ubicado entre Chipaque y Usme; la laguna de Chinara, una zona donde se llega hasta cierta parte en bici y luego hay que caminar, La Imposible de Usme que está en la vereda la Requilina; el Sendero del Frailejón; Camino Cebollas. Esta diversidad de rutas genera que los ciclistas conozcan y protejan su territorio de agentes que pueden afectar el ecosistema de páramo y zonas rurales.



Ilustración 61. Niño ciclista en la plaza fundacional de Usme

Fuente: Luisa Castañeda IDPC

En esta localidad también se identificó que los talleres de mecánica tienen un reconocimiento importante a nivel histórico, ya que son familias que tienen varios talleres.



Por ejemplo, el taller El Velocista, ubicado en el barrio La Andrea, fue uno de los primeros talleres de mecánica bici en la localidad e impulsaba carreras de ciclistas por la zona. Así mismo, se sumaron otros eventos como Usme Festival y Usme Extremo. En este último se realizan competencias por modalidad, siendo una de ellas la de BMX. Aunque la cultura de la bici es muy fuerte, en la localidad hay poca infraestructura para los ciclistas y es una de las necesidades que más se resaltó, junto con el aprovechamiento de algunos espacios para promover diferentes deportes.

Usme **Estructuras Economías** organizativas populares Secretaría de Alcaldía Local de Usme Bicimensajeros IDPAC Street hobbies Fredd DADEP Marior Ruedela Usme Cardona Mecánicos Cultura Consejo local de la bicicleta Talleres ambulantes bogotana de los usos y Pocholeros nountain bike Bicidestrezas Secretaria de la disfrutes d<u>e la</u> Escuela de la bicicleta Usme Cycling MTB Usma NTD Instituto de Desarrollo Urbano Biciclut Biciclub juvenil Manzanas del Instituto Distrital de Recreación y Deporte cuidado Ciclovia Mujer, género Deporte, recreación v y diversidades bienesta

Ilustración 62. Mapa de actores localidad de Usme

Fuente: Elaboración propia

7.3.9.2 Sumapaz

"Queremos nuestra tierra, no queremos que se vaya a dañar, no queremos afectar, pero al mismo tiempo queremos el deporte, nos gusta el ciclismo, nos gusta que se practique, que conozcan pues nuestro territorio por medio de la bicicleta...En toda la zona de páramo siempre y cuando se cuide nuestro territorio"

(Omar Castellanos Profe Escuela de la bici y habitante Usme)

En la localidad de Sumapaz, la cultura de la bicicleta se vive a través del ciclomontañismo. Esta localidad se divide en las cuencas Río Blanco y Río Sumapaz. En total son 28 veredas que la componen y es totalmente rural. Esta última característica ha hecho que la bicicleta históricamente se use como medio de transporte, anteriormente se utilizó bastante por los campesinos en sus labores de trabajo, hasta la llegada de la motocicleta o el vehículo, debido a las distancias entre veredas y la ciudad, falta de talleres y repuestos que son necesarios para la bici, ha hecho difícil el uso cotidiano de la misma en la actualidad.

Actualmente, con la Escuela de la Bici, el IDRD está enseñando desde la infancia a usar



la bicicleta en la localidad, rodando por los caminos reales que antiguamente se recorrían con mulas. Posteriormente, estos caminos fueron usados como carreteras y en muchos casos quedaron abandonados, lo cual los hacen escenarios para practicar el ciclomontañismo, aunque cabe señalar que el ciclomontañismo y el turismo no es del todo aceptada por algunos sectores campesinos y genera discontinuidades con las acciones de cuidado del páramo. lo cual es un tema que se debe acordar comunitariamente.

Esta localidad es propicia para incentivar el uso de la bici por su potencial territorial, generando la necesidad de proyectos que promuevan espacios de integración sobre la bicicleta con otras localidades especialmente con Usme, reforzando temas de conservación y apropiación del territorio; que, aunque es prohibido hacer turismo y deportes en este ecosistema, se realizan estas actividades sin tener el cuidado y consenso por la comunidad sumapaceña.



Ilustración 63. Ciclistas participantes a la expedición al Páramo de Sumapaz

Fuente: Instituto Distrital de Recreación y Deporte https://www.idrd.gov.co/noticias/600-ciclistas-participaron-de-la-expedicion-sumapaz



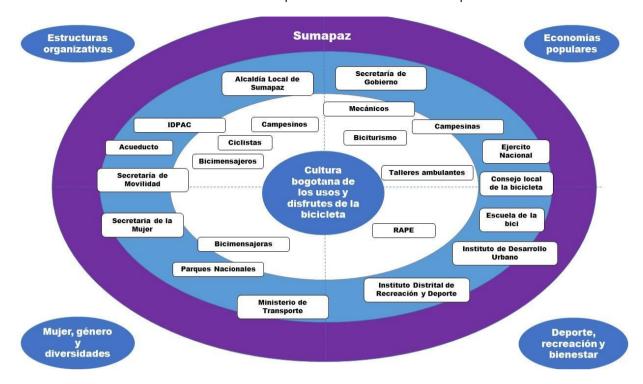


Ilustración 64. Mapa de actores localidad de Sumapaz

7.4 Conclusiones de la caracterización territorial

"No se puede separar la palabra bicicleta de Bogotá, pues Bogotá es una ciudad de ciclistas"

(Habitante de Suba)

En Bogotá, la bicicleta contribuye al cierre las brechas que genera la desigualdad a través de la oferta de recreación y deporte, la conexión entre la Bogotá rural y la urbana, las economías que genera, las ventajas que ofrece como medio de transporte y las posibilidades que abre en relación con la organización política de sus ciudadanos.

En cuanto a la recreación, la práctica de la bici ha permitido que los bogotanos recorran la ciudad y conozcan diversos lugares, que de otras maneras no les sería posible. Así lo expresa un habitante de la localidad de Ciudad Bolívar: "La bicicleta permite conectar los distintos lugares que son patrimonio de la ciudad, ya que nos acerca, hay muchos lugares en Bogotá a los que no se logra llegar por falta de dinero o por desconocimiento y la bicicleta hace posible descubrir y acercarnos a toda esta riqueza del patrimonio cultural, que para muchos puede llegar a ser una sorpresa". Con respecto al deporte, en la ciudad se practican distintas modalidades de ciclismo a lo largo de sus localidades. Durante los talleres, los bogotanos exaltaron el ciclismo de montaña, descenso, de ruta, el de pista que se practica en los velódromos y el BMX.

La bicicleta también tiene particularidades en la conexión entre la Bogotá urbana y la rural. Hacia el norte de ciudad, la bicicleta fortalece la relación entre la localidad con municipios



aledaños por medio del comercio y el deporte. Lo anterior permite un dinamismo en la economía de estos lugares y amplía las posibilidades de acceso de lo rural a lo urbano y viceversa. Este es el caso, por ejemplo, de Suba, en donde la bicicleta fortalece las interacciones entre esta localidad y municipios más rurales, como Chía y Cota. En contraste, en el sur no se genera dicha relación a través de la bicicleta, entre otros factores, por la notable disminución de infraestructura disponible. Dentro de estas localidades está la de Usme.

Las economías que surgen alrededor de la bicicleta aportan al crecimiento económico de la ciudad y sus habitantes. Dentro de estas economías, se identificaron cuatro principales: la venta y reparación de bicicletas, partes y accesorios, otras relacionadas con la venta de indumentaria, también a los servicios de transporte y mensajería y los negocios de comida.

Las bogotanas y bogotanos, así mismo, resaltaron las ventajas que tiene la bicicleta como medio de transporte. Dichas ventajas son la disminución de la contaminación ambiental, la mejora a la salud a raíz de la actividad física, los bajos costos en comparación con la oferta del transporte público y la apropiación del territorio a partir de su conocimiento.

Por último, un aspecto transversal en las localidades en relación con la bicicleta es su potencial para fortalecer la organización política de los ciudadanos. Esta organización política está orientada hacia objetivos diversos: la apropiación del espacio público, la creación de espacios de cuidado – como las huertas -, el afrontamiento de amenazas comunes, como la inseguridad y la incidencia en instancias de participación local y distrital, así como en la formulación de políticas públicas.

La bicicleta ha fortalecido los procesos de apropiación y organización de mujeres y miembros del sector LGTBIQ+. En cuanto a la apropiación de la bici por parte de las mujeres y miembros del sector LGTBIQ+, Bogotá está siendo testigo de un cambio importante. A pesar de que "la Alcaldía estima que solo el 24% de los viajes en bicicleta son hechos por mujeres" (Sánchez, 2021, p. 15), las participantes de los talleres manifestaron el aumento del uso de la bicicleta en una proporción de 40% mujeres y 60% hombres. Este aumento significa un avance frente a situaciones que ponen en desventaja a las mujeres en el uso de la bicicleta relacionados con, por ejemplo, la falta de refuerzo en la infancia de procesos de motricidad gruesa, confianza y uso del espacio público. Por lo tanto, este tipo de aprendizajes se retrasan y ocurren con más complejidad a edades adultas. Con respecto a la apropiación de la comunidad LGTIQ+, algunas personas han abierto espacios de apropiación frente a escenarios adversos de discriminación y violencia. Esta apropiación ha comenzado por la práctica ocasional con fines de recreación y deporte y se amplía, en menor medida, como medio de transporte frecuente. Nicole Benavidez, fundadora del colectivo Bici-vilidad, dice lo siguiente sobre dicha situación: "Mucha de la población LGBTI que usa la bici, digamos que como estamos, pues, en una sociedad así tan, tan fuerte como es la colombiana y tan violenta, algunos la usan de forma recreativa y ya. Muy pocos, digamos que uno que otro, para el tema como herramienta de trabajo o para transporte, pues porque digamos que ellos me dicen y ellas me dicen que entienden que es una ciudad súper violenta y, por ejemplo, sobre todo, los hombres, como muchos de ellos, pues tienen estos manerismos, tienen obviamente una voz un poco más como más feminizada, entonces, obviamente cualquier discusión que se dé en la calle les da terror, pues por este tipo de cosas. Entonces, usan la bici más que todo de forma



recreativa para evitarse usarla todos los días y tener confrontaciones con alguien que pueda violentarlos".

La organización tanto de mujeres como del sector también ha ido creciendo. En cuanto a los colectivos de mujeres, se encuentran Curvas en Bici, Parceras MTB y Paradas en los Pedales, quienes han promocionado y fortalecido la apropiación de la ciudad por parte de esta población a través de rodadas y ciclo experiencias. También ofrecen espacios para aprender sobre mecánica y seguridad vial. En cuanto a los colectivos LGTBIQ+ de ciclismo, al menos se encuentran dos en la ciudad, Bici-vilidad y Bike Team. Estos colectivos ofrecen recorridos variados para recorrer senderos y para motivar a los bogotanos a usar la bici y respetar la diversidad de sus habitantes.

"Es importante construir el concepto de bici como patrimonio ya que las ciudades necesitan una identidad" (Habitante de Suba)

7.5 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 cicloinfraestructura, 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 los 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 parando 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 Muevo 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.

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, Bikennedy, 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 los 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 clusters 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 hacía 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.

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.

Además, a partir del ejercicio cartográfico realizado con la ciudadanía desde las categorías analíticas previamente planteadas, se presentan a continuación algunos mapas que permiten entender al alcance territorial de la Cultura bogotana de la bicicleta en Bogotá.



Ilustración 65. Cartografía general cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta

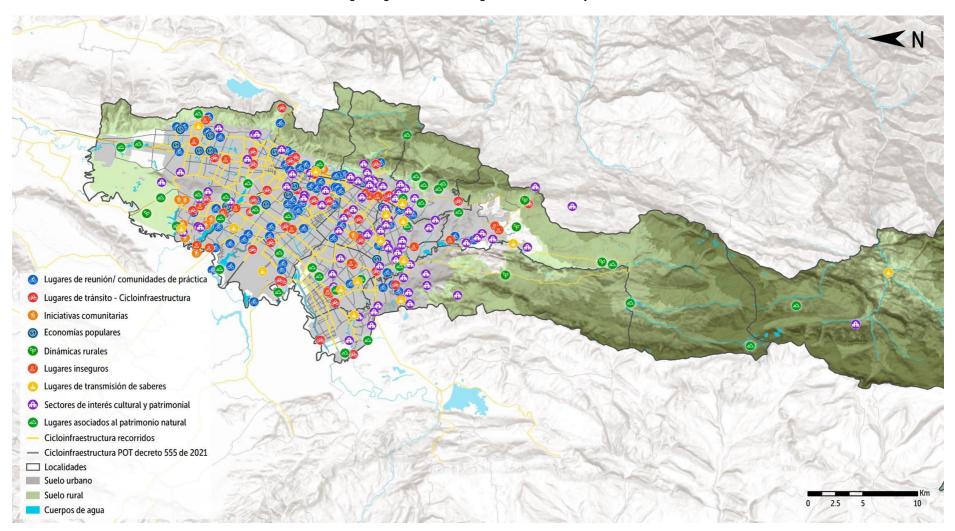




Ilustración 66. Mapa lugares de tránsito y cicloinfraestructura Cultura bogotana de la bicicleta.

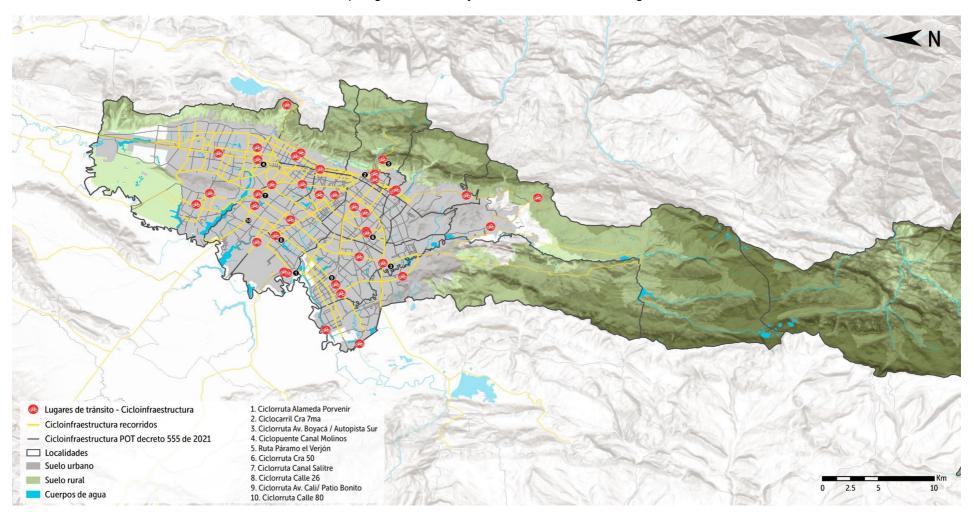




Ilustración 67. Lugares de reunión asociados con la Cultura bogotana de la bicicleta

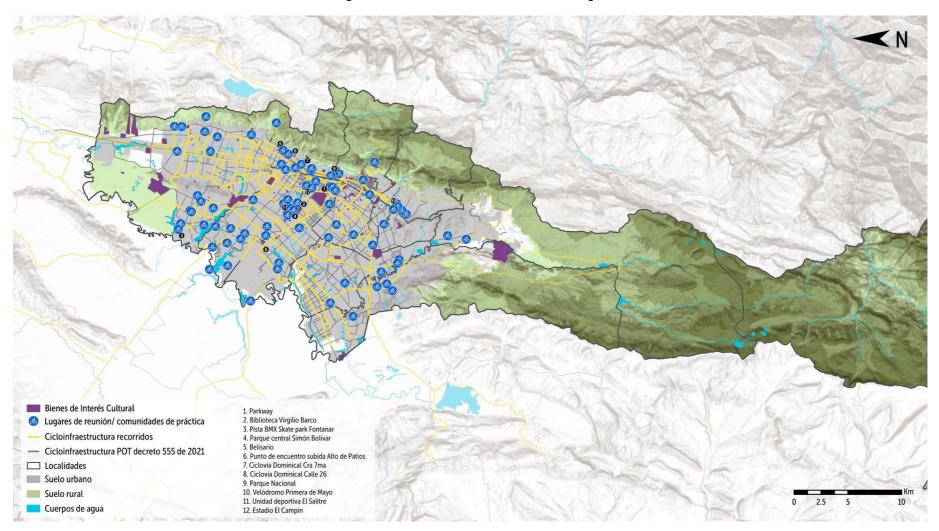




Ilustración 68. Mapa. Dinámicas rurales y puntos de conexión Bogotá - Región

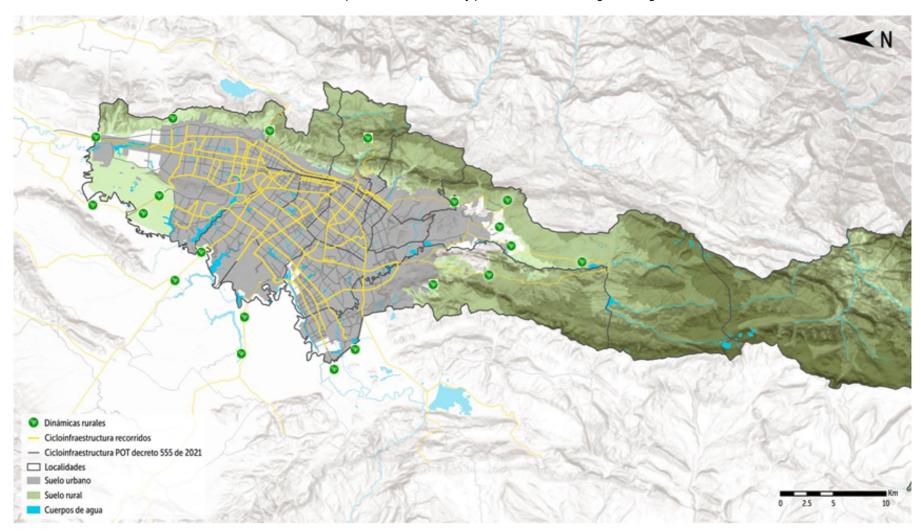




Ilustración 69. Mapa. Iniciativas comunitarias y economías populares asociadas con la Cultura bogotana de la bicicleta

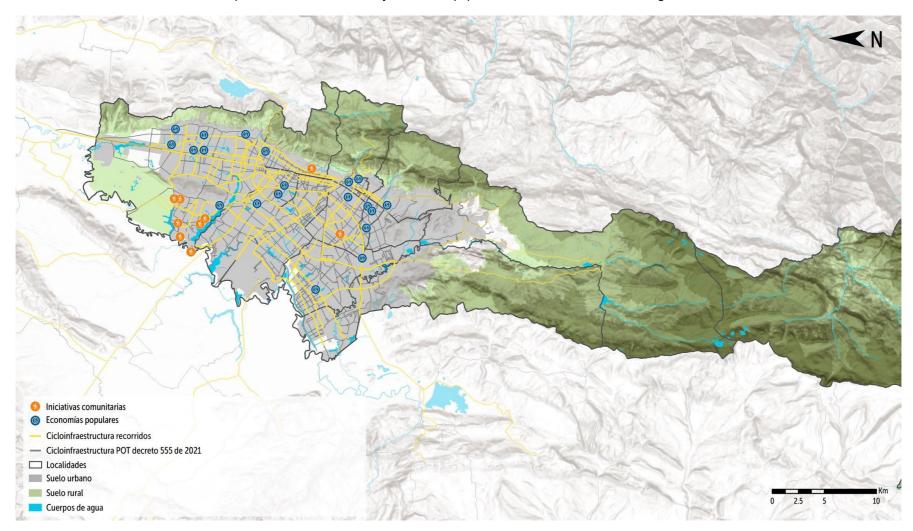
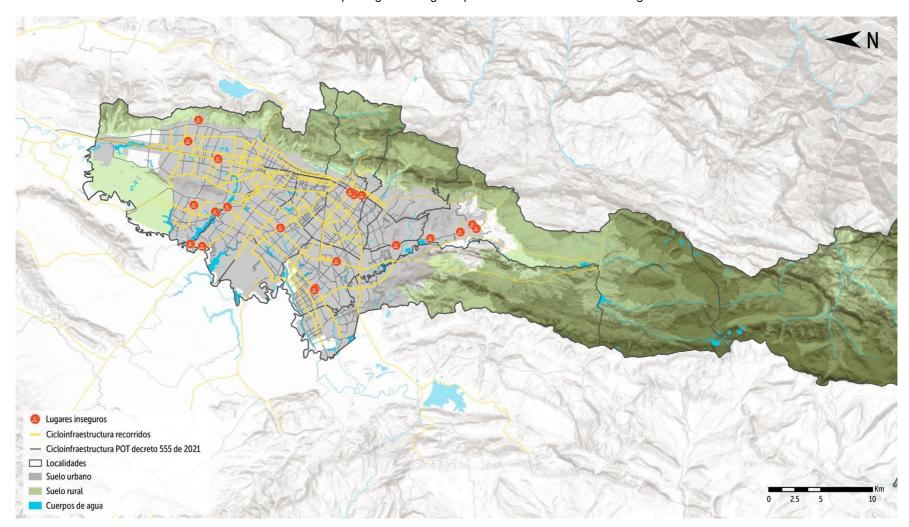




Ilustración 70. Mapa. Lugares inseguros para la comunidad ciclista en Bogotá





7.6 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. (Encuesta Distrital de Movilidad, 2019). 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 y 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 hacía el municipio de La calera, la calle 80 en la salida hacia Siberia, la calle 13 hacía



Mosquera y Funza, la vía Suba-Cota-Chía, la autopista sur hacia Sibaté, la vía antigua al llano, la Avenida Boyacá hacia el sur por la vía al llano, la vita Usme-Sumapaz, entre otras rutas 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.

7.7 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.

7.7.1 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.

7.7.2 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.

7.7.3 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 y de lúdica 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, los 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 recreo 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. Así mismo durante esa misma década se popularizaron las "monaretas" una bicicleta estilo "chooper" producidas por la fábrica nacional de bicicletas Monark ubicada en la ciudad de Cali. Este



modelo fue ampliamente popular y disputo con las turismeras y las bicicletas de semicarreras su presencia en las calles de la ciudad en especial durante la ciclovía dominical a partir de la década de 1980.

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. Así mismo en este tipo de bicicletas de montaña han surgido nuevas disciplinas de ciclismo tales como el Dirt Jump, el Downhill, el Freeride y el Stunt. Una serie de nuevas tendencias en bicicleta que combinan las acrobacias, la velocidad, los grandes saltos y las destrezas para superar cualquier tipo de obstáculos. Varias de estas disciplinas se practican en diferentes espacios en la ciudad, pero que tienen como punto central y de referencia el Parque Nacional.

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. Dentro de la cultura de la bicicleta la comunidad de la bicimensajería ha apropiado sus propias diversiones juegos y prácticas deportivas que constituyen manifestaciones propias que reivindican la identidad de su oficio.

La importancia de los usos de la bicicleta en medio de juegos lúdicos 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.

7.7.4 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 movilizarse 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 citadino. Así mismo, 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 ciclistas 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.

7.8 Correspondencias 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 Único Reglamentario 1080 de 2015 modificado por el Decreto 2358 de 2019, el cual especifica las disposiciones legales sobre el patrimonio cultural inmaterial de la nación.

7.8.1 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.

7.8.2 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, junto con el fenómeno masivo del ciclismo urbano y la afición popular que se vive por el ciclismo competitivo son algunas de las expresiones culturales y ciudadanas más representativas de la ciudad alrededor de la bicicleta.

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. De esta manera al interior de prácticas como la bicimensajería se desarrollan procesos de identidad y pertenencia a grupos y colectivos sociales que lideran y reivindican diversas luchas. Así, alrededor de este oficio se ha generado una comunidad diversa que se reúne y que establecen lazos de solidaridad y fraternidad, fortaleciendo los lazos sociales entre colegas. Estos grupos de bicimensajeros conforman una subcultura con códigos compartidos, contribuyendo así a la riqueza de la diversidad cultural en la ciudad. Además, la bicimensajería contribuye a la construcción de identidades individuales y colectivas en tanto quienes participan de esta oficio se auto identifican a partir de los elementos específicos como la indumentaria y también por la práctica de diversos juegos, deportes y competencias.

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.



7.8.3 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.



7.8.4 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 CicloAlameda 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, Avenida 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 hacía 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 Concienbiciate 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 ciclismo 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.

7.8.5 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 todas 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 con 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 habitantes de la ciudad 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 orienta 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 71. 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. Así mismo, 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.

7.8.6 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 v 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 v empoderar a todas las mujeres y niñas, asegurar el acceso a energías aseguibles, 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, 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 les 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.

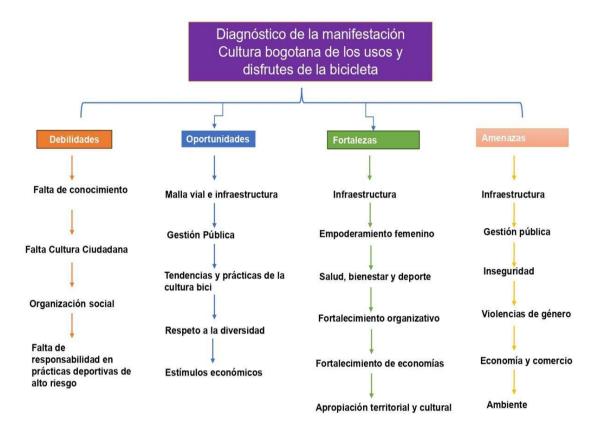
8. DIAGNÓSTICO Y ESTADO ACTUAL DE LA MANIFESTACIÓN

En este apartado se define el diagnóstico participativo de la manifestación, recopilando la información de los talleres de Árbol de Salvaguardia realizados en los núcleos locales, donde la comunidad ciclista, instituciones y habitantes de las localidades dialogaron sobre aquellos problemas y fortalezas que presenta la Cultura de la bici en cada una de las



localidades. Esta información se articuló para generar una D.O.F.A. distrital concertada en el taller distrital final.

Ilustración 72. Esquema D.O.F.A. Cultura Bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.



Fuente: Elaboración propia

8.1 Debilidades

Las debilidades son entendidas como un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la manifestación, que la afecta y puede ser mejorado. Así mismo, se presentaron diferentes reflexiones sobre el papel que desempeña cada actor en la manifestación y cómo esto afecta a la manifestación. En este sentido se definieron las siguientes debilidades de la cultura de la bici en la ciudad: 1) falta de conocimiento, 2) cultura ciudadana, 3) organización social y 4), Falta de responsabilidad en prácticas deportivas de alto riesgo, las cuales se detallarán a continuación.

8.1.1 Falta de conocimiento

Esta debilidad se refiere a la falta de conocimiento de los y las ciclistas del territorio, debido a diversos factores. Este hecho hace que no haya conocimiento ni apropiación territorial de sus localidades, en cuanto a lugares para realizar recorridos o prácticas deportivas en bici, reconocimiento y valorización de los saberes locales en el contexto de la cultura de la bicicleta, programas institucionales que apoyan la educación bici, y otros que fortalecen proyectos de movilidad y emprendimiento en torno a la bicicleta. En este sentido, también la comunidad ciclista desconoce actividades que realizan colectivos bici y comunidades,



lo cual debilita la manifestación al haber actividades, oportunidades y espacio que no son aprovechadas por la ciudadanía.

8.1.2 Cultura ciudadana

Esta debilidad surge de la preocupación por la cultura ciudadana. Los asistentes a los talleres afirmaron que la bicicleta debe ser vista como un medio de transporte y no como un juguete, con el fin de garantizar su uso adecuado. Actualmente, algunos ciclistas desconocen las normas de tránsito, no realizan acciones de mantenimiento para asegurar un buen estado de la bici y carecen del kit de despinche y accesorios de protección para poder rodar por la ciudad con cuidado. En términos generales, la comunidad ciclista considera que hay debilidades internas en los bajos niveles de apropiación de la cultura ciudadana. Por eso se reitera la necesidad de fortalecer comportamientos ciudadanos basados en la convivencia, el respeto a otros actores viales, y el uso adecuado del espacio público y de las vías por parte de la comunidad ciclista.

También se reconoce lo complejo de transitar por las diferentes infraestructuras con las que cuenta la ciudad, ya que prevalece el irrespeto entre los actores viales. Por ejemplo, algunos domiciliarios de establecimientos de comercio invaden los bicicarriles con vehículos dotados de motor y transitan con exceso de velocidad o se estacionan en lugares exclusivos para la bici y el peatón. Igualmente son frecuentes los casos de matoneo, falta de empatía y acoso por parte de otros actores viales. En el caso de las mujeres, hay mayor violencia de género, especialmente desde los motociclistas.

8.1.3 Organización social

La organización social se presenta en muchos ámbitos como debilidad, ya que, aunque la ciudad cuenta con diversos colectivos, algunos de ellos no trabajan de manera cooperativa, a raíz de desencuentros personales y competencia por la visibilidad ante la comunidad. Adicional a estas circunstancias, los participantes de la estrategia de participación ciudadana manifestaron que en algunos casos se presenta discriminación social hacia personas del sector LGTBIQ+, las rutas del sur de la ciudad y sus colectivos. Así mismo, se incluyen dentro de las debilidades otros comportamientos como el uso de sustancias psicoactivas en las actividades que realizan. De ahí que la comunidad ciclista refiere la importancia de reforzar el trabajo en equipo en las localidades y la vinculación con actores distritales. De esta manera, también se puede responder a la escasa participación ciudadana en programas y proyectos de las instituciones públicas en temas bici.

También se presenta como debilidad en la cultura bogotana de la bici la gran cantidad de ciclistas que van solos en sus desplazamientos. Esto constituye una debilidad ya que refuerza la desconfianza entre los ciclistas, pues "todos somos peligrosos para el otro". A partir de esto, los y las ciclistas que no pertenecen a colectivos u organizaciones desconocen las actividades en torno a la bici que se realizan en diversas localidades y en casos de accidentes o situaciones de riesgo estos se ven sin un respaldo colectivo que les acompañe en sus procesos.

Así mismo, en la organización social hay falta de incentivos del uso de la bicicleta en la población infantil y juvenil, mujeres, sector LGTBIQ+, rurales y étnicas. Esto pone sobre la mesa la importancia de hacer actividades o programas que ayuden a que estas



comunidades puedan hacer uso y disfrute de la bici de una manera más amplia y con una cultura del cuidado. Esta debilidad se manifiesta en el caso de las mujeres, por ejemplo, en la falta de formación en el uso de la bicicleta, lo cual refuerza el miedo de salir solas en bicicleta. Sumado a esto, algunas personas expresaron que, en ocasiones, se presentan competiciones por resistencia física entre hombres y mujeres. En esta medida es necesario fomentar espacios pedagógicos en aquellos colectivos donde se presenta la falta de incentivos del uso de la bicicleta para las poblaciones aquí mencionadas, con el fin de estimular estrategias de protección y mitigación de la violencia entre todos los actores de la manifestación.

8.1.4 Falta de responsabilidad en prácticas deportivas de alto riesgo

La ciudad ofrece diversos escenarios para la práctica deportiva en bicicleta debido a su topografía, lo cual se refleja en la caracterización de la manifestación. Las localidades cercanas a los cerros orientales son propicias para deportes como el MTB, el Downhill, el ciclomontañismo y el Gravity. Sin embargo, en estas últimas actividades existe una falta de responsabilidad en dos sentidos: en primer lugar, se refiere al ciclomontañismo en la zona rural del Sumapaz, transitando por áreas no señalizadas, sobre musgos y otras plantas frágiles, lagunas, quebradas y otros espacios en los que se perjudica el ecosistema, generando conflictos con la comunidad campesina. Por otro lado, en estas zonas montañosas, por lo general, adolescentes practican Gravity sin medidas de protección, utilizando buses o camiones para ganar impulso, lo cual ha causado varios accidentes mortales en localidades como Usme.

8.2 Oportunidades

Como se mencionó en la ruta metodológica, las oportunidades hacen referencia a factores externos y positivos que apoyan la sostenibilidad de la manifestación. Al decir internos hace referencia a factores que están en control o al alcance de quienes practican los múltiples usos y disfrutes de la bicicleta. Como oportunidades se identificaron la malla vial e infraestructura, la gestión pública, tendencias y prácticas de la cultura bici, el respecto a la diversidad y, por último, estímulos económicos.

8.2.1. Malla vial e infraestructura

Con respecto a este tema, los asistentes a los talleres identificaron aspectos que pueden mejorar dentro de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá que están a cargo de actores públicos, privados o que refieren a cambios culturales que buscan hacerle frente a las amenazas. Dentro de estos aspectos están en cuanto a malla vial, el mejoramiento de las ciclorrutas actuales, el aumento de señalizaciones e iluminación y la ampliación de vías que conecten las localidades entre sí. Referente a la infraestructura, los bogotanos proponen una mayor oferta de bici parqueaderos y la creación de espacios de recarga y descanso para ciclistas, en donde se ofrezca el abastecimiento de agua y baños públicos.

8.2.2. Gestión pública

Esta oportunidad recalca la importancia de la continuidad de la gestión pública alrededor de la bicicleta. Esta gestión pública se refiere a la oferta de programas que ofrece el Distrito Capital y a la formulación de política pública. Con respecto a los programas, la ciudadanía reconoce el papel de programas como Escuela de la Bici, Bicidestrezas, Al Colegio en Bici y al Trabajo en Bici en el fomento del uso de la bicicleta. Un habitante de la localidad de



Santa Fe menciona lo siguiente al respecto: "En cuanto a los programas específicos, la "Escuela de la Bici" ha brindado capacitación a mujeres, niños y la comunidad en general, fomentando la confianza y la seguridad al andar en bicicleta. "Bicidestrezas" ha trabajado con colegios para promover habilidades ciclistas entre los estudiantes, mientras que "Al Colegio en Bici" ha incentivado el uso de la bicicleta como medio de transporte para los colegios oficiales". En relación a la formulación de política pública, las personas mencionaron la importancia de continuar posicionando la bicicleta dentro de los planes, proyectos y programas públicos, ampliando los alcances que tiene la manifestación actualmente. Paola Castañeda, historiadora y doctora en geografía especializada en el ciclismo y el activismo, propone por ejemplo lo siguiente: "Me parecería chévere una política pública enfocada hacia las infancias. Yo sé que están todos estos programas de Al colegio en bici, todo eso, pero algo como que también estimule la autonomía en la movilidad de los niños y las niñas en general, que la bicicleta no sea una cosa solo para los adultos de ir al trabajo sin trancón".

8.2.3. Tendencias y prácticas de la cultura bici

Esta sección señala cuatro tendencias o prácticas que fortalecerán la cultura de los usos y el disfrute de la bicicleta. La primera es fomentar el uso de la bicicleta para mejorar la salud, de esta manera más bogotanos usarían la bici. La segunda es incentivar prácticas de entrenamiento, campeonatos y actividades deportivas, tanto para ciclistas de alto rendimiento como para aficionados y principiantes. En tercer lugar, los participantes de los talleres propusieron aumentar las rodadas por lugares icónicos de la ciudad. Con estas rodadas se impulsaría el turismo y también se pueden implementar acciones que promuevan la inclusión de población LGTBIQ+, mujeres, niños y niñas, así como adultos mayores. Finalmente, una oportunidad para enfrentar la inseguridad en lugares poco concurridos es la ocupación de dichos lugares con bicitalleres formalizados.

8.2.4. Respeto a la diversidad

Una de las conclusiones de la caracterización de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá es que cierra las brechas de desigualdad, entre ellas las generadas por discriminaciones poblaciones vulnerables, como mujeres, miembros de la comunidad LGTBIQ+, adultos mayores y niños, niñas y jóvenes. Desde este escenario surgen posibles acciones que se pueden realizar con el fin de seguir promoviendo el respeto a la diversidad de los habitantes de Bogotá en relación a sus identidades de género y preferencias sexuales, ciclo de vida, pertenencia étnica y discapacidades. Estas acciones tienen un componente pedagógico clave, ya que es desde la enseñanza de la diversidad, de las violencias que existen y de otras formas de convivencia, en la que se tramitan los conflictos de manera no violenta que se fortalece la inclusión.

8.2.5. Estímulos económicos

Esta oportunidad la resume un habitante de la localidad de Los Mártires así: "ver la cultura de la bicicleta como fuente de ingresos". Para fortalecer esta perspectiva económica de la bicicleta se requiere de estímulos que fortalezcan los emprendimientos, negocios y locales existentes, impulsen la creación de otros nuevos. También fue clara la necesidad de apoyar con acciones de formalización e incentivos económicos a los bicitalleres, que prestar servicios de mantenimiento y mecánica, y a los bicitaxis, que transportan diariamente a los bogotanos en diferentes localidades. Estos estímulos económicos redundan, como lo dijo un habitante



de Usaquén en "la generación de nuevos empleos y la diversificación de productos y servicios asociados al ciclismo".

8.3 Fortalezas

Como se mencionó en la ruta metodológica, las fortalezas refieren a aspectos internos y positivos que fortalecen la manifestación. En otras palabras, son factores que no dependen de quienes usan y disfrutan la bicicleta, sino que se desprenden de situaciones estructurales o institucionales. Las principales fortalezas definidas son: 1) infraestructura, 2) empoderamiento femenino, 3) salud, bienestar y deporte, 4) fortalecimiento organizativo, 5) fomento de economías y, por último, 6) apropiación territorial y cultural.

8.3.1. Infraestructura

Esta fortaleza alude, más que a la infraestructura como tal, a la apropiación y el uso que los bogotanos le dan a dicha infraestructura. Bogotá es conocida como la capital de las bicicletas en América Latina, pues cuenta con la red de ciclorrutas más extensa de esta parte del continente. Estas rutas, como lo dice un habitante de la localidad de Santa Fe, "ofrecen a los ciclistas la posibilidad de desplazarse por la ciudad de manera segura y eficiente, reduciendo la dependencia de los automóviles y contribuyendo a la disminución de la congestión vehicular y la contaminación ambiental". Además de la movilidad, muchos turistas y visitantes optan por conocer sitios turísticos de la ciudad en bicicleta, aprovechando las rutas turísticas que ofrecen empresas y colectivos en parte de la infraestructura con la que cuenta Bogotá.

8.3.2. Empoderamiento femenino

Un hecho resaltado en la caracterización de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá es el fortalecimiento de la apropiación y el aumento de la organización de las mujeres. Una habitante de San Cristóbal lo describe de la siguiente manera: "Poco a poco se han fortalecido más espacios donde las mujeres son protagonistas, se han empoderado y han convertido la bicicleta en una herramienta para ser más libres, aportando así a una mejor sociedad, donde prima la empatía, resiliencia, autoconocimiento y la sororidad, siempre en busca de la construcción de una mejor sociedad, en la que no se ve a la otra como una rival más bien como apoyo en muchos aspectos". Esta fortaleza reconoce estos procesos que desde hace años llevan a cabo las mujeres para movilizarse por la ciudad, animar a otras mujeres para que también lo hagan, sensibilizar sobre las violencias de género que viven dentro de la práctica de la bicicleta y visibilizar las posibilidades de emancipación y dignificación. Dentro de esta fortaleza también resalta la movilidad del cuidado que vive Bogotá en su día a día, ya que cada vez más muchas mujeres, a pesar de las adversidades, recorren en bicicleta rutas para cuidar de sus familiares y personas cercanas.

8.3.3. Salud, bienestar y deporte

La cultura de la bicicleta también representa salud, bienestar y deporte en Bogotá. Los bogotanos que hicieron parte de la estrategia de participación ciudadana manifiestan que el uso y disfrute de la bicicleta mejore su salud y calidad de vida. Al respecto, un habitante de la localidad de Rafael Uribe Uribe dice que: "Muchas personas, desde que iniciaron a usar constantemente la bicicleta, han evidenciado cambios positivos en sus vidas, se sienten más enérgicos, han desarrollado habilidades físicas, motrices y cognitivas,



controlan su peso y han mejorado hábitos alimenticios, reduce el riesgo a sufrir de enfermedades del corazón, los músculos se tonifican y ayuda a la circulación. También refieren que el uso de la bicicleta les ayuda a mantener la calma, su autoestima se ve fortalecido, son más autosuficientes y aprovechan al máximo el tiempo libre en ella, creen firmemente que la bicicleta hace comunidad". El uso y disfrute de la bicicleta también permite en Bogotá que sus habitantes puedan conocer y gozar de los atractivos naturales que cuentan con rutas ciclistas. Dentro del área del deporte se deben destacar dos aspectos: la ciclovía y los eventos deportivos. En cuanto a las ciclovías, todas las localidades reconocen el rol que tiene en la vida cotidiana de los bogotanos, pue la mayoría la usa para disfrutar los domingos y festivos. "La reconocida Ciclovía Bogotá ha permitido que miles de personas disfruten de las calles en bicicleta cada semana, promoviendo un estilo de vida activo y saludable" afirma un habitante de la localidad de Santa Fe. Finalmente, Bogotá es epicentro de múltiples eventos deportivos, dentro de los cuales se encuentran carreras ciclísticas, rodadas y la práctica de distintas modalidades dentro del ciclismo.

8.3.4. Fortalecimiento organizativo

Como se mencionó en la caracterización por localidades, en la mayoría de ellas se han creado y consolidado organizaciones, colectivos y colectivas alrededor de la bicicleta. Esta diversidad de organizaciones está relacionada con distintos objetivos, como por ejemplo la conservación ambiental, la construcción de procesos de memoria, la inclusión de género y diversidades sexuales y la promoción de proyectos políticos populares. Así lo expresó un habitante de Barrios Unidos: "Creamos vínculos en torno al rodar en bicicleta, armamos colectivos, redes y rodadas. Hay una comunidad popular en torno a su uso y disfrute, existen escuelas populares de la bici".

8.3.5. Fomento de economías

Actualmente, por medio de la cultura de la bicicleta se mueve la economía. Este movimiento se da por medio del cicloturismo, los negocios y emprendimiento, los talleres de reparación y fabricación de bicicleta y los servicios de transporte y mensajería. De acuerdo con los resultados de la caracterización territorial, las personas participan de manera de dichas fuentes económicas. A pesar de que estas economías se desarrollan tanto de manera formal como informal, la mayoría de las actividades relacionadas con los talleres de reparación y algunos servicios de transporte y mensajería ocurren desde la informalidad.

8.3.6. Apropiación territorial y cultural

A través de los usos y disfrutes de la bicicleta, los bogotanos generan procesos de apropiación territorial y cultural. En cuanto a la territorial, la bicicleta ha permitido que los ciudadanos conozcan su ciudad, lugares icónicos, gastronómicos, patrimoniales y de conversación ambiental. Así lo retrata un habitante de La Candelaria: "En la Candelaria, la cultura, la enseñanza y la transmisión de saberes de la bicicleta se motiva con ciclo paseos turísticos, bici recorridos históricos por los museos, rodadas nocturnas, por las diferentes ciclorrutas y bicicarriles que tiene la localidad, las salidas con vecinos y amigos que se convocan". Frente a la apropiación cultural, existen iniciativas que fomentan la transmisión de saberes de la bici hacia distintas poblaciones. Así mismo, los procesos de memoria se posicionan cada vez más dentro de la cultura de la bici, tanto para recuperar



la historia de la bicicleta en la ciudad como para realizar acciones orientadas al reconocimiento de hechos emblemáticos y promoción de acciones de prevención frente a situaciones del pasado indeseables. Una habitante de Suba refiere al respecto lo siguiente: "Alrededor de la bici se dan también procesos de memoria, recordar para no repetir, es un asunto de corresponsabilidad frente a nuestro primer territorio que es nuestro cuerpo".

8.4 Amenazas

Las amenazas consisten en: situaciones externas que afectan a la manifestación. Las amenazas frente a la cultura de la bici en Bogotá son las siguientes: 1) infraestructura, 2) gestión pública, 3) inseguridad, 4) violencias de género, 5) economía y comercio y, por último, 6) ambiente.

8.4.1 Infraestructura

Aunque la ciudad cuenta con más de 600 km de ciclorrutas y se realizan acciones de mantenimiento y construcción de ciclorrutas y bicicarriles, se presenta como una amenaza para la cultura de la bici el mal estado o la inexistencia de ciclorrutas y bicicarriles. En muchos casos, vehículos motorizados parquean en estos lugares exclusivos para la bicicleta o hacen mal uso de ellos. Adicionalmente, en zonas de la ciudad como el occidente y el sur, prevalece la falta de iluminación y la presencia de alcantarillas destapadas, huecos y escombros. También se evidencia una baja oferta de escenarios deportivos para la práctica bici, atención en vías para ciclistas accidentados, baños públicos y baja oferta de biciparqueaderos frente a la demanda por parte de los ciclistas, sobre todo en zonas de alto impacto comercial, como las de los barrios Restrepo, Policarpa y Santander.

8.4.2 Gestión pública

La percepción de la comunidad ciclista en cuanto a la gestión pública es que hay articulación insuficiente de actividades alrededor de la bicicleta con los colectivos, poco apoyo a iniciativas para promover las actividades de los colectivos, economías populares y las estructuras productivas en torno a la bicicleta. Esto genera la sensación de negligencia de las entidades en relación al cumplimiento de compromisos y acuerdos con la ciudadanía. Además, al no haber monitoreo y acción inmediata en los casos denunciados en infraestructura o inseguridad aumenta la desarticulación, falta de confianza, interés y baja participación ciudadana en los programas que estos realizan.

8.4.3 Inseguridad

Este fue un tema muy destacado en todos los talleres en las localidades: las preocupaciones relacionadas con la seguridad personal. Al hacer uso de la bici en muchos espacios de la ciudad, el mal estado o la falta de infraestructura, la poca iluminación, el mal comportamiento de actores viales y la limitada presencia de autoridades aumenta las posibilidades de atracos, siniestros, compra venta de bicicletas y repuestos robados. Lo anterior contribuye a generar un ambiente de riesgos, acoso o violencia en las vías, que afecta la participación de las mujeres en ciertos lugares donde hay mayor presencia masculina, como talleres de motos, comercio como la calle 13, o incluso obras de construcción. También hay unos horarios en los que la inseguridad es mayor, como en las tardes o noches. En algunos sectores, el uso de la bicicleta se calcula en una proporción



de 80% hombres y 20% mujeres. A partir de allí en los talleres surgió una clasificación de lugares inseguros para toda la ciudadanía y otros relacionados con la violencia de género (Véase mapa distrital de la cultura bogotana de la bici).

8.4.4 Violencias Basadas en Género

Una amenaza para la manifestación recurrente es la desigualdad de género en la participación y representación de las mujeres y la comunidad LGTBIQ+ dentro de la cultura de la bicicleta, debido a que muchos espacios de práctica, encuentro, y rutas son espacios masculinizados donde persisten estereotipos sobre roles de género determinados. La violencia de género también limita la apropiación del territorio, ya que hay situaciones de acoso, violencia física y/o verbal, como los silbidos por parte de otros actores viales cuando las mujeres van solas. Las restricciones en participación y apropiación a raíz de las violencias de género pueden aumentar la sensación de falta de espacios y programas inclusivos que promuevan la participación de mujeres y otras identidades de género (Véase mapa distrital de la cultura bogotana de la bici).

8.4.5 Economía y comercio

En relación con la economía y comercio hay falta de organización y legalidad, en cuanto a los ciclotalleres informales de las ciclorrutas. Esta informalidad genera abusos en los costos de compra y mantenimiento de las bicicletas, el comercio de bicicletas robadas, y la competencia con los mecánicos de barrio, aquellos que de manera tradicional se han trabajado en esto y necesitan que sus conocimientos sean fortalecidos. Por otro lado, en otros sectores de la ciudad, como Sumapaz, no hay presencia de talleres o comercio en torno a la bici, por eso sus procesos dentro de la cultura bici se ven desfavorecidos.

8.4.6 Ambiente

Se percibe la contaminación del aire como un factor de alto riesgo para la salud. No hay control de los vehículos motorizados y la inhalación de algunas partículas está relacionada con enfermedades pulmonares y cáncer. Lo anterior reduce la esperanza de vida y el disfrute de la bici en algunos sectores de la ciudad. Además, se toma como referencia que el único momento en el que el aire se siente algo limpio es el día sin carro.

9. PROPUESTA DE SALVAGUARDIA

A partir del diagnóstico previamente referido sobre la manifestación, se presenta a continuación la propuesta de salvaguardia del PES. En primer lugar, se abordan los objetivos generales y específicos de dicha propuesta, construidos participativamente con la ciudadanía a partir de la información recopilada en campo. Posteriormente, se abordan las cuatro líneas que componen el núcleo de la propuesta de salvaguardia. La primera línea está asociada al fortalecimiento organizativo y productivo en torno a la bicicleta. La segunda a la articulación intersectorial y gestión pública requerida para la sostenibilidad de este sistema cultural. La tercera concierne a las acciones de investigación, pedagogía y divulgación desde un enfoque patrimonial y cultural. La última línea está asociada al fomento a la equidad, con el fin de promover el uso, apropiación y amplia valoración de la cultura de la bicicleta en distintos grupos poblacionales y sociales desde un enfoque diferencial y diverso que contribuya al cierre de brechas.



9.1 Objetivos del PES

9.1.1 Objetivo general

Reconocer y fortalecer la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como factor de identidad ciudadana y movilidad integral, sostenible, responsable y solidaria, desde los enfoques diferencial, territorial y de género, con el fin de garantizar una movilidad urbana y rural sostenible basada en la cultura del cuidado y el respeto por la vida.²⁷.

9.1.2 Objetivos específicos

- 1. Contribuir a la gestión y salvaguardia integral de la Cultura bogotana de la bicicleta a partir del reconocimiento de su valor patrimonial, histórico y cultural como forma de movilidad urbana sostenible basada en la cultura del cuidado.
- 2. Promover e incentivar el uso y apropiación social de la bicicleta desde su valor patrimonial como medio de transporte, herramienta de trabajo y forma de recreación y bienestar, desde una perspectiva intersectorial y de articulación con otros instrumentos de política pública.
- 3. Generar condiciones comunitarias e institucionales para la salvaguardia, activación y valoración de saberes locales y productivos en torno a la bicicleta orientado al fortalecimiento productivo y organizativo.
- 4. Fortalecer los procesos comunitarios e institucionales alrededor del acceso y disfrute a la Cultura bogotana de la bicicleta teniendo en cuenta la integración, accesibilidad, empoderamiento y promoción hacia la garantía de derechos de las mujeres, poblaciones con discapacidad, población rural y sectores LGBTIQ+, con el fin de garantizar una vida libre de violencias basadas en género y contribuir al cierre de brechas en el acceso y disfrute de la bicicleta por parte de dichos grupos sociales.

9.2 Líneas de salvaguardia

La propuesta de salvaguardia del PES de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de

Respecto al concepto de cultura del cuidado, es importante aclarar que para efectos del presente documento, el cuidado se entiende de manera polisémica y desde diferentes contextos asociados al uso y disfrute de la bicicleta en Bogotá. En primer lugar y desde un enfoque de género, este concepto recoge la importancia de la movilidad del cuidado, la cual agrupa aquellos desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado y realizados principalmente por mujeres en todas sus diferencias y diversidad. Este tipo de movilidad se asocia a la atención de personas a cargo, la movilidad de niños y niñas y el traslado de paquetes y alimentos, siendo un medio de transporte alternativo y de bajo costo, que favorece la economía de los hogares con jefatura femenina y contribuye a la realización de actividades económicas, emprendimientos y proyectos autogestionados por mujeres, colectivas y redes de mujeres. En segundo lugar, de acuerdo con los resultados de la fase participativa y recogiendo las propuestas de la ciudadanía sobre el objetivo del PES, se identificó que este concepto de cultura del cuidado denota también una dimensión del autocuidado en la movilidad en bicicleta, con el fin de reducir el riesgo en la vía para los y las ciclistas. Una tercera acepción hace referencia al cuidado de los otros y del cuidado colectivo, en términos de la corresponsabilidad de los y las ciclistas con otros actores viales en el uso de la bicicleta. Por último, este concepto hace referencia al impacto que tiene la bicicleta en el cuidado, el bienestar y la salud personal.



la bicicleta se compone de cuatro líneas de acción y salvaguardia que responden al diagnóstico y el estado actual de dicho sistema cultural: i) fortalecimiento organizativo y productivo, ii) articulación interinstitucional y gestión pública, iii) investigación, pedagogía y divulgación, y iv) fomento a la equidad. A continuación, se presenta un esquema general del mismo, antes de entrar en detalle de cada línea de acción. Cabe señalar además que una fuente de financiación relevante y transversal para esta propuesta de salvaguardia es la Política Pública de la Bicicleta, dentro de la cual se inscribe la declaratoria.

Posteriormente, se presentan de manera detallada los objetivos, justificación y plan de acción de cada una de las líneas previamente descritas, con las respectivas estrategias que se implementarían en el marco del PES.

Tabla 10. Esquema propuesta de salvaguardia PES Cultura bogotana de la bicicleta

LÍNEA DE ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	
Fortalecimiento organizativo y productivo	Esta línea agrupa acciones e iniciativas encaminadas a fortalecer los procesos organizativos, participativos y de emprendimiento ciudadano alrededor de la bicicleta en Bogotá.	
Articulación interinstitucional y gestión pública	Esta línea agrupa las acciones distritales de gestión e implementación de políticas públicas alrededor de la bicicleta, que impliquen la articulación intersectorial, interinstitucional y del Estado con la ciudadanía.	
Investigación, pedagogía y divulgación	Esta línea agrupa aquellas acciones, iniciativas o proyectos de investigación, documentación, divulgación y enseñanza de los diferentes aspectos históricos, sociales, culturales y patrimoniales que componen la cultura bogotana de la bicicleta.	
Fomento a la equidad	Esta línea agrupa acciones e iniciativas que propendan por la igualdad de oportunidades y el cierre de brechas sociales asociadas a factores como género, orientación sexual, filiación étnica, edad, procedencia territorial o condición de discapacidad, que impidan el uso y disfrute amplio, seguro y libre de violencias de la bicicleta.	

Fuente: Elaboración propia

9.2.1 Línea 1. Fortalecimiento organizativo y productivo

Está línea agrupa acciones e iniciativas encaminadas a fortalecer los procesos organizativos, participativos y de emprendimiento ciudadano alrededor de la bicicleta en Bogotá.

9.2.1.1 Descripción

A partir del diagnóstico realizado, y con el fin de visibilizar la amplia trayectoria comunitaria, histórica y ciudadana que se ha construido en Bogotá en torno a la cultura de la bicicleta, esta línea de salvaguardia responde a la necesidad de adelantar acciones orientadas al fortalecimiento organizativo, comunitario y productivo del tejido social asociado a la bicicleta. En ese sentido, esta acción responde fundamentalmente a dos componentes del diagnóstico. En primer lugar, la línea responde al aprovechamiento de fortalezas



encontradas en materia de fortalecimiento organizativo, alta presencia y capacidad de incidencia de colectivos/as, organizaciones y fundaciones en la ciudad, un alto nivel de desarrollo de actividades económicas, productivas y de participación ciudadana en torno a la bicicleta, así como un nivel destacable de apropiación cultural y territorial de la bicicleta en Bogotá, dada la trayectoria histórica particular de la ciudad con este medio de transporte. Así, esta línea de acción busca aprovechar en términos generales el arraigo comunitario, popular y ciudadano en torno a la cultura de la bicicleta para estructurar acciones de salvaguardia que partan desde el reconocimiento de este punto fuerte: la fortaleza del tejido social construido en Bogotá en torno a la bicicleta. En segundo lugar, en relación con el diagnóstico, esta línea permitirá posicionar la estructura comunitaria y productiva asociada a la bicicleta como un pilar fundamental para: por un lado, enfrentar las amenazas a las cuales se enfrenta la manifestación, y por otro lado, potenciar y hacer sinergias de manera estratégica con las diferentes oportunidades ambientales, productivas, urbanas y de política pública que contribuyan a la sostenibilidad de la CBB en Bogotá.

En términos específicos, esta línea de acción articula dos grandes ejes temáticos, priorizados y planteados por la ciudadanía en el marco del proceso de formulación. Primero, desde una perspectiva económica, el fomento a emprendimientos e iniciativas productivas asociadas a la bicicleta, desde acciones de fortalecimiento del ecosistema de valor de la bicicleta. Los emprendimientos integran tanto a nivel formal las unidades de negocio, microempresas, empresas pequeñas, grandes y medianas dedicadas a la comercialización, importación, exportación, venta de bienes y servicios asociados a la bicicleta (bicicletas, repuestos, artículos asociados, entre otros), como a nivel informal las actividades laborales desarrolladas por personas naturales, dedicadas a oficios en y para la bicicleta: talleres ambulantes de mecánica en espacio público, por ejemplo. Este eje también integra el fomento a la creación de emprendimientos digitales, como aplicaciones construidas en torno al acceso, visibilización y oferta de bienes y servicios asociados a la bicicleta: bici-recorridos, primeros auxilios, bici-talleres en carretera y zonas rurales, georeferenciación de talleres disponibles, bici-mensajería, etc. De igual manera, articula la planeación e implementación de ferias locales que permitan dinamizar el ecosistema de valor y productos asociados al sector, así como acciones y estrategias de turismo cultural y natural en bicicleta, activando así rutas turísticas a nivel urbano y rural desde el uso de la bicicleta.

El segundo eje temático de esta línea aborda desde una perspectiva social y comunitaria el fortalecimiento de las estructuras comunitarias y ciudadanas que componen el tejido social alrededor de la bicicleta desde la participación ciudadana. Este eje hace referencia a la necesidad de potenciar las acciones colectivas y de política pública que propendan por el fortalecimiento, la ampliación, diversificación de las organizaciones comunitarias como colectivos/as, fundaciones, organizaciones, redes y plataformas de colaboración ciudadana que usan la bicicleta como medio de transporte sostenible y escenario de construcción de identidades. Acá se incluyen, por ejemplo, acciones como la promoción de redes comunitarias de cuidado en bici, que permitan generar acciones de buenas prácticas a nivel barrial o local en temas prioritarios como la estructuración de protocolos de atención vecinal en casos de violencia y hurtos o el desarrollo de jornadas barriales para el mantenimiento de la cicloinfraestructura.



9.2.1.2 Justificación

La línea de fortalecimiento organizativo y producto es un pilar fundamental de la propuesta de salvaguardia de la CBB por dos razones principales. En primer lugar, como se mencionó previamente en el diagnóstico, esta línea responde a la necesidad de aprovechar el alto nivel de organización ciudadana y comunitaria que existe actualmente en Bogotá en torno a la bicicleta, con el fin de fortalecer las estructuras y redes comunitarias, productivas y ciudadanas que se tejen en torno a ella para potenciar y robustecer el tejido social de esta manifestación, desde una perspectiva interna. En ese sentido, puede afirmarse que la salvaguardia de la CBB depende en primer lugar de las medidas que permitan el fortalecimiento, visibilización, potenciación y activación de los lazos sociales que ya existen al interior de la CBB en la ciudad en materia de organizaciones ciudadanas, colectivos/as, plataformas y negocios productivos. Es relevante por consiguiente lograr fortalecer este núcleo social sin el cual la CBB pierde sentido y apropiación ciudadana.

En segundo lugar, esta línea busca además contribuir al fortalecimiento de las prácticas productivas que componen el ecosistema de valor de la bicicleta. En ese sentido, las acciones de fortalecimiento de las estructuras organizativas buscan no solo aumentar el sentido y nivel de apropiación comunitaria y ciudadana en torno a este medio de transporte, sino también que la ciudadanía y los actores que desarrollan actividades productivas desde una perspectiva comunitaria puedan tener cada vez más condiciones laborales dignas, con el fin de potenciar y visibilizar el trabajo y las economías locales alrededor de la bicicleta. En Bogotá, como se referenció previamente, son múltiples los actores que trabajan en y para la bicicleta. Por ello, resulta relevante generar condiciones de salvaguardia que propendan por la sostenibilidad de este ecosistema de valor que activa economías locales en la ciudad, desde acciones como la visibilización, dignificación, puesta en valor y formalización de la actividad laboral asociada a la bicicleta.

9.2.1.3 Plan de acción

Tabla 11. Plan de acción línea de acción No. 1

NO.	ESTRATEGIA	OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN	ACTORES	RUTA DE IMPLEMENTACIÓN
		CORTO PLAZO (1	-3 AÑOS)	
1	Bici- emprendimient os y saberes locales: caracterización y fortalecimiento del trabajo digno asociado a la bici	asociado a los trabajos en torno a la bicicleta, a través de estrategias de caracterización, apoyo	-Emprendimientos asociados a biciMicroempresas y unidades productivas -Talleres de mecánica - Empresas dedicadas a la venta	asociados a bicicleta. 2. Identificación y caracterización



Descripción. Esta línea busca fomentar los emprendimientos e iniciativas productivas y laborales asociadas a bicicleta (microempresas. oficios tradicionales, unidades de negocio, etc.) en Bogotá, a partir de dos estrategias: i) la caracterización levantamiento de línea base de dicho ecosistema de valor v ii) la puesta en marcha de acciones de apoyo financiero, técnico, de capacitación, fortalecimiento del capital humano У dignificación de las condiciones laborales dichas unidades productivas.

de bicicleta y artículos asociados.
- Personas

en bici.
- Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.

dedicadas a oficios

- IPES.
- Secretaría Distrital de Gobierno.

unidades productivas.

- 3. Registro de información sobre ecosistema de valor asociado a bicicleta.
- 4. Diseño de plan de acción para fortalecer y apoyar el ecosistema de valor.
- 5. Puesta en marcha de plan de acción de fortalecimiento productivo del ecosistema.
- 6. Seguimiento, evaluación y monitoreo.

MEDIANO PLAZO (4-6 AÑOS)

2 Colectivos,
asociación
ciudadana y
tejido social en
torno a la
bicicleta.

Objetivo: fortalecer el tejido social ciudadano en torno a la bicicleta, a través del empoderamiento y la activación de las organizaciones comunitarias de colectivos, fundaciones, redes y plataformas.

Descripción: esta estrategia propende por el fortalecimiento, el empoderamiento, la ampliación y la diversificación de las organizaciones

-Colectivos,
colectivas de
ciclistas.
-Organizaciones
comunitarias, redes
y plataformas de
colaboración
ciudadana.
- IDPAC
-Secretaría Distrital
de Movilidad.

- Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.
- 1. Levantamiento de línea base sobre colectivos/as y organizaciones ciudadanas sobre bici en la ciudad.
- 2. Acercamiento comunitario para identificación de necesidades y problemáticas.
- 3. Diseño de un plan de acción para fortalecimiento organizativo de colectivos/as, redes y plataformas ciudadanas.



instituto Distribul	do Patronopio Cultural	comunitarias como colectivos/as, fundaciones, organizaciones, redes y plataformas de colaboración ciudadana que usan la bicicleta como medio de transporte sostenible y escenario de construcción de identidades.		4. Puesta en marcha del plan de acción para el fortalecimiento organizativo. 5. Seguimiento, monitoreo y evaluación.
3	Bici-recorridos y apropiación territorial: turismo natural y cultural.	Objetivo: fomentar el turismo ecológico y patrimonial en bicicleta como estrategia de apropiación territorial y consolidación de vínculos comunitarios. Descripción: la estrategia busca fomentar los programas institucionales y comunitarios de bicirecorridos con enfoque ecológico y patrimonial en la ciudad, con el fin de fortalecer los procesos locales de apropiación del territorio, sensibilización ambiental y construcción de redes.	organizaciones fundaciones del clúster de bicicleta asociadas a turismo, deporte y recorridos ecológicosComunidad ciclista Región Metropolitana Bogotá- Cundinamarca -Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal Secretaría Distrital de Ambiente Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Instituto Distrital de Turismo.	1. Identificación y caracterización de programas existentes sobre turismo en bicicleta a nivel urbano y rural. 2. Acercamiento comunitario e institucional a empresas y fundaciones enfocadas al turismo en bicicleta. 3. Diagnóstico de necesidades y proyecciones para fortalecimiento de este subsector turístico. 4. Puesta en marcha de acciones para el fortalecimiento del sector. 5. Seguimiento, evaluación y monitoreo.
	LARGO PLAZO (MÀS DE 7 AÑOS)			



4 Tejiendo redes: redes ciudadanas, cultura ciudadana y acción colectiva en torno a la CBB.

Objetivo: promover la sostenibilidad de redes ciudadanas articuladas a la bicicleta barrial escala territorial con el fin de fomentar buenas prácticas desde la participación ciudadana, la cultura ciudadana y la acción colectiva.

Descripción: esta estrategia busca contribuir а la sostenibilidad del tejido social ٧ comunidades de salvaguardia alrededor de la bicicleta a partir desarrollo del proyectos e iniciativas a escala barrial comunitaria que busquen fomentar la activación, sostenimiento potenciación de redes ciudadanas desde la participación ciudadana y la acción colectiva

- -Colectivos, colectivas de ciclistas. -Organizaciones comunitarias, redes y plataformas de colaboración
- Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal.
 Secretaría Distrital de Movilidad.

ciudadana.

- Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.

- 1. Identificación de redes barriales y territoriales y procesos de participación ciudadana a nivel territorial.
- Diagnóstico de necesidades y proyección de iniciativas de redes y acción colectiva.
- 3. Elaboración de un plan de acción para potenciar las acciones de las organizaciones de base.
- 4. Implementación de plan de trabajo.
- Seguimiento, monitoreo y evaluación.

9.2.2 Línea 2. Articulación intersectorial y gestión pública

Esta línea agrupa las acciones distritales de gestión e implementación de políticas públicas alrededor de la bicicleta, que impliquen la articulación intersectorial, interinstitucional y del Estado con la ciudadanía.

9.2.2.1 Descripción

Esta línea agrupa en términos generales las estrategias y acciones de salvaguardia que se enmarcan en el trabajo corresponsable entre el Estado y la ciudadanía y que impliquen el diseño, gestión e implementación de políticas públicas participativas asociadas a la bicicleta desde una perspectiva intersectorial e interinstitucional. Así mismo, esta línea contempla acciones estratégicas de articulación del Estado con el sector privado para el fomento de la movilidad en bicicleta. La línea surge a partir de la consideración del



diagnóstico en dos vías principales. Primero, en relación con las fortalezas y oportunidades, la CBB es destacable a nivel regional por las condiciones de fomento institucional y de política pública que se han desarrollado en torno a ella en la ciudad: es así como Bogotá, por ejemplo, cuenta con una Política Pública de la Bicicleta que promueve el mejoramiento de las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales para el disfrute de la bicicleta. Además, la CBB es igualmente un campo bastante posicionado en la agenda pública de la Administración Distrital, y existen diversas políticas, programas y proyectos públicas de distintos sectores que buscan su fomento, visibilización y articulación, desde el campo del medio ambiente (POT, Planes ambientales), movilidad sostenible, cultura, infraestructura, espacio público, turismo, entre otros, tal como se detalla a continuación. Así, esta línea busca aprovechar esas condiciones existentes de fomento institucional por parte del Estado para el despliegue de acciones intersectoriales de política pública que redunden en el fortalecimiento de la CBB y su salvaguardia.

En segundo lugar, esta línea responde también a las debilidades y amenazas encontradas, dado que al mismo tiempo que se reconocen algunas fortalezas en materia de políticas públicas y gestión pública, la ciudadanía reconoce que aún existen puntos a mejorar en materia de la eficiencia del Estado para promover la bicicleta en la ciudad, en temas tan importantes como seguridad, siniestralidad vial e infraestructura. De igual manera, se reconoce que justamente las políticas públicas de carácter intersectorial pueden contribuir a mejorar algunas de las debilidades internas de la CBB desde el impulso del Estado, como la falta de cultura ciudadana, las debilidades en materia de organización social y la falta de conocimiento de normativa vial.

Esta línea agrupa distintos ejes temáticos asociados con diversos campos de políticas sectoriales, descritos a continuación:

- Seguridad. Este eje busca promover estrategias para mejorar las condiciones de seguridad en ciclorrutas y vías de la ciudad a través de acciones como el diseño de rutas seguras, mayor presencia institucional, la promoción de la ocupación de espacios desolados e inseguros para los y las ciclistas con bicitalleres formales, el combate por parte del Estado de los comercios de venta y comercialización de bicicletas y artículos robados, entre otros.
- Infraestructura y desarrollo urbano. Esta línea, en cabeza del IDU, la SDM y la SDM, tiene el propósito de aumentar la cicloinfraestructura y su interconexión teniendo en cuenta los enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial. La SDM también tiene a cargo el mantenimiento de la señalización con la que cuenta actualmente la ciudad y el IDU es responsable de aumentar los cupos de Ciclo parqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable. Dentro de las acciones de desarrollo urbano, el IDT, la SED y la SDM tienen a cargo el diseño y la construcción de nuevo mobiliario destinado a ciclistas, como ciclo parqueaderos.
- Trámites y gestión pública. Aquí se encuentra el fortalecimiento del sistema de registro Bici en la ciudad a cargo de la SDM, el cual busca disminuir los hurtos y aumentar la seguridad al relacionar los datos personales de los propietarios con sus bicicletas. La SDM también está encargada de revisar y actualizar de los lineamientos de seguridad vial para que respondan a las necesidades de la movilidad de los ciclistas.



- Programas y espacios participativos. Dentro de este eje se encuentran varias acciones en cabeza de la SDSCJ y la SDM. La primera debe desarrollar una estrategia integral de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad. Por su parte, la SDM tiene a cargo cuatro acciones. La primera es implementar una estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias, la segunda es realizar sensibilizaciones a los diferentes actores viales sobre las normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas, la tercera consiste en la creación de un sistema de navegación ciclista para la ciudad y, finalmente, debe llevar a cabo estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista.
- Medio ambiente. Dentro de medio ambiente se encuentran las acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud a cargo de la SDS.
- Articulación público-privada. Para este eje, la SDM sebe ofertar asesorías para el incremento en el uso de la bicicleta en entidades públicas, empresas privadas y universidades a través de jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible.

9.2.2.2 Justificación

Esta línea de acción resulta relevante por dos motivos. En primer lugar, parte del reconocimiento del Estado como garante de derechos de la ciudadanía, entre ellos los derechos culturales y de acceso y disfrute a una movilidad sostenible en bicicleta, segura y responsable en la ciudad. En ese sentido, este componente del PES busca poner en valor el rol del Estado, especialmente a través de la Alcaldía Mayor, en la generación y optimización de condiciones institucionales y de política pública para la consolidación, salvaguardia y sostenibilidad de la CBB. En segundo lugar, este componente resulta relevante dado que busca consolidar y reconocer la importancia de las acciones de carácter intersectorial que intervienen en la salvaguardia de este sistema cultural, reconociendo las potencialidades de cada sector en este proceso, así como las posibles sinergias que puedan generarse.

9.2.2.3 Plan de acción

Tabla 12. Plan de acción línea de acción No. 2

NO.	ESTRATEGIA	OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN	ACTORES	RUTA DE IMPLEMENTACIÓN
		CORTO PLAZO (1	-3 AÑOS)	
1	Gobernanza y cooperación interinstitucion al: activación de alianzas intersectoriales	marcha de alianzas intersectoriales e interinstitucionales de	- Instituto Distrital de Patrimonio	 Mapeo de alianzas y políticas intersectoriales en pro de la CBB. Seguimiento a su implementación. Desarrollo de talleres



medio ambiente, espacio público, integración social y cultura, entre otros.

Descripción. Esta estrategia agrupa las estrategias y acciones de salvaguardia concretas que enmarcan en el trabajo corresponsable entre el Estado y la ciudadanía impliquen que el diseño, gestión е implementación de alianzas intersectoriales е interinstitucionales puntuales que permitan reducir las problemáticas más importantes asociadas con la CBB y potenciar la gobernanza desde una perspectiva institucional de las entidades públicas asociadas con la movilidad en bicicleta.

Recreación y Deporte.

- Secretaría Distrital de Ambiente.
- Instituto de
 Desarrollo Urbano
 Instituto Distrital
 de la Participación y
 Acción Comunal.
- Secretaría Distrital de Gobierno.
- Comunidad ciclista en general.

participativos con la ciudadanía para identificación de necesidades en materia de articulación intersectorial e interinstitucional.

- 3. Diseño de un plan de acción con alianzas intersectoriales requeridas.
- Implementación de plan de acción, articulado a la Política Pública de la Bicicleta.
- 5. Seguimiento, monitoreo y evaluación.

MEDIANO PLAZO (4-6 AÑOS)

2 Sinergias y articulaciones público-privadas en pro de la bicicleta.

Objetivo. Promover la articulación entre el Distrito Capital y el sector privado para impulsar iniciativas y proyectos relacionados con la CBB.

Descripción.Laestrategiabuscapromoverelinvolucramiento,laconcertación,laplanificaciónydesarrollo conjunto de

-Sector privado asociado la а movilidad en bicicleta. -Clústeres empresariales. -Industrias empresas del sector cultural y creativo. - Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital

de Movilidad.

- 1. Identificación de proyectos y acciones del sector privado que fomenten la CBB en Bogotá.
- 2. Generación de mesas de articulación entre sector privado Alcaldía Mayor para el intercambio de experiencias У acciones de fomento a la CBB.



CULTURA, RECF	de Patrimonio Cultural			
instituto Distribul	do Patrimonino Cultural	acciones del Estado con el sector público para potenciar la CBB, teniendo en cuenta las capacidades técnicas y humanas de cada sector en materia de fomento económico, estímulos, cicloinfraestructura en establecimientos privados, entre otros.		3. Construcción de un plan de acción articulado entre sector privado – Gobierno para el fomento de la CBB con acciones priorizadas. 4. Puesta en marcha del plan. 5. Seguimiento, monitoreo y evaluación.
3	Seguridad, infraestructura, prevención de la siniestralidad y educación vial.	públicas sectoriales la situación de seguridad, educación vial e infraestructura con el	Mantenimiento Vial de BogotáSecretaría Distrital de MovilidadSecretaría Distrital de Seguridad y Convivencia.	caracterización de necesidades en materia de seguridad para



5. Seguimiento, monitoreo evaluación. LARGO PLAZO (MÁS DE 7 AÑOS) Objetivo: Fortalecer y 4 Ampliación, -Secretaría Distrital 1. Identificación de fortalecimiento mejorar la oferta de Movilidad. oferta institucional v institucional de - Secretaría Distrital programas actuales ٧ diversificación políticas servicios de la Mujer. materia en de de la oferta - Instituto Distrital de fomento públicos la que а Patrimonio Cultural. institucional de contribuyan al bicicleta. mejoramiento servicios y de Secretaría políticas calidad de vida de los y Cultura. Recreación Desarrollo de 2. públicas en las ciclistas. en el v Deporte. mesas o espacios torno a la bici. marco de la - Secretaría Distrital ciudadanos para la de Ambiente. identificación implementación de participativa de la Instituto de necesidades en Política Pública de la Desarrollo Urbano. materia de oferta Bicicleta. - Instituto Distrital de institucional. la Participación y Descripción. Esta Acción Comunal. Análisis 3. estrategia parte del - Secretaría Distrital correspondencia reconocimiento de que de Gobierno. oferta institucional las instituciones -Comunidad ciclista demanda públicas deben en general. ciudadana. encaminar acciones - Instituto Distrital de para proteger a los y las Recreación Proyección plan de trabajo a ciclistas a través de la Deporte. implementación Secretaría partir de falencias de У Educación. ampliación de las en materia de oferta políticas, institucional. bienes servicios públicos asociados a la bicicleta 5. Puesta en marcha del plan de trabajo. en materia de movilidad, cultura, Seguimiento, medio ambiente, etc. 6. Esta monitoreo línea incluye acciones como la oferta evaluación. Estímulos en Portafolio Distrital para financiación proyectos, así como la inclusión de proyectos de bici en los



Instituto Distrital de Patrimonio Cultural		
	Presupuestos Participativos.	

9.2.3 Línea 3. Investigación, pedagogía y divulgación

Esta línea agrupa aquellas acciones, iniciativas o proyectos de investigación, documentación, divulgación y enseñanza de los diferentes aspectos históricos, sociales, culturales y patrimoniales que componen la Cultura bogotana de la bicicleta.

9.2.3.1 Descripción

La línea de salvaguardia investigación, pedagogía y divulgación responde a las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas (D.O.F.A.) identificadas en el taller de diagnóstico y salvaguardia realizado en cada uno de los núcleos locales de la ciudad. En la dimensión de debilidades abordada en estos encuentros se enunciaron, entre otras, situaciones como la falta de conocimiento del territorio (redundando esto en una baja apropiación social del mismo), de los saberes locales asociados a la bicicleta y de programas institucionales alrededor de ella. Otra debilidad identificada hace referencia a la necesidad de reforzar el conocimiento ciudadano respecto a la normativa vial.

A su vez, en la dimensión de oportunidades, se enunciaron aspectos de potencial desarrollo de la Cultura bogotana de la bicicleta. Entre los mencionados se destacan la activa gestión pública alrededor de la bicicleta, la existencia de una política distrital de la bicicleta, la relación de la bicicleta con actividades de cuidado social y medioambiental y las políticas públicas de la ciudad, que promueven el respeto por la diversidad y la equidad. Otra oportunidad enunciada se refiere a la articulación de la institución con la comunidad para el desarrollo de diferentes ciclos de actividades.

Dentro de las fortalezas se enunciaron los procesos organizativos al interior de la cultura bogotana de la bicicleta y la apropiación territorial y cultural que se puede vivir a través del uso y disfrute de la bicicleta. Finalmente, alrededor de las amenazas se enunciaron situaciones como una insuficiente articulación interinstitucional y la contaminación y la falta de cuidado medioambiental en la ciudad.

Teniendo en cuenta lo anterior, la *línea de investigación, pedagogía y divulgación* se ancla principalmente al enfoque territorial, patrimonial y de participación ciudadana que orientan este Plan Especial de Salvaguardia y recoge proyectos, acciones e iniciativas que respondan transversalmente a los hechos puntualmente enunciados. En consecuencia, esta línea engloba estrategias alrededor de la investigación social de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, la creación comunitaria de una exposición museal y de materiales divulgativos sobre la historia y la cultura de esta. Así mismo, agrupa iniciativas pedagógicas alrededor de la cultura ciudadana y vial enfocada en la comunidad ciclista de la ciudad y, finalmente, enuncia acciones alrededor del cuidado medioambiental y el reconocimiento cultural de la ciudad a partir de la bicicleta.

9.2.3.2 Justificación

La cultura bogotana de la bicicleta es una manifestación cultural inmaterial dinámica, que



está en permanente transformación y adaptación que responde a la realidad de la ciudad y de sus habitantes, dado que se desarrolla en un ambiente urbano-rural heterogéneo en cada uno de sus ámbitos locales. De esta manera, uno de los objetivos de este Plan Especial de Salvaguardia es profundizar en la comprensión de la manifestación y de cada uno de los aspectos que la componen. Esta intención se ancla a la línea de salvaguardia de investigación, pedagogía y divulgación, la cual plantea no solo la generación de conocimiento sobre la manifestación y su difusión, sino que plantea unas formas de construcción de este conocimiento que partan del diálogo comunitario e interinstitucional, para dar prioridad a la valoración de los diferentes puntos de vista y perspectivas presentes en su comunidad de salvaguardia. En ese sentido, se puede decir que esta línea de acción profundiza en la historia de la manifestación y su presencia en la ciudad de manera multifocal.

Otro de los aspectos relevantes de esta línea de salvaguardia tiene que ver con su interés en profundizar en el enfoque territorial del Plan Especial de Salvaguardia de la cultura bogotana de la bicicleta, explorando los conocimientos y estilos de vida que, de una u otra manera, encuentran consonancia con la bicicleta para el cuidado y la defensa del territorio en términos medioambientales, históricos y culturales.

9.2.3.3 Plan de acción

A continuación, se presentan sintéticamente cada una de las acciones de salvaguardia propuestas y concertadas con la comunidad ciclista bogotana. Estas propuestas emergieron en los talleres de diagnóstico y salvaguardia llevados a cabo en la fase participativa durante la elaboración del plan especial para proteger la cultura bogotana en torno al uso y disfrute de la bicicleta.

Tabla 13.Plan de acción línea de acción No. 3

NO. ESTRATEGIA	OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN	ACTORES	RUTA DE IMPLEMENTACIÓN
	CORTO PLAZO) (1-3 AÑOS)	



1 Bicihistorias:
Investigar y
divulgar la
Cultura
bogotana de la
bicicleta

Objetivo: Desarrollar acciones permanentes de investigación y divulgación itinerante y/o descentralizado de la Cultura bogotana de la bicicleta

Descripción:

Esta estrategia tiene objetivo como crear espacios e instancias permanentes de investigación divulgación de la Cultura bogotana de la bicicleta. Se buscará en todo momento la pluralidad voces en las metodologías de investigación y formatos presentación de resultados.

Dentro de esta estrategia se contempla creación de una exposición museal de la Cultura bogotana de la bicicleta. la identificación de archivos de la cultura ciclista y la asesoría técnica a los custodios para su conservación. Se contempla también la creación participativa de audiovisual material documental y sonoro (podcast) sobre la manifestación.

Comunidad ciclista de Bogotá.
-Colectivos, colectivas y organizaciones comunitarias de ciclistas.
-Consejos locales de la bicicleta.

-Sector público en cabeza de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (Instituto Distrital Patrimonio Cultural IDRD). el У Archivo de Bogotá y el Instituto Distrital de la Participación v Acción Comunal (IDPAC).

- 1. Alianzas: conformación de las alianzas institucionales e interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto.
- 2. Acercamiento comunitario: convocatoria a organizaciones ciclistas.
- a. Concertación sobre enfoque, metodología de creación y productos divulgativos a desarrollarse.
- b. Construcción participativa de los productos divulgativos.
- 3. Creación de productos divulgativos: creación participativa de productos audiovisuales (podcast) sonoros relacionados con las temáticas abordadas en la exposición.
- 4 . **Evaluación:** seguimiento y evaluación de la implementación

MEDIANO PLAZO (4-6 AÑOS)

2 Territorio seguro: pedagogía

Objetivo: Fortalecer los programas pedagógicos ya existentes dirigidos a

Comunidad ciclista de Bogotá.

Alianza: conformación de las alianzas



sobre normativa ciclista y cultura bogotana de la bicicleta ciclistas sobre normativa vial y ciclística, con contenido histórico y cultural sobre la cultura bogotana de la bicicleta.

Descripción:

Esta estrategia busca enriquecer los programas pedagógicos distritales para ciclistas Recreación normativa vial. sobre con información cultural histórica. ٧ patrimonial de la cultura bogotana de la bicicleta. Con esta estrategia se quiere enriquecer el sentido de identidad, el cuidado colectivo y la apropiación social del territorio. Así mismo, es estratégia una aue puede ser llevada otros espacios pedagógicos no especializados, pero de interesados en ella. tales como colegios y procesos participativos de diversa índole.

tiva -Consejos locales con de la bicicleta.

-Sector público en cabeza de la Secretaría de Cultura. Recreación y Deporte (Instituto Distrital Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Deporte), Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de Participación Comunal Acción (IDPAC).

institucionales e interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto.

Caracterización:
Identificación de los
programas
pedagógicos
existentes para
ciclistas.

Temario: revisión y enriquecimiento de los contenidos temáticos de cada programa con información histórica, cultural y patrimonial de la Cultura bogotana de la bicicleta.

Ejecución:

Implementación de los contenidos propuestos.

Evaluación:

seguimiento y evaluación de la implementación de los contenidos propuestos.

Pedaleando
con conciencia:
tejiendo
ambiente,
cultura y
territorio

3

Objetivo: Promover la educación ambiental y cultural a través de la realización de actividades asociadas a la bicicleta.

Descripción:

Esta estrategia tiene como objetivo realizar actividades comunitarias asociadas al uso y disfrute de la

-Comunidad ciclista
Región
Metropolitana
BogotáCundinamarca
-Empresas y
organizaciones del
cluster de bicicleta
asociadas a turismo
y deporte.
-Empresas de
turismo local.

Alianza:

conformación de las alianzas institucionales e interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto.

2. **Selección de localidades** en las



bicicleta, que permitan reflexionar y apropiar herramientas para el cuidado ambiental, el reconocimiento cultural y la apropiación social del territorio en cada localidad.

de Dentro esta estrategia se agrupan acciones de biciturismo ambiental. cultural patrimonial dirigidos a habitantes de las localidades. También iniciativas incorpora diversas de pedagogía ambiental, cultural patrimonial.

-Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente. la Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto Distrital de Participación y la Comunal Acción (IDPAC), Instituto |Distrital de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital Recreación Deporte.

que se desarrollará la estrategia, según su potencial natural, cultural y patrimonial.

3. Acercamiento comunitario: convocatoria a organizaciones

- ciclistas.
 a. Concertación de actividades o acciones a desarrollar, puntos de interés en el territorio y comunidad objetivo de las mismas.
- 4. **Ejecución** de acciones concertadas.
- 5. **Evaluación:** seguimiento y evaluación de la implementación de los contenidos propuestos.

9.2.4 Línea 4. Fomento a la equidad

Esta línea agrupa acciones e iniciativas que propendan por la igualdad de oportunidades y el cierre de brechas sociales asociadas a factores como género, orientación sexual, pertenencia étnica, edad, procedencia territorial o condición de discapacidad, que impidan el uso y disfrute amplio, seguro y libre de violencias de la bicicleta.

9.2.4.1 Descripción

Esta línea se plantea a partir de la identificación de inequidades sociales que impide el disfrute libre de la bicicleta en Bogotá por parte de mujeres, diversidades sexuales, comunidad indígena, personas en condición de discapacidad, entre otros. Con esto busca reducir las brechas sociales dentro de la cultura bogotana de la bicicleta. La propuesta de esta línea de salvaguardia surgió a partir de lo expresado por los y las asistentes a los talleres de diagnóstico y salvaguardia realizados durante la etapa participativa en la



formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la cultura bogotana de la bicicleta, los cuales evidenciaron un avance significativo en la inclusión de estas poblaciones.

En estos espacios se identificó un panorama amplio y diverso en términos de los procesos de democratización de la ciudad. Este progreso fue enunciado como una fortaleza, asociada a la implementación de diversas acciones y programas alineados con la política pública de mujeres y equidad de género. Con frecuencia fue resaltado el importante papel que tienen en la ciudad las ciclistas líderes de la comunidad, así como los colectivos, colectivas e iniciativas comunitarias de bicicleta existentes en la ciudad dirigidos por y para mujeres. Se encontró que estos procesos tienen como trasfondo histórico el proceso de empoderamiento de las mujeres bogotanas y la apropiación del territorio por parte de las mismas. Así mismo se identificó que este carácter organizativo también ha permeado procesos similares en la comunidad LGTBIQ+ de la ciudad.

En contraste con la anterior, se identificó como una amenaza la fuerte presencia de la violencia de género en la vía, la cual afecta a mujeres y diversidades sexuales. También se enunció como una debilidad de la manifestación el peso aún presente en el imaginario colectivo de los roles de género y las actividades asociadas a estos.

Finalmente, en lo referente a la participación de comunidades rurales, étnicas, en condición de discapacidad y adulto mayor se identificó una importante falta de información que permita caracterizar sus modos de participación dentro de la cultura bogotana de la bicicleta.

Como respuesta a este diagnóstico, la ciudadanía propuso acciones de salvaguardia alineadas con el reconocimiento y caracterización de las diversas poblaciones presentes en esta manifestación, la sensibilización en relación con las violencias y exclusiones vividas por cada una y la reducción significativa de las mismas.

9.2.4.2 Justificación

El Plan Especial de Salvaguardia de la cultura bogotana de la bicicleta tiene entre sus ejes la participación ciudadana y el enfoque de género, respondiendo estos a la premisa colectiva qué guía la gestión del patrimonio inmaterial y a ciertas características propias de la manifestación

Desde las primeras etapas dentro del proceso de postulación de la cultura bogotana de la bicicleta como patrimonio inmaterial de la ciudad se identificó el enfoque de género como elemento clave para comprender más ampliamente la manifestación, entendiendo que la bicicleta ha sido a lo largo de la historia de la ciudad un medio de movilidad que ha permitido a las mujeres vivir activamente los espacios públicos de la ciudad, empoderando, generando independencia y abriendo canales de reflexión sobre las realidades que viven las mujeres en sus diversidades en la ciudad. Sin embargo, el impacto que tuvo sobre la investigación la aplicación del enfoque de género y del enfoque de derechos de las mujeres en todas las etapas y dimensiones del proceso investigativo fue aún mayor, pues permitió expandir la inquietud hacia las experiencias que otras poblaciones tienen dentro de la cultura bogotana, permeando entonces de premisas puntuales del enfoque diferencial.



Por otro lado, la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta habla implícitamente de una práctica corporal, en la que las experiencias sensibles de los sujetos tienen un lugar central. El enfoque de género con el cual se buscó comprender esta manifestación procura, entre otras cosas, dar lugar a estas en la comprensión de la manifestación, al entender que son la urdimbre sobre la que se teje la manifestación. Es por todo lo anterior, que la línea de salvaguardia de fomento a la equidad busca ser consecuente con la aplicación del enfoque de género en la investigación, trasladándose esta vez a la etapa de implementación del Plan Especial de Salvaguardia.

9.2.4.3 Plan de acción

A continuación, se presenta sintéticamente cada una de las acciones de salvaguardia propuestas y concertadas con la comunidad ciclista bogotana, agrupadas en la línea de fomento a la equidad. Estas propuestas emergieron durante los talleres de diagnóstico y salvaguardia llevados a cabo en la fase participativa durante la elaboración del plan especial para proteger la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Tabla 14. Plan de acción línea de acción No. 4

NO.	ESTRATEGIA	OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN	ACTORES	RUTA DE IMPLEMENTACIÓN
		CORTO PLAZO	(1-3 AÑOS)	
1	Mujeres en Bici: Fomento a los liderazgos femeninos en la cultura bogotana de la bicicleta	Objetivo: Visibilizar y fomentar los liderazgos femeninos en la Cultura bogotana de la bicicleta. Descripción: Esta estrategia busca enfatizar y promover la importancia de los liderazgos femeninos, tanto a nivel individual como grupal, en el contexto de la cultura de la bicicleta en Bogotá. Mediante esta aproximación, se busca construir lugares de encuentro y diálogo que propicien la integración y, simultáneamente, incentiven la formulación y	bicicleta de BogotáLideresas del sector ciclistaConsejos locales de la bicicletaAcademia -Sector público en	alianzas institucionales e interinstitucionales



Instituto Distrital d	EACION Y DEPORTE B Patrimonio Cultural			1
		divulgación de enfoques igualitarios en de la manifestación Dentro de esta estrategia se propone la realización de carreras, festivales y competencias deportivas de mujeres ciclistas, encuentros académicos alrededor de la temática de las mujeres en la cultura bogotana de la bicicleta, la generación de encuentros de mujeres ciclistas emprendedoras y la creación de un premio o galardón distrital que destaque el liderazgo femenino en el ámbito ciclista de la ciudad.		conjunto entre las instituciones distritales participantes y las colectivas y mujeres líderes dentro de la cultura bogotana. Algunas de las acciones sugeridas son: creación de carreras, festivales y competencias deportivas de mujeres ciclistas, encuentros académicos, ferias de mujeres ciclistas emprendedoras y la creación de un premio distrital que destaque el liderazgo femenino en el ámbito ciclista de la ciudad. 4. Ejecución de acciones: Puesta en marcha de las acciones concertadas 5. Evaluación: Seguimiento a la implementación de los contenidos propuestos.
2	Bicisaberes: Fortalecimiento de conocimientos y habilidades en bici con enfoque de género	Objetivo: Incluir el enfoque de género y de derechos de las mujeres en los diversos espacios de formación sobre conocimientos y habilidades ciclistas dirigidos a mujeres y otras identidades. Descripción: Esta estrategia busca transversalizar el	Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de la Mujer, Secretaría Distrital de Movilidad e Instituto Distrital de Recreación y Deporte.	conformación de las alianzas institucionales e



Instituto Distrital o	EACIÓN Y DEPORTE la Patrimonio Cultural			
		enfoque de género en los diferentes espacios de formación existentes o nuevos, alrededor de habilidades y conocimientos de la bicicleta. Se contempla la creación de espacios de formación ciclista dirigidos por y para mujeres, en los que se integre al contenido información sobre prevención de violencias basadas en género (VBG).	-Colectivos y colectivas de bicicleta de BogotáInstituciones de educación superiorAgencia Nacional de Seguridad Vial	los programas pedagógicos ya existentes dirigidos a ciclistas e identificación de posibles programas nuevos. 3. Temario: revisión y enriquecimiento de los contenidos temáticos de cada programa para integrar el enfoque de género y el enfoque de derechos de las mujeres e información sobre prevención de violencias basadas en género (VBG).
				 4. Ejecución: implementación de los contenidos propuestos. 5. Evaluación: Seguimiento y evaluación de la implementación de los contenidos propuestos.
3	Promoción de la igualdad y el respeto por las diversidades en la Cultura bogotana de la bicicleta	campañas informativas alrededor de la igualdad y la eliminación de la discriminación asociadas a factores	Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de la Mujer, Secretaría Distrital de Movilidad e Instituto Distrital de Recreación y Deporte y Secretaría de Gobierno.	



cultura bogotana de la bicicleta.

Descripción:

Esta estrategia tiene como objetivo llevar a cabo campañas informativas sobre igualdad no ٧ la discriminación la equidad y prevención de la violencia espacios presenciales y digitales relevantes dentro de la Cultura bogotana de bicicleta. Se contempla realización la acciones como campañas redes en sociales e intervención en espacios públicos; realización de charlas, talleres conversatorios dirigidos la а comunidad ciclista: inclusión de las temáticas en programas existentes de formación ciclística y realización de espacios de formación en enfoque de género a funcionarios los У contratistas relacionados con espacios propios de la cultura ciclística de la ciudad.

diversidad, equidad y prevención de la violencia basada en género.

- 3. Ejecución: implementación de campaña informativa.
- 4. Evaluación: seguimiento y evaluación de la implementación de la campaña informativa.

MEDIANO PLAZO (4-6 AÑOS)

4 Bogotá rural en bici: reconocimiento de la comunidad

Objetivo: Reconocer las comunidades, prácticas, historias y oficios asociados a la Cultura bogotana de la

Comunidades ciclísticas rurales de Bogotá.

-Consejos locales de la bicicleta.

1. Alianzas: conformación de las alianzas institucionales e



ciclista rural de Bogotá. bicicleta en su sector rural.

Descripción:

Esta estrategia busca identificar, valorar y dar conocer las а comunidades. tradiciones. prácticas, historias relatos. oficios propios de la cultura de la bicicleta en las áreas rurales de Bogotá. Lo anterior teniendo en cuenta el territorio características como eje articulador de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Se contemplan acciones como la investigación sociocultural. la generación de actividades culturales y locales. artísticas creación de materiales divulgativos digitales o físicos como documentales. podcast, programas de radio comunitaria, publicación de libros. realización de ferias de emprendimiento locales, etc.

-Sector público en cabeza de la Secretaría de Cultura. Recreación y Deporte (Instituto Distrital Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Recreación Deporte), el У Instituto Distrital de la Participación Acción Comunal (IDPAC).

interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto.

- 2. Caracterización de las comunidades, prácticas, historias y oficios asociados a la Cultura bogotana de la bicicleta en su sector rural.
- 3. Diagnóstico del estado e impacto territorial de prácticas, y oficios asociados a la Cultura bogotana de la bicicleta en su sector rural.
- 4. Concertación
 entre las
 instituciones
 distritales
 participantes y las
 comunidades
 rurales en torno a
 las acciones a
 implementar y su
 ruta de acción.
- 5. Ejecución: implementación de las acciones y ruta de acción concertada.
- 6. Evaluación: seguimiento y evaluación de las acciones y ruta de acción concertada.

LARGO PLAZO (MÁS DE 7 AÑOS)



5

Articulación del **PES** de la Cultura bogotana de la bicicleta con la Política pública mujeres de equidad de género y con la pública Política LGBTI de Bogotá

Obietivo: articular permanente las iniciativas de salvaguardia la de Cultura bogotana de la bicicleta con la política pública de mujeres y equidad de género y en política la pública LGTBI de la ciudad.

Descripción:

Esta estrategia busca generar mecanismos seguimiento de que permitan articular las acciones de salvaguardia de cultura bogotana de los usos v disfrutes de la bicicleta en consonancia con los lineamientos de política pública de mujeres y equidad de género y la política pública LGTBIO de la ciudad. Con estos mecanismos se busca trabajar por un acceso equitativo ٧ sin obstáculos a la cultura de la bicicleta, eliminando cualquier forma de violencia de género.

Se busca además promover y fortalecer la participación de las mujeres y la ciudadanía LGTBIQ en espacios de gestión, liderazgo y decisión alrededor de la cultura bogotana de la bicicleta.

Colectivos ٧ colectivas de bicicleta de Bogotá. -Líderes y lideresas del sector ciclista. -Líderes y lideresas sector del social LGTBIQ. -Conseios locales de la bicicleta. -Mesa intersectorial de diversidad sexual. -Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de la Muier. Secretaría de Cultura, Recreación la v Deporte (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Recreación la Deporte), el Instituto Distrital de la Participación Acción Comunal (IDPAC) y el Instituto para la Economía

Social (IPES).

- 1. Alianzas: conformación de las alianzas institucionales e interinstitucionales que se requieran.
- 2. Ejecución: conformación del mecanismo de seguimiento У articulación de las acciones de salvaguardia a los lineamientos de la política pública de mujeres y equidad género de ٧ política pública **LGTBIQ** de la ciudad.
- **3. Evaluación:** seguimiento y evaluación permanente.



9.3 Cronograma general de la propuesta de salvaguardia

A continuación, se presenta un cronograma sintético de línea de salvaguardia, contemplando sus estrategias y ruta de implementación. Es pertinente precisar que el periodo de ejecución de la presente propuesta de salvaguardia es de dieciséis años, dado que se ancla a la vigencia de la Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital, la cual se extiende hasta el 2039. Teniendo en cuenta esto, se establecieron sus periodos de ejecución, siendo el corto plazo el correspondientes a los primeros tres años, el mediano plazo entre los cuatro y seis años de ejecución y el largo plazo a partir de los siete años de ejecución en adelante. Esto plantea la necesidad de un seguimiento y evaluación periódico, que tendrá lugar cada 5 años.

Tabla 15. Cronograma implementación propuesta de salvaguardia PES

LINEA DE	PLA		ESTRATEGI		AÑOS												
SALVAGUARDIA	ZO	#	AS	ETAPAS		2	3	4	5	6	7	8	9	1 0			
PLANEACIÓN ESTRATÉGICA ALISTAMIENTO INTERINSTITUCION DEL PES			Acción	Planeación estratégica de PES.	Х												
	Υ	1		Acciones de divulgación, pedagogía y gestión al interior de las entidades involucradas en la ejecución de PES.	X												
	NAL		transversal	3. Acciones de divulgación socialización y sensibilización del PES a la ciudadanía.													
				Consolidación del mecanismo de gestión y mesa gestora del PES.	X												
	COR		Bici-	Acercamiento comunitario.	Х												
			emprendimie ntos y saberes	Identificación y caracterización	Х												
LÍNEA 1.	TO PLA ZO	1	locales: caracterizació	3. Registro de información.	de información.												
FORTALECIMIE NTO ORGANIZATIVO Y PRODUCTIVO.	20		n y fortalecimient o del trabajo														
			digno asociado a la bici	5. Puesta en marcha del plan.		X											
				6. Seguimiento y evaluación			Х										
	MED IAN	2	Colectivos,	1. Levantamiento línea base				X									
	O	_	ciudadana y	2. Acercamiento comunitario				X									



CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE Instituto Distrital de Patrimonio Cultural	PLA		tejido social	3. Diseño de plan de acción.				X		Î	Î			
	ZO		en torno a la bicicleta.	4. Puesta en marcha.					Х	X	X			
				5.Seguimiento y evaluación.							X			
				Identificación y caracterización				X						
			Bici- recorridos y	2. Acercamiento comunitario				X						
		3	apropiación territorial: turismo	Diagnóstico de necesidades.				X						
			natural y cultural.	4. Puesta en marcha.					X	X	X			
				5. Seguimiento y evaluación							X			
	LAR GO PLA ZO		Tejiendo	1. Identificación de redes.								X		
			redes: redes ciudadanas, comunidades	2. Diagnóstico de necesidades.					X					
		4	de salvaguardia y acción	salvaguardia acción.						X				
			colectiva en torno a la	4. Implementación									X	Х
		CBB.	5. Seguimiento y evaluación										X	
	CIÓN TORI TIÓN		Gobernanza y	Mapeo de alianzas y políticas.	Х									
			cooperación interinstitucio nal: activación de alianzas	2. Talleres participativos.	Х	X								
		1		3. Diseño de plan de acción.	Х									
			intersectoriale s	4. Implementación		X	Х							
LÍNEA 2.				5. Seguimiento y evaluación			Х							
ARTICULACIÓN INTERSECTORI AL Y GESTIÓN PÚBLICA			Identificación de proyectos.				X							
			Sinergias y articulaciones	2. Mesas de articulación.				X						
		2	público- privadas en pro de la	3. Construcción plan de acción				X						
			bicicleta.	4. Puesta en marcha.					Х	X	X			
				5. Seguimiento y evaluación							X			
		3	Seguridad, infraestructur	Identificación y caracterización				X						



Instituto Distrital de Patrimonio Cultural			de la siniestralidad y educación	2. Mesas de trabajo				Х						
				3. Diseño de plan de acción.				X						
			vial.	4. Puesta en marcha.					Х	X	X			
				5. Seguimiento y evaluación							X			
				1. Identificación oferta.								Χ		
		Ampliación, fortalecimient o y	Desarrollo mesas ciudadanas.								X			
	LAR GO		diversificación	3. Análisis oferta-demanda								Χ	Х	
	PLA ZO	4		Proyección plan de trabajo								X		
				5. Puesta en marcha del plan.									X	Χ
				6. Seguimiento y evaluación										Χ
	MED IAN		Bici historias:	1. Alianzas	Х									
			Investigar y divulgar la	nvestigar y 2. Acercamiento comunitario										
		1	Cultura bogotana de la bicicleta	Creación productos divulgativos		X								
			la bioloicta	4. Evaluación	Х	X	X							
			Territorio seguro: pedagogía sobre normativa ciclista y Cultura bogotana de la bicicleta	1. Alianzas	Х									
,				2. Caracterización		X								
LÍNEA 3. INVESTIGACIÓN		2		3. Temario		X								
, DIVULGACIÓN Y PEDAGOGÍA.				4. Ejecución			Х							
				5. Evaluación	Х	X	Х							
				1. Alianzas				X						
			Pedaleando con	2. Selección de localidades					Х					
		3	consciencia: tejiendo ambiente, cultura y territorio	3. Acercamiento comunitario					Х					
				4. Ejecución						X				
				5. Evaluación				Х	X	Χ				
LÍNEA 4.	COR	1	Mujeres en Bici: Fomento	1. Alianzas	Х									
FOMENTO A LA EQUIDAD.	LA TO		a los	2. Caracterización		X								



PLA	liderazgos 3. Acercamiento comunitario				X							
ZO	femeninos en la Cultura bogotana de	4. Ejecución de acciones			X							
	la bicicleta	5. Evaluación	Х	X	X							
	Bici saberes:	1. Alianzas	Х									
	Fortalecimient o de	2. Caracterización		Х								
2	conocimiento s y habilidades en bici con enfoque de género	3. Temario		X								
		4. Ejecución			X							
		5. Evaluación	Х	X	Х							
	Promoción de la igualdad de	1. Alianzas	Х									
	género y el respeto por	2. Estructuración		X								
3	las diversidades	3. Ejecución		X	X							
	en la Cultura bogotana de la bicicleta	4. Evaluación	X	X	X							
		1. Alianzas				X						
MED	Bogotá rural	2. Caracterización					X					
MED IAN O 4	en bici: reconocimient o de la	3. Diagnóstico					X					
PLA ZO	comunidad ciclista rural	4. Concertación					X					
	de Bogotá.	5. Ejecución						Х				
		6. Evaluación				X	Χ	X				
	Gestión y Fortalecimient	1. Alianzas							X			
	o de la política	2. Ejecución							X	X	X	Х
LAR GO PLA ZO	pública para la Equidad y de la Política LGBTI de Bogotá	6. Evaluación							X	X	X	X

10. MECANISMO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO

De acuerdo con la estrategia de participación ciudadana implementada y la información recabada con las comunidades locales, se presenta a continuación el mecanismo de gestión y algunas medidas de seguimiento del PES.



El mecanismo de gestión del PES está conformado por la Mesa Gestora de la Cultura Bogotana de la Bici, que tiene dos componentes: el componente ciudadano y el institucional. El componente territorial busca integrar participantes, miembros de la sociedad civil y representantes de la institucionalidad que asesoran y han estado gestionando el PES desde su postulación, que puedan realizar seguimiento a la implementación y gestión del PES desde una perspectiva ciudadana, territorial y descentralizada. En ese sentido, esta Mesa Gestora está conformada por 10 representantes de la cultura de la bici, teniendo en cuenta que habrá paridad de género en la selección de los y las delegados/as, quienes contarán con voz y voto. Adicionalmente se propone la presencia de 4 invitados permanentes, quienes tendrán voz, pero no tendrán voto en las decisiones de la mesa.

10.1 Componentes

10.1.1 Componente ciudadano

5 delegados y/o delegadas del Consejo Distrital de la Bicicleta

Se recomienda que estos cinco delegados sean elegidos de manera autónoma al interior del Consejo Distrital de la Bicicleta y ser representantes o tener trayectoria asociada con alguno(s) de los cuatro componentes temáticos de la manifestación: es decir: i) estructuras organizativas y comunitarias, ii) mujer y género, iii) economías populares, saberes locales y estructuras productivas y iv) deporte, recreación y bienestar. Adicionalmente, tener en cuenta la representación de otros sectores sociales (LGTBIQ+, ruralidad, infancias, etnias, etc.) al interior del mismo.

10.1.2 Componente Institucional

El componente institucional está conformado por las principales entidades distritales asociadas al PES. La Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte como entidad encargada de administrar la LRPCID, y el IDPC como entidad competente encargada de la gestión y salvaguardia del patrimonio cultural de la ciudad, así como la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Mujer como postulantes del proceso de inclusión en LRPCID y el IDRD. Estas entidades tendrán voz y voto en la mesa gestora.

- 1 delegado de IDPC
- 1 delegado de Secretaría de Movilidad
- 1 delegado de secretaría de la Mujer
- 1 delegado del IDRD
- 1 delegado SCRD

10.1.3 Invitados permanentes

Se contará con 4 invitados permanentes en la Mesa Gestora, siendo estas instituciones o ciudadanía cercanas al proceso de salvaguardia de la cultura bogotana de la bicicleta. Su papel en la mesa será el asesoramiento alrededor de las diversas temáticas allí abordadas. Estos son:

- 1 delegado de la Secretaría de Desarrollo Económico
- 1 delegado de universidades o investigador/a



- 1 delegado de la Secretaría de Gobierno
- 1 delegado IDPAC

10.1.4 Invitados ocasionales

Así mismo, es posible contar con la invitación esporádica de otras instituciones, organizaciones o ciudadanos según su pertinencia y rol en discusiones específicas a darse dentro de la mesa gestora. Dichos invitados no contarán con voto en la sesión a la que sean convocados.

- 1. Secretaría Distrital de Planeación
- 2. Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)
- 3. Instituto de Desarrollo Urbano
- 4. Instituto Para La Economía Social IPES
- Secretaria Distrital de Ambiente
- 6. Secretaría Distrital de Desarrollo Económico
- 7. Secretaría Distrital de Gobierno
- 8. Secretaría Distrital de Movilidad
- 9. Secretaría Distrital de la Mujer
- 10. Instituto Distrital de La Participación Y Acción Comunal
- 11. Instituto Distrital de Turismo
- 12. Secretaría Distrital de Seguridad
- 13. Archivo de Bogotá
- 14. Secretaria de Integración Social

Ilustración 73. Mecanismos de gestión del PES Cultura bogotana de la bicicleta



Fuente: Elaboración propia



10.2 Funciones de la Mesa Gestora del PES Cultura bogotana de la bicicleta

- 1. Velar por el cumplimiento de los objetivos del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta.
- Realizar la planeación estratégica, seguimiento y evaluación en la implementación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta.
- 3. Coordinar y apoyar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta.
- **4.** Generar mesas de trabajo específicas para implementar y gestionar cada una de las líneas de acción del Plan Especial de Salvaguardia con los actores público-privados que se requieran.
- **5.** Establecer articulaciones con instancias locales, departamentales, nacionales e/o internacionales para el buen desarrollo del Plan Especial de Salvaguardia.
- **6.** Realizar acciones de divulgación de los avances de la implementación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta.
- **7.** Definir otras funciones de acuerdo con las necesidades emergentes en el proceso de ejecución del Plan Especial de Salvaguardia.
- **8.** Seguimiento a la articulación de la ejecución del PES a la Política pública de mujeres y equidad de género y con la Política pública LGBTI de Bogotá

10.3 Lineamientos operativos

A partir de la conformación de la mesa gestora como elemento central del mecanismo de gestión del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta, se proponen los siguientes lineamientos operativos:

- La mesa gestora contará con una secretaría técnica que inicialmente estará cargo del IDPC, pero que podrá tener un carácter rotativo si así lo disponen sus participantes. Las funciones de dicha secretaría técnica serán: convocar reuniones ordinarias y extraordinarias, realizar la búsqueda de espacios para la realización de las reuniones y diligenciar las actas y memorias de cada encuentro.
- La mesa gestora sesionará cuatrimestral, teniendo un total de 3 sesiones ordinarias al año. Así mismo, podrá tener cuantas sesiones extraordinarias estime pertinentes, según sus necesidades.
- El mecanismo de rotación periódica de los delegados estará determinado por un periodo de 2 años, permitiendo así la rotación de delegados del Consejo Distrital de la Bicicleta.
- La mesa gestora generará un espacio anual de divulgación de los avances en la gestión, implementación y evaluación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta.
- El mecanismo de toma de decisiones de la mesa gestora será por votación de mayoría entre sus integrantes (la mitad más uno).



ANEXOS (EN CARPETA COMPRIMIDA ANEXA AL DOCUMENTO)

Los anexos técnicos del PES se remiten en una carpeta anexa al documento. Corresponden a los siguientes documentos que hacen parte del proceso:

- ANEXO 11.1 Diseño metodológico de sesiones participativas.
- ANEXO 11.2 Estrategia de comunicación y divulgación del PES.
- ANEXO 11.3 Soportes desarrollo de convocatoria
- ANEXO 11.4 Registro de inscripción talleres PES Cultura bicicleta.
- ANEXO 11.5 Oficios remitidos a las entidades
- ANEXO 11.6 Soportes fichas de sistematización y análisis de información
- ANEXO 11.7 Matriz de actores consolidada
- ANEXO 11.8 Listas de asistencia talleres participativos PES Cultura bicicleta
- ANEXO 11.9 Oficios y asistencia sesión ajustes mecanismo de gestión y presupuesto
- ANEXO 11.10 Soportes de reuniones interinstitucionales.
- ANEXO 11.11 Presupuesto implementación PES.

Nota. Se construyó un presupuesto indicativo de inicio de implementación del PES, que abarca las acciones de corto plazo de la propuesta de salvaguardia. Este presupuesto se construyó con base en información presupuestal de las entidades sectoriales asociadas al PES de acuerdo con las mesas de trabajo y articulación intersectorial realizadas, así como con base en información presupuestal definida por el IDPC. En todo caso, es un ejercicio indicativo.



REFERENCIAS

Alcaldía Mayor de Bogotá (2013). El libro de la bici.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2022). Decreto 480 de 2022.

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

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2015). Decreto 70 de 2015 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=60956

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.

Cobo, R., De la Cruz, C., Volio, R., & Zambrano, A. (2009). *Cuadernos de género: Políticas y acciones de género. Materiales de información*. Universidad Complutense.

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.

Criterium, B. (2022). *Criterium Bogotá*. Criterium 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 Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022) Documento de postulación de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023) Plan Especial de Manejo y Protección PEMP Centro Histórico de Bogotá. Disponible en: https://idpc.gov.co/pemp/plan-especial-de-manejo-y-proteccion-del-centro-historico-de-bogota/sobre-el-pemp/

Instituto Nacional de las mujeres. (s. f.). *Glosario para la igualdad*. Inmujeres. Recuperado 7 de agosto de 2023, de https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario

Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. Capitán Swing libros.

Llanos Hernández. (2010). El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. Agricultura, sociedad y desarrollo, 7(7), 207-220.

Marchese, G. (2019). Del cuerpo en el territorio al cuerpo-territorio: Elementos para una genealogía feminista latinoamericana de la crítica a la violencia. Entre Diversidades. Revista de ciencias sociales y humanidades, 13, 9-41.

Méndez, I. L., & Cruz Roja. (2007). El enfoque de género en la intervención social. Cruz Roja.

Mesa, C., & Alvís, 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_secret a ria_general/POLITICAS_PUBLICAS_IEPRI.compressed.pdf

Méndez, I. L., & Cruz Roja. (2007). El enfoque de género en la intervención social. Cruz Roja.

Montezuma, Ricardo (2011) *Ciudadanos Calles y Ciudades.* Universidad del Rosario. ONU Mujeres (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.

Raglianti Herzog, F. (2005). Elementos para un concepto de cultura en Teoría de sistemas sociales. Universidad Alberto Hurtado.

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

Sánchez, L. F. (2021). Documento de lineamientos Enfoque de mujeres y género en la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta.

Secretaría Distrital de Movilidad La ciudad se consolida como un referente mundial en el uso y promoción de la bicicleta 2023

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/la ciudad se consolida como un referente mundial en el uso y promocion de la bicicleta

Secretaría Distrital de Movilidad. Encuesta de movilidad 2019.

Secretaría Distrital de la Mujer. (2020). CONPES D.C. 14 Política pública de mujeres y equidad de género 2020-2030. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.sdmujer.gov.co/sites/default/files/2021-03/documentos/doc conpes d.c 14 ppmyeg 1%281%29.pdf

Unesco. (s. f.). Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural. Recuperado 8 de septiembre de 2021, de http://portal.unesco.org/es/ev.php-url ID=13179&URL DO=DO TOPIC&URL SECTION=201.html

Unesco. (2003). Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. https://ich.unesco.org/es/convención.

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)

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/rcs.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

Unesco. (s. f.). *Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural*. Recuperado 8 de septiembre de 2021, de http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL ID=13179&URL DO=DO TOPIC&URL SECTION=201.html

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.

12.1 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 ciclístico 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

12.2 Contenido digital

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

https://www.banrepcultural.org/exposiciones/escarab

ajos/el-centro-de-recursos- documentales/capsulas

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

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 Vídeo].

Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=7Q5lkCXCacE&ab_channel=Capital Culturacapital. (15 de junio de 2010). Cultura capital - Ciclovía. [Archivo de Vídeo]. 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/ciclovia/historia.htm
La W radio. *Entrevista a Natalia Espitia*. https://play.wradio.com.co/audio/3864402/

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

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

12.3 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 Ramírez

Bravo, Carlos (2022). Entrevista a Paola Castañeda

Castañeda, L., Leguizamón, A. (2023) Entrevista Alejandro Barrera. Colectivo

Castañeda, L., Leguizamón, A. (2023) Entrevista escuela de la bici de Sumapaz.

Castañeda, L., Leguizamón, A. (2023) Entrevista Naavy

Castañeda, L., Leguizamón, A. (2023) Entrevista Nicole Benavides Ordóñez. Colectivo LGTBIQ Bicibilidad



12.4 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!

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022). *Grupo focal. Fundación Mamacitas en bici.*

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022). *Grupo focal. Colectivo Montaña sureña.*

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 1: Suba.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 1: Suba.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 2: Chapinero y Usaquén.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 2: Chapinero y Usaquén.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 3: Engativá, Barrios Unidos y Teusaquillo.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 3: Engativá, Barrios Unidos y Teusaquillo.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 4: La Candelaria, Santa fe y Los Mártires.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 4: La Candelaria, Santa fe y Los Mártires.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 5: Puente Aranda y Fontibón.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 6: Kennedy y Bosa.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 5: Puente Aranda y Fontibón.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 6: Kennedy y Bosa.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de caracterización. Núcleo local 7: Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 7: Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). *Encuentro de caracterización. Núcleo local 8: Tunjuelito y Ciudad Bolívar.*

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y salvaguardia. Núcleo local 8: Tunjuelito y Ciudad Bolívar.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). *Encuentro de caracterización. Núcleo local 9: Usme y Sumapaz.*

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro de diagnóstico y



salvaguardia. Núcleo local 9: Usme y Sumapaz.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2023). Encuentro distrital de salvaguardia: nuestra Bici, nuestro patrimonio.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2022). Grupo focal del esquema de gestión del PES de la Cultura bogotana de la bicicleta.

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!

12.5 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

Secretaría Distrital de la Mujer (2020). CONPES DC 14. Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030.

Secretaría Distrital de Movilidad (2021). CONPES DC 15. Política Pública de la Bicicleta 2021-2039.

Secretaría Distrital de Planeación (2021). Política pública para la garantía plena de los derechos de las personas LGBITQ y sobre identidades de género y orientaciones sexuales en el Distrito Capital.