RESOLUCIÓN Nº 918
(7 de diciembre de 2023)

"Por la cual se incluye en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital la manifestación 'Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta' y se aprueba su Plan Especial de Salvaguardia"

LA SECRETARIA DE DESPACHO

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas por el numeral 2 del artículo 11-1 de la Ley 397 de 1997, adicionado por el artículo 8 de la Ley 1185 de 2008, el Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015, modificado por el Decreto 2358 de 20, el Acuerdo Distrital 257 de 2006, el Decreto Distrital 522 de 2023, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 72 de la Constitución Política de 1991 establece que "*El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles"*.

Que el artículo 209 ibidem, dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales, se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad, y añade que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Que tal como lo indicó la UNESCO en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial en su 32ª reunión, celebrada en París del 29 de septiembre al 17 de octubre de 2003 *"(...) La importancia del patrimonio cultural inmaterial no estriba en la manifestación cultural en sí, sino en el acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación. El valor social y económico de esta transmisión de conocimientos es pertinente para los grupos sociales tanto minoritarios como mayoritarios de un Estado, y reviste la misma importancia para los países en desarrollo que para los países desarrollados (...)".*

Que el primer inciso del artículo 4º de la Ley 397 de 1997 *"Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución Política; se dictan normas sobre el patrimonio cultural, fomento y estímulos a la cultura; se crea el Ministerio de Cultura y se trasladan algunas dependencias."*, modificado por el artículo 1º de la Ley 1185 de 2008 *"Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones"*, establece 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,*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico."

Que el artículo 1 de la Ley 1185 de 2008, que modifica el literal b) del artículo 4º de la Ley 397 de 1997, define un régimen especial de salvaguardia para las manifestaciones incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, conforme a los criterios de valoración y los requisitos que reglamente para todo el territorio nacional el Ministerio de Cultura, previendo que la declaratoria de un bien material como de interés cultural, o la inclusión de una manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial es el acto administrativo mediante el cual, previo cumplimiento del procedimiento previsto en esta ley, la autoridad nacional o las autoridades territoriales, indígenas o de los consejos comunitarios de las comunidades afrodescendientes, según sus competencias, determinan que un bien o manifestación del patrimonio cultural de la Nación queda cobijado por el Régimen Especial de Protección o de Salvaguardia.

Que a su vez el artículo 2 de la Ley 1185 de 2008, que modifica artículo 5º de la Ley 397 de 1997, creó el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación constituido *"(…) por el conjunto de instancias públicas del nivel nacional y territorial que ejercen competencias sobre el patrimonio cultural de la Nación, por los bienes y manifestaciones del patrimonio cultural de la Nación, por los bienes de interés cultural y sus propietarios, usufructuarios a cualquier título y tenedores, por las manifestaciones incorporadas a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, por el conjunto de instancias y procesos de desarrollo institucional, planificación, información, y por las competencias y obligaciones públicas y de los particulares, articulados entre sí, que posibilitan la protección, salvaguardia, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural de la Nación"*.

Que el artículo 11-1 de la Ley 397 de 1997, adicionado por el artículo 8º de la Ley 1185 de 2008, señala:

> *"**ARTÍCULO 11-1. El Patrimonio cultural inmaterial** 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.*
>
> *1. Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial. Las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial podrán ser incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial.*
>
> *Cualquier declaratoria anterior como bien de interés cultural del ámbito nacional respecto de las manifestaciones a las que se refiere este artículo quedará incorporada a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial a partir de la promulgación de esta ley.*
> *2. Plan Especial de Salvaguardia. Con la inclusión de una manifestación cultural en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial se aprobará un Plan Especial de*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Salvaguardia orientado al fortalecimiento, revitalización, sostenibilidad y promoción de la respectiva manifestación.

El Ministerio de Cultura reglamentará para todo el territorio nacional el contenido y alcance de los Planes Especiales de Salvaguardia. (...)"

Que el artículo 2.5.3.2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura 1080 de 2015, señala que el Plan Especial de Salvaguardia debe contener:

"1. La identificación y documentación de la manifestación, de su historia, de otras manifestaciones conexas o de los procesos sociales y de contexto en los que se desarrolla.

2. La identificación de los beneficios e impactos de la manifestación y de su salvaguardia en función de los procesos de identidad, pertenencia, bienestar y mejoramiento de las condiciones de vida de la comunidad identificada con la manifestación.

3. Medidas de preservación de la manifestación frente a factores internos y externos que amenacen con deteriorarla o extinguirla. Esto implica contemplar en el Plan Especial de Salvaguardia la adopción de medidas preventivas y correctivas frente a los factores de riesgo o amenaza. (...)

4. Medidas orientadas a garantizar la viabilidad y sostenibilidad de la estructura comunitaria, organizativa, institucional y de soporte, relacionadas con la manifestación. (...)

5. Mecanismos de consulta y participación utilizados para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia, y los previstos para su ejecución.

6. Medidas que garantizan la transmisión de los conocimientos y prácticas asociados a la manifestación.

7. Medidas orientadas a promover la apropiación de los valores de la manifestación entre la comunidad, así como a visibilizar y a divulgarla.

8. Medidas de fomento a la producción de conocimiento, investigación y documentación de la manifestación y de los procesos sociales relacionados con ella, con la participación o consulta de la comunidad.

9. Adopción de medidas que garanticen el derecho de acceso de las personas al conocimiento, uso y disfrute de la respectiva manifestación, sin afectar los derechos colectivos, y sin menoscabar las particularidades de ciertas manifestaciones en comunidades tradicionales. (...)

10. Medidas de evaluación, control y seguimiento del Plan Especial de Salvaguardia".

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Que el Título 2, artículo 2.5.2.4. del Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015, señala que la lista representativa de patrimonio cultural inmaterial - LRPCI se podrá integrar con manifestaciones que correspondan a uno o varios de los siguientes campos:

> *"(...) 2. Sistemas normativos y formas de organización social tradicionales. Corresponde a las formas de parentesco y de organización de las familias, comunidades y grupos o sectores sociales, incluyendo el gobierno propio, los sistemas de solidaridad, de intercambio de trabajo, de transformación, de resolución de conflictos, de control social y de justicia; en este campo se incluyen las normas que regulan dichos sistemas y formas organizativas propias. (...)*
>
> *8. Actos festivos y lúdicos. Acontecimientos sociales y culturales periódicos con fines lúdicos o que se realizan en un tiempo y un espacio con reglas definidas, generadoras de identidad, pertenencia y cohesión social. Se excluyen las manifestaciones y cualquier otro espectáculo que fomente la violencia hacia las personas y los animales. (...)*
>
> *13. Juegos y deportes tradicionales. Comprende la enseñanza, el aprendizaje y la práctica de juegos infantiles, deportes y juegos tradicionales, así como las competencias y espectáculos tradicionales de fuerza, habilidad o destreza entre personas y grupos. Se excluyen aquellos juegos y deportes tradicionales que afecten la salud o fomenten la violencia hacia las personas y los animales.*
>
> *14. PCI asociado a los eventos de la vida cotidiana. Comprende saberes, prácticas y valores relacionados con la socialización de las personas, la trasmisión de conocimientos en el ámbito familiar y comunitario, los modos y métodos de trasmisión de saberes, prácticas y destrezas propias de la vida familiar y comunitaria, costumbres y rituales vinculados con el ciclo vital de las personas y el parentesco".*

Que, a su turno, el artículo 2.5.2.6 ibidem señala que la postulación para que una manifestación sea incluida en la LRPCI de cualquier ámbito, puede provenir de entidades estatales o grupos sociales, colectividades o comunidades, personas naturales o personas jurídicas, así como de la entidad competente para realizar la inclusión en la LRPCI de manera oficiosa.

Que el artículo 2.5.2.10. del mismo Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015, determina que el Plan Especial de Salvaguardia - PES es un acuerdo social y administrativo, concebido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural de la Nación, mediante el cual se establecen acciones y lineamientos encaminados a garantizar la salvaguardia del PCI.

Que el Acuerdo Distrital 257 de 2006 *"Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones"*, establece en el artículo 90 que *"El sector Cultura, Recreación y Deporte tiene como misión garantizar las condiciones para el ejercicio efectivo, progresivo y sostenible de los derechos a la cultura, a la recreación y al deporte de los habitantes del Distrito Capital, así como fortalecer los campos cultural, artístico, patrimonial y deportivo".*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Que el artículo 94 ibidem, determina la naturaleza, objeto y funciones básicas de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, asignándole la función de orientar y liderar la formulación concertada de políticas, planes y programas en el campo patrimonial con la participación de las entidades a ella adscritas, como es el caso del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC.

Que mediante la Resolución 742 del 5 de noviembre de 2015 se conformó la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital, como un sistema público de información al cual ingresarán las manifestaciones relevantes en el ámbito distrital que hubieran cumplido con los requisitos y el procedimiento previstos en la Ley 1185 de 2008, el Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015 y las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

Que el Decreto Distrital 340 de 2020 *"Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y se dictan otras disposiciones" le* otorga como funciones básicas en relación con el Patrimonio Cultural de la ciudad, las de diseñar estrategias que permitan fortalecer la formación, creación, investigación, circulación, apropiación, protección, salvaguarda, divulgación y el fomento del patrimonio cultural tangible e intangible; coordinar la ejecución de las políticas, planes y programas en el campo patrimonial que desarrollen las entidades adscritas y vinculadas y las localidades y gestionar la ejecución de las políticas, planes y proyectos culturales y artísticos, con el fin de garantizar el efectivo ejercicio de los derechos culturales y fortalecer el campo patrimonial.

Que el Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial vigente señala en su artículo 80 respecto del patrimonio cultural:

> *"(…)* ***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 (…)*
>
> *Para efectos del ordenamiento territorial de Bogotá, este Plan reconoce como componentes de la Estructura Integradora de Patrimonios los siguientes: (…)*
>
> ***2. Los elementos del patrimonio cultural inmaterial que son reconocidos como tal por parte de las comunidades.*** *Se consideran ordenadores del territorio para efectos del presente Plan las manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas, modos de vida, formas de manejo del territorio y espacios culturales, que las personas, las comunidades, los grupos y las instituciones con competencias atribuidas legítimamente, le confiere valores o atribuciones de identidad,*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

siempre y cuando estén alineados con los derechos humanos y de los animales y se reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio genera sentimientos de identidad y establece vínculos con la memoria colectiva y con el territorio. Es transmitido y recreado de manera dinámica 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. Puede manifestarse y estar asociado al territorio urbano o rural. (…)"

Que mediante el Decreto Distrital 522 de 2023, *"Por medio del cual se reglamenta el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural y se dictan otras disposiciones",* tiene como objeto la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad, gestión y divulgación del patrimonio cultural del ámbito Distrital, así como el señalamiento de acciones de articulación, información y seguimiento del sistema y designó como coordinador del mismo a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte - SCRD.

Que el artículo 4º de la disposición señalada, establece como competencias de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, en el marco del Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, entre otras, realizar la inclusión de las manifestaciones y prácticas culturales en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital, así como la aprobación, modificación, y/o revocatoria de los actos administrativos de los Planes Especiales de Salvaguardia, previo concepto del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

Que por su parte el artículo 7º prevé que corresponde al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural promover el desarrollo de usos tradicionales, así como la salvaguardia de las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial asociadas, en coordinación con la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, en el marco de la formulación de instrumentos de gestión y planeamiento urbano.

Que el artículo 14º de la norma ibidem, define las funciones del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, indicando que le corresponde *"(...) 14.1. Asesorar a la Administración Distrital en la ejecución de planes y proyectos para la protección, recuperación, conservación, sostenibilidad, divulgación y salvaguardia del patrimonio cultural, con el propósito de que sirva de testimonio a la identidad de la ciudad, tanto en el presente como en el futuro* (...) *14.3 Estudiar y emitir concepto previo vinculante respecto a la necesidad de formular un Plan Especial de Manejo y Protección Distrital y conceptuar sobre su contenido para los Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital que se declaren (...) 14.6. Emitir concepto previo favorable sobre la inclusión de una manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital -LRPCI y aprobar y recomendar la adopción del correspondiente Plan Especial de Salvaguardia -PES-, como requisito previo para la inclusión de manifestaciones culturales en la LRPCI del ámbito distrital (...)".*

Que el artículo 38 ibidem determina que *"(...) La inclusión de una manifestación en la LRPCID se efectuará mediante acto administrativo emitido por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, a través del cual se adopta el respectivo Plan Especial de Salvaguardia y se aprueba su implementación (...)".*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Que mediante la Resolución 408 de agosto de 2020 la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte reglamentó el procedimiento para la inclusión de manifestaciones culturales en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del Distrito Capital y la formulación de los Planes Especiales de Salvaguardia.

Que acogiendo el procedimiento dispuesto en la citada Resolución, mediante los radicados 20227100122222 del 08 de julio de 2022, 20227100123592 y 20227100123612 del 12 de julio de 2022 el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC, la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM y la Secretaría Distrital de la Mujer - SDMujer, en el marco de lo previsto por el Acuerdo 761 de 2020 por medio del cual se adoptó el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: *"Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI",* y producto del trabajo articulado y de carácter participativo con la ciudadanía bogotana, presentaron de manera conjunta ante la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte la postulación de la manifestación *"Cultura bogotana de los usos y disfrute de la bicicleta"* para la inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCID) de Bogotá.

Que para el estudio de la postulación realizada la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte creó el expediente 20213101100010006OE dentro del Sistema de Gestión Documental Orfeo, en el cual reposa toda la información relacionada con este instrumento.

Que, en el marco de lo previsto por el artículo 37 de la Ley 1437 de 2011 y la Resolución 408 de 2020, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte publicó en su página web el aviso informativo para que la ciudadanía en general se hiciera parte en el proceso, según el radicado 20223300259083 del 12 de julio de 2022.

Que a través del radicado 20223300082051 del 22 de julio de 2022 la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural de la SCRD convocó a la sesión de 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 2022, con el objeto de evaluar el documento de postulación y realizar comentarios respecto del contenido del mismo, lo cual consta en el acta remitida por esta entidad al IDPC mediante el radicado 20223300086821 del 01 de agosto de 2022.

Que la postulación de la manifestación fue presentada en sesión ordinaria del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural - CDPC el 03 de agosto de 2022 cuya acta se encuentra dispuesta en el link https://idpc.gov.co/Transparencia/toma%20de%20decisiones/2022/Acta%20No.%208%20del%203%20de%20agosto%20de%202022.pdf. En dicha sesión se dio concepto favorable a la postulación y se recomendó continuar con el proceso de inclusión de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"* en la LRPCID a través de la formulación del Plan Especial de Salvaguardia, como consta en el acta No. 8 de 2022.

Que mediante el radicado 20223300148761 del 15 de diciembre de 2022 la SCRD acogió la recomendación dada por el CDPC y emitió su concepto respecto de la postulación de la manifestación *"Cultura bogotana de los usos y disfrute de la bicicleta"* para la inclusión en la Lista

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCID) de Bogotá.

Que dentro del término previsto por el artículo 9 de la Resolución 408 de 2020, mediante el radicado 20234000003671 del 01 de febrero de 2023, el IDPC radicó ante 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 por los postulantes, precisando que la etapa participativa se desarrolló entre los meses de mayo y julio de 2023, con una amplia afluencia ciudadana cuyos resultados fueron sistematizados entre los meses de julio y septiembre de 2023 a fin de consolidar el documento PES.

Que en el marco de ejecución del Acuerdo 761 de 2020 *"Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI",* el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural ejecuta políticas, planes y proyectos para la protección, intervención, investigación, promoción y divulgación del patrimonio cultural, a través de diferentes proyectos de inversión, entre los cuales se encuentra el 7639 *"Consolidación de la capacidad institucional y ciudadana para la territorialización, apropiación, fomento, salvaguardia y divulgación del Patrimonio Cultural"* en el que se definió la meta *"Gestionar tres (3) declaratorias de patrimonio cultural inmaterial del orden distrital" en Bogotá".* En tal sentido, el IDPC suscribió los siguientes convenios interadministrativos:

· Convenio Marco Interadministrativo IDPC-CI-359-2021 entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría de Movilidad Distrital cuyo objeto corresponde a *"Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros que permitan gestionar las acciones necesarias para la implementación de la política pública de la bicicleta, y propender por la salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su declaratoria como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad".*

· Convenio Interadministrativo SDM 2021 1960 derivado del Convenio Marco IDPC-CI-359-2021 entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría de Movilidad Distrital cuyo objeto corresponde a *"Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros que permitan llevar a cabo la postulación de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta como parte del proceso de declaratoria de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital a través de su inclusión en la Lista Representativa correspondiente".*

· Convenio Interadministrativo No. 2022-1880 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural cuyo objeto corresponde a *"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"*

Que, en virtud de lo expuesto, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, en conjunto con la Secretaría Distrital de la Mujer y la Secretaría Distrital de Movilidad remitieron a la SCRD bajo

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

las comunicaciones identificadas con los radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 respectivamente el Plan Especial de Salvaguardia de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta".*

Que dentro del proceso de participación se realizaron varias convocatorias para la asistencia a talleres en las diferentes localidades de la ciudad, en los cuales hicieron presencia, entre otros actores, delegados de instituciones, consejeros y consejeras locales de la bicicleta; a su vez, se realizó el Taller de Caracterización por localidades, el Taller de Árbol de Salvaguardia, el Taller Distrital de Salvaguardia de la cultura de la Bicicleta, y varios grupos focales, en los que se concertó con la comunidad los objetivos del PES, la propuesta del esquema de gestión, así como conceptos clave para orientar el propósito del PES, información que fue sistematizada y analizada por los postulantes a partir del registro de fichas, así como la relación de los participantes y sus aportes al proceso con un enfoque principalmente cualitativo.

Que la SCRD convocó a la Mesa Técnica para la revisión del PES a través del radicado 20233300144461 del 04 de septiembre de 2023, la cual se llevó a cabo el 11 de septiembre de 2023, y tuvo por objeto recibir las observaciones de la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural respecto al instrumento.

Que, en el marco de desarrollo de la mencionada Mesa Técnica y la revisión de la información allegada, así como el análisis registrado en el acta identificada con el radicado 20233300381733 del 15 de septiembre de 2023, la SCRD mediante el radicado 20233300152661 del 15 de septiembre de 2023 remitió observaciones al documento.

Que conforme a lo indicado desde el año 2020, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, en articulación con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, han 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 del ámbito Distrital (LRPCID) para que a partir de su inclusión en esta Lista se abra el camino para la implementación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), buscando contar con un instrumento de gestión sostenible basado en las particularidades y en la experiencia de los y las ciclistas de la ciudad.

Que, en este sentido, acogiendo lo dispuesto en el artículo 2.5.2.9. del Decreto Nacional 2358 de 2020 que establece los contenidos del acto administrativo que decide sobre la inclusión de una manifestación en la LRPCI, este incluye los siguientes contenidos:

1. La descripción de la manifestación

La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta es caracterizada como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. En ese sentido, este sistema cultural ha emergido de la

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

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, esta cultura 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.

La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta está compuesta por cuatro componentes principales. Primero, las economías populares, saberes locales y estructuras productivas, que hace referencia 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. Segundo, las estructuras organizativas y comunitarias, donde 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.

Tercero, por los usos y procesos políticos por parte de las mujeres ciclistas, que 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 que 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 contribuir a una ciudad más sostenible ambientalmente desde el deporte y la recreación.

La apropiación masiva de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en Bogotá hace que muchas actividades económicas y productivas estén vinculadas con el uso de este vehículo, y afianza comunidades vinculadas a las economías populares, saberes locales y estructuras productivas de la bicicleta en Bogotá, que integran los saberes y conocimientos locales asociados a la fabricación y reparación de bicicletas, la red de servicios y bici-mensajería tradicional, como oficio vinculado a la cultura de la bicicleta.

Entre las estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta, se identifica que ha generado 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, visibilizando 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.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

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.

Dentro de estas colectividades, la cultura bogotana de la bicicleta destaca los procesos organizativos de mujeres y con enfoque de género que reivindican otras identidades, y que suelen diferenciarse 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. En tal sentido, se conforman redes que buscan garantizar el reconocimiento y recreación de identidades y territorialidades histórica y culturalmente relegadas del espacio público.

2. El origen de la postulación y el procedimiento seguido para la inclusión

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. En el marco de dicha política pública, se establece el objetivo 4 “Más bici para todas y todos – fortalecer la cultura en torno a la bicicleta”, y la 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”.

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 (LRPCID) de acuerdo con la normatividad estipulada en el Decreto 2358 de 2019 y la Resolución 408 de 2020 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Su inclusión en esta Lista abre 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. La postulación también se realizó a partir del análisis de diversas solicitudes ciudadanas y por parte del Concejo de Bogotá allegadas al IDPC con el fin de reconocer espacios como la Ciclovía como patrimonio cultural de la ciudad.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

El PES se presenta 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 formulación del PES tuvo por objetivo principal generar un proceso participativo para que la ciudadanía y la institucionalidad local profundizaran en tres elementos: la caracterización territorial, la construcción de un diagnóstico sobre el estado actual de la manifestación y 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.

Se estableció un plan de trabajo de seis fases así: el alistamiento logístico, técnico y metodológico, que articuló la conformación del equipo de trabajo y el diseño de la metodología participativa; el diseño de una estrategia de comunicación y divulgación del PES; 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; la sistematización de resultados de la fase participativa; la formulación del documento PES y, por último, la presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

3. Correspondencia de la manifestación con los campos de alcance y criterios de valoración del patrimonio cultural inmaterial y con los criterios de valoración

3.1 Correspondencia con los campos del patrimonio cultural inmaterial

- 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 con los universos de sentido que se crean sobre la bicicleta, 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 ejemplo de la correspondencia de este campo del patrimonio cultural inmaterial se evidencia al interior de los colectivos ciclistas y las estructuras comunitarias. Los colectivos son en principio, un lugar de socialización y esparcimiento ciudadano es en estos espacios 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 entre los integrantes del colectivo para determinar acciones concretas para su realización. Estos acuerdos están orientados a la creación de identidad del colectivo, a la organización de las formas de rodar, y al establecimiento de logística y los liderazgos dentro del mismo.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Además, dentro de algunas estructuras económicas alrededor de la bicicleta, como los emprendimientos, talleres mecánicos, bicicleterías y fábricas de bicicletas, existen 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, pintura, tornería, y capacidades comerciales de las personas determinan el rol y la responsabilidad de una persona dentro del equipo.

- Actos festivos y lúdicos

Este campo del patrimonio resulta especial en esta manifestación pues resalta la importancia de los usos de la bicicleta, así como 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 logran 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, configura 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, por ejemplo, las actividades organizadas por colectivas de ciclistas y activistas en torno a la Conmemoración del 8 de marzo. 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, entre otras, expresiones propias de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta en la ciudad.

- Juegos y deportes tradicionales

Los usos recreo - deportivos de la bicicleta han tenido lugar en Bogotá durante más de 100 años. Aprender a montar en bicicleta o triciclo, ha sido una experiencia 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 barrios de la ciudad y que forman parte de la memoria colectiva. Así, la bicicleta moviliza también dinámicas de juego a nivel familiar, barrial y comunitario en la infancia.

Con su auge popular en la década de 1950, el ciclismo se convirtió en un referente identitario de las y los bogotanos. La popularidad y aceptación del ciclismo en la ciudad permitió la adecuación y construcción de espacios urbanos para el deporte como los velódromos, la

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

creación de diversas subjetividades asociadas a la disciplina, superación personal y ascensión social, la creación de ídolos populares a imaginarios colectivos sobre la geografía nacional, la integración social, y la realización de diversos eventos multitudinarios. Estos aspectos en conjunto perduran en la memoria de las y los bogotanos.

Durante las últimas décadas, la popularidad del ciclismo a nivel internacional, el incremento de ciclistas urbanos y la multiplicidad de iniciativas institucionales, políticas, ciudadanas alrededor de la bicicleta han contribuido a la diversificación de las formas y disciplinas alrededor del ejercicio deportivo sobre la bicicleta. Esto ha sido determinado en mayor medida por los avances tecnológicos que han modificado la apariencia y composición de las bicicletas. En la década de 1970, 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.

En la década de 1990, con la masificación de las bicicletas de montaña, el ciclo montañismo dio sus primeros pasos en la capital. La versatilidad de la bicicleta de montaña para afrontar cualquier terreno la ha situado como una de las bicicletas preferidas de las y los bogotanos; además tiene una importante acogida en los sectores rurales. En la última década el auge de las bicicletas de piñón fijo para uso urbano le ha dado un nuevo impulso a la cultura bogotana de la bicicleta. Dentro de este círculo del piñón fijo, representado principalmente por la comunidad de bici mensajería surgieron nuevas formas de diversión y competencia. 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 bici mensajería.

Las anteriores hacen parte de una amplia gama de propuestas y ofertas deportivas, culturales y artísticas alrededor del auge mundial del piñón fijo o *fixed gear* que reúne a millones de adeptos en las ciudades del mundo.

La importancia de los usos de la bicicleta en medio de juegos y deportes tradicionales radica en el valor simbólico y patrimonial que hace la ciudadanía sobre estas manifestaciones deportivas. 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 la ciudad permanecen los recuerdos de los primeros ídolos populares de la región como el Zipa Forero o Álvaro Pachón. Las generaciones más antiguas recuerdan 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 y asistiendo a la Ciclovía dominical.

- 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 al tiempo transportarse y conocer nuevos lugares. Personas que a diario se movilizan en bicicleta como, por ejemplo, las y los ciclistas mensajeros, 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. Este campo de alcance del PCI se refleja en la construcción de experiencias cotidianas de habitar la ciudad en bicicleta, como se evidencia en los y las ciclistas.

Esta relación 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 de la ciudad. Su dinamismo en la ciudad o la pertenencia a una colectividad le permite conocer iniciativas y procesos ciudadanos en torno a la bicicleta, lugares importantes para la cultura de la bicicleta, sitios específicos para comprar repuestos o bicicletas, lugares inseguros para el tránsito de ciclistas o rutas para compartir con otros ciclistas. Para muchos ciclistas como los bici-mensajeros, 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, lugares de interés o de importancia ambiental, iniciativas ciudadanas, etc.

3.2 Correspondencia con los criterios de valoración del patrimonio cultural inmaterial

- 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 cuyo centro es la bicicleta.

- 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

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

identidad en las personas y un pilar de redes de sociabilidad, cuidado y disfrute. A nivel general, un ejemplo es la importancia del ciclismo tanto deportivo como urbano, como un referente nacional e internacional de las y los bogotanos. En ese sentido, la Ciclovía es quizá una de las expresiones culturales y ciudadanas más representativas de la ciudad.

A nivel local la diversidad de colectividades de ciclistas son un factor que genera identidad y sentido de pertenencia por la ciudad, las localidades, el territorio y 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 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 eventos masivos, como punto de referencia para los participantes.

Desde los nombres de estos colectivos que en general hacen referencia a la localidad, se expresa una relación directa con el territorio que genera identidad, ejemplo de esto es SUBAse a la bici, Fontirueda, Teusaca tu bici, Chapibici, Biela Tunal, Bósate la bici, Bikennedy, etc. Otros colectivos propician la generación de identidad mediante sus formas específicas de moverse y disfrutar la ciudad, por ejemplo, *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 que denomina a esta práctica como "*ratonear*". Esta práctica o forma específica de habitar la ciudad, está asociada al desarrollo de habilidades y destrezas del ciclista, también genera identidades que se ven expresadas en las carreras urbanas o alleycats o en las carreras de bicimensajería.

Entre las diversas manifestaciones de la cultura de los usos y disfrutes de la bicicleta, existe una amplia relación con la generación de bienestar individual y colectivo. Además, las 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, disminuye brechas de género y democratiza 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.

- 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 puede indicar que 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,

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

herramienta de trabajo o práctica recreativa.

De estos aspectos se resalta, en primer lugar, el ambiente familiar a escala barrial, familiar y local como el principal lugar o espacio en el que se transmite o comparte el saber asociado a montar en 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, que ha sido uno de los más tradicionales. 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, 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 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.

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 a su alrededor.

- Vigencia

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 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

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

ciclorrutas, sumado a diversos factores como las estrategias de promoción del uso de la bicicleta y la deficiencia del sistema de transporte masivo, más personas decidieron 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 han sumado a la comunidad ciclista tanto para usar la bicicleta como medio de transporte o 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, bici carriles, puentes, entre otros.

La vigencia de la manifestación alrededor de la movilidad en bicicleta se expresa en la cantidad de viajes que se realizan diariamente, así como en la forma en que la ciudad se ha venido adaptando al incremento de bicicletas que circulan. Aparte 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 vigente. El POT señala en su artículo 103, que 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".*

Esto se pretende hacer en primera instancia con la construcción de la Ciclo Alameda Medio Milenio que atravesará la ciudad de sur a norte, una Ciclo Alameda con cerca de 25 km, que permitirá el diseño y articulación de diversas ciclo alamedas, además de la construcción de más ciclo parqueaderos y la construcción de más kilómetros de ciclorrutas en el marco de proyectos como la construcción de las nuevas troncales de Transmilenio en Usme, Av. Ciudad de Cali, Carrera 68, la construcción del metro de Bogotá entre otros proyectos.

Por otra parte, la aparición de decenas de colectivos y colectivas de ciclistas es un aspecto fundamental que ratifica la vigencia de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta. 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.

En 1974 apareció Procicla, uno de los primeros colectivos en reivindicar el uso de la bicicleta como medio de transporte y en el 2006 se constituyó el Ciclo paseo de los miércoles, uno de las más tradicionales y tal vez, el más antiguo de los que sobrevive en la ciudad. Desde entonces y hacia el año 2012 empezaron a crearse colectivos de ciclistas en las localidades. Fontirueda, Súbase a la bici, Bikennedy, Teusaca tu bici son ejemplo de ello.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

En la actualidad, existen al menos 100 organizaciones ciudadanas alrededor del activismo, el ciclismo urbano, los ciclo paseos, y otras iniciativas. Aunque durante la pandemia el uso de la bicicleta incrementó, los ciclopaseos y otras actividades en torno a la bicicleta se interrumpieron. La situación social y prohibiciones para realizar eventos masivos, obligó a los integrantes de Concienbiciate a poner en pausa el proyecto y a cerrar uno de los lugares más importantes para el ciclismo urbano en Bogotá: La Guarida. En todo caso, la afición de los bogotanos por el ciclismo se mantiene firme. La actuación de los colombianos en eventos internacionales reafirma el nivel y desarrollo del pedalismo nacional. 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 los Altos de Patios o del Verjón o por las salidas de la ciudad, donde el paisaje está compuesto por ciclistas.

- 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, no todos los y las bogotanas tienen acceso a una bicicleta, y a los saberes específicos para usarla.

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 bogotanos está mediado por las condiciones socioeconómicas, en donde por cada 1000 habitantes hay 111 bicicletas en estrato 1, 185 en estrato 2, 227 en estrato 3 y 321 en estrato 5.

Aunque no se deben 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 su eliminación y reducción. 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, para 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 orientan a contrarrestar y disminuir las brechas y los distintos tipos de violencias que se ejercen en la sociedad. Un ejemplo 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 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

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

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. Este debería concluir para el año 2038 para el cumpleaños 500 de la ciudad. (Ciudad Humana, 2019).

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.

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. Son diversas las acciones y beneficios de la manifestación, extendida en gran parte de la ciudadanía. Por ejemplo, la bicicleta contribuye al conocimiento del territorio y da un acceso para conocer la ciudad, al mismo tiempo que contribuye a la democratización de la movilidad sostenible y del transporte; se destacan las iniciativas ciudadanas como las rutas y colectividades pensadas desde el enfoque de mujer y género. La presión ciudadana y el apoyo institucional permitió la creación de los Consejos Locales de la Bicicleta, una figura en la cual todas las localidades tienen participación y desde la cual se discuten las acciones y estrategias para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local.

- Responsabilidad

Con respecto a este componente, a nivel general, los diversos usos y prácticas bogotanas alrededor de la bicicleta son ejemplo claro de la responsabilidad social. En primer lugar, por los beneficios y ventajas tanto personales como sociales de usar la bicicleta.

De acuerdo con el documento “Caracterización de la economía de la bicicleta”, son al menos 40 variables que dan cuenta de los beneficios de la bicicleta en términos sociales y económicos. Sumado a esto, la bicicleta contribuye al desarrollo de los derechos humanos o derechos colectivos. El uso y disfrute de la bicicleta cumple al menos 11 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); como contribuir a acabar la pobreza extrema, acabar con el hambre, garantizar una vida saludable, promover el bienestar, alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas; asegurar el acceso a energías asequibles, confiables, sostenibles y modernas, fomentar el crecimiento económico inclusivo y sostenible, desarrollar infraestructuras resilientes, tomar medidas para combatir el cambio climático y sus efectos, entre otros.

Durante los encuentros realizados en el marco de este proceso, la mayoría de las personas manifestaba la responsabilidad ambiental que conlleva el uso de la bicicleta como forma de

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

contribuir a la movilidad ciudadana y de contribuir a disminuir la huella de carbono.

Al interior de las colectividades de la bicicleta se configuran iniciativas que articulan este vehículo con otras causas. Así, 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. La responsabilidad del uso de la bicicleta, en especial para las mujeres tiene que ver una responsabilidad en el conocimiento y apropiación del territorio y con el uso de la bicicleta como una forma de conocer y habitar la ciudad en medio de la diversidad de sus espacios y dentro del ecosistema.

Esto tiene relación con la creación de activismos y redefiniciones de lo común, en tanto la bicicleta y el movimiento ciclista ha contribuido al surgimiento de muchas organizaciones sociales que les ha dado alcance a las demandas de los ciclistas en materias de movilidad sostenible, recreación, deporte, seguridad vial y ciudadana, medio ambiente, etc., y han configurado ciudadanías críticas.

4. Componentes del Plan Especial de Salvaguardia y su respectivo anexo.

El documento del Plan Especial de Salvaguardia contiene los siguientes componentes

1. Introducción
2. Contextualización
3. Marco conceptual
4. Contextualización histórica
5. Breve descripción de la manifestación cultural
6. Metodología
7. Conocimiento y comprensión de la manifestación
8. Diagnóstico y estado actual de la manifestación
9. Propuesta de salvaguardia
10. Mecanismos de gestión y seguimiento

5. Situación actual de la manifestación: riesgos y amenazas con deteriorarla o extinguirla

El diagnóstico participativo de la manifestación recopila 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 un taller distrital final. A continuación, se mencionan las debilidades y amenazas identificadas en los espacios participativos, las cuales están desarrolladas bajo análisis DOFA (Diagnóstico, Oportunidades, Fortalezas, Amenazas) en el documento PES.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

5.1 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 cuáles se detallarán a continuación.

5.2 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.

5.3 Oportunidades

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.

5.4 Fortalezas

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.

6. Propuesta de salvaguardia

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.

Objetivos específicos:

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

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.

La propuesta de salvaguardia del PES de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se compone de cuatro líneas de acción y salvaguardia que responden al diagnóstico y el estado actual de dicho sistema cultural:

1. Fortalecimiento organizativo y productivo,
2. Articulación interinstitucional y gestión pública,
3. Investigación, pedagogía y divulgación, y
4. Fomento a la equidad.

Línea 1. Fortalecimiento organizativo y productivo

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.

Esta acción responde a dos componentes del diagnóstico; por un lado, 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, dada la trayectoria histórica particular de la ciudad con este medio de transporte.

Esta línea de acción busca aprovechar el arraigo comunitario, popular y ciudadano en torno a

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

la cultura de la bicicleta para estructurar acciones de salvaguardia que partan del reconocimiento de la fortaleza del tejido social construido en Bogotá en torno a la bicicleta.

En segundo lugar, esta línea permitirá posicionar la estructura comunitaria y productiva asociada a la bicicleta como un pilar fundamental para enfrentar las amenazas a las cuales se enfrenta la manifestación, y, por otro lado, potenciar y hacer sinergias estratégicas con las oportunidades ambientales, productivas, urbanas y de política pública que contribuyan a la sostenibilidad de la CBB.

En términos específicos, esta línea de acción articula dos 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, 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, geo-referenciación de talleres disponibles, bici-mensajería, etc. De igual manera articula la planeación e implementación de ferias locales para dinamizar el ecosistema de valor y productos asociados al sector, así como acciones y estrategias de turismo cultural y natural en bicicleta, activando 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. 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.

Línea 2. Articulación intersectorial y gestión pública

Esta línea agrupa 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

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

perspectiva intersectorial e interinstitucional. Asimismo, 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: Bogotá, por ejemplo, cuenta con una Política Pública de la Bicicleta que promueve el mejoramiento de las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales para su disfrute. Además, la CBB es un campo bien posicionado en la agenda pública de la Administración Distrital, y existen diversas políticas, programas y proyectos 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. Esta línea busca aprovechar esas condiciones 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 a las debilidades y amenazas encontradas, dado que al mismo tiempo que se reconocen algunas fortalezas en materia de políticas y gestión públicas, 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 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.

Línea 3. Investigación, pedagogía y divulgación

Esta línea de salvaguardia responde a las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas (D.O.F.A.) identificadas en el taller de diagnóstico y salvaguardia realizado en los núcleos locales de la ciudad, durante el trabajo de campo del Plan Especial de Salvaguardia.

En la dimensión de debilidades abordada en estos encuentros se enunciaron, entre otras, situaciones como la falta de conocimiento del territorio, 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 CCB. 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. Así como refiere a la articulación de la institución con la comunidad para el desarrollo de diferentes ciclos de actividades.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Dentro de las fortalezas se enunciaron también 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; la contaminación y falta de cuidado del medio ambiente.

La línea de investigación, pedagogía y divulgación se ancla principalmente al enfoque territorial, patrimonial y de participación ciudadana que orienta este PES y recoge proyectos, acciones e iniciativas que respondan transversalmente a los hechos enunciados. 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 y enuncia acciones alrededor del cuidado medioambiental y el reconocimiento cultural de la ciudad a partir de la bicicleta.

Línea 4. Fomento a la equidad

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. Busca reducir las brechas sociales dentro de la CBB. 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 PES de la cultura bogotana de la bicicleta.

En estos espacios se identificó un amplio y diverso panorama 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. Se resaltó el papel que tienen en la ciudad las ciclistas líderes de la comunidad, así como los colectivos, colectivas e iniciativas comunitarias de bicicleta dirigidos por y para mujeres. Se encontró que estos procesos tienen como trasfondo histórico el proceso de empoderamiento de las mujeres bogotanas y su apropiación del territorio. 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 y se identificó como una debilidad de la manifestación, el peso 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.

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Como respuesta a este diagnóstico, se proponen 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 su reducción significativa.

Mecanismo de gestión

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 su implementación y gestión desde una perspectiva ciudadana, territorial y descentralizada. Esta Mesa Gestora está conformada por 10 representantes de la cultura de la bici, buscando que haya 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 con voz, pero sin voto.

Componente ciudadano

Cinco (5) delegados y/o delegadas del Consejo Distrital de la Bicicleta.

Se propone que estos 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 de este.

Componente Institucional

Está conformado por las principales entidades distritales asociadas al PES, esto es, 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.

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 y

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

corresponderá a delegados de la Secretaría de Desarrollo Económico; de universidades o investigadores/as, de la Secretaría de Gobierno y del IDPAC.

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 de la mesa, quienes no contarán con voto en las decisiones y entre los que podrán estar representantes de las Secretarías de Planeación, Ambiente, Desarrollo Económico, Mujer, Gobierno, Seguridad e Integración Social, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Instituto de Desarrollo Urbano, el Instituto para la Economía Social, el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal, el Instituto Distrital de Turismo y el Archivo de Bogotá.

El PES define las funciones de la mesa gestora que buscará velar por el cumplimiento de los objetivos del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de la bicicleta, coordinar apoyar e implementación y divulgación y realizar la planeación estratégica, seguimiento y evaluación en la implementación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de la bicicleta, para lo cual se definen todas las funciones específicas que corresponderán a la misma de forma articulada entre sus integrantes.

Para esto se definen además los lineamientos operativos para su funcionamiento, partiendo de su configuración y en la cual el IDPC ejercerá su secretaría técnica, aunque pueda tener carácter rotativo, además de los aspectos relacionados con su funcionamiento y sesiones la rotación periódica de los delegados, la creación de espacios de divulgación de los avances en la gestión, implementación y evaluación del PES y los mecanismos para la toma de decisiones.

7. Formato de entrega del PES

Que de acuerdo con el numeral 4 del artículo 2.5.2.22 del Decreto 1080 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 2358 de 2019, mediante comunicación dirigida a la Dirección de Arte Cultura y Patrimonio mediante los radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 respectivamente, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de la Mujer y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural remitieron el Plan Especial de Salvaguardia de la *Cultura Bogotana de los Usos y disfrutes de la bicicleta* como documento escrito.

Que conforme a todo lo anterior, y tal como se indicó previamente, en la sesión extraordinaria No. 14 de 2023 del 20 de septiembre de 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de la Mujer y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural presentaron ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural el Plan Especial de Salvaguardia de la *"Cultura Bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"*. En el desarrollo de la Sesión, las entidades expusieron una contextualización de la postulación, los enfoques metodológicos de la aproximación y conceptualización de la manifestación cultural, así como su caracterización

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

territorial y las prácticas culturales que componen la cultura de la bicicleta. En el marco de la presentación se realizó énfasis en la construcción participativa del PES, indicando el trabajo por núcleos locales realizados en la ciudad. Seguidamente, se sustentó la coincidencia de la manifestación cultural con los campos de alcance del patrimonio cultural inmaterial y los criterios de valoración establecidos en el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura 1080 de 2015 (modificado por el Decreto 2358 de 2019 del Ministerio de Cultura), de igual manera y conforme lo indica el Decreto mencionado, se procedió a presentar el diagnóstico y estado actual de la manifestación cultural a través de la metodología DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas). Con base a la información anterior, se procedió a exponer objetivos del PES y la estructura de propuesta de salvaguardia, que se desarrolla en cuatro líneas: 1. Fortalecimiento organizativo y productivo, 2. Articulación intersectorial y gestión pública, 3. Investigación, pedagogía y divulgación patrimonial y 4. Fomento a la equidad. Seguidamente fue presentado el mecanismo de gestión del PES, conformado por dos componentes: territorial e institucional, quienes a su vez se articulará con otros actores y entidades al momento de implementar la propuesta de salvaguardia. La presentación fue cerrada con la intervención de líderes y lideresas de colectivos de la bicicleta, quienes expresaron la construcción participativa de la formulación del documento, así como el valor patrimonial de la cultura de la bicicleta para la ciudadanía, sectores sociales e identidades diversas.

Considerando lo anterior, el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural realizó deliberación y evaluación del PES, y como consta en el acta de la sesión, fueron realizadas las siguientes observaciones al instrumento por parte de los Consejeros:

> *(…) "El consejero Óscar Gutiérrez Guáqueta, reconoce el trabajo realizado para la formulación de este PES. Señala el reconocimiento de la articulación con una Política Pública, pues esto permite que haya escenarios posibles para el uso de la bicicleta, "recursos y políticas financieras y económicas" que lo respalden. "Sin eso no es posible construir realmente un proceso cultural a través de la apropiación del territorio". Llama la atención sobre la necesidad de "masificar la bicicleta por defensa del planeta, pues aquí se ha privatizado el espacio público con el transporte de cualquier naturaleza". El ejercicio del PES puede ser una herramienta masiva cultural en contra la contaminación ambiental y en pro de la salud y la recuperación del espacio público. Es necesario que las personas relacionadas en la manifestación se involucren en las instancias de participación. Concluye que llama "a rescatar el espacio público y la movilidad a través de la bicicleta, a través de la construcción de ese tejido social y de que exista infraestructura y recursos financieros para hacer posible este proyecto de PES".*
>
> *El consejero Diego Parra pregunta cómo las líneas de acción que se están planteando responden al diagnóstico, pero haciendo énfasis en las amenazas que se encontraron, resaltando inseguridad, frente a lo cual se responde que un ejercicio de sistematización permitió cruzar el diagnóstico con las líneas de salvaguardia. Las líneas de acción recogen las cuatro categorías del diagnóstico y proyectan las estrategias para hacer frente a los aspectos identificados. El tema de la seguridad es transversal, pues está la siniestralidad vial y la cultura del respecto por la vida. Se aclara que la formulación de este PES está articulada con la Política Pública de la bicicleta y Política Pública de género, lo cual*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

materializa el llamado al trabajo articulado entre el Distrito Capital. Parra considera que la seguridad queda como aspecto clave dentro del diagnóstico y las líneas de acción.

El consejero Álvaro Arias menciona que es importante conservar la memoria de este proceso para presentes y futuras generaciones, donde se guardará todo lo que se vive hoy en la cultura bogotana actual y como al preservarlo se puede dar cuenta de la identidad y memoria de la ciudad. El IDPC señala que hay un proceso de sistematización y registro de la información de todo el proceso de elaboración del PES, incluida la Estrategia de Participación ciudadana. Por otro lado, en la línea de acción 3 (investigación, pedagogía y divulgación patrimonial), se incluye la generación de productos de memoria, que pasan por generar una exposición itinerante y multivocal. La comunidad pidió "que esa historia que se construya de la cultura bogotana de la bicicleta sea colectiva y que recoja las múltiples voces que hay, que no sea centralizada en el centro de Bogotá, sino que está siempre atravesada por el enfoque territorial".

Arias indica que el Archivo de Bogotá tiene una iniciativa llamada "Bogotá historia común 2.0", que trabaja la memoria desde las comunidades. Teniendo en cuenta que el tema de la memoria de la bici gira en torno a la colectividad señala que el Archivo de Bogotá puede abrir un espacio para esta manifestación y para poder generar este tipo de acciones, invita al equipo PES a articularse e ir fortaleciendo la memoria de proceso y de la Cultura Bogotana de la Bici en esta plataforma tecnológica.

El consejero Leonardo Garzón felicita al equipo por los avances y evolución del documento desde la postulación. Tras el trabajo de revisión que realizó la SCRD, se enviaron observaciones sobre el PES a los postulantes para su respectivo trámite y ajustes al documento. Por otra parte, indica que dentro de las recomendaciones se sugiere revisar y acotar el ente gestor, pues es una propuesta amplia y participativa, y es necesario considerar la complejidad y tareas que implica la ejecución del PES. Finalmente indica que es importante tener un planeamiento de la financiación del proyecto para gestionar su implementación.

La consejera Ana Garzón pregunta sobre las propuestas del PES para responder a la contaminación ambiental que se generará a raíz del aumento del uso de la bicicleta, y si se han contemplado acciones con respecto al manejo de residuos, como partes y repuestos, que resultarán al incrementarse esta actividad. El IDPC responde que el PES lleva procesos de apropiación territorial, a partir de los cuales la ciudadanía se mueve para cuidar un territorio, la vida y la naturaleza. El PES no es un plan de manejo ambiental, pero propone la articulación con diferentes políticas públicas, y la Política Pública de la bici tiene varias acciones enfocadas específicamente al tema de medio ambiente.

El Consejero Arias señala la necesidad de que el IDPC atienda las observaciones realizadas por la SCRD y por los Consejeros en el transcurso de esta sesión, a lo cual Patrick Morales responde que luego de que en el documento del PES sean atendidas las observaciones de la SCRD" (..)

Una vez realizada las observaciones a la propuesta de PES, el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural deliberó, evaluó y aprobó unánimemente el Plan Especial de Salvaguardia y recomendó a la administración distrital la inclusión de la *"Cultura bogotana de los usos y*

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

disfrutes de la bicicleta" en la LRPCID. Los integrantes del CDPC realizaron la respectiva votación, así:

> "(…) *¿Quiénes de los consejeros presentes y con voto están a favor de la adopción del PES Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta?*
>
> *De los siete (7) consejeros presentes y con voto, siete (7) están A FAVOR de la adopción del PES Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.*
>
> *Por UNANIMIDAD el CDPC da concepto previo FAVORABLE para la adopción del PES de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.*

El contenido de dicha sesión se encuentra en el link https://idpc.gov.co/Transparencia/toma%20de%20decisiones/2023/Acta_No._14_del_20_de_septiembre_de_2023.pdf

De conformidad con lo anterior, las observaciones de la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte fueron remitidas a las entidades postulantes bajo el radicado 20233300152661 del 15 de septiembre de 2023. Así mismo, las observaciones realizadas por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural reposan en el acta correspondiente de la Sesión 14 del 23 de septiembre de 2023, mencionada anteriormente.

En consideración de lo expuesto, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de la Mujer y el Instituto de Patrimonio Cultural remitieron la información requerida y radicaron el PES de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"* con los ajustes correspondientes, como consta en los radicados 20237100156812 del 20 de septiembre de 2023 y 20237100186532 del 02 de noviembre de 2023.

Que en desarrollo del numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 el presente acto administrativo surtió el proceso de participación por parte de la ciudadanía o partes interesadas a través de su publicación en el portal previsto en el artículo 10º del Decreto Distrital 474 de 2022 de Gobernanza Regulatoria por un término de cinco (5) días hábiles, desde el 24 de noviembre de 2023 hasta el 01 de diciembre de 2023, en el que no se recibieron opiniones, observaciones, sugerencias o propuestas de la ciudadanía o grupos de interés.

Que teniendo en cuenta los considerandos anteriores y con el fin de culminar el proceso de inclusión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta en la Lista representativa de patrimonio cultural inmaterial del ámbito distrital y adoptar el Plan Especial de Salvaguardia, esta Secretaría procederá a acoger el concepto emitido por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, en el sentido de adoptar el Plan Especial de Salvaguarda, sobre el cual dicho órgano asesor emitió concepto favorable.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

ARTÍCULO PRIMERO: Incluir en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital (LRPCID) la manifestación *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta",* conforme a lo indicado en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: Aprobar el Plan Especial de Salvaguardia - PES de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta",* cuyo documento y anexos hacen parte integral de la presente resolución.

ARTÍCULO TERCERO: Aprobar el mecanismo de gestión del Plan Especial de Salvaguardia - PES de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta",* conformado por la *"Mesa Gestora de la Cultura Bogotana de la Bici",* encargado de emprender las acciones concretas para fomentar, promover, divulgar y salvaguardar la manifestación cultural, a través de proyectos y programas, así como la gestión de recursos y el seguimiento a su implementación conforme la estructura, lineamientos y funciones señaladas en el documento que contiene el Plan Especial de Salvaguardia - PES de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"* que hace parte del presente acto administrativo.

ARTÍCULO CUARTO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.5.2.14 del Decreto Nacional 2358 de 2019, el Plan Especial de Salvaguardia de la manifestación *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta*", será revisado por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte como mínimo cada cinco (5) años, sin perjuicio de que pueda ser revisado en un término menor según sea necesario, conforme a la evaluación que realice la administración distrital.

ARTÍCULO QUINTO: La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte de manera conjunta con la Mesa Gestora promoverán la incorporación del PES de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"* al Plan Distrital de Desarrollo, así como a los instrumentos de ordenamiento territorial de ser necesario.

ARTÍCULO SEXTO: Ordenar a la Dirección de Gestión Corporativa y Relación con el Ciudadano de esta entidad comunicar el contenido de la presente Resolución a las siguientes personas:

CARGO	NOMBRE	ENTIDAD	CORREO ELECTRÓNICO
Director General	Patrick Morales Thomas	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural	patrick.morales@idpc.gov.co correspondencia@idpc.gov.co
Secretaria de Despacho	Deyanira Ávila Moreno	Secretaría de Movilidad Distrital	radicacionentidades@movilidadbogota.gov.co
Secretaria de Despacho	Diana Rodríguez Franco	Secretaria Distrital de la Mujer	servicioalaciudadania@sdmujer.gov.co

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Directora General	Blanca Inés Durán	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	IDRDcorrespondencia@idrd.gov.co
Alcalde Local	Julián Andrés Moreno Barón	Alcaldía Local de Suba	alcalde.suba@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Óscar Yesid Ramos Calderón	Alcaldía Local de Chapinero	alcalde.chapinero@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Antonio Carrillo	Alcaldía Local de Barrios Unidos	alcalde.barriosunidos@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Ángela María Moreno Torres	Alcaldía Local de Engativá	alcalde.engativa@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Carlos Leonardo Lozada Carvalho	Alcaldía Local de Fontibón	alcalde.fontibon@gobiernobogota.gov.co
Alcaldesa Local	Rosa Isabel Montero Torres	Alcaldía Local de Teusaquillo	alcalde.teusaquillo@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Juan Rachif Cabarcas Rahman	Alcaldía Local de Los Mártires	alcalde.martires@gobiernobogota.gov.co
Alcaldesa Local	Ángela Quiroga Castro	Alcaldía Local de La Candelaria	alcalde.lacandelaria@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Carlos L Lozada Carvalho	Alcaldía Local de Puente Aranda	alcalde.paranda@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Yeimy Carolina Agudelo Hernández	Alcaldía Local de Kennedy	alcalde.kennedy@gobiernobogota.gov.co
Alcaldesa Local	Lizeth Jahira González Vargas	Alcaldía Local de Bosa	alcalde.bosa@gobiernobogota.gov.co
Alcaldesa Local	Mónica Alejandra Díaz	Alcaldía Local de Antonio Nariño	alcalde.antonionarino@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Joseph Plaza Pinilla	Alcaldía Local de Tunjuelito	alcalde.tunjuelito@gobiernobogota.gov.co
Alcalde	Juan Carlos Triana	Alcaldía Local de San	

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

Local	Rubiano	Cristóbal	alcalde.scristobal@gobiernobogota.gov.co
Alcaldesa Local (E)	Tatiana Piñeros Laverde	Alcaldía Local de Ciudad Bolívar	alcalde.cbolivar@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local (E)	Dorian de Jesús Coquies Maestre	Alcaldía Local de Usme	alcalde.usme@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Sebastián Saldarriaga	Alcaldía Local de Sumapaz	alcalde.sumapaz@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Jaime Andrés Vargas Vives	Alcaldía Local de Usaquén	notifica.judicial@gobiernobogota.gov.co alcalde.usaquen@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Diego Fernando Herrera Rojas	Alcaldía Local de Santa Fe	notifica.judicial@gobiernobogota.gov.co alcalde.santafe@gobiernobogota.gov.co
Alcalde Local	Eduard Humberto Quintana Arellano	Alcaldía Local de Rafael Uribe Uribe	notifica.judicial@gobiernobogota.gov.co cdi.ruribe@gobiernobogota.gov.co
Secretario de Despacho	Felipe Edgardo Jiménez Ángel	Secretaría Distrital de Planeación	servicioalciudadanoGEL@sdp.gov.co buzonjudicial@sdp.gov.co
Ministro	Juan David Correa	Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes	notificaciones@mincultura.gov.co

Parágrafo. La Dirección de Gestión Corporativa y Relación con el Ciudadano de esta entidad deberá adelantar las gestiones para que el presente acto administrativo y sus anexos, sean publicados en el Registro Distrital.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Ordenar a la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, publicar en la página web oficial de la entidad el contenido del presente acto administrativo junto con el documento que contiene el Plan Especial de Salvaguardia - PES de la *"Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"* y sus anexos.

ARTÍCULO OCTAVO: Ordenar remitir una copia del presente acto administrativo al expediente 202131011000100060E, teniendo en cuenta que el original reposa en el expediente 202370007700100001E.

ARTÍCULO NOVENO: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y

RESOLUCIÓN No. 918 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2023

publicación en el Registro Distrital.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 07 días del mes de diciembre de 2023

CATALINA VALENCIA TOBÓN
Secretaria de Despacho
Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

Elaboró: María Cristina Méndez, Laura Castañeda
Revisó: Maurizio Toscano Giraldo, Leonardo Garzón, Margarita Rúa, Isabel Vargas, Liliana Ruiz

Documento 20233300525273 firmado electrónicamente por:	
Diego Eduardo Beltrán Hernández	Contratista numeración y fechado de resoluciones Dirección de Gestión Corporativa y Relación con el Ciudadano Fecha firma: 07-12-2023 15:56:29
Catalina Valencia Tobón	Secretaria de Despacho Despacho Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte Fecha firma: 07-12-2023 11:26:51
Margarita Maria Rua Atehortua	Jefe Oficina Juridica Oficina Jurídica Fecha firma: 07-12-2023 10:25:56
Gloria Isabel Vargas Torres	Contratista Oficina Jurídica Fecha firma: 07-12-2023 08:43:25
Leonardo Garzón Ortíz	Director Arte, Cultura y Patrimonio Dirección de Arte, Cultura y Patrimonio Fecha firma: 05-12-2023 10:23:35
Maurizio Toscano Giraldo	Subdirector de Infraestructura Cultural Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural Fecha firma: 05-12-2023 09:38:58
MARÍA CRISTINA MENDEZ TAPIERO	Contratista Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural Fecha firma: 05-12-2023 09:00:48
Laura Angelica Castañeda	Abogada Contratista Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural Fecha firma: 04-12-2023 20:48:50
Sandra Liliana Ruíz Gutiérrez	Profesional especializado Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural Fecha firma: 04-12-2023 20:18:07

a95a91e5320daf2c917343ad224823a5cca18075d3cb7151f29ad1155cebe06c
Codigo de Verificación CV: 9929a


PLAN ESPECIAL
DE SALVAGUARDIA
DE LA
CULTURA
BOGOTANA DE
LOS USOS Y
DISFRUTES DE
LA BICICLETA
LISTA REPRESENTATIVA PCI
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

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

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

ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
Claudia López Hernández

SECRETARIA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE
Catalina Valencia Tobón

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD
Deyanira 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 9
2. CONTEXTUALIZACIÓN 11
2.1 Antecedentes y postulación 11
3. MARCO CONCEPTUAL 13

3.1 Patrimonio cultural 14
3.2 Sistema cultural 16
3.3 Territorio 17
3.4 Enfoque de género y enfoque de derechos de las mujeres 18
4. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA 20

4.1. La llegada de la bicicleta y sus primeros usos (1890-1900) 20
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

5.1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas 28
5.2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta 29
5.3 Mujer y género en la cultura de la bicicleta 31
5.4 Deporte, recreación y bienestar 32
6. METODOLOGÍA 34

6.1 Alistamiento y planeación 34
6.2 Propuesta metodológica 37
6.3 Enfoques metodológicos 37
6.3.1 Enfoque de participación ciudadana 37
6.3.2 Enfoque de género 37
6.3.3 Enfoque territorial 38
6.3.4 Enfoque de fortalecimiento de capacidades 38
6.3.5 Integración del patrimonio cultural 38

6.4 Ruta metodológica 39
6.4.1 Etapa de alistamiento 39
6.4.2 Etapa de comunicación y divulgación del PES 39
6.4.3 Etapa de implementación de ruta metodológica y espacios participativos 40
6.4.4 Etapa de sistematización y análisis de resultados de la fase participativa 40
6.4.5. Etapa escritura documento PES 41
6.4.6 Etapa Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural. 41

6.5 Aplicación de la estrategia de participación ciudadana 41
6.5.1 Taller de caracterización de la manifestación 42
6.5.2 Taller árbol de salvaguardia 43
6.5.3 Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital de salvaguardia de la Cultura de

la bicicleta 45
6.5.4 Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta 46
6.5.5 Entrevistas 46
6.5.6 Balance ejecución metodológica 47
6.5.7 Grupo focal esquema de gestión PES Cultura bicicleta 52

6.6. Sistematización y análisis de información 52
6.6.1. Registro de fichas de sistematización 53
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. Descripción general de la manifestación 59
7.2 Componentes de la manifestación 68
7.2.1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas 68
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 99
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 129
7.3.2 Núcleo Local 2 Usaquén y Chapinero 131
7.3.3 Núcleo Local 3 Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá 134
7.3.4 Núcleo Local 4 La Candelaria, Santa Fe y Los Mártires 139
7.3.5 Núcleo Local 5 Puente Aranda y Fontibón 143
7.3.6 Núcleo Local 6 Kennedy y Bosa 147
7.3.7 Núcleo Local 7 Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe 150
7.3.8 Núcleo Local 8 Tunjuelito y Ciudad Bolívar 155
7.3.9 Núcleo Local 9 Usme y Sumapaz 158

7.4 Conclusiones de la caracterización territorial 161
7.5 Ubicación y proyección geográfica 163
7.6 Periodicidad 172
7.7 Correspondencia de la manifestación con los campos del patrimonio cultural inmaterial 173
7.7.1 Sistemas normativos y formas de organización social tradicionales 173
7.7.2 Actos festivos y lúdicos 174
7.7.3 Juegos y deportes tradicionales 175
7.7.4 Patrimonio cultural inmaterial asociado a la vida cotidiana 176

7.8 Correspondencias de la manifestación con los criterios de valoración del patrimonio cultural inmaterial 177
7.8.1 Correspondencia con los campos de PCI 177
7.8.2 Significación 177
7.8.3 Naturaleza e identidad colectiva 179
7.8.4 Vigencia 180
7.8.5 Equidad 181
7.8.6 Responsabilidad 183

8. DIAGNÓSTICO Y ESTADO ACTUAL DE LA MANIFESTACIÓN 183

8.1 Debilidades 184
8.1.1 Falta de conocimiento 184
8.1.2 Cultura ciudadana 185
8.1.3 Organización social 185
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 190
8.4.3 Inseguridad 190
8.4.4 Violencias Basadas en Género 191
8.4.5 Economía y comercio 191
8.4.6 Ambiente 191
9. PROPUESTA DE SALVAGUARDIA 191

9.1 Objetivos del PES 192
9.1.1 Objetivo general 192
9.1.2 Objetivos específicos 192

9.2 Líneas de salvaguardia 192
9.2.1 Línea 1. Fortalecimiento organizativo y productivo 193
9.2.2 Línea 2. Articulación intersectorial y gestión pública 198
9.2.3 Línea 3. Investigación, pedagogía y divulgación 204
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 220
10.1.1 Componente ciudadano 220
10.1.2 Componente Institucional 220

10.1.3 Invitados permanentes 220
10.1.4 Invitados ocasionales 221

10.2 Funciones de la Mesa Gestora de la Cultura Bogotana de la Bici..... 222
10.3 Lineamientos operativos 222

12.REFERENCIAS..... 224

12.1 Prensa..... 226
12.2 Contenido digital 227
12.3 Entrevistas 227
12.4 Encuentros y grupos focales 228
12.5 Documentos legales..... 229

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.Piezas gráficas convocatoria espacios participativos postulación 12
Ilustración 2.Anuncio publicitario de venta de bicicletas marca Olympic en el almacén La Chaqueta Roja, ubicado sobre la calle Real de Bogotá 22
Ilustración 3.Collage Taller de Caracterización por los 9 núcleos locales.....43
Ilustración 4. Collage Taller de Árbol de la Salvaguardia por núcleos locales ..43
Ilustración 5. Collage Taller de Árbol distrital de la Salvaguardia. 46
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.....48
Ilustración 7. Participación ciudadana al Taller de Caracterización por núcleos locales 50
Ilustración 8. Participación ciudadana al Taller de Árbol de salvaguardia por Núcleos locales 51
Ilustración 9. Nuestra Bici, Nuestro Patrimonio: Taller Distrital de Salvaguardia de la cultura de la Bicicleta.....52
Ilustración 10. Agrupación de usos de la bicicleta considerados como patrimonio 63
Ilustración 11. Mapa de actores Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.....67
Ilustración 12. Origen de viajes en bicicleta en Bogotá.....71
Ilustración 13. Bicicleta y automóviles estacionados frente a un taller de mecánica. Década de 1920 72
Ilustración 14. Taller de la Familia Moreno.....74
Ilustración 15. Soldadura y ensamble de bicicletas en Bogotá 75
Ilustración 16. Bicitaller de John 78
Ilustración 17.Mujeres ciclistas en la Gran Manifestación del Pedal en 1974 ...85
Ilustración 18. Manifiesto de objetivos del colectivo Procicla 86
Ilustración 19. Almacén de bicicletas Mountain Bike Shop, 1996 87
Ilustración 20. Fotografías de eventos relacionados con el Ciclopaseo de los miércoles 88
Ilustración 21.Mujeres en bicicleta en Bogotá en la década de 1930 104
Ilustración 22. Adaptaciones a las bicicletas para viajes de cuidado 114
Ilustración 23. Gran Manifestación del Pedal en 1974 123
Ilustración 24. Anuncio de prensa invitando al Día Nacional de la Bicicleta ...124

Ilustración 25. Ciclistas en la localidad de Suba 130
Ilustración 26. Mapa de actores localidad de Suba.....130
Ilustración 27. Ciclistas en el ciclocarril de la calle 116 en la localidad de Usaquén 132
Ilustración 28. Mapa de actores localidad de Usaquén.....132
Ilustración 29. Ciclistas en el ciclocarril de la carrera séptima en la localidad de Chapinero 133
Ilustración 30. Mapa de actores localidad de Chapinero.....134
Ilustración 31.Ciclista en una ciclorruta en la localidad de Teusaquillo.....135
Ilustración 32. Mapa de actores localidad de Teusaquillo.....135
Ilustración 33. Ciclista circulando por el barrio San Felipe en la localidad de Barrios Unidos 136
Ilustración 34. Mapa de actores localidad de Barrios Unidos.....137
Ilustración 35. Ciclistas en la localidad de Engativá.....138
Ilustración 36. Mapa de actores localidad de Engativá 138
Ilustración 37. Ciclistas en la localidad de La Candelaria 139
Ilustración 38. Mapa de actores localidad de La Candelaria.....140
Ilustración 39. Ciclistas en un recorrido frente al Museo Nacional en la localidad de Santa Fe 141
Ilustración 40. Mapa de actores localidad de Santa Fe.....141
Ilustración 41. Ciclistas en la calle 26 en la localidad de Los Mártires en Bogotá142
Ilustración 42. Mapa de actores localidad de Los Mártires 143
Ilustración 43.Ciclistas en un recorrido por el Distrito Grafitti en la localidad de Puente Aranda.....144
Ilustración 44. Mapa de actores localidad de Puente Aranda 145
Ilustración 45. Ciclista circulando por el ciclocarril de la calle 13 en la localidad de Fontibón.....146
Ilustración 46. Mapa de actores localidad de Fontibón 146
Ilustración 47.Ciclistas del colectivo Bikennedy rodando por la localidad.....148
Ilustración 48. Mapa de actores localidad de Kennedy 148
Ilustración 49. Fila de ciclistas en la Cicloalameda El Porvenir en la localidad de Bosa 149
Ilustración 50. Mapa de actores localidad de Bosa 150
Ilustración 51.Ciclista circulando por las calles del barrio El Restrepo en la localidad de Antonio Nariño.....151
Ilustración 52. Mapa de actores localidad de Antonio Nariño 151
Ilustración 53. Ciclistas entrenando en el Velódromo Primero de Mayo en la localidad de San Cristóbal 152
Ilustración 54. Mapa de actores localidad de San Cristóbal.....153
Ilustración 55. Ciclistas de la Escuela de la bici en la localidad de Rafael Uribe Uribe 154
Ilustración 56. Mapa de actores localidad de Rafael Uribe Uribe.....154
Ilustración 57. Ciclistas en el circuito del parque El Tunal en la localidad de Tunjuelito 155
Ilustración 58. Mapa de actores localidad de Tunjuelito.....156
Ilustración 59. Competencia de downhill urbano en la localidad de Ciudad Bolívar157
Ilustración 60. Mapa de actores localidad de Ciudad Bolívar.....157
Ilustración 61. Niño ciclista en la plaza fundacional de Usme.....158
Ilustración 62. Mapa de actores localidad de Usme.....159
Ilustración 63. Ciclistas participantes a la expedición al Páramo de Sumapaz160

Ilustración 64. Mapa de actores localidad de Sumapaz 161
Ilustración 65. Cartografía general cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.....166
Ilustración 66. Mapa lugares de tránsito y cicloinfraestructura Cultura bogotana de la bicicleta.....167
Ilustración 67.Lugares de reunión asociados con la Cultura bogotana de la bicicleta 168
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 170
Ilustración 70.Mapa. Lugares inseguros para la comunidad ciclista en Bogotá171
Ilustración 71.Porcentaje de hombres y mujeres que utilizaron la bicicleta en los años 2005, 2011, 2015 y 2019.....182
Ilustración 72.Esquema D.O.F.A. Cultura Bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.....184
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 bicicleta 35
Tabla 2. Núcleos territoriales PES Cultura de la bicicleta. 42
Tabla 3. Cronograma de talleres por Núcleos territoriales PES Cultura de la bicicleta. 44
Tabla 4. Entrevistas PES Cultura de la bicicleta. 47
Tabla 5. Asistencia a los talleres participativos PES Bicicleta 48
Tabla 6. Categorías de análisis referentes a la dimensión espacial – geográfica54
Tabla 7. Categorías de análisis DOFA 55
Tabla 8. Categorías líneas de acción 56
Tabla 9. Ciudades ciclistas en 2019.....61
Tabla 10. Esquema propuesta de salvaguardia PES Cultura bogotana de la bicicleta 193
Tabla 11. Plan de acción línea de acción No. 1 195
Tabla 12. Plan de acción línea de acción No. 2 200
Tabla 13.Plan de acción línea de acción No. 3 205
Tabla 14. Plan de acción línea de acción No. 4 210
Tabla 15.Cronograma implementación propuesta de salvaguardia PES.....216

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.

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 y 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"(Ley 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 enfoque 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 y 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,

prácticas 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:

1. 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"[1] de la época moderna. La variedad de objetos, significados y valores que acompañaron la bicicleta dan cuenta del inicio de un proceso de apropiación y resignificación de conocimientos y prácticas, que empezaron a otorgar sentido a la cultura bogotana de la bicicleta.

En 1894, unos años después de la llegada de las primeras bicicletas al país, los periódicos y revistas empezaron a reportar la aparición de los "Velocipedistas" -como se denominó en principio a los y las ciclistas-, en las diferentes calles, alamedas y parques. Allí aprendieron a manejar este vehículo y empezaron a practicar el ciclismo[2]. 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 desarrollos[3] de la bicicleta, sus tallas, la fabricación y sus materiales.

Por otra parte, se reconocieron los múltiples beneficios para la salud y el cuerpo, y su eficiencia para el transporte[4]. 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

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 Tiempo- tenía 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 ¡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).

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 guías 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

ITEM	ETAPAS Inicio: nov, 2022. Fin: nov, 2023.	ACTIVIDAD	MESES											
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Alistamiento	Conformación del equipo de trabajo.	X											
		Revisión de guías técnicas y normativas para la formulación PES.	X											
		Elaboración de plan de trabajo del proceso.	X											
		Aprestamiento del Equipo de trabajo.		X										
		Diseño de ruta metodológica participativa.			X	X								
		Diseño de herramientas y técnicas de campo.				X	X							
		Construcción de mapeo de actores.				X	X							
2.	Estrategia de comunicación y divulgación del PES.	Planteamiento de la estrategia comunicación PES			X									
		Definición de productos audiovisuales.				X								
		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					

	metodológica y espacios participativos.	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	X					
4.	Sistematización de resultados de la etapa participativa.	Análisis y sistematización de entrevistas y testimonios.							X	X				
		Sistematización y análisis de información recopilada en campo.							X	X	X			
		Proyección preliminar de diagnóstico participativo y propuesta de salvaguardia PES.								X	X			
		Entrega segundo informe de avance de las actividades adelantadas en la etapa 3 y 4 del cronograma.									X			
5.	Documento PES e informe final.	Consolidación, redacción y entrega del documento PES.									X			
		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.	Presentación y sustentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.	Sustentación del PES ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural por parte de las entidades postulantes.											X	

7.	Consolidación de mecanismo de gestión del PES y socialización de resultados.	Desarrollo de espacios participativos para consolidación de mecanismo de gestión del PES y socialización de resultados en localidades.											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



Fuente: Elaboración propia

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 y 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 hojas- 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
1	1. Suba. 2. Usaquén y Chapinero. 3. Teusaquillo, Fontibón y BU.	A. Caracterización de la manifestación.	X			
		B. Construcción de diagnóstico local y propuesta de salvaguardia.	X			
2		A. Caracterización de la manifestación		X		

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

Fuente: Elaboración propia

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.



Fuente: Elaboración propia

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

Fuente: Elaboración propia

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

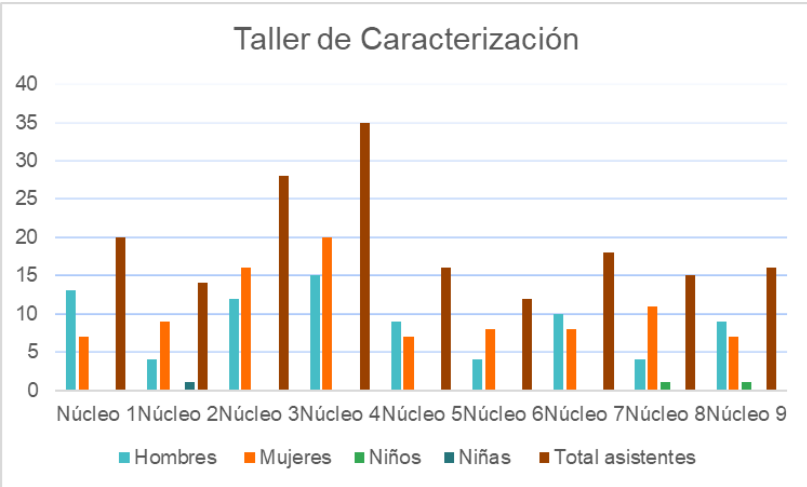
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 2	13	11			24
Núcleo 3. Engativá Teusaquillo y Barrios Unidos	T. Caracterización	Núcleo 3	12	16			28
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 3	17	21			38
Núcleo 4. La Candelaria Santa Fe y Los Mártires	T. Caracterización	Núcleo 4	15	20			35
	T. Árbol de Salvaguardia	Núcleo 4	7	9			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
	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

Fuente: elaboración propia

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.

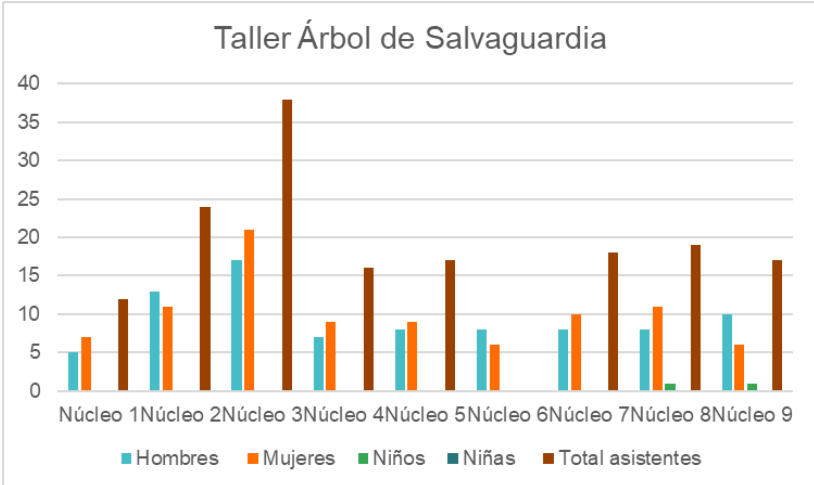
Ilustración 7. Participación ciudadana al Taller de Caracterización por núcleos locales



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



Fuente: Elaboración propia

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.

Ilustración 9. Nuestra Bici, Nuestro Patrimonio: Taller Distrital de Salvaguardia de la cultura de la Bicicleta



Fuente: Elaboración propia

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 km^2	Habitantes	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.

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 "tiesto[5]" más y se abandona en algún rincón de la casa, para algunos este objeto rodante se convierte en una pasión incontenible: "una patología benigna"[6] 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 móviles[7] 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 cuidado[8] 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

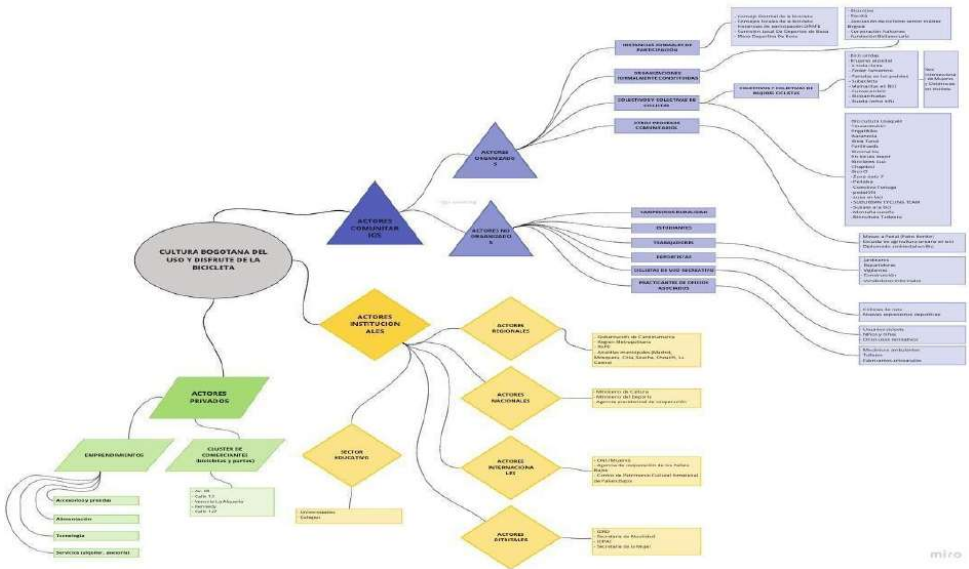
[8] El término de movilidad de cuidado fue introducido por Inés Sánchez de Madariaga (2020), y hace referencia a aquellos viajes, realizados principalmente por mujeres, para cumplir funciones de cuidado en las Encuestas de Movilidad.

[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.

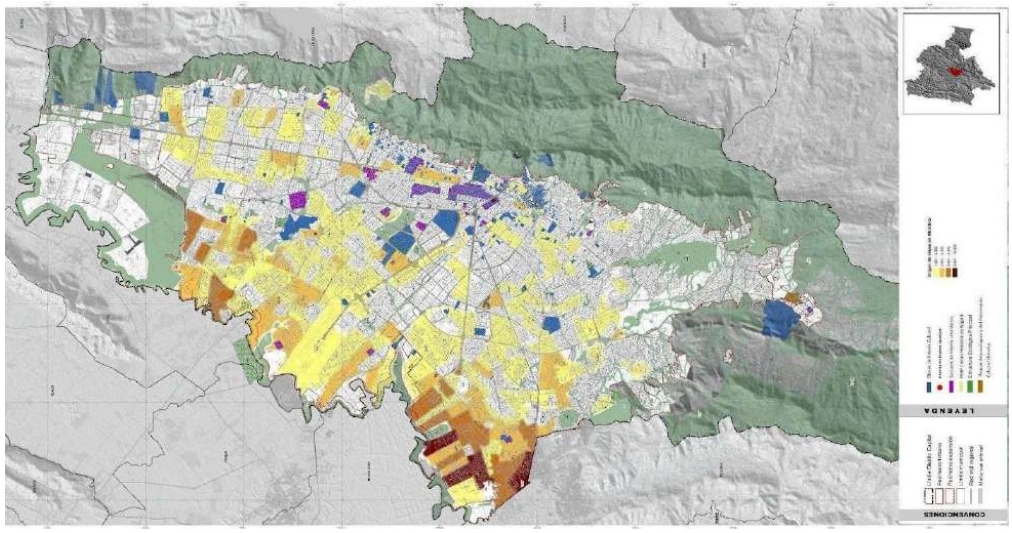
7.2.1.1 Cadena de valor de la bicicleta en Bogotá

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.

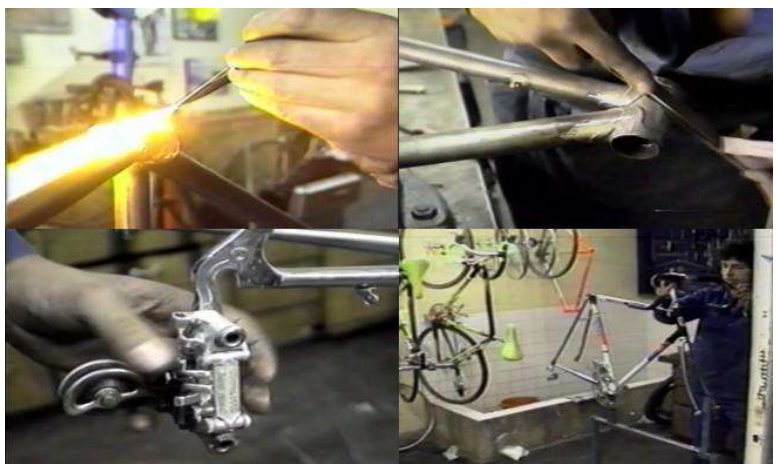
En una entrevista familiar, tal como su empresa, la familia Moreno destaca que para lograr marcos de calidad "*no se necesita tanta maquinaria sofisticada ni tanta cosa, es mejor artesano, porque los marcos para bicicleta son artesanías*". La fábrica cuenta con los conocimientos adquiridos por el padre 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-mensajería una opción de vida y 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 Tiempo- que convocó a la ciudadanía, tiene como intención "demostrar que la bicicleta es el mejor vehículo: no contamina el aire, no consume gasolina, no hace ruido, mantiene el estado físico y además es divertidísima" (El Tiempo, 1974). En general, este colectivo expresó una preocupación por temas ambientales (ver ilustración 20); lo cual se entiende al reconocer que *"era la primera generación que masivamente ubicaba al ser humano en el ambiente y reconocía esa responsabilidad" (Cultura capital, 2010).*

Ilustración 17.Mujeres ciclistas en la Gran Manifestación del Pedal en 1974



Fuente: Archivo personal de Jaime Ortiz.

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

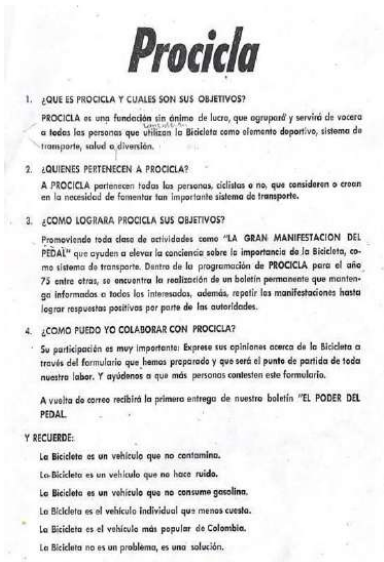
A partir de esta movilización que tuvo una segunda versión en 1975 y del proyecto de incluir la bicicleta en el discurso urbano, se llevó a cabo el primer estudio sobre Ciclovías en 1976, dirigido por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte y asesorado por el arquitecto Jaime Ortiz. En 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



Procicla

1. ¿QUE ES PROCICLA Y CUALES SON SUS OBJETIVOS?

PROCICLA es una fundación sin ánimo de lucro, que agrupará y servirá de vocera a todas las personas que utilizan la Bicicleta como elemento deportivo, sistema de transporte, salud o diversión.

2. ¿QUIENES PERTENECEN A PROCICLA?

A PROCICLA pertenecen todas las personas, ciclistas o no, que consideren o crean en la necesidad de fomentar tan importante sistema de transporte.

3. ¿COMO LOGRARA PROCICLA SUS OBJETIVOS?

Promoviendo toda clase de actividades como "LA GRAN MANIFESTACION DEL PEDAL" que ayuden a elevar la conciencia sobre la importancia de la Bicicleta, como sistema de transporte. Dentro de la programación de PROCICLA para el año 75 entre otras, se encuentra la realización de un boletín permanente que mantenga informados a todos los interesados, además, repetir las manifestaciones hasta lograr respuestas positivas por parte de las autoridades.

4. ¿COMO PUEDO YO COLABORAR CON PROCICLA?

Su participación es muy importante: Exprese sus opiniones acerca de la Bicicleta a través del formulario que hemos preparado y que será el punto de partida de toda nuestra labor. Y ayúdenos a que más personas contesten este formulario.

A vuelta de correo recibirá la primera entrega de nuestro boletín "EL PODER DEL PEDAL.

Y RECUERDE:

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

Fuente: Archivo personal de Jaime Ortiz.

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.

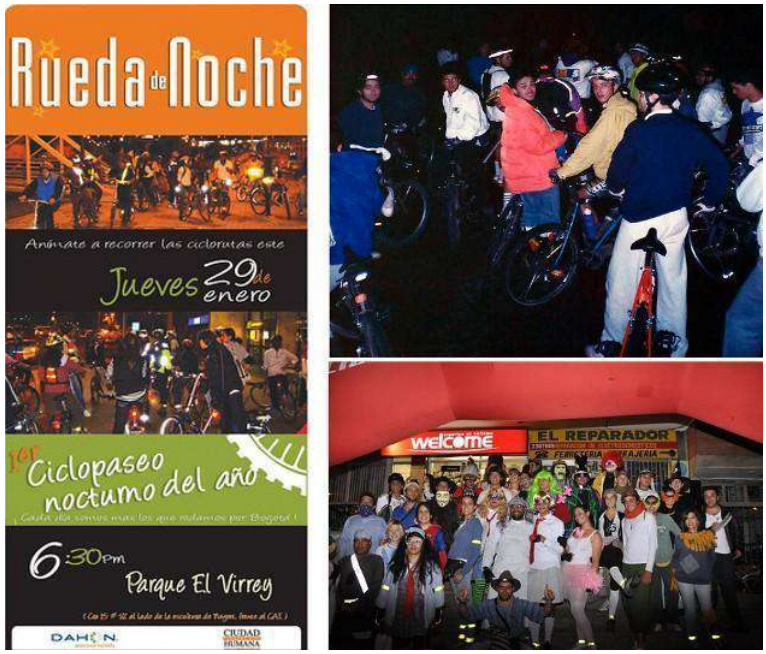
Se puede contar con antecedentes más contemporáneos. Aunque con intenciones políticas menos definidas que Procicla, las salidas organizadas por la tienda Mountain Bike Shop, de Jerónimo Echeverri a partir de 1996, rápidamente dejaron de ser una estrategia de comercialización y se convirtieron en una 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).[11] 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 símbolos[12] 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 rodadas[13]

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

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

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 "l*os 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).[17] 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 corporalidades[18] generalmente binarias (femenino/masculino) y se establecen comportamientos, valores y formas de estar en el espacio. De esta forma, a la par del ordenamiento de las corporalidades, se construye la ciudad histórica y culturalmente marcada por la idea del hombre como sujeto fuerte y seguro ante el peligro del exterior, y la mujer, como sujeto débil e insegura que cuida y se resguarda al interior del hogar. Estos procesos intentan fijar identidades y crear subjetividades: "*esa debilidad nos la hacen creer desde chiquitas, desde los primeros años. A los niños cuando los bañan les dicen: ay tan hermoso su chichi, tan hermosas sus guevitas, tan hermoso su pipi. Pero si bañan a una niña y la ve alguien ¡ay no que no le vea su cosita! ¡ay no, no que no le vea sus téticas! O sea, como que hacen que nuestro cuerpo no lo puedan ver. Es algo raro*" (Ximena Daza en entrevista con Julián Alfonso, marzo 2022)

Ligado a estos procesos de construcción social de las corporalidades, el sí para los niños y el no para las niñas, implica la introyección de seguridades e inseguridades: "*nosotras crecemos con eso, por eso la mayoría de 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 históricas[19] 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 gastronomía*[21] *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 "e*s 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.[23] 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 comité[24] 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 recreovía[25] (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 l*a 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.

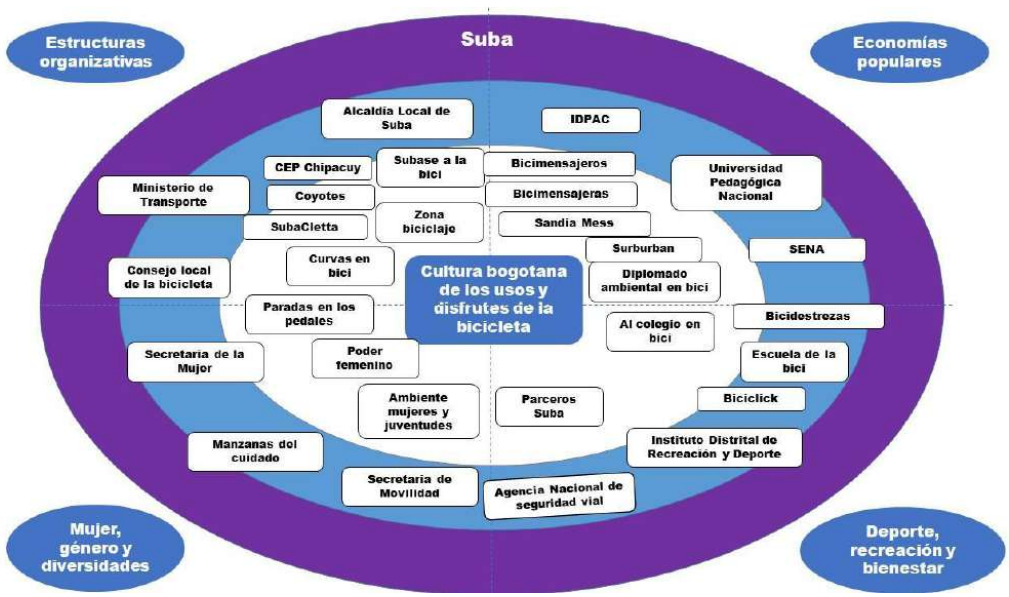
Un ejemplo muy señalado para los procesos de memoria y resistencia es el puente del Barco o de La Virgen, ubicado en la Avenida Suba a la altura de la diagonal 136, el cual se ha convertido en un lugar de conmemoración debido al asesinato del campeón de BMX, José Antonio Silva, "Toño", en el año 2019 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 Usaquén

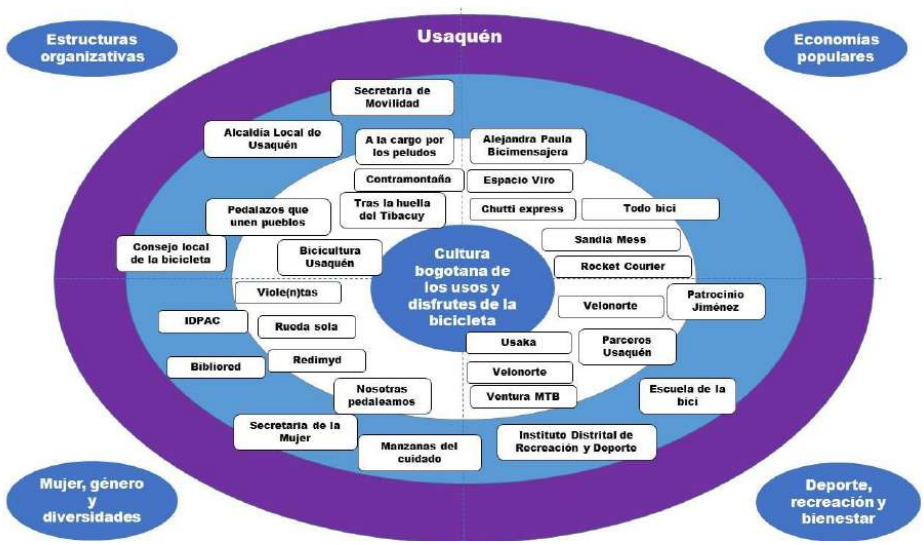
Usaquén es una localidad diversa, pues cuenta con zonas rurales y urbanas, tiene construcciones modernas y también patrimoniales, en ella convergen diversas iniciativas económicas, recreativas y culturales. Esta localidad conecta el nororiente de la ciudad con el noroccidente y el oriente. Las ciclorrutas 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 5ª), 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

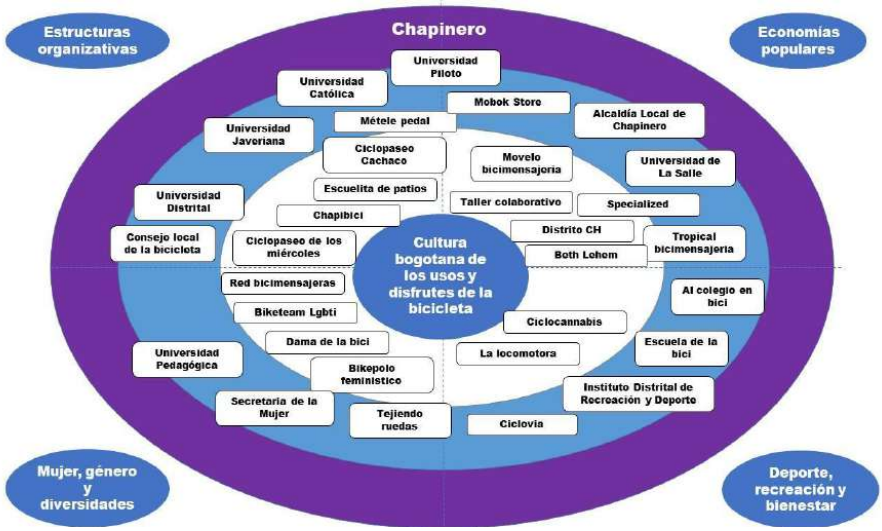


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Página web https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/la_oferta_de_servicios_de_movilidad_llega_a_chapinero

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

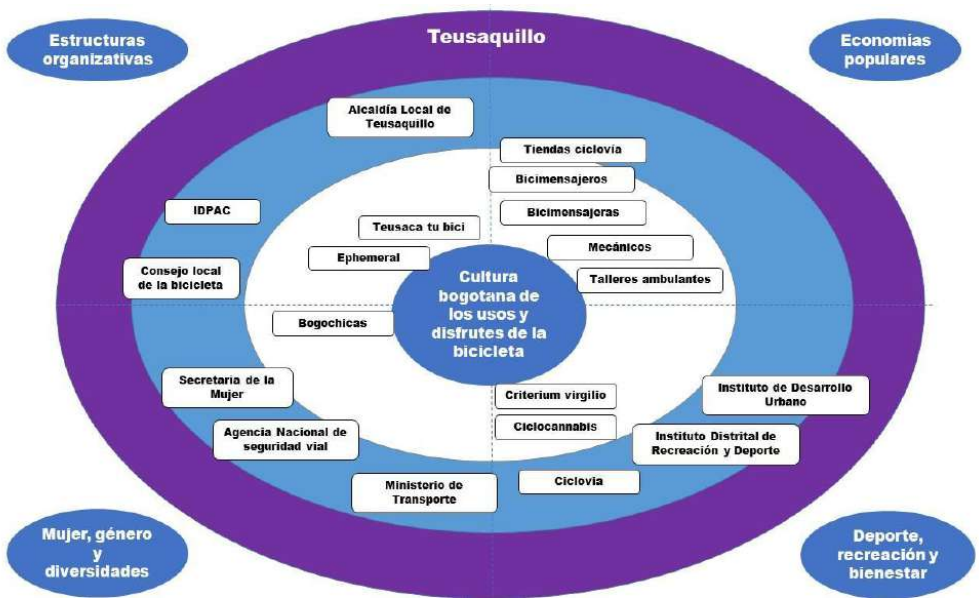
Esta localidad es una de las más amplias en cuanto a la cultura de la bici se refiere, debido a su cercanía con lugares culturales, educativos, de entretenimiento, entre otros con los que cuenta la ciudad. En el taller los asistentes resaltaron el monumento Almirante Padilla como punto de encuentro de 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.

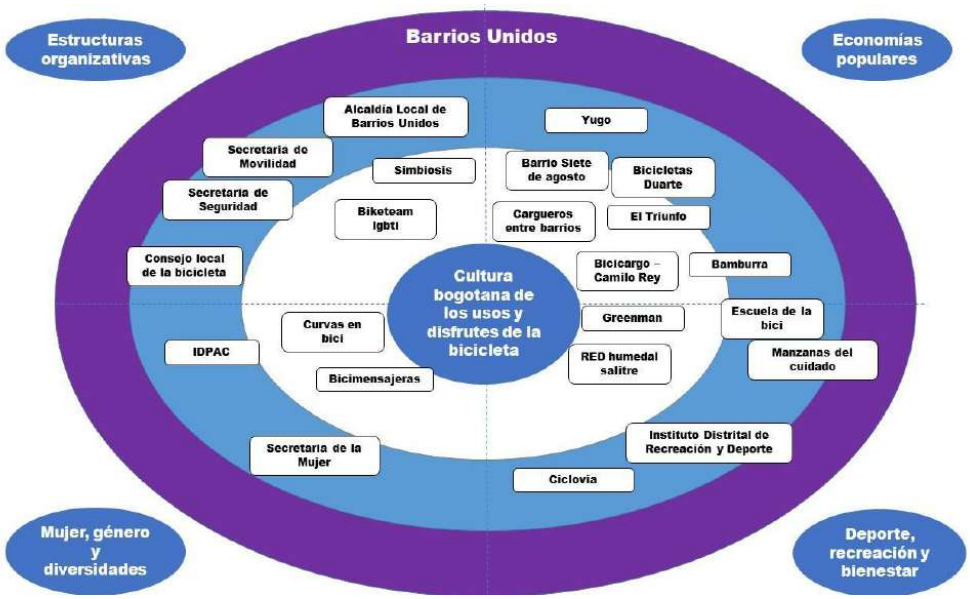
Ilustración 33. Ciclista circulando por el barrio San Felipe en la localidad de Barrios Unidos



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

Ilustración 34. Mapa de actores localidad de Barrios Unidos



Fuente: Elaboración propia

7.3.3.3 Engativá

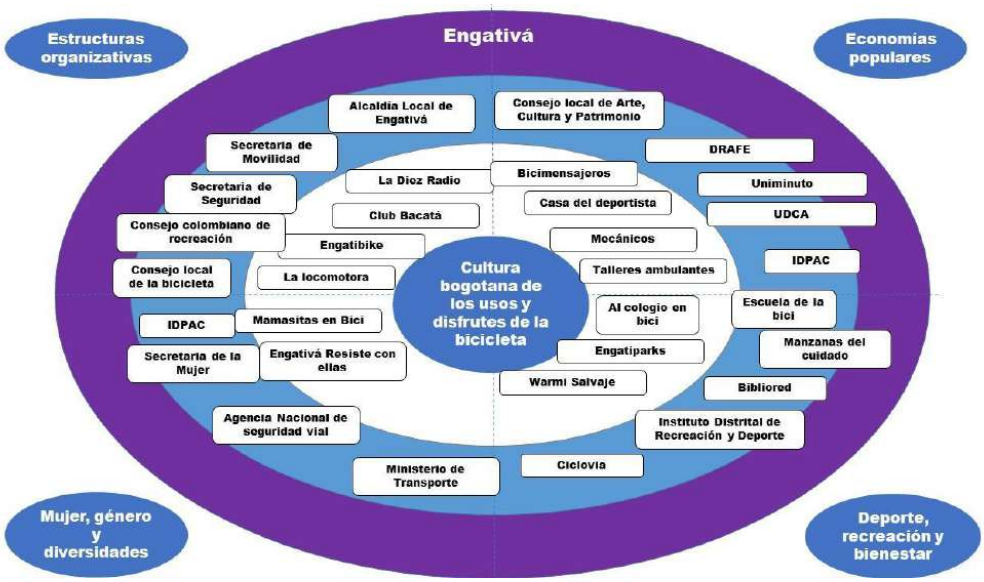
En la identificación de puntos claves de la localidad de Engativá para la cultura bici, se reconocieron varios espacios relevantes como lo son las ciclorrutas, parques, lugares de conservación ambiental, puntos de encuentro y eventos. Con respecto a las ciclorrutas se reconocieron las de la Avenida Mutis, 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

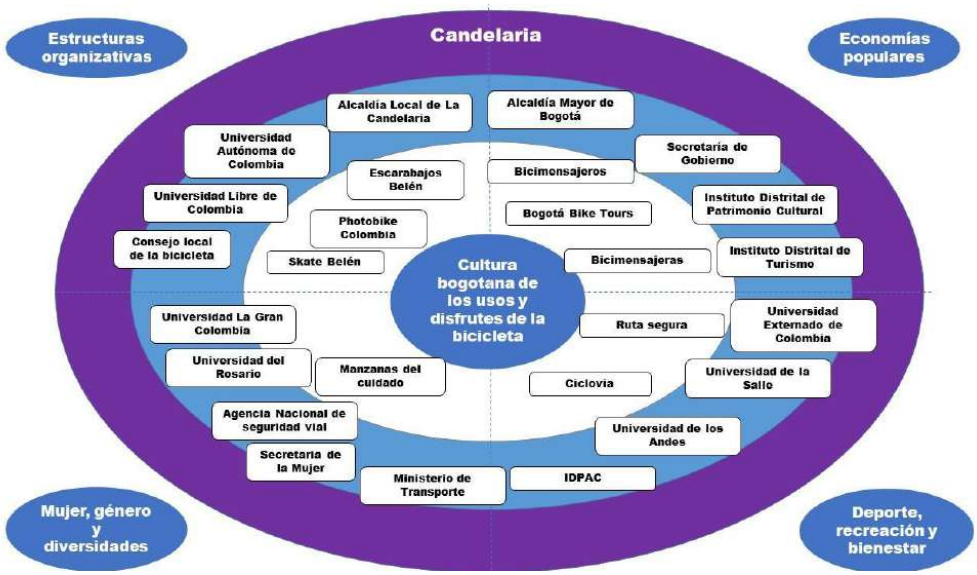
La Candelaria alberga el corazón del centro histórico de Bogotá, por lo que la cultura de la bici se vuelca a los recorridos turísticos, el desplazamiento de personas que estudian o trabajan y actividades culturales. En cuanto a los bici recorridos, estos se realizan tanto en el día como en la noche 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

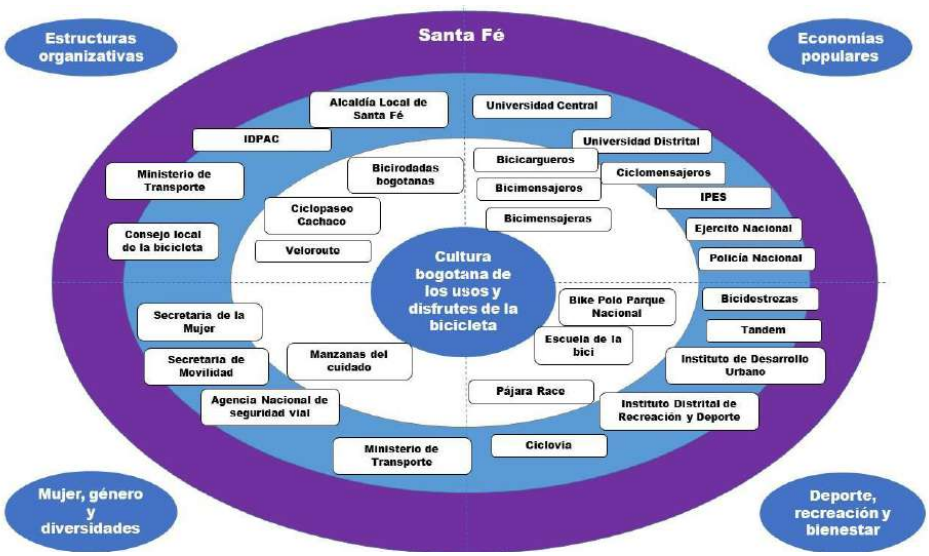
Esta localidad, al igual que la anterior, cuenta con atractivos turísticos icónicos de Bogotá y además goza de una ubicación estratégica, pues conecta al centro de la ciudad con el sur, el norte y el occidente de la ciudad. La cultura santafereña de la bicicleta se manifiesta en eventos y festivales, 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



Fuente: El Tiempo. Página web
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

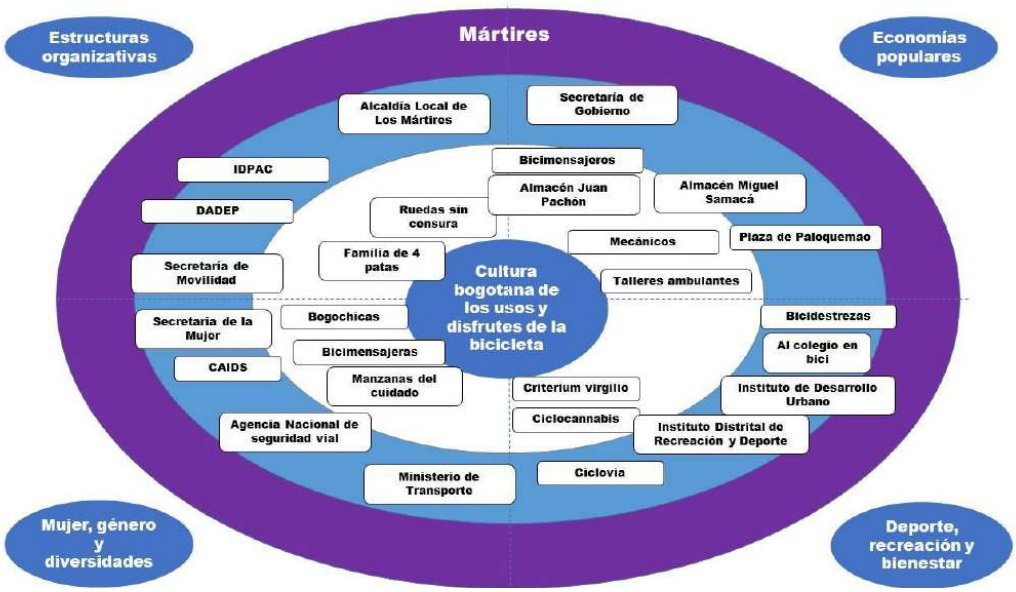
Esta localidad cuenta con gran riqueza histórica y cultural, así como con importantes lugares de comercio. En esta localidad la bicicleta está frecuentemente relacionada con estas prácticas, ya que a través de ella se realizan recorridos en lugares emblemáticos, hay una gran afluencia de personas en 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=LyK6kgLC708

Ilustración 42. Mapa de actores localidad de Los Mártires



Fuente: Elaboración propia

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.

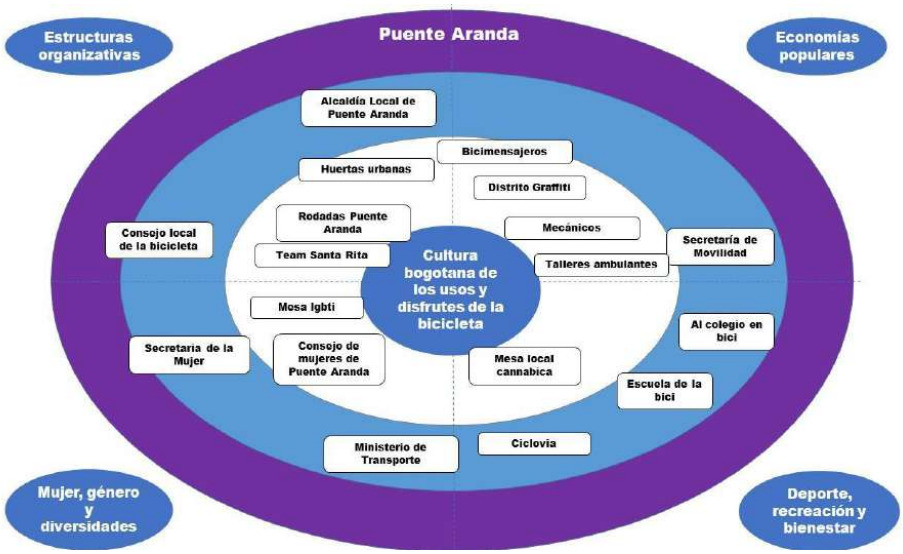
El centro comercial Plaza Central permite el encuentro de ciclistas como punto de referencia y como lugar de encuentro de amigos, adicionalmente este centro comercial cuenta con actividades para ciclistas, tiene un biciparqueadero exclusivo y de calidad para los ciclistas en el que tienen un tipo de 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



Fuente: Elaboración propia

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

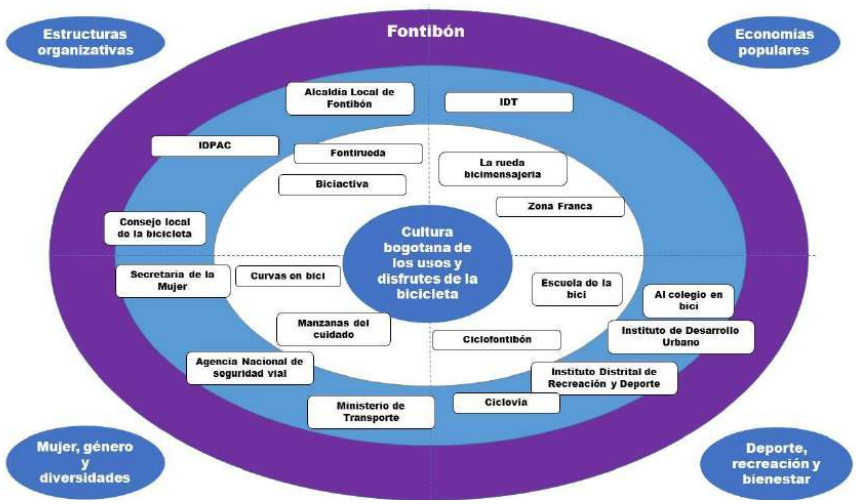
ciclismo o el tránsito ciclista, son lugares de interés para los ciclistas y a los que muchas veces se llega en bicicleta. A su vez, el Centro Comercial Multiplaza ofrece el préstamo de bicicletas de uso compartido y realiza actividades para motivar a los visitantes a utilizar este medio de transporte 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



Fuente: Elaboración propia

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.

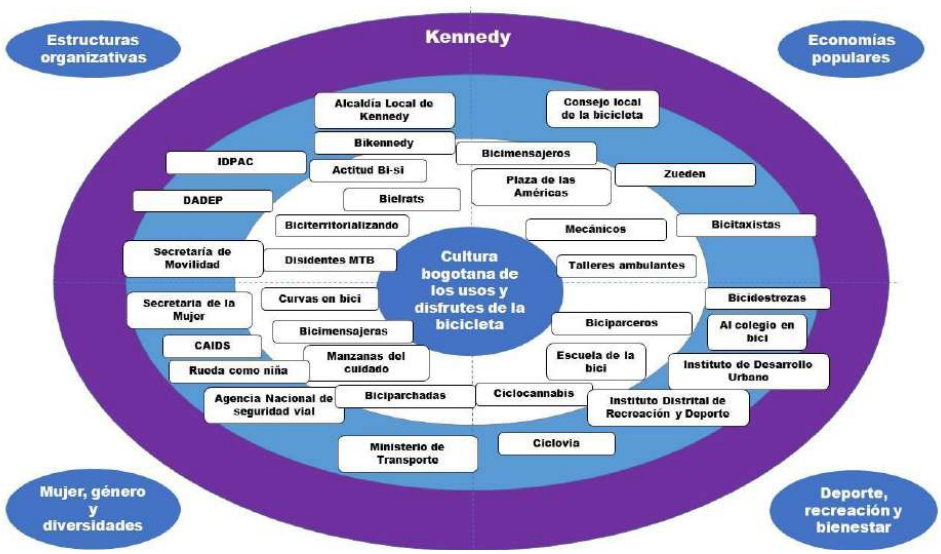
Por último, en relación con organizaciones alrededor de la bicicleta, en esta localidad se han conformado una variedad de colectivos y colectivas, como Bici territorializando, BiciParchadas Colectivo de mujeres y disidencias, Rueda Como Niña, colectivo femenino de ciclismo y Bikennedy, entre otros. Estas 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



Fuente: Elaboración propia

7.3.6.2 Bosa

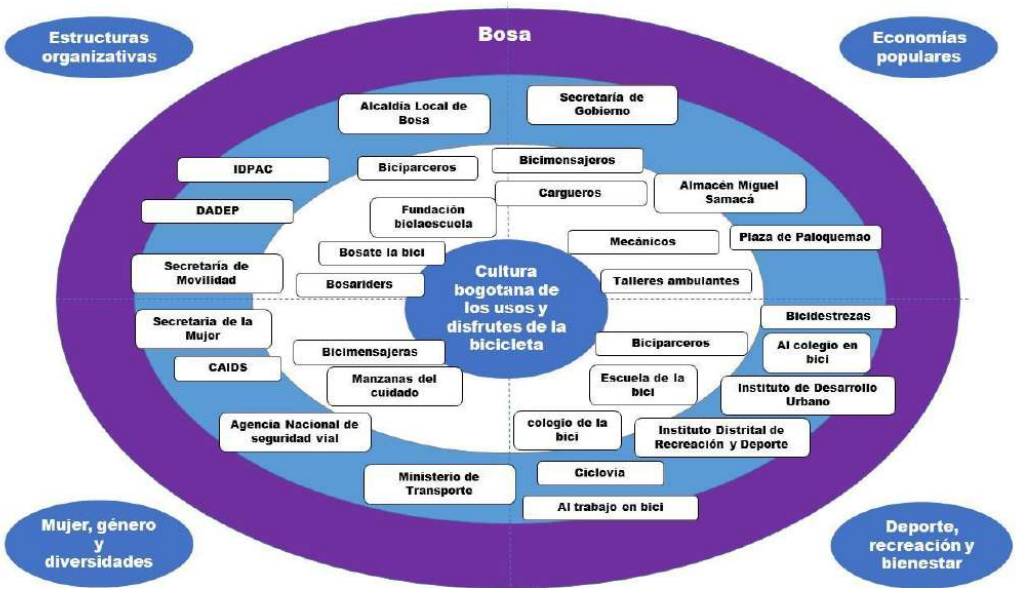
Bosa cuenta con varios puntos de encuentro y rutas de infraestructura bici transitadas por sus habitantes. Dentro de ellos resalta la ciclorruta de Alameda El Porvenir, lugar de gran extensión donde transitan una gran cantidad de personas en bicicleta hacia diferentes localidades, como Kennedy y Fontibón, 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-alamedaporv/

Ilustración 50. Mapa de actores localidad de Bosa



Fuente: Elaboración propia

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

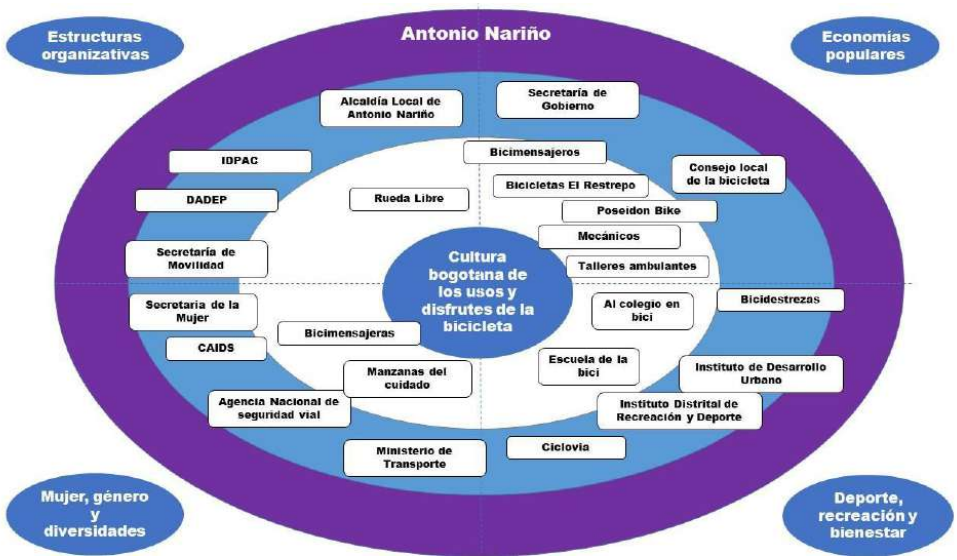
La localidad de Antonio Nariño se destaca por ser un sector de alto impacto comercial, por tanto, el uso de la bicicleta se realiza en mayor parte para el desplazamiento a actividades comerciales y como transporte de trabajadores y domiciliarios. Aunque la bicicleta es uno de los principales medios de 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



Fuente: Elaboración propia

7.3.7.2 San Cristóbal

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

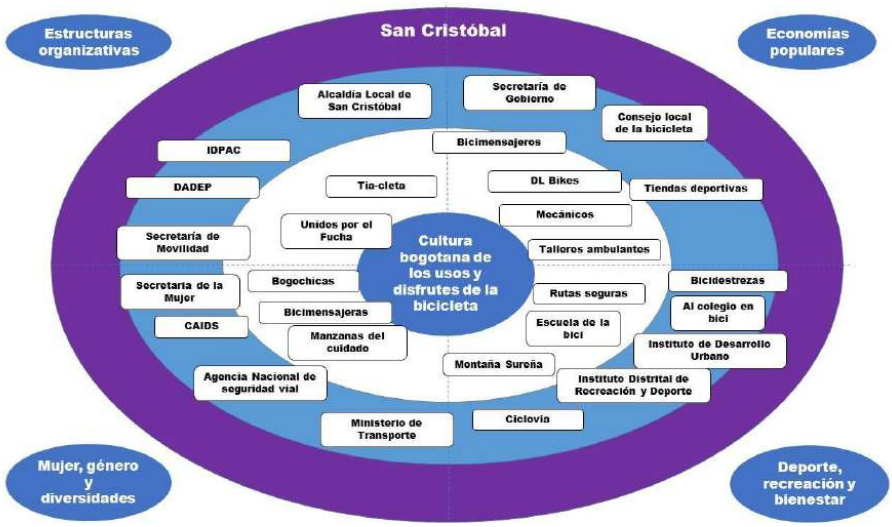
Esa localidad es muy reconocida por sus espacios históricos en la cultura de la bici en la ciudad, ya que cuenta con el Velódromo de la Primero de Mayo desde los años 50. Esto ha permitido realizar eventos, espacios de aprendizaje de todo lo relacionado con la bici. El Portal de Transmilenio del 20 de 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-la-clasica-ciclistica-al-barrio

Ilustración 54. Mapa de actores localidad de San Cristóbal



Fuente: Elaboración propia

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)

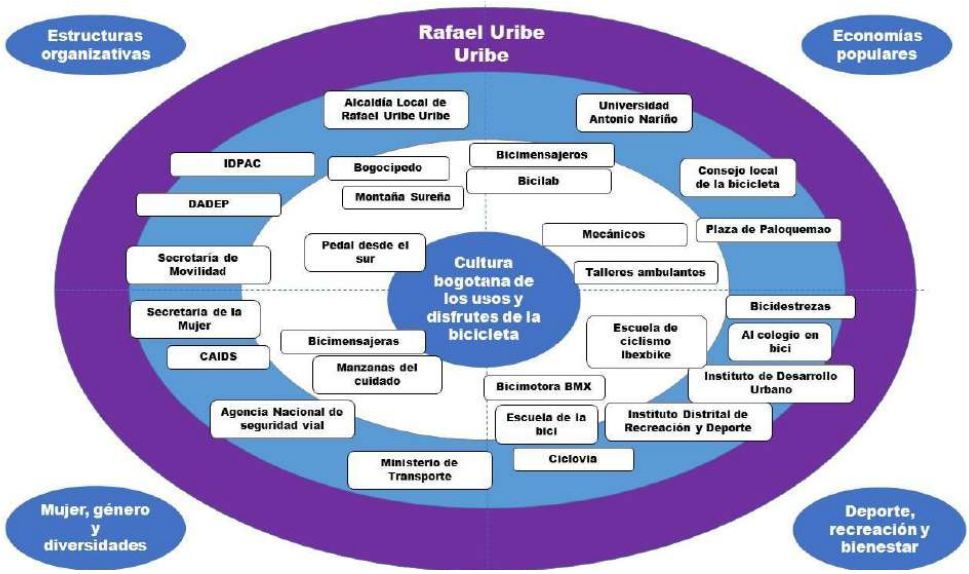
La localidad de Rafael Uribe Uribe se destaca porque gran parte de su territorio es montañoso, lo cual la hace especial al momento de usar la bicicleta para movilidad o deporte en diferentes modalidades como ruta, MTB, piñón fijo, entre otros. Sin embargo, su infraestructura en bici no es muy amplia 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
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



Fuente: Elaboración propia

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

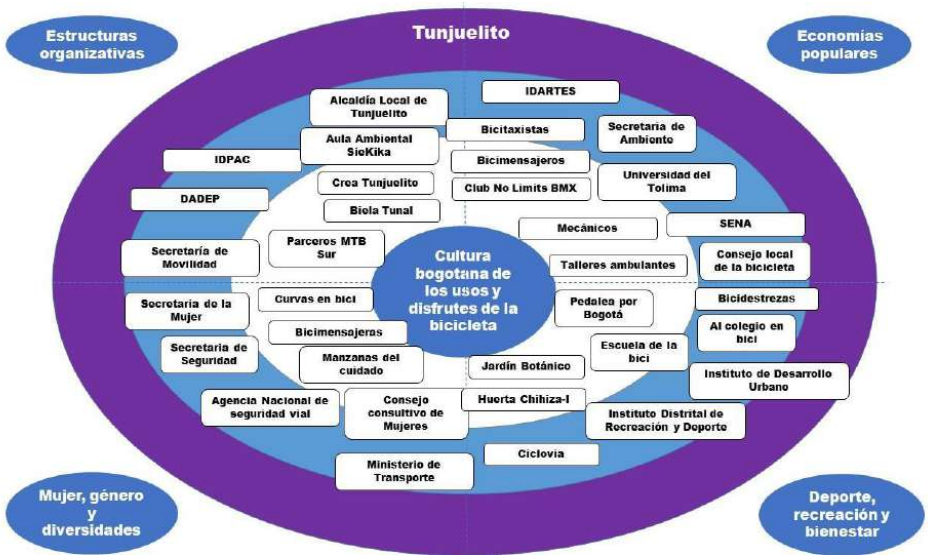
Tunjuelito, al ser una localidad pequeña, tiene iniciativas alrededor de la bicicleta que están en proceso de crecimiento y sostenibilidad. Las personas reconocen, usan y cuidan de escenarios relacionados con la bicicleta. Dentro de los espacios reconocidos está el Parque el Tunal, que cuenta con una 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
https://www.idrd.gov.co/noticias/pedalea-en-tu-parque-una-alternativa-para-los-ciclistas-de-

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)

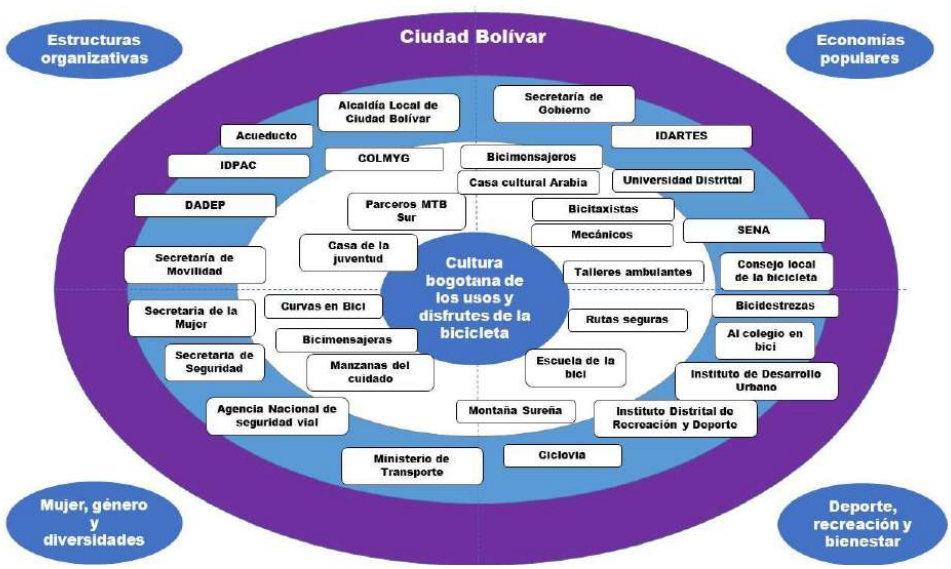
El uso de la bicicleta en la localidad de Ciudad Bolívar se reconoce por la búsqueda de apropiación y reconocimiento del espacio público. La alcaldía local realiza recorridos urbanos y rurales, entidades distritales intervienen vías principales, como la autopista Sur, haciendo entrega de elementos de 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



Fuente: Elaboración propia

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

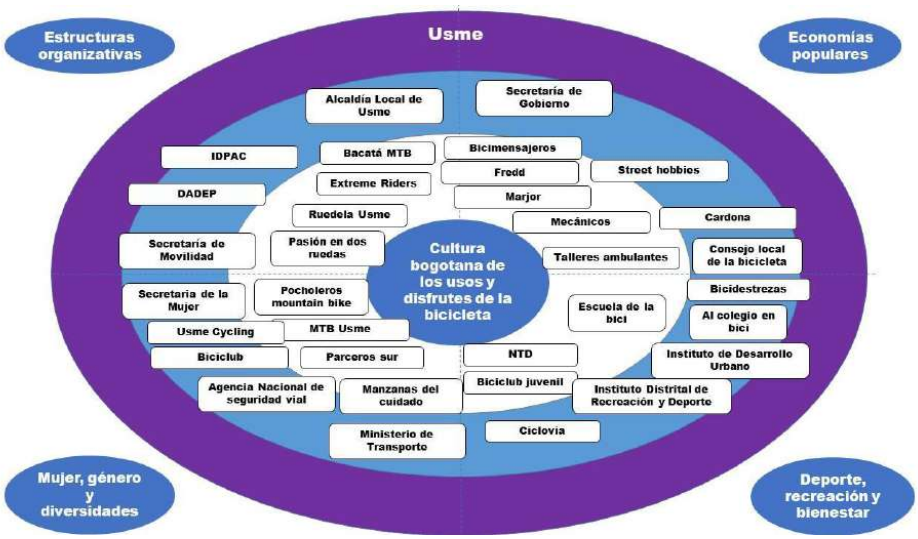


Fuente: Luisa Castañeda IDPC

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.

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.

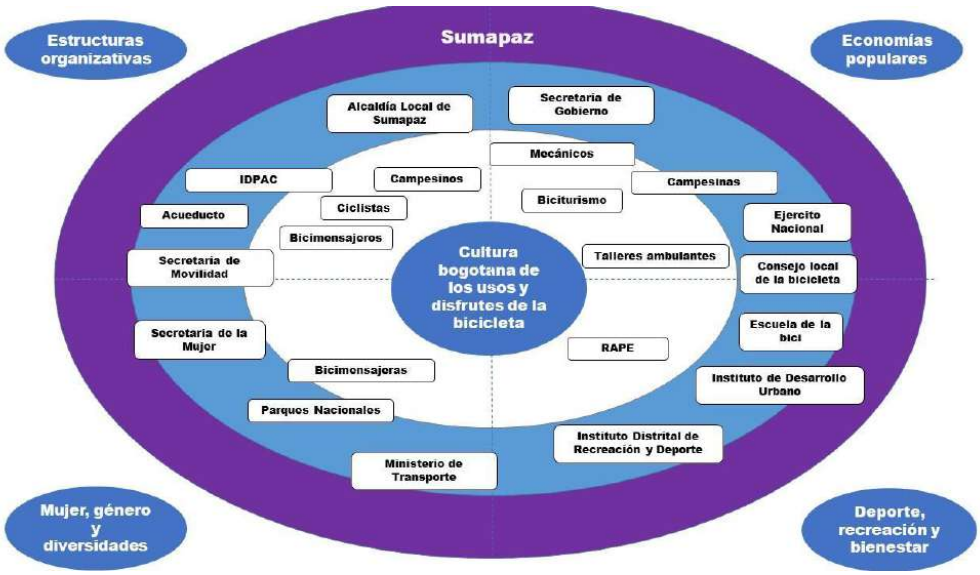
Esta localidad es propicia para incentivar el uso de la bici por su potencial territorial, generando la necesidad de proyectos que promuevan espacios de integración sobre la bicicleta con otras localidades especialmente con Usme, reforzando temas de conservación y apropiación del territorio; que, aunque 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



Fuente: Elaboración propia

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.

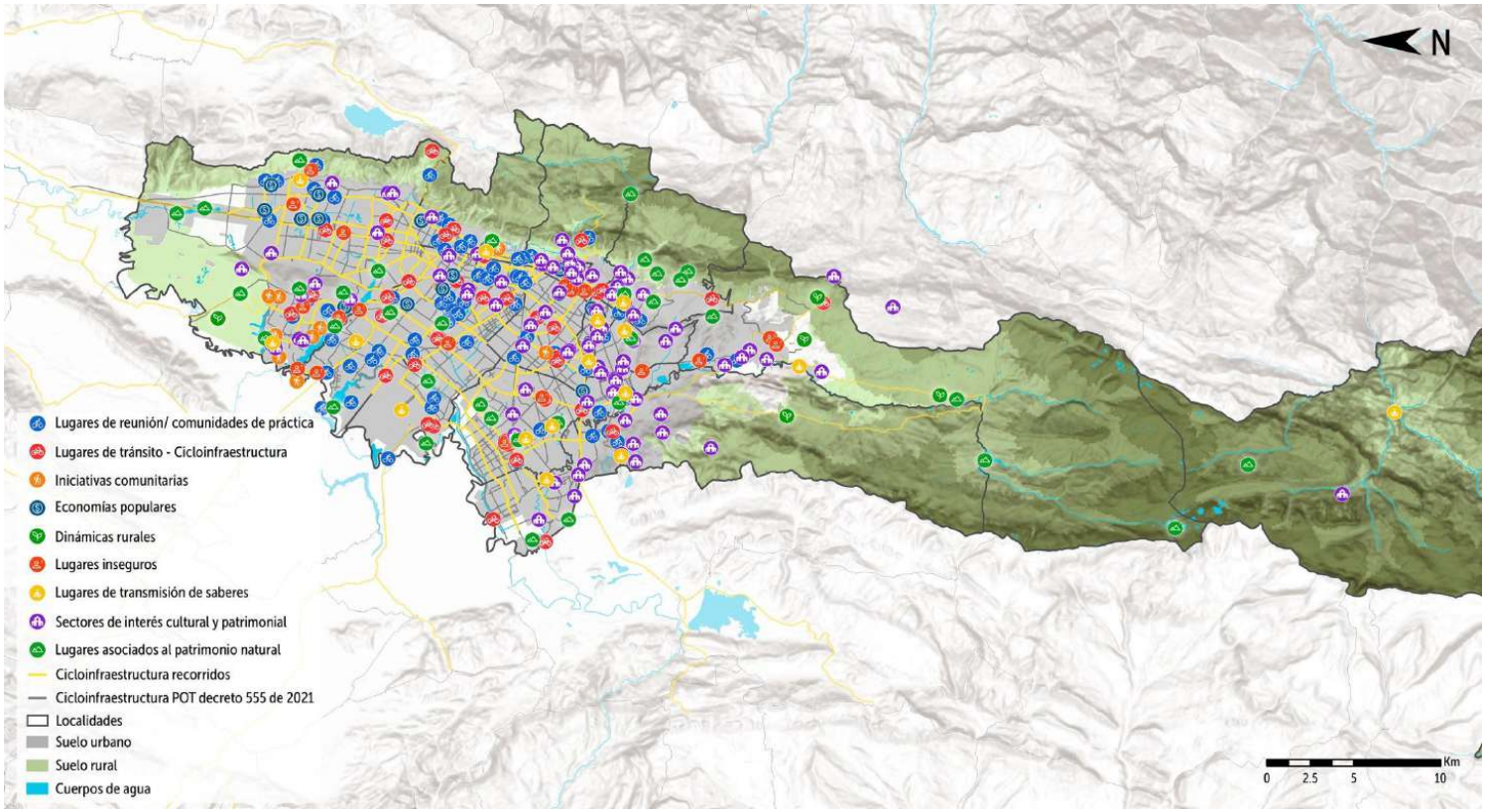
Los usos asociados al trabajo y las rutas de entrenamiento deportivo son flujos que conectan el perímetro urbano de la ciudad con el área rural y con los municipios que conforman la región metropolitana. Las salidas de la Calle 13 hacía Zona Franca, la salida por la Calle 80 para Funza, la Autonorte 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.

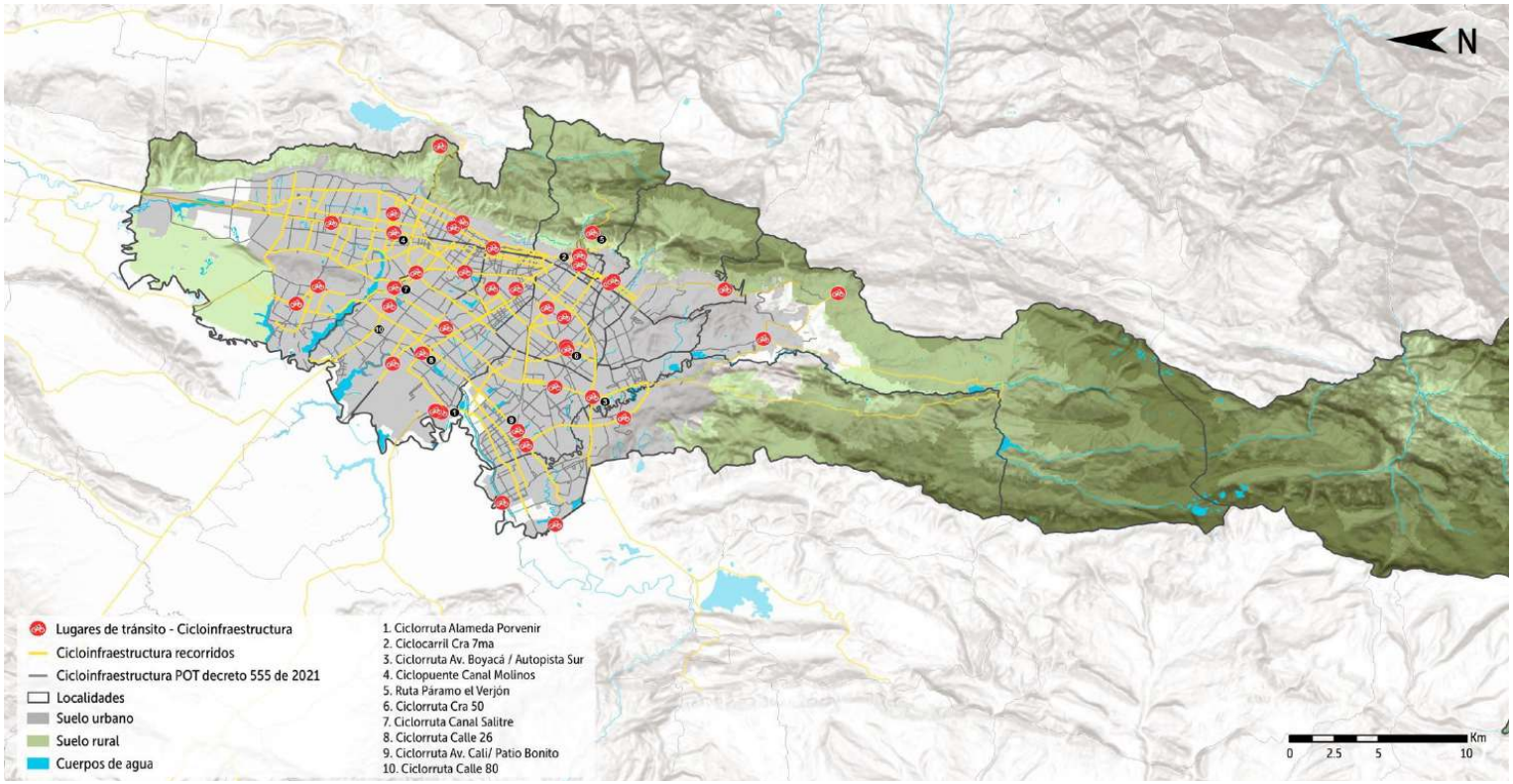
REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-664 • 2023 • DICIEMBRE • 28

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



Fuente: Elaboración propia

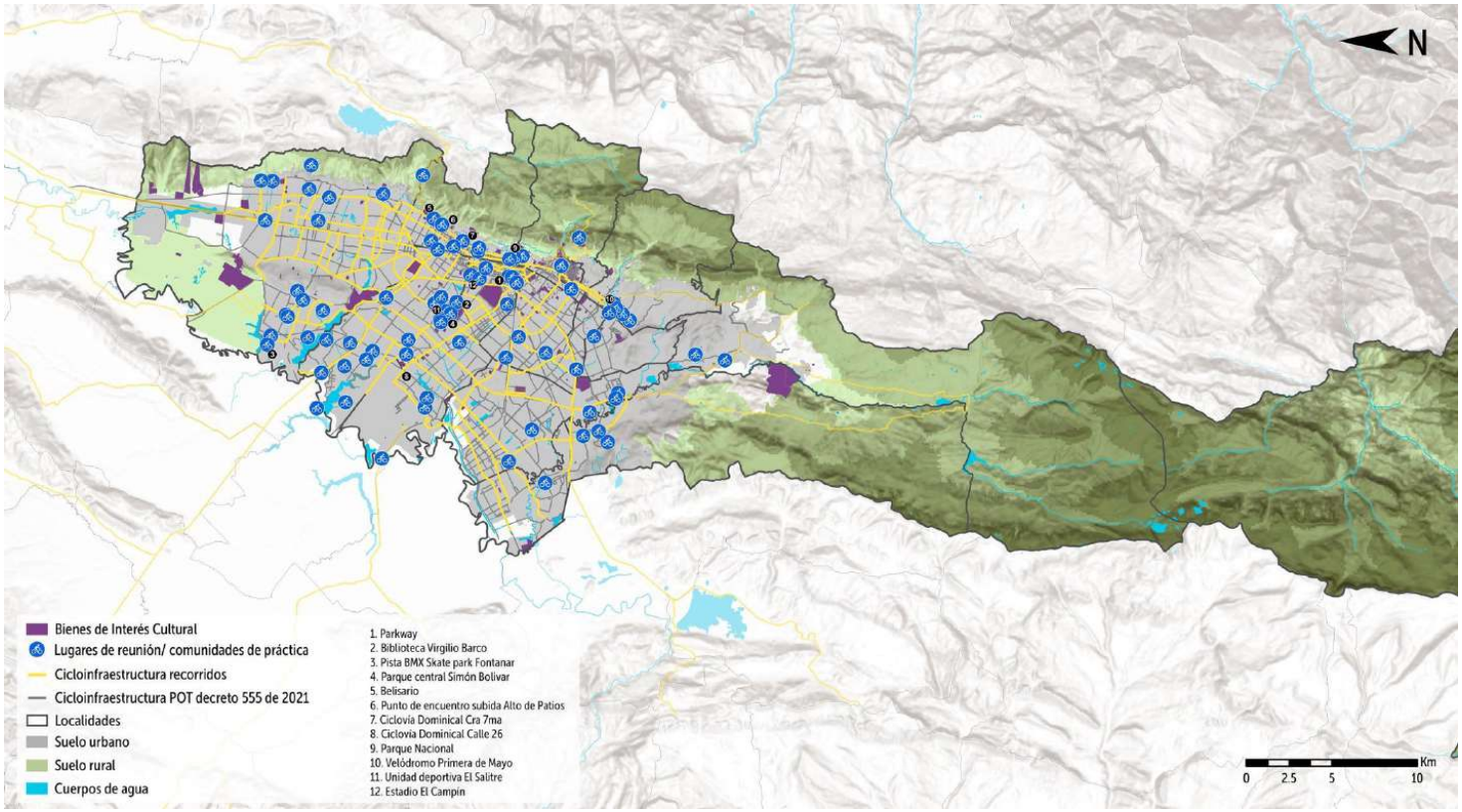
Ilustración 66. Mapa lugares de tránsito y cicloinfraestructura Cultura bogotana de la bicicleta.



Fuente: Elaboración propia

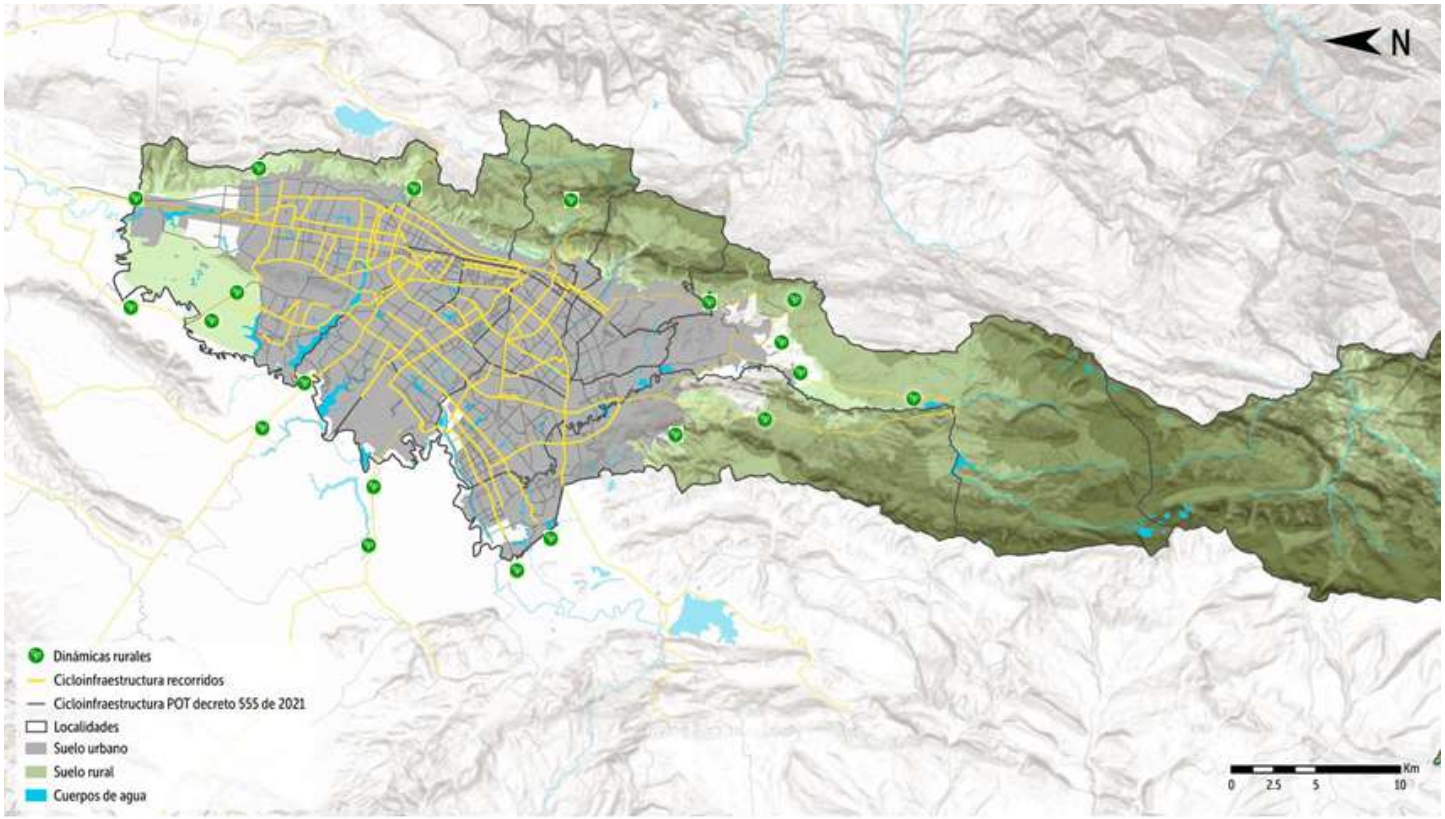
REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-666 • 2023 • DICIEMBRE • 28

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



Fuente: Elaboración propia

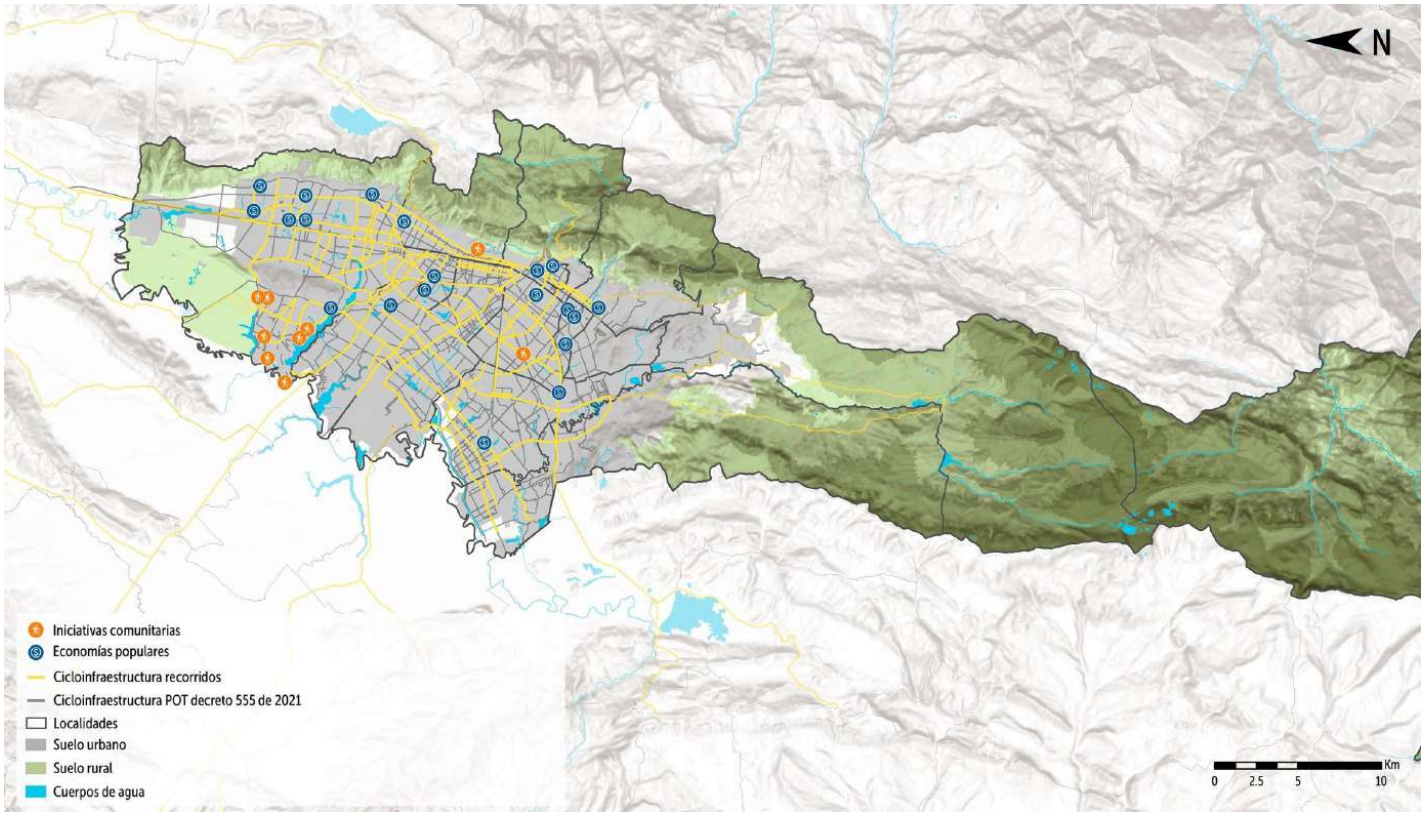
Ilustración 68. Mapa. Dinámicas rurales y puntos de conexión Bogotá – Región



Fuente: Elaboración propia

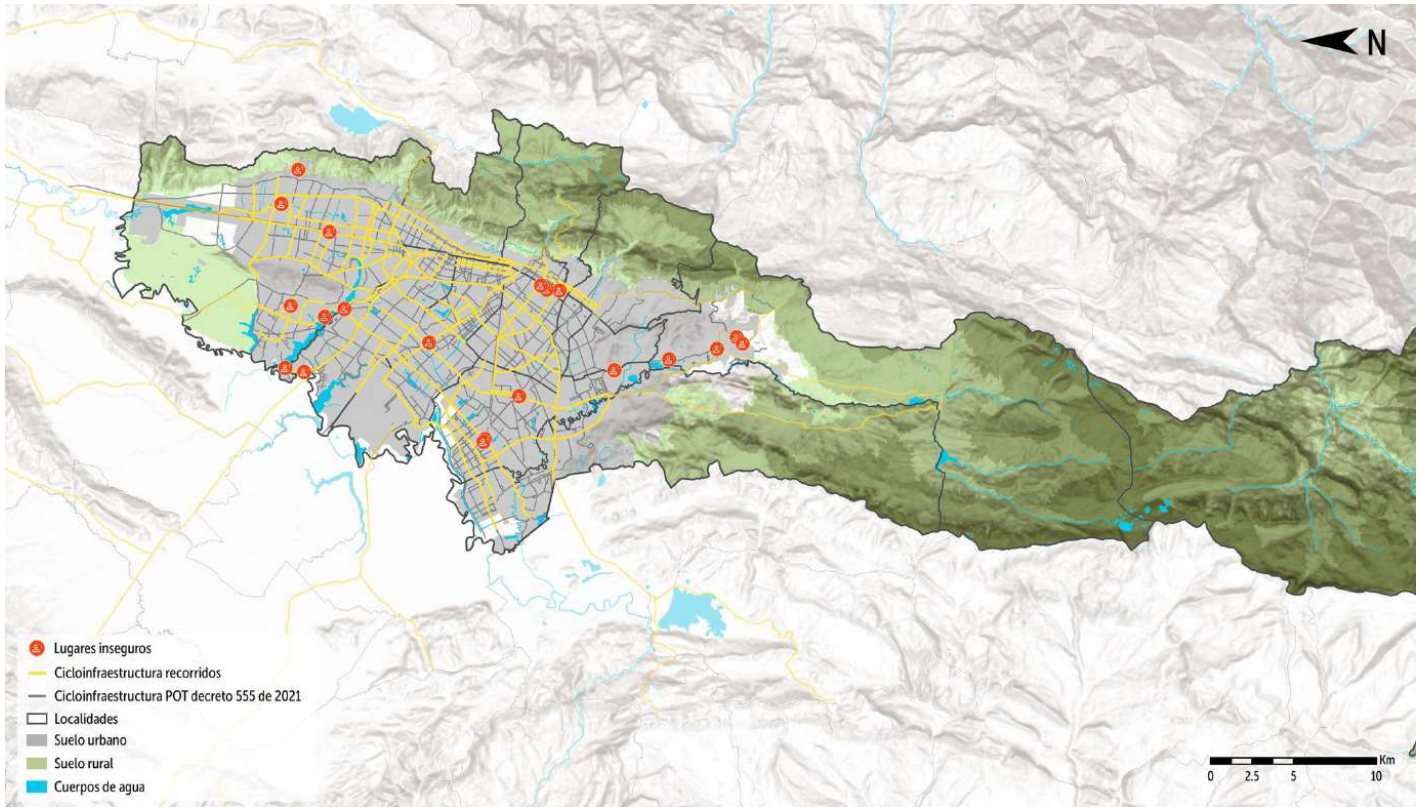
REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-668 • 2023 • DICIEMBRE • 28

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



Fuente: Elaboración propia

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



Fuente: Elaboración propia

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

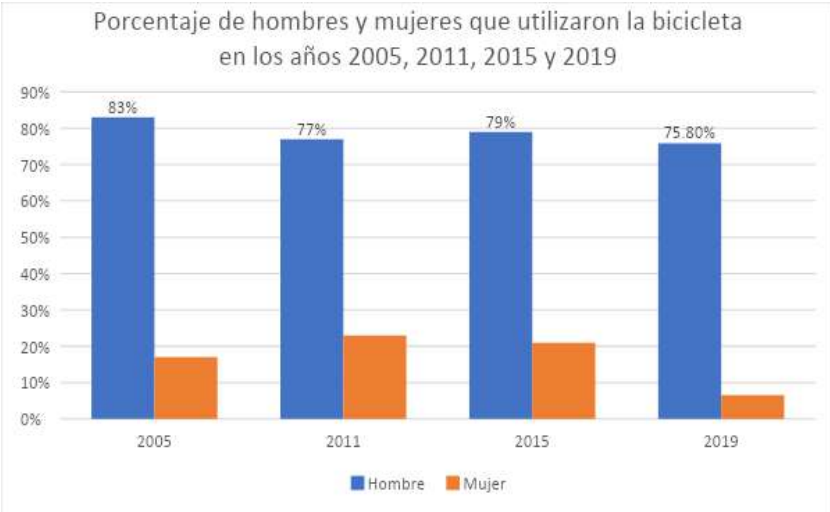
A pesar de los múltiples beneficios de la bicicleta, un acercamiento a este criterio de valoración del PCI tiene que ver con el reconocimiento de las brechas, especialmente de género y de las violencias estructurales que hacen parte o se producen en el marco de esta cultura. Aunque la bicicleta tiene 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 y económicos. Sumado a esto la bicicleta no solo no atenta contra los derechos humanos o derechos colectivos, sino que justamente contribuye a su cumplimiento efectivo. Así, el uso y disfrute de la bicicleta cumple al menos once de los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) formulados por la Organización de Naciones Unidas ONU, tales como contribuir a acabar la pobreza extrema, acabar con el hambre, garantizar una vida saludable, promover el bienestar, alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas, asegurar el acceso a energías asequibles, confiables, sostenibles y modernas, fomentar el crecimiento económico inclusivo y sostenible, desarrollar infraestructuras resilientes, tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, entre otros. Durante los encuentros realizados en el marco de este proceso, una mayoría de personas manifestaba la responsabilidad ambiental que conlleva el uso de la bicicleta como forma de contribuir a la movilidad ciudadana pero también como forma de contribuir a disminuir la huella de carbono.

Al interior de las colectividades de la bicicleta se configuran espacios e iniciativas que articulan este vehículo con otras causas. Según el documento Lineamientos de género, "El activísimo pro-uso de la bicicleta ha ganado fuerza en su articulación con otros movimientos sociales, particularmente con el movimiento feminista y ambientalista. Las prácticas alrededor de la bici y en especial las que promueven los activismos pro-bici, conllevan una responsabilidad social para una transformación". En esta línea, la responsabilidad del uso de la bicicleta en especial para las mujeres tiene que ver con dos aspectos principales. En primer lugar, la bicicleta adquiere una responsabilidad en el conocimiento y apropiación del territorio por parte de un ciudadano o ciudadana. El uso de la bicicleta es en el fondo una forma de conocer y habitar la ciudad en medio de la diversidad de sus espacios urbanos y rurales y también dentro del ecosistema.

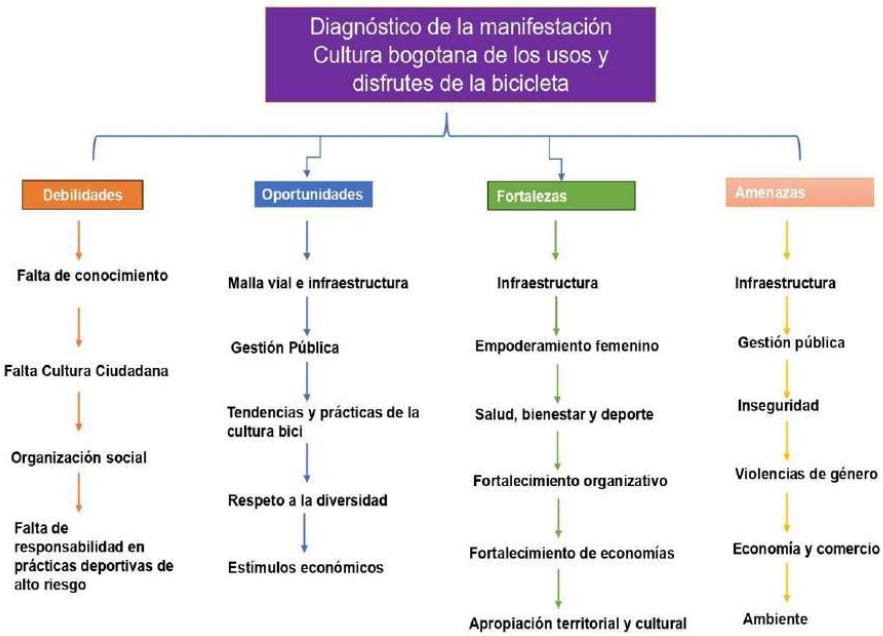
El segundo aspecto tiene que ver con la creación de activismos, en tanto la bicicleta y el movimiento ciclista ha contribuido al surgimiento de un sin número de organizaciones sociales efímeras y de largo plazo que les han dado alcance a las demandas de los ciclistas en materias de movilidad sostenible, 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

[27] 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, geo-referenciación 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-emprendimientos y saberes locales: caracterización y fortalecimiento del trabajo digno asociado a la bici**	**Objetivo:** caracterizar y fortalecer el ecosistema de valor asociado a los trabajos en torno a la bicicleta, a través de estrategias de caracterización, apoyo técnico/financiero, visibilización y dignificación de las condiciones de trabajo.	-Comunidad ciclista -Emprendimientos asociados a bici. -Microempresas y unidades productivas -Talleres de mecánica - Empresas dedicadas a la venta y comercialización	1. Acercamiento a unidades productivas y emprendimientos asociados a bicicleta. 2. Identificación y caracterización socioeconómica de

		Descripción. Esta línea busca fomentar los emprendimientos e iniciativas productivas y laborales asociadas a la bicicleta (micro-empresas, oficios tradicionales, unidades de negocio, etc.) en Bogotá, a partir de dos estrategias: i) la caracterización y levantamiento de línea base de dicho ecosistema de valor y ii) la puesta en marcha de acciones de apoyo financiero, técnico, de capacitación, fortalecimiento del capital humano y dignificación de las condiciones laborales de dichas unidades productivas.	de bicicleta y artículos asociados. - Personas dedicadas a oficios en bici. - Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. - 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.

		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 bici-recorridos 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.	-Empresas, organizaciones fundaciones del clúster de bicicleta asociadas a turismo, deporte y recorridos ecológicos. -Comunidad 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 las redes ciudadanas articuladas a la bicicleta a escala barrial y territorial con el fin de fomentar buenas prácticas desde la participación ciudadana, la cultura ciudadana y la acción colectiva. **Descripción:** esta estrategia busca contribuir a la sostenibilidad del tejido social y a las comunidades de salvaguardia alrededor de la bicicleta a partir del desarrollo de proyectos e iniciativas a escala barrial y comunitaria que busquen fomentar la activación, sostenimiento y potenciación de redes ciudadanas desde la participación ciudadana y la acción colectiva	-Colectivos, colectivas de ciclistas. -Organizaciones comunitarias, redes y plataformas de colaboración ciudadana. - Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal. -Secretaría Distrital de Movilidad. - Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.	1. Identificación de redes barriales y territoriales y procesos de participación ciudadana a nivel territorial. 2. 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. 5. 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 interinstitucional: activación de alianzas intersectoriales.**	**Objetivo.** Articular el diseño y puesta en marcha de alianzas intersectoriales e interinstitucionales de carácter puntual en pro de la CBB, generando sinergias en materia de desarrollo económico,	-Secretaría Distrital de Movilidad. - Secretaría Distrital de la Mujer. - Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Secretaría de Cultura,	1. Mapeo de alianzas y políticas intersectoriales en pro de la CBB. Seguimiento a su implementación. 2. 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 se enmarcan en el trabajo corresponsable entre el Estado y la ciudadanía y que impliquen el diseño, gestión e implementación de alianzas intersectoriales e 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. 4. 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.** La estrategia busca promover el involucramiento, la concertación, la planificación y desarrollo conjunto de	-Sector privado asociado a la movilidad en bicicleta. -Clústeres empresariales. -Industrias y 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 y Alcaldía Mayor para el intercambio de experiencias y acciones de fomento a la CBB.

		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, ciclo-infraestructura 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.**	**Objetivo.** Fortalecer desde las políticas públicas sectoriales la situación de seguridad, educación vial e infraestructura con el fin de mejorar la seguridad y reducir la siniestralidad vial de los/as ciclistas. **Descripción.** Con esta estrategia se busca incidir en el mejoramiento de la seguridad, la calidad de la infraestructura y la reducción de los niveles de siniestralidad desde acciones como el diseño de rutas seguras, mayor presencia institucional, el fomento de programas de educación visual y el combate por parte del Estado frente a los comercios de venta de bicicletas y artículos robados, entre otros.	-Unidad de Mantenimiento Vial de Bogotá. -Secretaría Distrital de Movilidad. -Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. -Comunidad ciclista.	1. Identificación y caracterización de necesidades en materia de seguridad para la comunidad ciclista. 2. Diseño de mesas de trabajo entre ciudadanía y entidades públicas para la identificación de las necesidades en materia seguridad. 3. Diseño de plan de trabajo para la reducción de inseguridad y siniestralidad de ciclistas, liderado por Secretaría Distrital de Seguridad. 4. Puesta en marcha del plan.

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

		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 como objetivo crear espacios e instancias permanentes de investigación y divulgación de la Cultura bogotana de la bicicleta. Se buscará en todo momento la pluralidad de voces en las metodologías de investigación y formatos de presentación de resultados. Dentro de esta estrategia se contempla la 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 material audiovisual 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 de Patrimonio Cultural y el IDRD), el Archivo de Bogotá y el Instituto Distrital de la Participación y 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 y sonoros (podcast) 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 sobre normativa vial, con información histórica, cultural y 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 una estratégia que puede ser llevada a otros espacios pedagógicos no especializados, pero de interesados en ella, tales como colegios y procesos participativos de diversa índole.	-Consejos locales de la bicicleta. -Sector público en cabeza de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Recreación y Deporte), la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (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.
3	Pedaleando con conciencia: tejiendo ambiente, cultura y territorio	**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 Bogotá-Cundinamarca -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. Dentro de esta estrategia se agrupan acciones de biciturismo ambiental, cultural y patrimonial dirigidos a habitantes de las localidades. También incorpora iniciativas diversas de pedagogía ambiental, cultural y patrimonial.	-Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), Instituto |Distrital de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Recreación e 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	Colectivos y colectivas de bicicleta de Bogotá. -Lideresas del sector ciclista. -Consejos locales de la bicicleta. -Academia -Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de la Mujer -Ministerio de cultura. -ONU Mujeres.	**1.Alianzas:** Conformación de las alianzas institucionales e interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto. **2. Caracterización**: identificación de procesos comunitarios de bicicleta que cuenten con enfoque de género y de mujeres líderes dentro de la Cultura bogotana de la bicicleta. **3. Acercamiento comunitario:** concertación de un plan de acción

		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.	**1. Alianzas:** conformación de las alianzas institucionales e interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto. **2. Caracterización:** identificación y caracterización de

		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 Bogotá. -Instituciones de educación superior. -Agencia 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	**Objetivo:** Realizar campañas informativas alrededor de la igualdad y la eliminación de la discriminación asociadas a factores como género, orientación sexual, pertenencia étnica, edad, procedencia territorial o condición de discapacidad en la	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.	**1. Alianzas:** conformación de las alianzas institucionales e interinstitucionales que se requieran para viabilizar el proyecto. **2. Estructuración:** definición de la estrategia general de la campaña informativa sobre igualdad de género, respeto a la

		cultura bogotana de la bicicleta. **Descripción:** Esta estrategia tiene como objetivo llevar a cabo campañas informativas sobre igualdad y la no discriminación la equidad y prevención de la violencia en espacios presenciales y digitales relevantes dentro de la Cultura bogotana de la bicicleta. Se contempla la realización de acciones como campañas en redes sociales e intervención en espacios públicos; realización de charlas, talleres y conversatorios dirigidos a la comunidad ciclista; inclusión de las temáticas en programas existentes de formación ciclística y la realización de espacios de formación en enfoque de género a los funcionarios y 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 a conocer a las comunidades, prácticas, tradiciones, relatos, historias y oficios propios de la cultura de la bicicleta en las áreas rurales de Bogotá. Lo anterior teniendo en cuenta el territorio y sus 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 artísticas locales, la 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 de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Recreación y Deporte), y el Instituto Distrital de la Participación y 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 de mujeres y equidad de género y con la Política pública LGBTI de Bogotá	**Objetivo:** articular permanente las iniciativas de salvaguardia de la Cultura bogotana de la bicicleta con la política pública de mujeres y equidad de género y en la política pública LGTBI de la ciudad. **Descripción:** Esta estrategia busca generar mecanismos de seguimiento que permitan articular las acciones de salvaguardia de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta en consonancia con los lineamientos de *la política pública de mujeres y equidad de género* y *la política pública LGTBIQ* de la ciudad. Con estos mecanismos se busca trabajar por un acceso equitativo y 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 y colectivas de bicicleta de Bogotá. -Líderes y lideresas del sector ciclista. -Líderes y lideresas del sector social LGTBIQ. -Consejos locales de la bicicleta. -Mesa intersectorial de diversidad sexual. -Sector público en cabeza de la Secretaría Distrital de la Mujer, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Recreación y Deporte), el Instituto Distrital de la Participación y 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 y articulación de las acciones de salvaguardia a los lineamientos de *la política pública de mujeres y equidad de género* y *la 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 SALVAGUARDIA	PLAZO	#	ESTRATEGIAS	ETAPAS	AÑOS									
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y ALISTAMIENTO INTERINSTITUCIONAL DEL PES		1	Acción transversal	1. Planeación estratégica de PES.	X									
				2. Acciones de divulgación, pedagogía y gestión al interior de las entidades involucradas en la ejecución de PES.	X									
				3. Acciones de divulgación socialización y sensibilización del PES a la ciudadanía.	X									
				4. Consolidación del mecanismo de gestión y mesa gestora del PES.	X									
LÍNEA 1. FORTALECIMIENTO ORGANIZATIVO Y PRODUCTIVO.	CORTO PLAZO	1	Bici-emprendimientos y saberes locales: caracterización y fortalecimiento del trabajo digno asociado a la bici	1. Acercamiento comunitario.	X									
				2. Identificación y caracterización	X									
				3. Registro de información.		X								
				4. Diseño de plan de acción		X								
				5. Puesta en marcha del plan.		X								
				6. Seguimiento y evaluación			X							
	MEDIANO	2	Colectivos, asociación ciudadana y	1. Levantamiento línea base				X						
				2. Acercamiento comunitario				X						

	PLAZO		tejido social en torno a la bicicleta.	3. Diseño de plan de acción.				X					
				4. Puesta en marcha.					X	X	X		
				5.Seguimiento y evaluación.							X		
		3	Bici-recorridos y apropiación territorial: turismo natural y cultural.	1. Identificación y caracterización				X					
				2. Acercamiento comunitario				X					
				3. Diagnóstico de necesidades.				X					
				4. Puesta en marcha.					X	X	X		
				5. Seguimiento y evaluación							X		
	LARGO PLAZO	4	Tejiendo redes: redes ciudadanas, comunidades de salvaguardia y acción colectiva en torno a la CBB.	1. Identificación de redes.								X	
				2. Diagnóstico de necesidades.								X	
				3. Elaboración plan de acción.								X	
				4. Implementación									X X
				5. Seguimiento y evaluación									X
LÍNEA 2. ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL Y GESTIÓN PÚBLICA	CORTO PLAZO	1	Gobernanza y cooperación interinstitucional: activación de alianzas intersectoriales	1. Mapeo de alianzas y políticas.	X								
				2. Talleres participativos.	X	X							
				3. Diseño de plan de acción.	X								
				4. Implementación		X	X						
				5. Seguimiento y evaluación			X						
	MEDIANO PLAZO	2	Sinergias y articulaciones público-privadas en pro de la bicicleta.	1. Identificación de proyectos.				X					
				2. Mesas de articulación.				X					
				3. Construcción plan de acción				X					
				4. Puesta en marcha.					X	X	X		
				5. Seguimiento y evaluación							X		
		3	Seguridad, infraestructur	1. Identificación y caracterización				X					

			a, prevención de la siniestralidad y educación vial.	2. Mesas de trabajo				X					
				3. Diseño de plan de acción.				X					
				4. Puesta en marcha.					X	X	X		
				5. Seguimiento y evaluación							X		
	LARGO PLAZO	4	Ampliación, fortalecimiento y diversificación de la oferta institucional de servicios y políticas públicas en torno a la bici	1. Identificación oferta.								X	
				2. Desarrollo mesas ciudadanas.								X	
				3. Análisis oferta-demanda								X	X
				4. Proyección plan de trabajo								X	
				5. Puesta en marcha del plan.									X X
				6. Seguimiento y evaluación									X
LÍNEA 3. INVESTIGACIÓN, DIVULGACIÓN Y PEDAGOGÍA.	CORTO PLAZO	1	Bici historias: Investigar y divulgar la Cultura bogotana de la bicicleta	1. Alianzas	X								
				2. Acercamiento comunitario		X							
				3. Creación productos divulgativos		X							
				4. Evaluación	X	X	X						
		2	Territorio seguro: pedagogía sobre normativa ciclista y Cultura bogotana de la bicicleta	1. Alianzas	X								
				2. Caracterización		X							
				3. Temario		X							
				4. Ejecución			X						
				5. Evaluación	X	X	X						
	MEDIANO PLAZO	3	Pedaleando con consciencia: tejiendo ambiente, cultura y territorio	1. Alianzas				X					
				2. Selección de localidades					X				
				3. Acercamiento comunitario					X				
				4. Ejecución						X			
				5. Evaluación				X	X	X			
LÍNEA 4. FOMENTO A LA EQUIDAD.	CORTO	1	Mujeres en Bici: Fomento a los	1. Alianzas	X								
				2. Caracterización		X							

	PLAZO		liderazgos femeninos en la Cultura bogotana de la bicicleta	3. Acercamiento comunitario			X						
				4. Ejecución de acciones			X						
				5. Evaluación	X	X	X						
		2	Bici saberes: Fortalecimiento de conocimientos y habilidades en bici con enfoque de género	1. Alianzas	X								
				2. Caracterización		X							
				3. Temario		X							
				4. Ejecución			X						
				5. Evaluación	X	X	X						
		3	Promoción de la igualdad de género y el respeto por las diversidades en la Cultura bogotana de la bicicleta	1. Alianzas	X								
				2. Estructuración		X							
				3. Ejecución		X	X						
				4. Evaluación	X	X	X						
	MEDIANO PLAZO	4	Bogotá rural en bici: reconocimiento de la comunidad ciclista rural de Bogotá.	1. Alianzas				X					
				2. Caracterización					X				
				3. Diagnóstico					X				
				4. Concertación					X				
				5. Ejecución						X			
				6. Evaluación				X	X	X			
	LARGO PLAZO	5	Gestión y Fortalecimiento de la política pública para la Equidad y de la Política LGBTI de Bogotá	1. Alianzas							X		
				2. Ejecución							X	X	X	X
				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
5. 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.
2. 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_secretaria_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 e n: https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/12563/2018carlossuarez.pdf?s equence=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/escarabajos/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%20e n%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.

ANEXO 12.1 DISEÑO METODOLÓGICO DE SESIONES PARTICIPATIVAS

- **FICHA METODOLÓGICA TALLER DE CARACTERIZACIÓN**

Diseño de sesión Taller de caracterización
Objetivo general: Profundizar en la descripción cultural y territorialidad de la manifestación, de manera colectiva y a partir de las experiencias de los asistentes del encuentro.
Público objetivo: Colectivos y organizaciones comunitarias que trabajan en torno a la cultura de la bicicleta en cada localidad, portadores de oficios tradicionales en torno a la misma y organizaciones gubernamentales o privadas vinculadas a la manifestación.
Introducción. Diálogo sobre proceso de declaratoria y PES.
Descripción: Contextualizar e informar sobre la Cultura bogotana de la bicicleta y cómo se elabora su Plan Especial de Salvaguardia, sus alcances, limitaciones y sentidos, a la pregunta ¿de qué hablamos cuándo hablamos de la **Cultura bogotana de la bicicleta**? y ¿Qué imaginamos que es un **Plan Especial de Salvaguardia?**
Sensibilización. Socialización mapa base.
Preguntas guía: Presentación y contextualización territorial de cada participante, a partir de la indicación: Di tu nombre, localidad y representa con tu cuerpo un espacio de tu localidad importante para la cultura bogotana de la bici.
Tercera parte: Construcción de cartografía por localidad.
Construcción colectiva de cartografía social de la Cultura bogotana de la bicicleta en la localidad. Es importante tener presente el enfoque de género y el enfoque de derechos de las mujeres a lo largo de la conversación, a fin de reconocer la experiencia diferenciada de mujeres y hombres en la manifestación, **Guía temática** Tema 1. Identificación de referentes del territorio. Tema 2. Identificación lugares referentes de la manifestación en cada localidad. Tema 3. El tejido social que soporta la manifestación en cada localidad. Tema 4. Identificación de formas de transmisión y vigencia de la manifestación. Tema 5. Relación de la Cultura bogotana de la bicicleta con otros patrimonios.

Cuarta parte: discusión de resultados por localidad.
Descripción: Dialogar sobre resultados obtenidos en la cartografía y la percepción que existe sobre la manifestación y sus particularidades en cada localidad.

- **FICHA METODOLÓGICA TALLER DE DIAGNÓSTICO Y SALVAGUARDIA**

Diseño de sesión Taller de Árbol de Salvaguardia
Objetivo general: Identificar el estado actual de la manifestación en cada localidad de Bogotá, en términos de sus debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas y definir líneas de acción para su salvaguardia.
Público objetivo: Colectivos y organizaciones comunitarias que trabajan en torno a la cultura de la bicicleta en cada localidad, portadores de oficios tradicionales en torno a la misma y organizaciones gubernamentales o privadas vinculadas a la manifestación.
Introducción. Diálogo sobre proceso de declaratoria y PES.
Descripción: se realiza un recuento sobre la Cultura bogotana de la bicicleta y cómo se elabora su Plan Especial de Salvaguardia, partiendo de un resumen de los hallazgos de los mapas de caracterización de la cultura de la bicicleta en cada localidad de la sesión pasada
Sensibilización. Socialización mapa base.
Preguntas guía: Se realiza un juego de pasar una pelota por cada uno de los participantes, en diferentes velocidades donde se da un diálogo de reconocimiento en torno. en torno a la **pregunta ¿Qué significa la bicicleta para usted?**
Tercera parte: Construcción de cartografía por localidad.
El grupo se divide para que roten equitativamente por cuatro mesas en las que dialogarán sobre lo que ellas y ellos consideren por amenazas, debilidades, oportunidades y fortalezas de la manifestación. realizando la metáfora del árbol de salvaguardia, estas categorías serán las raíces del mismo **Mesa Amenazas** *Una amenaza es un factor externo que pone en peligro a* cultura de la bicicleta **Mesa Debilidades** *Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.* **Mesa Fortalezas** *Una fortaleza es un aspecto externo o interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la* cultura de la bicicleta **Mesa Oportunidades** Existen situaciones o acciones *externas* que se pueden aprovechar en favor de la cultura de la bicicleta
Cuarta parte: discusión de resultados por localidad.
Descripción: Se introduce el concepto de salvaguardia y de comunidad de salvaguardia con los participantes, y en cada mesa se propone que se generen hojas en las que vale la pena

soñar e imaginar cómo se quiere ver la manifestación en el futuro, esta se nutre de las fortalezas, aprovecha las oportunidades, afronta las debilidades y enfrentar las amenazas identificadas proponiendo acciones coherentes que ponen en diálogo el esfuerzo de diversos actores para salvaguardar la manifestación.

- **FICHA METODOLÓGICA TALLER DISTRITAL NUESTRA BICI, NUESTRO PATRIMONIO, CONSOLIDACIÓN DE DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA DE SALVAGUARDIA**

NUESTRA BICI, NUESTRO PATRIMONIO TALLER DISTRITAL DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA
Objetivo general: Consolidar de manera participativa el diagnóstico y la construcción de las líneas de salvaguardia 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.
Introducción Diálogo sobre proceso de declaratoria y PES.
Descripción: El Equipo PES presenta una contextualización de la declaratoria a través de una PPT, que incluye un breve balance del trabajo de campo realizado, con fotografías y descripciones breves sobre los hallazgos en algunos talleres.
Balance de caracterización territorial. Presentación de cartografía digital.
Esta actividad tiene por objetivo realizar una síntesis del componente de caracterización territorial de la cultura de la bici. Se proyecta la cartografía digital que recoge los hallazgos de todas las localidades y se presentan las categorías sistematizadas de las Debilidades, Oportunidades, Amenazas y Fortalezas a nivel distrital
Formulación del objetivo general y los específicos del PES
Se formulará concertadamente los objetivos del PES de la cultura de la bici, en este momento se enfoca en la construcción colectiva un objetivo central para lograr salvaguardar la Cultura de la bicicleta. Posteriormente se hará lo mismo para la construcción de mínimo 3 objetivos específicos.
Profundización en acciones de salvaguardia.
Luego se divide el grupo en cuatro mesas donde se revisará cada hoja (acción de salvaguardia) y se profundizará aquellas acciones más relevantes para la manifestación que procurarán su salvaguardia para la respectiva línea de acción teniendo en cuenta las siguientes preguntas: ● ¿En qué consiste la acción de salvaguardia? ● ¿Cuáles actores están involucrados? ¿Cuál es su función? ● Plazo de ejecución (Corto, mediano, largo) ● ¿Qué aspectos logísticos se requieren? ● ¿Cuáles son los pasos principales para lograr esta acción? ● ¿Qué cooperantes o aliados podrían aportar a la financiación de esta acción?
Construcción de mecanismo de gestión

Por último, se trabajará con los asistentes para construir un borrador del mecanismo de gestión del PES. A partir de la revisión del mapeo de actores y las reuniones con IDPAC y Secretaría Distrital de Movilidad el Equipo PES teniendo las siguientes preguntas orientadoras

- ¿Faltan actores en este esquema de gestión? ¿Cuáles?
- ¿Se debe reorientar o cambiar alguna relación entre los actores para la gestión sostenible del PES?
- ¿Se debe incluir alguna relación nueva entre los actores?

- **FICHA METODOLÓGICA GRUPO FOCAL MECANISMO DE GESTIÓN PES**

Diseño de Metodología Grupo focal mecanismo de gestión PES Cultura bicicleta
Objetivo general: Poner en discusión la propuesta de objetivos y el esquema de gestión del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta (CBB) con actores estratégicos asociados a la CBB.
Público objetivo: Consejeros Locales de Bicicleta, representantes de colectivos/as de bicicleta, IDPAC, Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Secretaría Distrital de la Mujer.
Contextualización de declaratoria, objetivo del grupo focal y reglas de participación.
Descripción: Se presenta el contexto breve de la declaratoria y formulación del PES, así como el objetivo del grupo focal y las reglas de participación en el espacio.
Presentación: qué es el objetivo de un PES, esquema de gestión y ejemplos.
Presentación de qué es un objetivo y un esquema de gestión, ilustrado con ejemplos (tomado del taller final).
Discusión en torno a la propuesta de objetivos generales y específicos.
Presentación de propuesta de objetivos del PES y discusión del mismo de acuerdo con las siguientes preguntas orientadoras: ● ¿Cuál es el propósito principal y el enfoque particular de este PES como instrumento de gestión? ● ¿Cómo imaginamos la Cultura de la bicicleta en Bogotá en el futuro? ● ¿Cómo el PES nos ayuda a cumplir esta visión futura de la Cultura de la ● bicicleta?
Discusión en torno a la propuesta de esquema de gestión.
Descripción: Presentación de propuesta de objetivos del PES y discusión del mismo de acuerdo con las siguientes preguntas orientadoras: ¿Qué actores deben hacer parte del esquema de gestión? ¿Falta o sobra alguno? ¿Qué relaciones se tejen entre ellos? ¿Qué mecanismos viables financiera y técnicamente de seguimiento y monitoreo a la implementación del PES pueden establecerse?

ANEXO 12.2 ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PES

El ejercicio de comunicación y divulgación de PES de la Cultura Bogotana Acompañó todo el proceso de ejecución de este, consistiendo en diseñar e implementar una estrategia transversal de difusión de sus componentes, objetivos, etapas y desarrollo. Esto se logró 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.

Esta estrategia se desarrolló entre los meses de abril y septiembre del 2023 y acompañó las siguientes etapas

1. **Convocatoria a espacios participativos PES.** Consistió en la realización de una sensibilización sobre el proceso de la declaratoria y la convocatoria ciudadana a participar activamente de los espacios participativos del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta. Esta convocatoria se realizó a través de la Página web y redes sociales del IDPC y entidades postulantes y por medio de estrategias Off line como el diseño, impresión y uso de Flyers y/o afiches. Esta campaña se dirigió principalmente a actores comunitarios de la Cultura Bogotana de la Bicicleta y ciudadanía en general.

a. Piezas generales



Banner general de etapa participativa del Plan Especial de Salvaguardia





Pieza general de etapa participativa del Plan Especial de Salvaguardia para publicación conjunta entre las entidades postulantes

b. Piezas específicas:





Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia,

localidad de Suba



Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, Localidades de Usaquén y Chapinero



Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, Localidades de Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá



Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, Localidades de Puente Aranda y Fontibón



Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, localidades de La Candelaria, Santa fe y Mártires





Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, localidades de Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe





Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, localidades de Ciudad Bolívar y Tunjuelito





Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, localidades de Kennedy y Bosa





Taller de caracterización y cartografía y taller de diagnóstico y salvaguardia, localidades de Usme y Sumapaz



Taller distrital de salvaguardia: nuestra bici, nuestro territorio

c. Videos:
Videos promocionales del inicio de la etapa participativa dentro de la formulación del PES.

https://www.instagram.com/reel/Csb-HCoJETd/?igshid=MTc4MmM1YmI2Ng%3D%3D

d. Prensa:

i. **Pieza informativa IDPC:** Nota IDPC sobre la apertura del proceso participativo dentro de la formulación del plan especial de salvaguardia https://idpc.gov.co/noticias/pes-de-la-cultura-bogotana-usos-y-disfrutes-de-la-bici/?fbclid=PAAaaBsLDpEgrtDDimwXIH25N04o4glQwAZHFLghRka_DWapg-2wdy0IJL6_M

ii. **Nota radial de Radionica:** Entrevista realizada el 31 de mayo en el marco del programa *Multiverso Radionica* sobre el proceso participativo dentro de la formulación del plan especial de salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta, realizado a Carlos Sánchez, Integrante del equipo de patrimonio inmaterial del IDPC.

iii. **Nota radial de clasicaradio:** Entrevista realizada a la tallerista local de Ciudad Bolívar Liliana Bernal y Carlos Sanchez, Integrante del equipo de patrimonio inmaterial del IDPC, alrededor del proceso participativo de Ciudad Bolívar, dentro de la formulación del plan especial de salvaguardia de la Cultura Bogotana de la Bicicleta. https://www.youtube.com/watch?v=jJ9NjU-AKYA



2. **Socialización resultados proceso participativo.** Tras la finalización de la etapa participativa del Plan Especial de Salvaguardia, se realizó un reporte Digital de los resultados del mismo, a través de Página web y redes sociales del IDPC y entidades postulantes. Esta información se dirigió principalmente a actores comunitarios de la Cultura Bogotana de la Bicicleta y ciudadanía en general.

a. Videos:
Video resumen del proceso participativo, así como sus logros cuantitativos y cualitativos.

https://www.instagram.com/reel/Cv5K8jsOhy4/?igshid=MTc4MmM1YmI2Ng==

3. Divulgación resultados de la postulación ante el CDPC. Tras la presentación del Plan Especial de Salvaguardia ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, se realizó un reporte Digital de dicho proceso y sus resultados, a través de Página web y redes sociales del IDPC y entidades postulantes, así mismo se contó con la publicación de noticias asociadas en medios de comunicación locales y nacionales. Esta información se dirigió principalmente a la ciudadanía en general.

a. Notas informativas:

i. **Nota informativa SCRD:** Nota informativa realizada el 26 de septiembre sobre el concepto favorable dado por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural para la inclusión la Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital (LRPCID).
https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/noticias/la-cultura-de-la-bici-un-paso-de-ser-patrimonio-de-la-ciudad

ii. **Nota de prensa:** Noticia del medio Infobae realizada el 21 de septiembre, alrededor del valor patrimonial de Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta y su declaratoria como patrimonio inmaterial de la ciudad. https://www.infobae.com/colombia/2023/09/22/la-cultura-de-la-bicicleta-sera-patrimonio-cultural-inmaterial-de-bogota/

iii. **Nota de prensa:** Noticia del medio nacional El Tiempo realizada el 22 de septiembre, alrededor del valor patrimonial de Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta y su declaratoria como patrimonio inmaterial de la ciudad. https://www.eltiempo.com/bogota/cultura-de-la-bicicleta-esta-cerca-de-ser-patrimonio-inmaterial-de-bogota-808320

iv. **Nota de prensa:** Noticia del medio nacional caracol radio realizada el 19 de septiembre, alrededor del valor patrimonial de Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta y el proceso que debe surtir para ser declarada patrimonio inmaterial de la ciudad. https://caracol.com.co/2023/09/19/la-bicicleta-sera-declarada-patrimonio-cultural-e-inmaterial-de-bogota/

v. **Nota de prensa:** Entrevista realizada el 29 de septiembre a Blanca Gómez, líder del equipo de patrimonio inmaterial del IDPC, alrededor del valor patrimonial de Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta y su declaratoria como patrimonio inmaterial de la ciudad. https://laud.udistrital.edu.co/bogotaentrevista/cultura-de-la-bicicleta-alto-valor-patrimonial

vi. **Nota de prensa:** Noticia del medio nacional Citytv realizada el 22 de septiembre, alrededor del valor patrimonial de Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta y su declaratoria patrimonial de la ciudad.

vii. **Nota informativa en el marco del Lanzamiento de la XVI semana de la bici:** Trasmisión alrededor del concepto favorable dado por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural para la inclusión la Cultura Bogotana de los Usos y Disfrutes de la Bicicleta en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital (LRPCID) en el marco del lanzamiento de la XVI semana de la bici en la ciudad. https://www.youtube.com/watch?v=zRB8I2ZyM5w

¡La cultura bogotana de la bicicleta

puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!



Pronto estaremos en
19 localidades
escuchando tus ideas

¡Participa!

idpc.gov.co

Convocan:
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
Secretaría Distrital de Movilidad
Secretaría Distrital de la Mujer

MUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO

BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización y Cartografía
Localidad:
SUBA
SÁB. 20 MAYO - 2023
2:00 A 5:00 P.M.
CASA DE LA MEMORIA DE SUBA
CRA. 125B #131A-35
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Diagnóstico y construcción de salvaguardia
Localidad:
SUBA
SÁB. 27 MAYO - 2023
2:00 A 5:00 P.M.
CASA DE LA IGUALDAD MUJERES SUBA
CALLE 128 B # 58 A-37
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana
de la bicicleta
puede ser reconocida como
patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización
y Cartografía
Localidad:
USAQUÉN
MIÉRC. 24 MAYO - 2023
5:30 A 8:00 P.M.
CASA DEL CONSUMIDOR
USAQUÉN
CALLE 122 # 7A-61
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Diagnóstico y construcción de salvaguardia
Localidad:
CHAPINERO
MIÉRC. 31 MAYO - 2023
5:30 A 8:00 P.M.
CARRERA 6 # 45-53
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ
FUSION


La cultura bogotana
de la bicicleta
puede ser reconocida como
patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización
y Cartografía
Localidad:
TEUSAQUILLO
JUEV. 25 MAYO - 2023
5:30 A 8:00 P.M.
CASA KILELE
CALLE. 28A #16A-31
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

La cultura bogotana de la bicicleta

puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad

Taller sobre

Diagnóstico y construcción de salvaguardia

Localidad:

BARRIOS UNIDOS

JUEV. **1 JUNIO** - 2023

5:30 A 8:00 P.M.

SEDE DE ORGANIZACIÓN CURVAS EN BICI

CARRERA 57B # 67 B-41

INSCRIPCIÓN PREVIA



NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO

BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización y Cartografía
Localidad:
LA CANDELARIA
Núcleo: La Candelaria, Mártires y Santa Fe
JUE. 8 JUNIO - 2023
5:30 A 8:00 P.M.
FUNDACIÓN GILBERTO ALZATE AVENDAÑO
CRA. 3 #10 - 27
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre Diagnóstico y construcción de salvaguardia
Localidad:
MÁRTIRES
Núcleo: La Candelaria, Mártires y Santa Fe
JUEV. 15 JUNIO
5:30 A 8:00 P.M.
COLEGIO PANAMERICANO LOS MÁRTIRES
CRR. 27 # 24C - 19
INSCRIPCIÓN PREVIA
MUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización y Cartografía
Localidad:
PUENTE ARANDA
Núcleo: Puente Aranda y Fontibón
MIÉRC. 7 JUNIO
5:30 A 8:00 P.M.
JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL PONDEROSA
CL. 1B #52A - 14
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

La cultura bogotana de la bicicleta

puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad

Taller sobre

Diagnóstico y construcción de salvaguardia

Localidad:

FONTIBÓN

Núcleo: *Puente Aranda y Fontibón*




La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización y Cartografía
Localidad:
ANTONIO NARIÑO
Núcleo: Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe
JUEV. 22 JUNIO
5:30 A 8:00 P.M.
ALCALDÍA LOCAL ANTONIO NARIÑO
CL. 17 SUR # 18 - 49
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Diagnóstico y construcción de salvaguardia
Localidad:
SAN CRISTÓBAL
Núcleo: Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe
JUEV. 29 JUNIO
5:30 A 8:00 P.M.
CENTRO LA FELICIDAD SAN CRISTÓBAL
CR 3 ESTE - 18A SUR
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Caracterización y Cartografía
Localidad:
CIUDAD BOLÍVAR
Núcleo: Tunjuelito y Ciudad Bolívar
SÁB. 17 JUNIO - 2023
2:00 A 5:00 P.M.
ALCALDÍA LOCAL CIUDAD BOLÍVAR
DIAG. 62 SUR # 20F - 20
BARRIO SAN FRANCISCO
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

La cultura bogotana de la bicicleta

puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad

Taller sobre

Diagnóstico y construcción de salvaguardia

Localidad:

TUNJUELITO

Núcleo: *Tunjuelito y Ciudad Bolívar*

SÁB. **24 JUNIO**

2:00 A 5:00 P.M.

ALCALDÍA LOCAL TUNJUELITO

DG 50 A # 18-48

SAN CARLOS

INSCRIPCIÓN PREVIA




La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
SÁB. 1 JULIO - 2023
2:00 A 5:00 P.M.
ALCALDÍA LOCAL DE USME
CL. 137 SUR #3A-44
INSCRIPCIÓN PREVIA
Taller sobre
Caracterización y Cartografía
Localidad:
USME
Núcleo: Usme y Sumapaz
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Diagnóstico y construcción de salvaguardia
Localidad:
USME
Núcleo: Usme y Sumapaz
SÁB. 8 JULIO
2:00 A 5:00 P.M.
ALCALDÍA LOCAL DE USME
CL. 137 SUR #3A - 44
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

La cultura bogotana de la bicicleta

puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad

Taller sobre

Caracterización y Cartografía

Localidad:

KENNEDY

Núcleo: *Kennedy y Bosa*

JUEV. **6 JULIO**

5:30 A 8:00 P.M.

CASA DE IGUALDAD Y OPORTUNIDADES PARA LAS MUJERES (CIOM)

CALLE 3A # 71A - 54

BARRIO AMÉRICAS OCCIDENTAL

INSCRIPCIÓN PREVIA



MUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO

BOGOTÁ CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ


La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad
Taller sobre
Diagnóstico y construcción de salvaguardia
Localidad:
BOSA
Núcleo: Bosa y Kennedy
JUEV. 13 JULIO
5:30 A 8:00 P.M.
CASA DE LA PARTICIÁCIÓN BOSA
CR. 80 i # 61 - 05 SUR
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ


¡La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
Pronto estaremos en
19 localidades
escuchando tus ideas
¡Participa!
idpc.gov.co
Convocan:
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
Secretaría Distrital de Movilidad
Secretaría Distrital de la Mujer
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

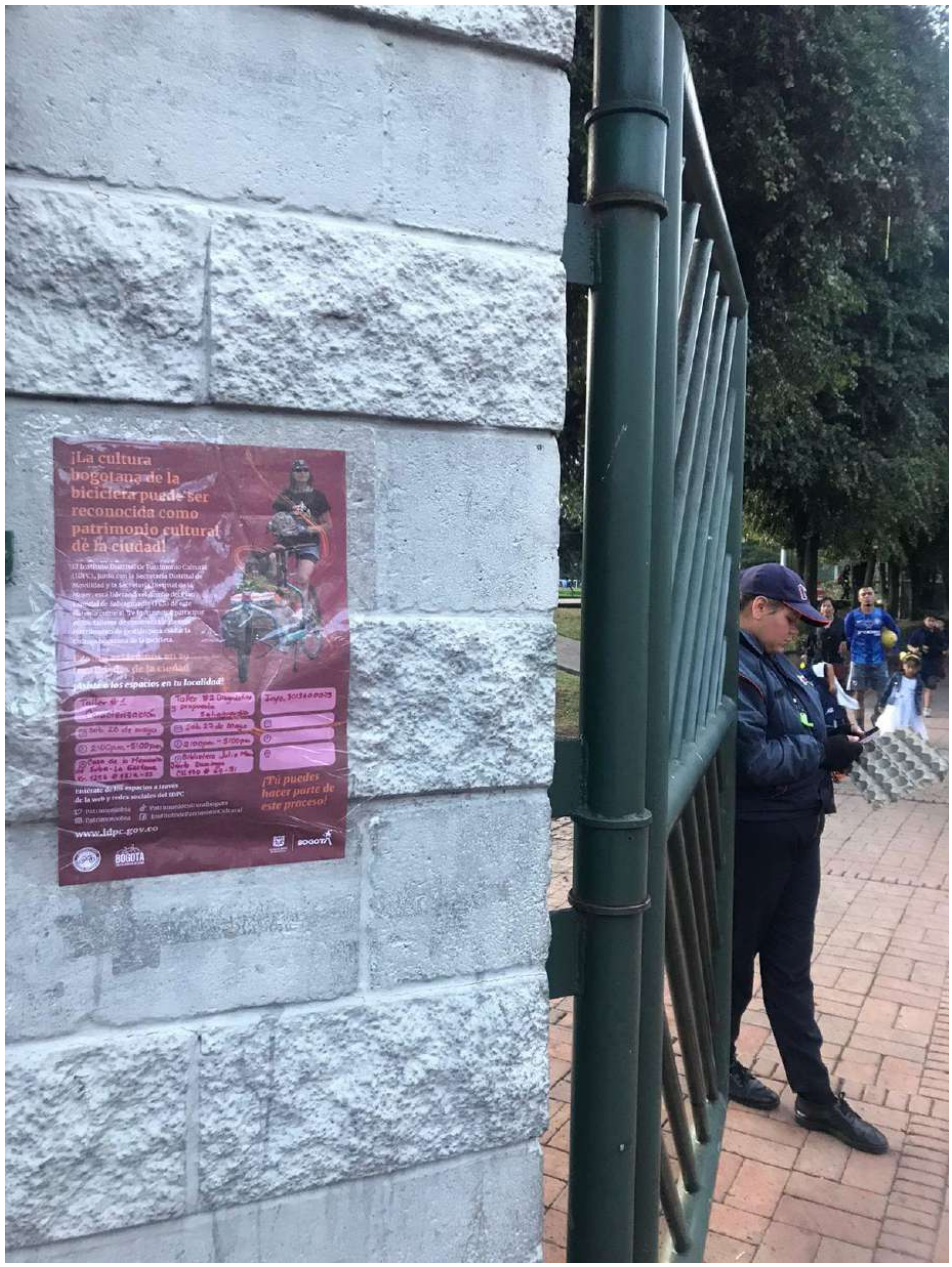

La cultura bogotana
de la bicicleta
puede ser reconocida como
patrimonio cultural
de la ciudad
MAVIC
Taller distrital
de salvaguardia
Nuestra bici,
nuestro patrimonio
SÁB. 29 DE JULIO
9 A.M. A 12:30 P.M.
AUDITORIO PLAZA DISTRITAL DE MERCADO
LA CONCORDIA CL. 12C # 1 - 40
INSCRIPCIÓN PREVIA
NUESTRA BICI NUESTRO PATRIMONIO
BOGOTÁ
CAPITAL MUNDIAL DE LA BICI
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

Fotos convocatoria Núcleo 1 Suba




¡La cultura bogotana de la bicicleta puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, está liderando el diseño del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de este sistema cultural. Te invitamos a participar en los talleres de construcción de este instrumento de gestión para cuidar la Cultura bogotana de la bicicleta.
Pronto estaremos en 19 localidades de la ciudad
¡Asiste a los espacios en tu localidad!
Taller #1 Caracterización
Sábado 20 de mayo 2023
2:00pm - 5:00pm
Casa de la Memoria de Suba - La Gaitana Kr 125b # 131a - 35
Taller #2 Diagnóstico y Propuesta Salvaguardia
Sábado 27 de mayo
2:00pm - 5:00pm
Biblioteca Julio Mario Santo Domingo Cll. 170 # 67 - 51
Info 3015600073
Entérate de los espacios a través de la web y redes sociales del IDPC
Patrimoniobta
Patrimonioculturalbogota
Patrimoniobta
InstitutodePatrimonioCultural
www.idpc.gov.co
¡Tú puedes hacer parte de este proceso!
BOGOTÁ
BOGOTÁ


¡La cultura bogotana de la bicicleta puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
Pronto estaremos en 19 localidades de la ciudad
¡Asiste a los espacios en tu localidad!
¡Tú puedes hacer parte de este proceso!
www.idpc.gov.co
BOGOTÁ


¡La cultura bogotana de la bicicleta puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
¡Tú puedes hacer parte de este proceso!
www.idpc.gov.co

Fotos convocatoria Núcleo 2 Usaquén y Chapinero

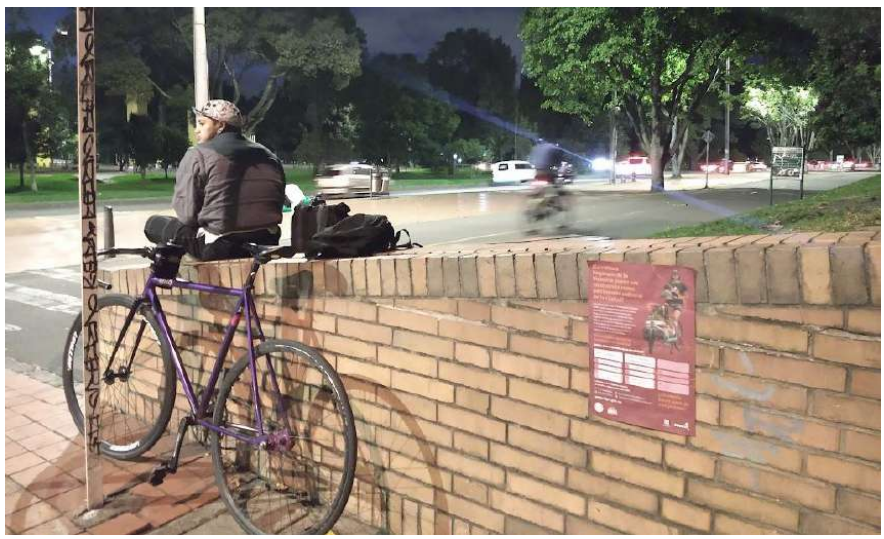





patrimonio cultural de la ciudad!
El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, está liderando el diseño del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de este sistema cultural. Te invitamos a participar en los talleres de construcción de este instrumento de gestión para cuidar la Cultura bogotana de la bicicleta.
Pronto estaremos en 19 localidades de la ciudad
¡Asiste a los espacios en tu localidad!
322 4639804
Barrios Unidos
01 de Junio
5:30 - 8:00 pm
Cra 57b # 676-41
Chapinero
31 de mayo
5:30 - 8:00 pm
Cra 6 # 45-53
Conoce más en:
Patrimoniobta
PatrimonioculturalBogota
www.idpc.gov.co
BOGOTA

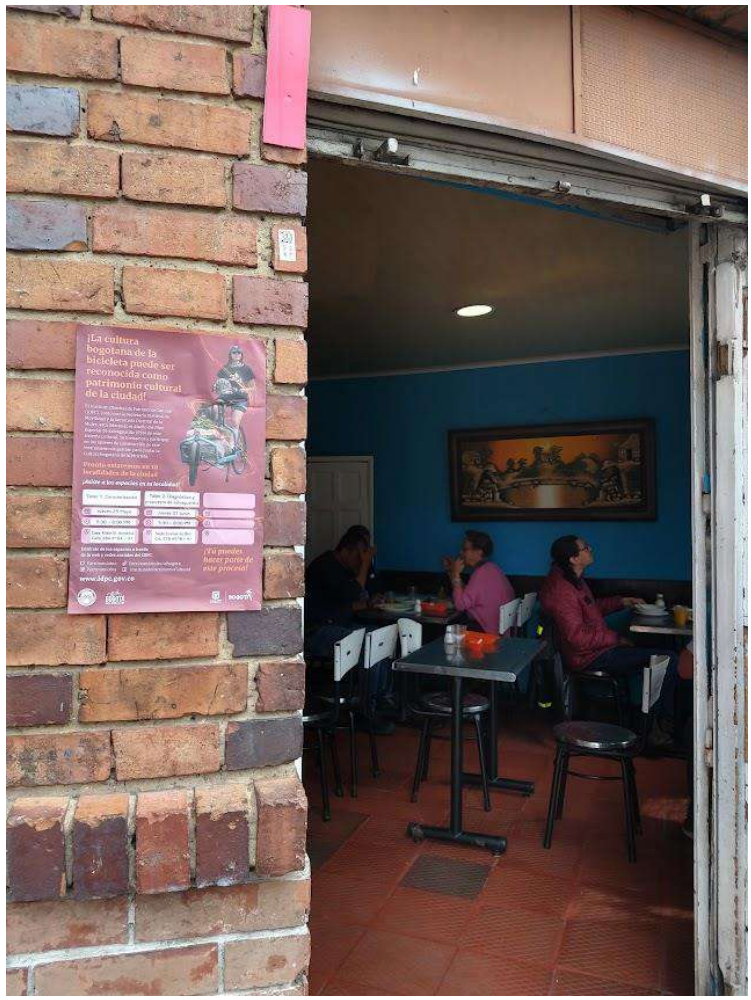

Ambientales
Troncal Avenida 68
Aceras y ciclorrutas
CASA DE JUSTICIA
CHAPINERO
CALLE 63 # 9-76
ATENCIÓN
CONOCE LAS ÁREAS DE NUESTRA
ALCALDÍA LOCAL DE CHAPINERO

Fotos convocatoria Núcleo 3 Teusaquillo, Engativá y Barrios Unidos






$1000
¡La cultura bogotana de la bicicleta
Puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, está liderando el diseño del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de este sistema cultural. Te invitamos a participar en los talleres de construcción de este instrumento de gestión para cuidar la Cultura bogotana de la bicicleta.
Pronto estaremos en 19 localidades de la ciudad
¡Asiste a los espacios en tu localidad!
Taller 1. Caracterización
Jueves 25 de mayo 2023
5:30 – 8:00 PM
Casa Kilele Barrio Armenia
Calle 28A #16A - 31
Taller 2. Diagnóstico y propuesta de salvaguardia
Jueves 01 de junio 2023
5:30 – 8:00 PM
Sede Curvas en Bici
Carrera 57B #67B - 41
Conoce más en:
Patrimoniobta
Patrimoniobta
Patrimonioculturalbogota
InstitutodePatrimonioCultural
www.idpc.gov.co
BOGOTÁ
BOGOTÁ


¡La cultura bogotana de la bicicleta puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
¡Tú puedes hacer parte de este proceso!
www.idpc.gov.co



Fotos convocatoria Núcleo 4 Candelaria, Santa Fe y Los Mártires






VUELVE!
VUELVE!

Fotos convocatoria Núcleo 5 Puente Aranda






Elecciones
Rendición de Cuentas
INFORME RENDICIÓN DE CUENTAS LOCAL FONTIBÓN 2023
Rendición de Cuentas

Fotos convocatoria Núcleo 6 Kennedy y Bosa





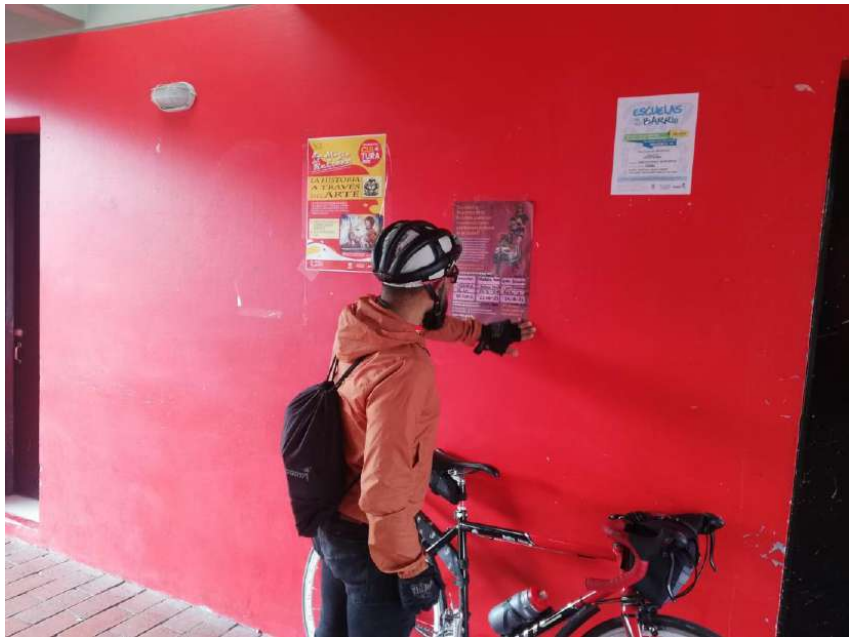


Fotos convocatoria Núcleo 7 Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe



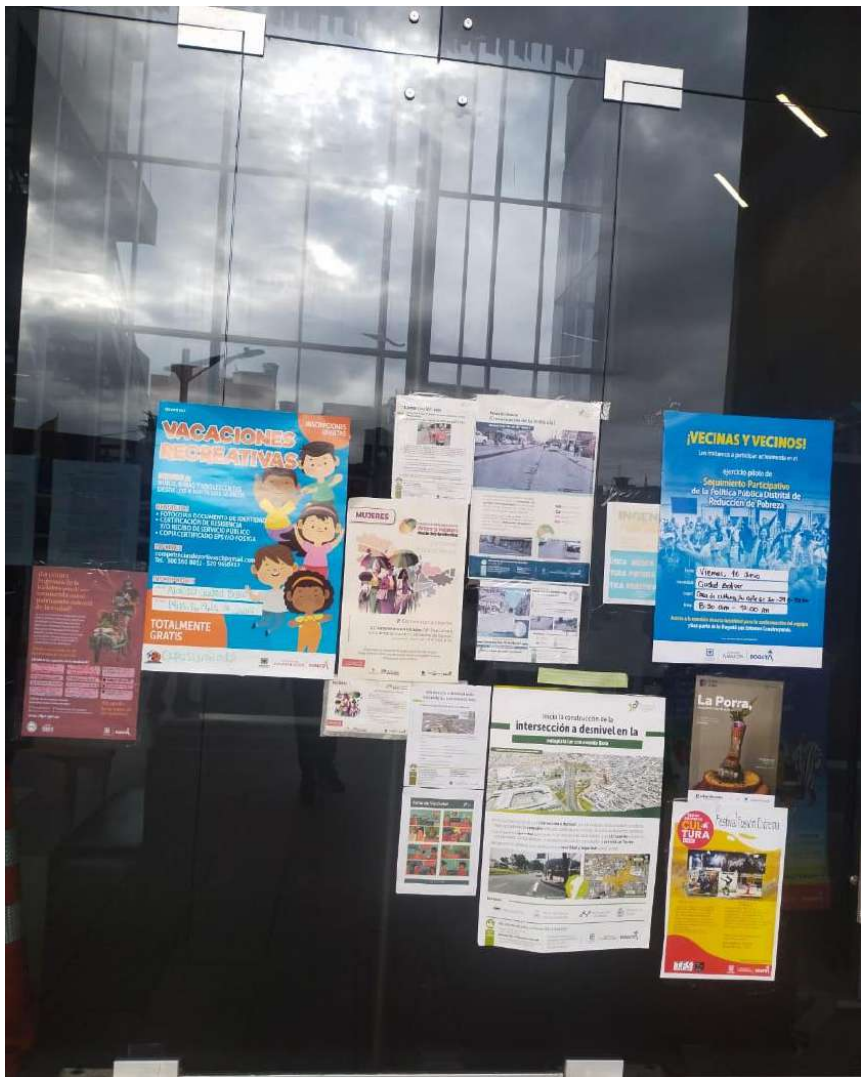

Elecciones
Consejos de Cultura y Deporte
¡Participa!
En el 2023 Bogotá elegirá de manera virtual a consejeros y consejeras de dos sistemas de participación:
SDACP
DRAFE
Funciones de consejeros y consejeras
Calendario electoral
Inscríbete aquí
DRAFE
BOGOTÁ


¡La cultura bogotana de la bicicleta
puede ser reconocida como patrimonio cultural de la ciudad!
El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, está liderando el diseño del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de este sistema cultural. Te invitamos a participar en los talleres de construcción de este instrumento de gestión para cuidar la Cultura bogotana de la bicicleta.
Pronto estaremos en 19 localidades de la ciudad
¡Asiste a los espacios en tu localidad!
Exposición
HISTORIA
DE LA
BICICLETA
taller 01
Caracterización.
Jueves 22-06-23
5:30 - 8:00pm
Alcaldía local. Antonio Nariño
taller 02
Diagnostico - Salvaguardia
Jueves 29-06-23
5:00 - 8:00pm
Centro felicidad San Cristobal
Conoce más en:
Patrimoniobta
Patrimoniobta
Patrimonioculturalbogota
InstitutodePatrimonioCultural
www.idpc.gov.co
BOGOTÁ
BOGOTÁ

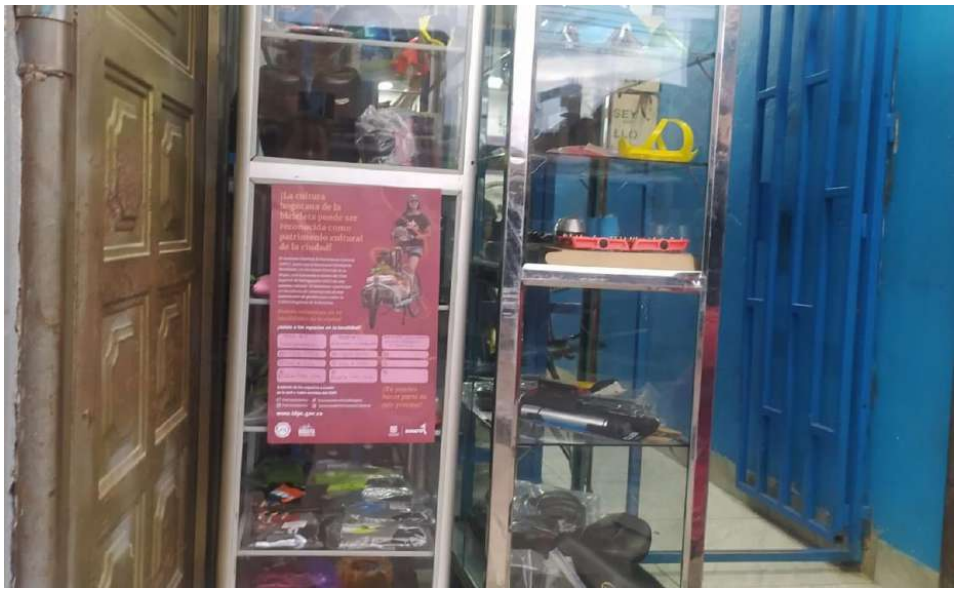

ESCUELAS
PARQUE

Fotos convocatoria Núcleo 8 Tunjuelito y Ciudad Bolívar




VACACIONES RECREATIVAS
TOTALMENTE GRATIS
MUJERES
¡VECINAS Y VECINOS!
Seguimiento Participativo
de la Política Pública Distrital de
Reducción de Pobreza
intersección a desnivel en la
La Porra,

Fotos convocatoria Núcleo 9 Usme y Sumapaz






10-53
BACATÁ

Bogotá D.C., viernes 15 de septiembre de 2023

Señora
DEYANIRA ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 – 35
contactociudadano@movilidadbogota.gov.co
judicial@movilidadbogota.gov.co
Bogotá D.C.

Señora
DIANA MARIA PARRA ROMERO
Secretaria Distrital de la Mujer (E)
Calle 26 # 69-76, Edificio Elemento Av. el Dorado.
servicioalaciudadania@sdmujer.gov.co
notificacionesjudiciales@sdmujer.gov.co
Bogotá D.C.

Señor
PATRICK MORALES THOMAS
Director
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
patrick.morales@idpc.gov.co; correspondencia@idpc.gov.co
3550800
Bogotá D.C

ASUNTO: Respuesta a los radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 con respecto Plan Especial de Salvaguardia-PES de "La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta", para su inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital -LRPCID.

Estimados Señores,

Conforme a las funciones asignadas a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, mediante el Decreto 070 de 2015-Sistema Distrital de Patrimonio Cultural- y del procedimiento de Inclusión en LRPCID establecido en la Resolución 408 de 2020 expedida por esta Secretaría, me permito informar que el pasado 11 de septiembre de 2022 fue llevada la Mesa Técnica para la revisión del Plan Especial de Salvaguardia de *"La Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta",* presentado bajo los radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 respectivamente.

Del desarrollo de la mencionada Mesa Técnica y la revisión de la información allegada, el análisis registrado en el acta identificada con radicado 20233300381733 del 15 de septiembre de 2023 evidencia la necesidad de realizar ajustes al documento y aportar soportes del mismo y su proceso de formulación, con el fin de poner en su conocimiento las observaciones realizadas, me permito remitir anexo a esta comunicación la respectiva acta de Mesa Técnica, en cuanto a la matriz de observaciones generadas por

parte de esta Secretaría, puede ser consultada en el siguiente enlace https://docs.google.com/spreadsheets/d/13HPpLfWLW4x_YDjmwAMgnFdkM6KQs0yg/edit#gid=1244266360

Los documentos requeridos en el marco de este procedimiento, así como los ajustes al Documento Técnico de Soporte-DTS del Plan Especial de Salvaguardia podrán ser radicados a través del correo correspondencia.externa@scrd.gov.co. Con el ánimo de realizar una revisión sistemática al documento ajustado, se solicita que en la respuesta se diligencie y aporte la matriz identificando las modificaciones realizadas documento.

Por último, esta Secretaría destaca el interés de la Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de la Mujer y al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de promover iniciativas que buscan el fortalecimiento y salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de Bogotá.

Con un saludo cordial,

MAURIZIO TOSCANO GIRALDO
Subdirector de Infraestructura y Patrimonio Cultural
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
Proyectó: María Cristina Méndez/Laura Castañeda
Revisó: Liliana Ruiz Gutiérrez

Documento 20233300152661 firmado electrónicamente por:

Sandra Liliana Ruíz Gutiérrez, Profesional Especializado, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 15:35:45

Maurizio Toscano Giraldo, Subdirector de Infraestructura Cultural, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 16:14:44

Laura Angelica Castañeda, Abogada Contratista, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 12:53:55

MARÍA CRISTINA MENDEZ TAPIERO, Contratista, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 08:41:40

dd35eb3cb59d9322b488a0a512eb55e8c5106c3d5ab8ba75e09a873ad282574c

Bogotá D.C., lunes 04 de septiembre de 2023

Señor
PATRICK MORALES THOMAS
Director
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
patrick.morales@idpc.gov.co; correspondencia@idpc.gov.co
3550800
Bogotá, D.C

ASUNTO: Convocatoria Mesa Técnica IDPC-SCRD para revisión del Plan Especial de Salvaguardia-PES de “La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, para su inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital -LRPCID.

Estimado Patrick,

Conforme a las funciones asignadas a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, mediante el Decreto 070 de 2015-Sistema Distrital de Patrimonio Cultural y del procedimiento de Inclusión en LRPCID establecido en la Resolución 408 de 2020 expedida por esta Secretaría, me permito convocar a la Mesa Técnica de revisión del Plan Especial de Salvaguardia de “La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, presentado bajo radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 respectivamente.

Esta Mesa Técnica tendrá como objetivo la evaluación de la viabilidad de la presentación del documento PES para presentación ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, en consideración de lo anterior me permito convocar a una reunión virtual el próximo lunes 11 de septiembre de 2023 en el horario de 2:30 a 4:30 p.m. El enlace habilitado para esta reunión es el siguiente: meet.google.com/bfs-tixd-fah

Con el fin de recibir los aportes por parte del Instituto en la mencionada reunión, anexo a esta comunicación el documento PES mencionado para su revisión previa a la mesa técnica. Para la coordinación de dicha reunión podrá contactar a María Cristina Méndez, profesional de la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural al correo electrónico maría.mendez@scrd.gov.co.

Con un saludo cordial,

MAURIZIO TOSCANO GIRALDO
Subdirector de Infraestructura y Patrimonio Cultural
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
Proyectó: María Cristina Méndez
Revisó: Liliana Ruiz Gutiérrez

Documento 20233300144461 firmado electrónicamente por:

MARÍA CRISTINA MENDEZ TAPIERO, Contratista, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 04-09-2023 18:46:11

Sandra Liliana Ruíz Gutiérrez, Profesional Especializado, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 04-09-2023 20:35:16

Maurizio Toscano Giraldo, Subdirector de Infraestructura Cultural, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 05-09-2023 08:19:32



e01b34266e76e394b2eac6195ade15b1fe766d8b24de172b1b2e18b3a2db6983

Señores y señoras
Consejeros y consejeras locales de la bicicleta
Bogotá D.C

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Respetados consejeros y consejeras,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se están llevando a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación para participar activamente en esta etapa. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co a los espacios de su interés. Asimismo, damos a conocer a continuación el cronograma específico de encuentros para el mes de junio y julio.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Antonio	Caracterización de las	Alcaldía local	Jueves	5:30 pm-

Nariño	localidades de Antonio Nariño, Rafael Uribe, San Cristóbal.	Antonio Nariño Calle 17 Sur No 18-49.	22/06/23	8:00 pm
Taller San Cristóbal	Diagnóstico y líneas de acción de las localidades de Antonio Nariño, Rafael Uribe y San Cristóbal.	Centro Felicidad San Cristóbal Carrera 3 Este con Calle 18A Sur	Jueves 29/06/23	5:30 pm-8:00 pm
Taller Ciudad Bolívar	Caracterización de las localidades de Ciudad Bolívar y Tunjuelito .	Alcaldía Local Ciudad Bolívar Diagonal 62 Sur # 20F - 20 Barrio San Francisco.	Sábado 17/06/23	2:00 - 5:00 pm
Taller Tunjuelito	Diagnóstico y líneas de acción de las localidades de Ciudad Bolívar y Tunjuelito.	Alcaldía local Tunjuelito DG 50 A #18-48 San Carlos.	Sábado 24/06/233	2:00 - 5:00 pm
Taller Kennedy	Caracterización de las localidades de Kennedy y Bosa.	Casa de Igualdad para Mujeres Kennedy. Carrera 78 K No. 33 A - 24 Sur	Jueves 06/07/23	5:30 pm-8:00 pm
Taller Bosa	Diagnóstico y líneas de acción de Kennedy y Bosa.	Salón comunal Barrio Argelia. Carrera 80 I No. 61 - 05 Sur.	Jueves 13/07/23	5:30 pm-8:00 pm
Taller Usme	Caracterización de las localidades de Usme y Sumapaz.	Alcaldía Local de Usme. Cl. 137 Sur #3a-44.	Sábado 01/07/23	2:00 - 5:00 pm
Taller Usme	Diagnóstico y líneas de acción de Usme y Sumapaz.	Alcaldía Local de Usme. Cl. 137 Sur #3a-44.	Sábado 08/07/23	2:00 - 5:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000033451 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 16-06-2023 10:04:32

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO



54b52cb7846a0adb6db2e53a75d6b79c7ee18186d0b5d1ccbf9a6514151036da

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ | SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN **Folios**: 2
Anexos: No
No. Radicación: 2-2023-63202 **No. Radicado Inicial:** 1-2023-42121
No. Proceso: 2195283 **Fecha**: 2023-06-13 18:44
Tercero: INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL - IDPC
Dep. Radicadora: Subdirección de Consolidación
Clase Doc: Salida **Tipo Doc**: Oficio de salida **Consec**: XXXXXX-XXXXX

Bogotá, D. C., 13 de junio de 2023

Señora
CAMILA MEDINA ARBELÁEZ
Subdirección de Divulgación y Apropiación del Patrimonio
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
Calle 12 B No. 2-91 /Tel. 3550800
Email correspondencia@idpc.gov.co
Ciudad

Radicado: 1-2023-42121 del 19-05-2023
Su oficio 20234000026091 del 18-05-2023
Asunto : Talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura Bogotana de los usos y disfrute de la bicicleta..

En atención a su oficio de la referencia, con el cual invita a esta Secretaría "*a participar activamente de la etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres*" para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrute de la bicicleta, y anexa un cronograma para el mes de mayo, le informamos que a los talleres de Suba, Chapinero y Barrios Unidos, celebrados los días 27 y 31 de mayo y el 1º de junio, respectivamente, asistieron los funcionarios de esta Subdirección Sandra Guerrero, Estefanía Gentile y Ricardo Navas. .

A los demás talleres relacionados en el cronograma no fue posible asistir, teniendo en cuenta la premura de su convocatoria, a las múltiples tareas que adelanta esta Secretaría y al horario establecido por el IDPC, que dificulta la disponibilidad de nuestros funcionarios.

Por lo anterior, sugiero muy comedidamente que los talleres a celebrar en los meses de junio y julio de 2023 sean convocados en días y horarios en donde se obtenga una mayor disponibilidad de asistencia, y así mismo, que los temas tratados se ajusten a las funciones de las entidades que conforman el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, según el decreto distrital 070 de 2015.

Cordial saludo,

Lidis Ivonne Bohorquez Rojas
Subdirección de Consolidación

EVITE ENGAÑOS: *Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página www.sdp.gov.co link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.*

Cra. 30 Nº 25 -90
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP
Cra 21 Nº69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000
www.sdp.gov.co
Código Postal: 1113111

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.

BOGOTÁ | SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN **Folios**: 2
Anexos: No
No. Radicación: 2-2023-63202 **No. Radicado Inicial:** 1-2023-42121
No. Proceso: 2195283 **Fecha**: 2023-06-13 18:44
Tercero: INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL - IDPC
Dep. Radicadora: Subdirección de Consolidación
Clase Doc: Salida **Tipo Doc**: Oficio de salida **Consec**: XXXXXX-XXXXX

Elaboró: Ricardo Navas C.

EVITE ENGAÑOS: *Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página www.sdp.gov.co link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.*

Cra. 30 Nº 25 -90
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP
Cra 21 Nº69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000
www.sdp.gov.co
Código Postal: 1113111

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.

BOGOTÁ | IDRD

Al contestar cite este número

Radicado IDRD No. 20235000124561

Bogotá D.C. 31-05-2023

Señores
INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL
Correo: atencionciudadania@idpc.gov.co
Ciudad

ASUNTO: Respuesta al radicado 20234000026031 con radicado IDRD No. 20232100180502

Desde el Instituto Distrital de Recreación y Deportes – IDRD, agradecemos la invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta y confirmamos que desde la Estrategia Bogotá Pedalea se delegará a una persona por cada programa para asistir a los próximos talleres de la siguiente manera:

LOCALIDAD	TEMA	LUGAR	FECHA	HORA	DELEGADOS
Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 - 8:00 pm	Camilo Andrés Salas Duque Andrés Acevedo Michelle Cuellar
Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B41	Jueves 01/06/2023	5:30 - 8:00 pm	Esteban Álvarez Florián Sebastián Valverde Nicolas Gaviria

Adicionalmente, reiteramos que para el IDRD es fundamental involucrarnos activamente en el proceso, teniendo en cuenta que uno de los componentes más importantes es la Estrategia Bogotá Pedalea conformada por sus cuatro programas: Ciclovía, Escuela de la Bicicleta, Al Trabajo en Bici y Bici experiencias.

Cordialmente,

LUIS HUMBERTO SALCEDO PRADO
Subdirector Técnico de Recreación y Deportes
Subdirección Técnica de Recreación y Deportes

Anexos: N/A

Instituto Distrital de Recreación y Deporte
Calle 63 No. 59A - 06
Tel: 660 54 00
www.idrd.gov.co
Info: Línea 195

Fecha de firmado: 2023.05.31 16:22:45 COT
Firmado digitalmente desde SGD-Orfeo

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Copia: N/A

Elaboró: Geraldine Gaviria Sandoval – Contratista Apoyo Administrativo Estrategia Bogotá Pedalea
Proyectó: Jesús David Acero Mora – Articulador Estrategia Bogotá Pedalea STRD
Revisó: Elia Tatiana Barbosa – Contratista Abogada STRD
Aprobó: N/A

Instituto Distrital de Recreación y Deporte
Calle 63 No. 59A - 06
Tel: 660 54 00
www.idrd.gov.co
Info: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Señores
SECRETARÍA DISTRITAL DE GOBIERNO
Correo: radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026301 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 17:15:15

fd27a42fae7795e2c57b2ebfc4da84cb00c627bb98fee52398bfa1eba804d093

Señores
SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO
Correo: contactenos@desarrolloeconomico.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026291 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 17:08:50

215dbabab669b8a89b3004478faadfe8105d8fd8fbaab087373695ec56678e76

Señores
SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE
Correo: atencionalciudadano@ambientebogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026281 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 17:03:30

8b00d88e45f525a7a2ef4063765a8ae82e534fb75672d474c72f55e1a3ab7117

Señores
INSTITUTO PARA LA ECONOMÍA SOCIAL
Correo: gestiondocumental@ipes.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026271 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:58:16

ae86710bd318be2367a0835c369055feb62ade81b9feff641484d47c3903e10f

Señores
INSTITUTO DISTRITAL DE LA PARTICIPACIÓN Y ACCIÓN COMUNAL
Correo: correspondencia@participacionbogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026261 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:52:09

0a51a992718bf4d372cad4941d91cb7c9816287d6d3396c468798d01b6da3aeb

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE USAQUEN
Correo: alcalde.usaquen@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026251 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:46:40

6c651ddf1c8e20ce8fc3eb9cbb0987199884a9c6806614473ddbdef1ee270b0f

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE TEUSAQUILLO
Correo: cdi.teusaquillo@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026241 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:40:22

3ee42d2e96924010e3bc13ce651b864f8f4357b36c5703c131be632ab601de6f

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE SUBA
Correo: alcalde.suba@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026231 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 19-05-2023 11:44:48

9c96c91a038bf8e6467a3b59297854914e352ea5b310d24ac7722bbcd73aa355

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE ENGATIVÁ
Correo: alcalde.engativa@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026221 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:32:36

385aceae9a9f6779b1addf8d9f12ebddf84c8b6c3b76c497e2bf7fa051aa4453

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE CHAPINERO
Correo: cdi.chapinero@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026211 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:28:49

2bfd8569595881808c7889a7fc94f0ad41ed0f0ae4d29d68b5fcffad1beca499

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS
Correo: alcalde_bunidos@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026201 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 16:24:16

ef096102cd2b35a3dc0a54b3ddc96aea15bb4d8dc6d7a3adc4d883c01fcfffcd

Señores
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
Correo: servicioalciudadanoGEL@sdp.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres.

Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co
Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026091 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 13:12:26

370a6547ccdfd9c8da85d3c417ef04e8c705e0e47d9c00fd6e61abbf63500d2b

Señores
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
Correo: contactociudadano@movilidadbogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres.

Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co
Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026081 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 13:04:24

345b75b3b83181ee145a2155ecdc7cc198863d0c53471c35235b3ad67b9f6ca4

Señores
SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE
Correo: correspondencia.externa@scrd.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres.

Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co
Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026051 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 12:52:31

4914d2ab6e73dcb4eb6f42879c5e2d17a2b2e2537ded5fdc71e5f06e4386e08f

Señores
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO
Correo: correspondencia@idu.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026041 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 12:44:10

2031fedda4e2d661946f01522fe03f1b8785e03cd99776c033edb8e1dbf25fdd

Señores
INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE (IDRD)
Correo: IDRDcorrespondencia@idrd.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres.

Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co
Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026031 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 12:39:27

cb22807b3203b9099b9425b8480d408476bbb0aceb3d0a1fa54b58c239ad6f52

Señores
INSTITUTO DISTRITAL DE LAS ARTE
Correo: contactenos@idartes.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026011 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 12:25:10

66aeb7244c7faa8307fcd63aeb9e0d81d593c382bd43af83eb5e98f1ad97698c

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Señores
ALCALDÍA LOCAL DE BARRIOS UNIDOS
Correo: radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a los talleres participativos para la formulación del Plan Especial de Salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer viene liderando desde el 2020 la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente el proceso de postulación de esta manifestación cultural a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), entendido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial que contempla un amplio trabajo participativo con la ciudadanía y que requiere la **realización de varios espacios de participación ciudadana en la ciudad**, los cuales se llevarán a cabo en los meses de mayo, junio y julio de 2023.

Extendemos una amable invitación a su institución para participar activamente de esta etapa participativa a través de un representante o delegado a los talleres. Agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Damos a conocer el cronograma específico de encuentros para el mes de mayo. El cronograma de los talleres de junio y julio se dará a conocer oportunamente.

LOCALIDAD	TEMA TALLER	LUGAR	FECHA	HORA
Taller Suba	Caracterización	Casa de la memoria de Suba Carrera 125b #131a-35	Sábado 20/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Suba	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de la Igualdad Mujeres Suba. Calle 128 B # 58 A-37	Sábado 27/05/2023	2:00 pm-5:00 pm
Taller Usaquén	Caracterización	Casa del consumidor Usaquén. Calle 122#7a-61	Miércoles 24/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Chapinero	Diagnóstico y líneas de acción.	Casa de Igualdad Mujeres Chapinero Carrera 6 # 45-53	Miércoles 31/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Teusaquillo	Caracterización	Casa Kilele. Calle. 28a #16a31	Jueves 25/05/2023	5:30 pm-8:00 pm
Taller Barrios Unidos	Diagnóstico y líneas de acción.	Sede organización Curvas en bici. Carrera 57B # 67 B-41	Jueves 01/06/2023	5:30 pm-8:00 pm

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a su participación.

Cordialmente,

Documento 20234000026001 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, subdirección, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-05-2023 12:14:06

13e42a03a9004d0035ada51ccc2e6907c791222044c4f3263001df17ee4a4483

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Bogotá D.C., viernes 15 de septiembre de 2023

Señora
DEYANIRA ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 – 35
contactociudadano@movilidadbogota.gov.co
judicial@movilidadbogota.gov.co
Bogotá D.C.

Señora
DIANA MARIA PARRA ROMERO
Secretaria Distrital de la Mujer (E)
Calle 26 # 69-76, Edificio Elemento Av. el Dorado.
servicioalaciudadania@sdmujer.gov.co
notificacionesjudiciales@sdmujer.gov.co
Bogotá D.C.

Señor
PATRICK MORALES THOMAS
Director
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
patrick.morales@idpc.gov.co; correspondencia@idpc.gov.co
3550800
Bogotá D.C

ASUNTO: Respuesta a los radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 con respecto Plan Especial de Salvaguardia-PES de “La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, para su inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital -LRPCID.

Estimados Señores,

Conforme a las funciones asignadas a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, mediante el Decreto 070 de 2015-Sistema Distrital de Patrimonio Cultural- y del procedimiento de Inclusión en LRPCID establecido en la Resolución 408 de 2020 expedida por esta Secretaría, me permito informar que el pasado 11 de septiembre de 2022 fue llevada la Mesa Técnica para la revisión del Plan Especial de Salvaguardia de *“La Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”,* presentado bajo los radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 respectivamente.

Del desarrollo de la mencionada Mesa Técnica y la revisión de la información allegada, el análisis registrado en el acta identificada con radicado 20233300381733 del 15 de septiembre de 2023 evidencia la necesidad de realizar ajustes al documento y aportar soportes del mismo y su proceso de formulación, con el fin de poner en su conocimiento las observaciones realizadas, me permito remitir anexo a esta comunicación la respectiva acta de Mesa Técnica, en cuanto a la matriz de observaciones generadas por

parte de esta Secretaría, puede ser consultada en el siguiente enlace https://docs.google.com/spreadsheets/d/13HPpLfWLW4x_YDjmwAMgnFdkM6KQs0yg/edit#gid=1244266360

Los documentos requeridos en el marco de este procedimiento, así como los ajustes al Documento Técnico de Soporte-DTS del Plan Especial de Salvaguardia podrán ser radicados a través del correo correspondencia.externa@scrd.gov.co. Con el ánimo de realizar una revisión sistemática al documento ajustado, se solicita que en la respuesta se diligencie y aporte la matriz identificando las modificaciones realizadas documento.

Por último, esta Secretaría destaca el interés de la Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de la Mujer y al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de promover iniciativas que buscan el fortalecimiento y salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de Bogotá.

Con un saludo cordial,

MAURIZIO TOSCANO GIRALDO
Subdirector de Infraestructura y Patrimonio Cultural
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
Proyectó: María Cristina Méndez/Laura Castañeda
Revisó: Liliana Ruiz Gutiérrez

Documento 20233300152661 firmado electrónicamente por:

Sandra Liliana Ruíz Gutiérrez, Profesional Especializado, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 15:35:45

Maurizio Toscano Giraldo, Subdirector de Infraestructura Cultural, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 16:14:44

Laura Angelica Castañeda, Abogada Contratista, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 12:53:55

MARÍA CRISTINA MENDEZ TAPIERO, Contratista, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 15-09-2023 08:41:40

dd35eb3cb59d9322b488a0a512eb55e8c5106c3d5ab8ba75e09a873ad282574c

BOGOTÁ | SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

Al contestar, citar el número:
Radicado: 20233300144461
Fecha: 04.09.2023

Bogotá D.C., lunes 04 de septiembre de 2023

Señor
PATRICK MORALES THOMAS
Director
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
patrick.morales@idpc.gov.co; correspondencia@idpc.gov.co
3550800
Bogotá, D.C

ASUNTO: Convocatoria Mesa Técnica IDPC-SCRD para revisión del Plan Especial de Salvaguardia-PES de “La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, para su inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito Distrital -LRPCID.

Estimado Patrick,

Conforme a las funciones asignadas a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, mediante el Decreto 070 de 2015-Sistema Distrital de Patrimonio Cultural y del procedimiento de Inclusión en LRPCID establecido en la Resolución 408 de 2020 expedida por esta Secretaría, me permito convocar a la Mesa Técnica de revisión del Plan Especial de Salvaguardia de “La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”, presentado bajo radicados 20237100142612, 20237100143092, 20237100143602 del 29, 30 y 31 de agosto de 2023 respectivamente.

Esta Mesa Técnica tendrá como objetivo la evaluación de la viabilidad de la presentación del documento PES para presentación ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, en consideración de lo anterior me permito convocar a una reunión virtual el próximo lunes 11 de septiembre de 2023 en el horario de 2:30 a 4:30 p.m. El enlace habilitado para esta reunión es el siguiente: meet.google.com/bfs-tixd-fah

Con el fin de recibir los aportes por parte del Instituto en la mencionada reunión, anexo a esta comunicación el documento PES mencionado para su revisión previa a la mesa técnica. Para la coordinación de dicha reunión podrá contactar a María Cristina Méndez, profesional de la Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural al correo electrónico maría.mendez@scrd.gov.co.

Con un saludo cordial,

MAURIZIO TOSCANO GIRALDO
Subdirector de Infraestructura y Patrimonio Cultural
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
Proyectó: María Cristina Méndez
Revisó: Liliana Ruiz Gutiérrez

Documento 20233300144461 firmado electrónicamente por:

MARÍA CRISTINA MENDEZ TAPIERO, Contratista, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 04-09-2023 18:46:11

Sandra Liliana Ruíz Gutiérrez, Profesional Especializado, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 04-09-2023 20:35:16

Maurizio Toscano Giraldo, Subdirector de Infraestructura Cultural, Subdirección de Infraestructura y Patrimonio Cultural, Fecha firma: 05-09-2023 08:19:32

e01b34266e76e394b2eac6195ade15b1fe766d8b24de172b1b2e18b3a2db6983

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040301**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señor
Alejandro Rivera Camero
Director
Instituto Para La Economía Social - IPES
gestiondocumental@ipes.gov.co

Asunto: invitación al taller “Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,
Documento 20234000040301 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 17:02:21

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.



260e6902bf87b4b3af4a6e33bbd735088dd828d0b03803cf6b7bb03b9a09a608

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040291**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señor
Mauricio Galeano
Director
Instituto Distrital de las Artes (IDARTES)
contactenos@idartes.gov.co

Asunto: invitación al taller “Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040291 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 17:00:07

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

b75e0d11168e60bb287a39a4431d8d60f761f88be8584c9a132970dafe1481e6

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040281**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señor
Alexander Reina Otero
Director
Instituto distrital de la participación y la acción comunal (IDPAC)
correspondencia@participacionbogota.gov.co

Asunto: invitación al taller "Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040281 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 16:57:46

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

6366d55a3e4d2fceff09904520062a998d3ac9b05390f0b0280ce313046fba5a

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040271**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señor
Felipe Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación
correspondencia@idu.gov.co

Asunto: invitación al taller "Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040271 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 19-07-2023 10:39:30

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

833c24bcec0b3b1634843cd4250dc8449a82573a3248ade8ce9a5cfce5193206

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040241**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señor
Diego Sánchez Fonseca
Director
correspondencia@idu.gov.co

Asunto: invitación al taller “Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040241 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 16:52:07

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.



1a532217912c245f2549da1c317c0b7bc053348ee2e1b0fec10b84bdc897913f

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Señor
José David Riveros
Secretario Distrital de Gobierno
radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

Asunto: invitación al taller “Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”

Cordial saludo,

Como es de su conocimiento el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040231 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE

DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 16:49:43

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO



10526508602bb4d5cf8c7aa39399560bd41623281aff02887fb4527016301193

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040221**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señor
Alfredo Bateman Serrano
Secretario Distrital de Desarrollo Económico
contactenos@desarrolloeconomico.gov.co

Asunto: invitación al taller "Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"

Cordial saludo,

Como es de su conocimiento el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040221 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 16:47:39

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

2f0f97ed3d3ee48ed74e54d5e3408a13f528d4d56f3c4818de4f2b1ece348643

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040211**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señora
Deyanira Ávila Moreno
Secretaria Distrital de Movilidad
contactociudadano@movilidadbogota.gov.co

Asunto: invitación al taller “Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”

Cordial saludo,

Como es de su conocimiento el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040211 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 19-07-2023 10:45:17

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

83c4f881579a81844360b7b9fe9128d6ffe34d6e1139674d6d83a3f50e8fb55d

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040201**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Señora
Diana Rodríguez Franco
Secretaria Distrital de la Mujer
servicioalaciudadania@sdmujer.gov.co

Asunto: invitación al taller "Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta"

Apreciada Secretaria,

Como es de su conocimiento el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040201 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 16:42:18

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO



3173bffdf1ebdbd107e032251ed519fbf02b312364287effdea5d5dbd4b56f77

Señores y señoras
Consejeros y consejeras locales de la bicicleta

Antonio Nariño
Miguel Armando Leon
abogadobici@gmail.com
Santiago Joel Santiago Joel
santjoeks@gmail.com
Barrios Unidos
Claudia Yanira Gomez Blanco
claudiaygb@hotmail.com
Sandra Liliana Sierra
lilisierra8@hotmail.com
Lexys Eliana Alarcon Galeano
ealarcongaleano@gmail.com
Yuli Bejarano yulibejarano@gmail.com
Bosa
Oscar Ivan Aparicio Gonzalez
oscargonzalez19@gmail.com
Ronal Donoso Herrera
ronaldonoso@gmail.com
Juan Esteban Tellez Segura
estebantellezz121@gmail.com
Tatiana Paola Angarita Gonzalez
tatianaagrt@gmail.com
Reynaldo Calderon Rivero
reycal@gmail.com
Frans David Izquierdo Rodriguez
frans.d.i@hotmail.com
Yesica Paola Aguillon Reyes
yesica_reyes110691@hotmail.com
Candelaria
Edel Zaray Ramirez Leon
ritoramirez01@gmail.com
Rene Gabriel Narvaez Benalcazar
rene.narvaez11@gmail.com
Chapineros
luz katherine Gomez
katha_1981@hotmail.com
Magaly Ballen maggieballen@gmail.com
Ciudad Bolivar
Olga Janeth Mérida
olga.merida2019@gmail.com
Yeuner Jossemel Melo Mérida
yeinermerida11@gmail.com
David Nieto Arana
daviidniieto@hotmail.com
Yhoyner Jose Nieto Vanegas
mpedagogo01@gmail.com
Engativa
Angela Granados
angielee1@hotmail.com
Diana Quintero Segura
clubbacatabogota@gmail.com
Heidy Viviana Coy Torres
heidy.coy999@gmail.com
Nestor Alexander Gutierrez
NAG7981@HOTMAIL.COM
Jenniffer Sainea jennsainea@gmail.com
Jessica Paola Pulido Sanabria
jessicapulidosanabria@gmail.com
Fontibón
Cindy lorena Nieto
lorena.nieto.es@gmail.com
Danilo Basto
bicicletasevolucion@gmail.com
Water Henry Garcia Acero
fontirueda@gmail.com
Ivan Dario Ospina Duarte
ivanospinaduarte@gmail.com
Jefferson Escobar Rivas
jeffersonescobar149@gmail.com
Kennedy
WILLIAM RODRIGUEZ
williamrodriguezvargas@gmail.com
Omar Hefren Aguillon
salome.2516@hotmail.com
Katherine Johanna Rodrïguez Pinzon
krodriguez.tvg@gmail.com

Dayanna Shirley Velandia
dayanna97.velandia@gmail.com
Diego Jose Martinez Valderrama
diegol1099@hotmail.com
Faber Mauricio Quintero Barrera
fabermaq65@outlook.com
Mártires
Manuel Salvador sanchez albarracin
sanalba@misena.edu.co
Puente Aranda
Yudy Viviana Ruiz Olarte
doll3723@gmail.com
Rolando Esteban Cruz Acosta
roloarquitecto@hotmail.com
Luis Felipe Culma meneses
pipeculmameneses@gmail.com
Yulieth Alexandra Riaïño Espitia
yulieth.espitia@gmail.com
Rafael Uribe Uribe
Cristian David Espitia Vanegas
cristianespitia2506@gmail.com
Jair Alexander Ortiz Castellanos
jaaortizca@unal.edu.co
Jhane Marilyn Tunjano Rodríguez
jmtunjano@gmail.com
LUIS EDUARDO BELLO BURGOS
arbiburgos@hotmail.com
Jose Daniel Sastoque Rodriguez
jdsastoque@fucsalud.edu.co
San Cristóbal
Alfonso Tibabisco Gutierrez
alfonsotibabisco@gmail.com
Omar Bustos jobustosm@unal.edu.co
Eduar Felipe Cortes Cano
efelipe999@gmail.com
Frank Nicolas Cantor Espitia
franknicolascantor@gmail.com
Jorge Enrique Grosso
jegrossop@unal.edu.co
Santa Fe
Samuel Amezquita
samu.amezquita@gmail.com
David Santiago Rojas Guio
ingesantiagorojas@hotmail.com
Suba
Daniela Pinillos Ramirez
pinillosramirezmariadaniela@gmail.com
Leidy Johanna Gomez torre
fuerte091@gmail.com
Julio Alverto Velasquez Rodriguez
jalbervr2@gmail.com
Jhonatan David Gonzalez Bautista
jhdavidb@gmail.com
Oscar Javier Avila Ruïz
ing.oscar@gmail.com
Teusaquillo
Angelica Sanchez Rendon
camariarendon@gmail.com
Fabian David Rosas Davila
fadaroda16@hotmail.com
Laura Daniela Gomez Rodrïguez
ladgomezro@unal.edu.co
Leonardo Villamizar Bautista
liovil@hotmail.com
Maria Alejandra Martinez
chicasenbicicleta@gmail.com
Usaquén
Ana Isabel Arevalo Vega
isabella9901@gmail.com
Lina Marcela Becerra Corredor
LINA.BECERRA0@GMAIL.COM
Daniel Alejandro Lopez Monsalve
lopezmonsalve@gmail.com
Daniel Eduardo Ortiz
lpcwsd@gmail.com
Usme
Wilson Rodriguez
wilsonshmit@hotmail.com
wilmar Garzon Contreras
wilmarc28@gmail.com

BOGOTÁ | INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Radicado: **20234000040191**
Fecha: 18-07-2023
Pág. 1 de 1

Diana Katherine Piraquive Cepeda
ANAIDKTH26@GMAIL.COM

Asunto: invitación al taller “Nuestra bici, nuestro patrimonio: taller distrital para la salvaguardia de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta”

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de la Mujer (SDM) viene liderando desde el 2020 la inclusión de la “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID).

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES), el cual está definido como un instrumento de gestión del patrimonio cultural inmaterial, que contempla un amplio trabajo participativo. En este marco se realizaron 18 talleres que convocaron a más de 300 ciclistas de las 20 localidades de Bogotá. En estos espacios se consolidó la caracterización de la manifestación cultural y se elaboró un diagnostico a partir de la identificación de debilidades, oportunidades y fortalezas desde la visión de ciclistas, líderes y lideresas, mecánicos, mecánicas, instituciones, colectivos y colectivas, entre otros.

Para finalizar esta etapa de formulación del Plan Especial de Salvaguardia realizaremos un taller el próximo sábado 29 de julio de 9:00 am a 12:30 pm, con el fin de presentar los resultados obtenidos hasta el momento y concertar los elementos que definirán las propuestas de salvaguardia que estructuran el PES. El taller se realizará en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, ubicada en la Cl. 12c # 1 -40. Hacemos extensiva la invitación y agradecemos confirmar su participación al correo carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000040191 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 18-07-2023 16:38:43

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

2f55e7f3187a7b0aaec33b2cd98c034c2279a86a1142d7f176e290fe250cb0fc

Calle 12B # 2-91
Teléfono: 355 0800
www.idpc.gov.co
Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Bogotá, D.C.

Señor
ALEXANDER REINA OTERO
Director
Instituto Distrital de la Participación y la Acción Comunal (IDPAC)
correspondencia@participacionbogota.gov.co

ASUNTO: Invitación a la sesión de presentación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural

Apreciado director,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando, desde 2020, la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior, de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC, junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial compuesto por *saberes locales, economías populares, prácticas culturales y deportivas, y estructuras comunitarias y productivas* asociadas al uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano y rural. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en la etapa final. En este sentido, y conscientes del importante papel que tiene la institución que usted representa para el fortalecimiento de esta manifestación cultural, esperamos contar con su participación en la presentación del Plan Especial de Salvaguarda (PES) ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural. Dicha presentación tendrá lugar el miércoles 20 de septiembre de 2023 de 2:30pm – 5:30pm en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, Cl. 12c #

1-40. Agradecemos confirmar su participación a los correos blanca.gomez@idpc.gov.co y carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000051521 firmado electrónicamente por:

MARÍA CLAUDIA VARGAS MARTÍNEZ, Direcctora (E), DIRECCIÓN, Fecha firma: 04-09-2023 21:19:06

Aprobó: CAMILA MEDINA ARBELÁEZ - Subdirectora de Divulgación - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO
Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

4e3eb3965c7389835499910722b62f2a4d54733db675a4c67be76a91e6de197b

Bogotá, D.C.

Señora
BLANCA INÉS DURÁN
Directora
Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDRD
idrdcorrespondencia@idrd.gov.co

ASUNTO: Invitación a la sesión de presentación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural

Apreciada directora,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando, desde el 2020, la postulación de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá. Lo anterior, de acuerdo con *el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024* y *el Plan de acción de la implementación de la Política Pública de la Bicicleta.*

En ese contexto, el IDPC, junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la *Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta* como un sistema cultural de alto valor patrimonial compuesto por *saberes locales, economías populares, prácticas culturales y deportivas, y estructuras comunitarias y productivas* asociadas al uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio urbano y rural. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá se encuentra en la etapa final. En este sentido, y conscientes del importante papel que tiene la institución que usted representa para el fortalecimiento de esta manifestación cultural, esperamos contar con su participación en la presentación del Plan Especial de Salvaguarda (PES) ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural. Dicha presentación tendrá lugar el miércoles 20 de septiembre de 2023 de 2:30pm – 5:30pm en el auditorio de la Plaza Distrital de Mercado La Concordia, Cl. 12c #

1-40. Agradecemos confirmar su participación a los correos blanca.gomez@idpc.gov.co y carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000051511 firmado electrónicamente por:

MARÍA CLAUDIA VARGAS MARTÍNEZ, Direcctora (E), DIRECCIÓN, Fecha firma: 04-09-2023 21:17:45

Aprobó: CAMILA MEDINA ARBELÁEZ - Subdirectora de Divulgación - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO
Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - Profesional Especializado - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

60817394d530000dbd83deeaddedc7bc01c4acc4b5018571c8a17cfa8a019c3e

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-868 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades 2. Usaquén y Chapinero		
Lugar del encuentro: Calle 122 # 7a - 61	**Fecha y Hora : 24 de Mayo - 5:30 pm a 8:00pm**	
Total participantes: 9	**Mujeres: 5**	**Hombres: 3**
Otras identidades: 0	**Niñas: 1**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1lQu13hEv50Q2nNN-qq0D55WbeT2xtok9	**Transcripción:**	
	Fotografías:	
	Documentos escaneados:	
Personas relevantes	Lina Becerra - BCU, por su experiencia como activista bici (3176635515); María Helena Barrera, por su conocimiento del territorio (3157936744); Carlos López, por su experiencia en el territorio (3152202625); Víctor Hugo Salinas, por su trabajo turístico en Usaquén (3208652719); Julio Romero, aunque no fue al taller, hizo parte de la mesa de la bicicleta de Usaquén y creó el colectivo Bici Cultura Usaquén - BCU (3112414923); Mónica Dávila, aunque no fue al taller, hizo parte de la mesa de la bicicleta Usaquén y creó el colectivo Nosotras Pedaleamos (3188581980); José Patrocinio Jiménez (El Patro, El viejo Patro), aunque no fue al taller, ciclista profesional -actualmente retirado- (3112888305)	

Otros	Nicté Sofía Ortíz, quien trabaja actualmente con SDM en la subdirección de la bicicleta y el peatón acompañó el espacio. Su conocimiento del distrito en bicicleta es bastante amplio, no solo desde la institucionalidad sino como integrante de "paradas en los pedales"	
Relator	Aura Mercedes Rodríguez Valentín	
Primera parte **Introducción. Proceso Declaratoria y PES.**		
Iniciamos el encuentro con la presentación del Plan Especial de Salvaguardia, PES, y las dimensiones potenciales alrededor de los usos y disfrutes de la cultura bogotana de la bicicleta; la participación de la comunidad inicia con la pregunta orientadora: *¿de qué hablamos cuándo hablamos de patrimonio?* Las personas participantes respondieron: "algo que es histórico"; "algo que hay que conservar", " eso que cuidamos, que viene del pasado"; hablamos de la experiencia personal de las personas que asistieron con la bicicleta: la Sra. Ana Quiroz habló de cómo sus hijos le enseñaron a montar bicicleta: "me botaron y me caí como 3 veces, pero aprendí", la sra. Ana actualmente asiste a la escuela de la bici de la manzana del cuidado de Usaquén, y esto es reconocido por la tallerista Rocío como medio de transmisión de cultura y hace referencia a cómo actualmente existen escuelas, pero anteriormente ese aprendizaje o primer contacto con la bicicleta se daba entre familiares o amigos que enseñaban cómo usarla. A continuación el diálogo se orientó hacia los talleres bici de confianza, cómo elegimos esos lugares de confianza, basados algunas veces en la cercanía, el costo, el buen servicio; Ana Arévalo comenta "Yo tengo quien me arregle mi bicicleta" en razón a que es su compañero quien le hace mantenimiento y ajustes a las bicicletas que usa. En ese momento se reconoce que esa persona no obtuvo ese conocimiento en mecánica de bicicletas como carrera de pregrado en una universidad, sino que seguramente fue un conocimiento que o adquirió empíricamente o le fue enseñado por alguna persona que le instruyó en el tema. Reconocemos un conocimiento que se transmite entre generaciones, ("lo que llamamos oficios", según Ana Arévalo) y la dimensión del potencial organizativo que hay alrededor de la bicicleta al hablar de integrantes del colectivo que asistió al encuentro Bici Cultura Usaquén (3 mujeres, aunque el colectivo es mixto); en la dinámica de presentación el Sr. Víctor Hugo Salinas habló de una "iglesia de más de 400 años que está en la plaza fundacional" haciendo referencia a la plaza fundacional de Usaquén, "tenemos unos cuadros que son antiquísimos, hay una historia muy bonita detrás de esos óleos, no se pueden tomar fotografías con flash, en fin ese sería mi lugar de característico de Usaquén"; en ese momento la señora Gilma Muñoz recuerda que en la primaria aprendió que en el sector en el que vive hay 42 barrios, y la sra Luz Helena Barrera cuenta como en el sector El Codito hay 17 barrios, pero el común es reconocer "solo El Codito y ya"; A continuación inicia la construcción de cartografía.		
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**		

Se presenta el mapa frío y se propone *"darle vida, la vida que hay en Usaquén y especialmente la vida que hay alrededor de la bicicleta";* se reconocen los siguientes espacios: **1-** Programas 'Al colegio en bici' y 'Ciempiés' en la calle 170; **2-** el uso de la ciclorruta de la Av. Cra. 9 que es usado mayoritariamente por hombres (en una proporción 60% hombres, 40% mujeres, las personas que participan en el taller reconocen que ha aumentado el número de mujeres que usan bicicleta). La Av. Cra. 9 es usada para ir al trabajo, hace parte de la ciclovía, conecta con el Parque Cedritos (Coloquialmente conocido como el Parque de las rampas) y la ciclorruta ubicada en el sentido norte-sur es muy utilizada por las personas que habitan Usaquén debido a que atraviesa la localidad desde la calle 170 hasta la calle 106, donde se puede empatar con la ciclorruta de la 7ma o de la 11; **3-** Ciclorruta Canal Torca, se reconoce como un espacio inseguro debido al mal estado de la malla vial, a que hay poca iluminación y que va paralela al canal (el caño), esta ciclorruta está entre la calle 161 y la 200; **4-** El Codito y la salida a La Calera, se reconoce que parte de La Calera hace parte de Usaquén. Adicionalmente se menciona la cronoescalada que se realiza en El Codito y como se ven avisos en la Vereda La Aurora de prohibido el paso a ciclistas debido al mal uso que algunos ciclistas han dado al espacio, pues en sus recorridos dejan basura y sucios los lugares que visitan. En este punto se habla de la conectividad que tiene el territorio con la sabana, para ciclomontañismo, el Camino del Indio (que no debería ser usado para recorridos bici) y el famoso Café del Escalador. **5-** Caobos: mini centro comercial ubicado sobre la Av.Cra. 19 y la calle 147 (esquina) se reconoce como el punto de encuentro del colectivo Bici Cultura Usaquén - BCU, se reconoce como punto importante para el colectivo y es el inicio del recorrido para visitar lugares culturales de Bogotá; **6-** El Colegio Claustro Moderno, como punto de encuentro Cra. 7ma con calle 175,que realizan rutas o entrenamientos fuera de la ciudad; **7-** El Museo Francisco de Paula Santander, ubicado en la Av. Cra. 7ma con calle 150, como punto de encuentro de ciclistas que realizan entrenamientos o rutas fuera de la ciudad; **8-** Se reconoce en la calle 183 con cra. 18 un puesto de frutas, jugos de naranja, donde generalmente paran ciclistas; **9-** Se reconoce la manzana del cuidado en el CDC Simón Bolivar (Servitá) debido a que el IDRD realiza talleres de mecánica bici y hay escuela de la bici dentro de las instalaciones de la manzana y como servicio ofertado en la misma; **10-** Se identifican talleres ambulantes independientes, como los que se encuentran en la av. cra. 9 y 19, así como los talleres ambulantes de Ramo; **11-** Se reconoce que el bici carril que va hasta la Plaza de Bolívar inicia en Usaquén en la calle 106; **12-** Las estaciones de alquiler y talleres del Sistema de Bicicletas Compartidas de Tembici; **13-** Se menciona el Aula Ambiental de Soratama (Parque Ecológico Soratama), se han hecho recorridos en bici para llegar al parque y se realizó el diplomado ambiental en bici - DAB - "La bicicleta como aula ambiental"; **14-** Arboretto, se definió como mirador y espacio deportivo, ubicado en el Km. 5 de la vía a La Calera, se puede ver el Embalse San Rafael, es una ruta corta pero con buen desnivel, después del Km 5 se ve un letrero a la izquierda que dice "Camino al Meta" y por ahí es; **15-** La Mariposa, en los cerros orientales, se reconoció por las cronoescaladas, actividades de downhill y tanto de ruta como de MTB. Se identificó como problemática el paso de ciclistas por las reservas ecológicas; **16-** Se habló de los bici recorridos navideños que realiza Tras la huella del Tibacuy, cuya oficina se ubica en en barrio La Carolina; **17-** CC Panamá, punto de encuentro para rodadas bici hacia afuera de la ciudad; **18-** Estación del Tren de la Sabana como salida hacia Soratama; **19-** Parque Cedritos (Rampas), espacio que usan ciclistas para llegar aprovechando la Ciclovía, se reconoce como lugar para realizar deportes, para estar con la familia, donde se encuentran ferias de emprendimiento y mercados campesinos.	
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.	
Paso 1. Referentes del territorio Lina Becerra - BCU, por su experiencia como activista bici (3176635515); María Helena, por su conocimiento del territorio (3157936744); Carlos López, por su experiencia en el territorio (3152202625); Víctor Hugo Salinas, por su trabajo turístico en Usaquén (3208652719); Julio Romero, aunque no fue al taller, hizo parte de la mesa de la bicicleta de Usaquén y creó el colectivo Bici Cultura Usaquén - BCU (3112414923); Mónica Dávila, aunque no fue al taller, hizo parte de la mesa de la bicicleta Usaquén y creó el colectivo Nosotras Pedaleamos (3188581980); José Patrocinio Jiménez (El Patro, El viejo Patro), aunque no fue al taller, ciclista profesional -actualmente retirado- (3112888305); Augusto César, encargado de la P de Mirandela pero con quien se han hecho recorridos en Usaquén para llegar a la P, usando como encuentro el CDC Simón Bolivar (Servitá) (3125180006); Consejo Local de la Bicicleta Usaquén (Lina Becerra, Ana Arévalo 3115631038, Daniel Ortíz (3013704952), Daniel López; Escuela de la Bici, profesor Cristian Suazo (3505491559)	
Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio	
Preguntas orientadoras **Preguntas complementarias** **Preguntas complementarias**	

¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?	¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?	
calle 170	Programas 'Al colegio en bici' y 'Ciempiés'	Niñas y niños beneficiarios del programa	
Av. Cra. 9 – Sentido Norte - Sur	Ciclorruta, Ciclovía, Bici carril,	Usada mayoritariamente por hombres (en una proporción 60% hombres, 40% mujeres)	
Ciclorruta Canal Torca	Usada como conexión entre la calle 161 y la calle 200; ideal porque no hay tráfico vehicular, pero peligrosa por su falta de infraestructura y de luminarias.	Usada mayoritariamente por hombres, generalmente las mujeres que la transitan van acompañadas.	
El Codito y la salida a La Calera	Ciclo montañismo, recorridos bici, ruta y MTB	Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres	
Roberto Cardona, presentador de Historias en Bici del canal Eureka Capital	Recorre la localidad de Usaquén (Y otras localidades) hablando sobre lugares bici	Lo realiza un hombre	
Caobos Av.Cra. 19 y la calle 147 (esquina)	Punto de encuentro del colectivo Bici Cultura Usaquén - BCU	Mayoritariamente salen mujeres a las rodadas, aunque en ocasiones se consigue paridad.	
Colegio Claustro Moderno Av. Cra. 7ma con calle 175	Punto de encuentro para ciclistas de ruta o MTB	Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres	
Museo Francisco de Paula Santander Av. Cra. 7ma con calle 150	Punto de encuentro para ciclistas de ruta o MTB	Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres	
Calle 183 con cra. 18	Punto de economías generadas a partir del partir del paso de ciclistas (venta de frutas y bebidas)	Mayoritariamente mujeres atendiendo, asistiendo Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres	
CDC Simón Bolivar (Servitá) Calle 165 entre Av. Cra. 7 y Cra. 7H	IDRD – Escuela de la bici IDRD – Mecánica de bici	Instructores: 1 coordinador y 2 instructores hombres + 1 mecánico hombre. 2 instructoras mujeres. Asisten mayoritariamente mujeres proporción 10% hombres - 90% mujeres	
Av. Cra. 9 y Av. Cra. 19	Talleres ambulantes independientes; Talleres en triciclos Ramo	Se encontraron únicamente atendidos por hombres, los mecánicos dicen que atienden hombres y mujeres por igual… aunque el ayudante dice que se atienden más mujeres y con arreglos más sencillos.	
Aula Ambiental de Soratama (Parque Ecológico Soratama)	Recorridos en bici para llegar al parque y se realizó el diplomado ambiental en bici - DAB	Sin información	
Arboretto Km. 5 de la vía a La Calera	Sitio visitado por turistas que van hacia el alto de patios	Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres	

La Mariposa, en los cerros orientales	Cronoescaladas, actividades de Down Hill y tanto de ruta como de MTB	En Down Hill, mayoritariamente hombres. En las demás actividades 60% hombres, 40% mujeres	
CC Panamá	Punto de encuentro para rodadas bici hacia afuera de la ciudad	Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres; en ocasiones hay salidas de solo mujeres	
Parque Cedritos (Rampas)	Lugar para realizar deportes, para estar con la familia, donde se encuentran ferias de emprendimiento y mercados campesinos	Familias, vendedores, emprendedores	
Cll. 116 - Pepe Sierra	Bicicarril, ciclorruta. Conecta oriente y occidente, desde la Av. Cra. 7ma hasta la Av. Boyacá	Hombres y mujeres en proporción 60% hombres - 40% mujeres en la localidad de Usaquén	
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**	
Plaza fundacional de Usaquén	Personas, comerciantes, ciclistas	Generalmente es punto de encuentro, para recorrer el centro histórico, o de reuniones, o para salir hacia otros lugares	
Parque Altablaca	Personas, comerciantes, ciclistas, deportistas	Lugar de disfrute para familias, punto de encuentro para iniciar rutas hacia La Sabana, a las afueras del parque se encuentran vendedores ambulantes, eventos de la Alcaldía Local de Usaquén (reconocimiento de deportistas, primer periodo del CLB Usaquén)	
Embalse San Rafael	Ciudadanía	Generalmente usado para recorridos ciclistas, aunque muchos sectores ambientalistas sugieren no usarlo más para ese fin por daño ambiental	
Autopista Norte	Actores viales, empresas, comerciantes, vendedores ambulantes, ciclistas	Aunque no se encuentra en buen estado y no hay continuidad, cuenta con ciclorruta. Es importante porque atraviesa la localidad de norte a sur, además de ser una de las rutas más rápidas. Utilizada con frecuencia por bicimensajeros y bici mensajeras para llegar rápido de un lugar a otro. Muchas personas la usan para fines recreativos y como medio de transporte.	

Codabas	Mensajeros, comerciantes, quienes trabajan en la plaza	La plaza del norte de Usaquén, se usan bicicletas y triciclos para transportar frutas, verduras y materias primas.	
Viro - Espacio Bici Cultural	Ciclistas, comerciantes, colectivas	Además de vender accesorios, partes y bicicletas, cuentan con taller de mecánica bici y un espacio de galería en la que se venden piezas de arte fabricadas con partes de bicicleta que se desechan.	
TemBici	Estaciones y talleres para ciclistas	https://tembici.com.co/#estaciones ideal para poder alquilar una bici en recorridos cortos o para intermodalidad, para ajustes mecánicos sencillos	
Mercado de las Pulgas de Usaquén	Comerciantes, turistas, vendedores, emprendedores, artesanos	Muchas personas llegan en bicicleta, se consigue sobre la 7ma talleres informales de reparación de bicicletas, hace parte de la cultura usaquense	
Humedal La Conejera	Turistas, ciclistas	Se realizan recorridos bici, aunque la comunidad ha solicitado que dejen de hacerlos por el daño ambiental	
Iglesia Santa Bárbara de Usaquén	Turistas, practicantes de la religión católica, ciclistas	Funciona como punto de encuentro, pero además muchos recorridos en bici reconocen este lugar como emblemático de la localidad de Usaquén	
Busto de Evita Perón Parque público Santa Bárbara Occidental Calle 122 con Cra.	Turistas, ciclistas	Punto de recorridos turísticos en bici reconocen este lugar como emblemático de la localidad de Usaquén donde cuentan la historia de Eva "Evita" Perón	
Cinema Paraiso	Turistas, ciclistas	Punto de recorridos turísticos y culturales en bici. espacio multifuncional, ideal para la realización de eventos y actividades de posicionamiento	
El Cuchitril Cl. 117 #5A-13	Turistas, ciclistas	Punto de recorridos turísticos en bici reconocen este lugar como parada obligada de Second Hand Shop (Tienda de segunda mano)	
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**	

1. Encuentros culturales, música, danza, teatro 2. Ciclovía dominical 3. Red de ciclorrutas 4. Sistema de bicicletas compartidas 5. Programas de incentivos a funcionarias/os públicos. 6. Infraestructura para bicicletas (bici parqueaderos, señalización y semáforos adaptados, ampliación de red de ciclorrutas, carriles segregados). 7. Ciclovía nocturna 8. Día sin carro y sin moto	1. Teatros de la localidad, casas culturales y centros comerciales que se han adaptado a la realización de eventos, cafés y tiendas bici. 2. Av. Pepe Sierra (Calle 116), Av. Cra. 7ma, Av. Cra. 9na, Calle 147 y Calle 170. 3. Calle 187, Calle 183, Calle 170, Calle 161, Calle 142, Av. Calle 127, Canal Molinos (Calle 112), Calle 106, Av. Calle 100, Autopista Norte, Av. Cra.19, Carrera 15, Carrera 11, Av. Cra. 9na, Av. Cra. 7ma., 4. 48 estaciones Tembici entre la Calle 100 y la Calle 127, entre la carrera 7ma y la autopista norte. 5. Instituciones públicas 6. En centros comerciales, parqueaderos adaptados, edificios públicos con parqueadero bici (según la ley 1811), ciclorrutas, bici carriles y carriles segregados. 7. Av. Pepe Sierra (Calle 116), Av. Cra. 7ma, Av. Cra. 9na, Calle 147 y Calle 170. 8. En toda la localidad.	1. Alcaldía local de Usaquén, CLAP Usaquén, empresarios Usaquén, ciudadanía organizada 2. IDRD y ciudadanía hace uso de las vías sin carros 3. SDM, SDP, IDU, ciclistas 4. Tembici 5. Alcaldía mayor e instituciones del distrito 6. SDM, SDP, IDU, ciclistas 7. IDRD y ciudadanía hace uso de las vías sin carros 8. Alcaldía mayor e instituciones del distrito
Sensibilización sobre la cultura bici (normativa, uso seguro de la bicicleta, taller de mecánica básica, prendas adecuadas, partes, educación vial)	En espacio público, auditorios, casas culturales	Entidades distritales y locales, activistas, ciudadanía informada, colectividades e individuos
Ciclistas urbanos. Personas que te ayudan a desvarar, te dan consejos, te indican si hay algo que esté mal con tu bici (pinchada, sin aire, piezas sueltas), uso y posición adecuada	En el espacio público	Ciclistas urbanos
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**	
1. Ciclistas urbanos 2. Organizaciones y colectivos ciclistas 3. Instituciones públicas y entidades gubernamentales 4. Comunidades y grupos de usuarios de bicicletas específicos	Además del uso de la bicicleta en sí, las personas que comparten la cultura de la bicicleta en la localidad pueden tener vínculos y conexiones de acuerdo a: 1. Intereses comunes 2. Solidaridad y apoyo mutuo 3. Comunidad y eventos ciclistas 4. Activismo y participación ciudadana 5. Redes sociales y comunidades en línea 6. Empresas, negocios y emprendimientos relacionados con la bicicleta	
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**	

1. Ciclistas urbanos: utilizan la bicicleta como su principal medio de transporte en la ciudad, ya sea para ir al trabajo, estudiar, hacer compras u otras actividades diarias. Contribuyen a su promoción y desarrollo de la cultura bogotana de la bicicleta. 2. Organizaciones y colectivos ciclistas: dedicados a promover el uso de la bicicleta y mejorar las condiciones para las/los ciclistas. Estos grupos organizan eventos, campañas de sensibilización, ciclovías recreativas y trabajan en la defensa de los derechos de los ciclistas. 3. Instituciones públicas y entidades gubernamentales: La Alcaldía de Bogotá y otras entidades gubernamentales desempeñan un papel importante en la promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Han implementado políticas y medidas para mejorar la infraestructura ciclista, como la creación de ciclorrutas, la expansión del sistema de bicicletas públicas y la promoción de la educación vial. 4. Comunidades y grupos de usuarios de bicicletas específicos: Además de los ciclistas urbanos en general, hay comunidades y grupos específicos que forman parte de la cultura de la bicicleta en Bogotá. Estos pueden incluir ciclistas recreativos, ciclistas de montaña, ciclistas de mensajería, ciclistas de ciclismo de ruta, entre otros. Cada grupo tiene intereses y necesidades particulares relacionados con el uso de la bicicleta.	Los vínculos y conexiones son importantes porque según sus: 1. Intereses comunes: comparten intereses y valores similares en relación con la movilidad activa, el cuidado del medio ambiente, la promoción de un estilo de vida saludable y la búsqueda transporte alternativo. Estos generan un sentido de comunidad y camaradería entre los ciclistas. 2. Solidaridad y apoyo mutuo: La experiencia de desplazarse en bicicleta en una localidad como Usaquén implica afrontar la falta de infraestructura adecuada, la violencia vial por parte de otros actores viales y las condiciones del tráfico. Los ciclistas de Usaquén a menudo se apoyan y solidarizan entre sí, compartiendo consejos, rutas seguras y apoyo emocional en situaciones difíciles. 3. Comunidad y eventos ciclistas: Ciclovías recreativas los domingos, rodadas colectivas, competencias ciclistas, talleres y ferias relacionadas con la bicicleta, que ofrecen oportunidades para conocer a otras personas interesadas en la bicicleta, intercambiar experiencias y establecer vínculos. 4. Activismo y participación ciudadana: activismo y participación ciudadana que se usan para la promoción de la movilidad activa y la mejora de condiciones para ciclistas. Hay participación en los diálogos con las autoridades para abogar por una infraestructura ciclista más segura y accesible. 5. Redes sociales y comunidades en línea: en redes sociales, aplicaciones móviles y plataformas en línea, los ciclistas pueden intercambiar información, compartir rutas, organizar encuentros y conectarse con otros miembros de la comunidad ciclista. 6. Empresas, negocios y emprendimientos relacionados con la bicicleta: talleres de mecánica, fabricantes de bicicletas, empresas de alquiler de bicicletas, emprendimientos de accesorios, indumentaria y objetos realizados a partir de partes de la bicicleta o en torno a la bicicleta
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
La bicicleta puede servir como un medio de transporte e integración social, ya que al usarla, las personas de diferentes sectores sociales comparten los espacios públicos y se encuentran en un contexto más igualitario y accesible. La bicicleta puede ayudar a romper barreras y fomentar la interacción entre personas de diferentes orígenes, generando un sentido de comunidad y pertenencia en la ciudad; dentro de los colectivos de Usaquén encontramos: Bici Cultura Usaquén, Nosotras pedaleamos; encontramos la fundación Pedalazos que unen pueblos, que regala y arregla bicicletas para niños y niñas rurales con el propósito de disminuir la deserción escolar; la escuela de la bicicleta del IDRD de la manzana del cuidado de Usaquén está abierta para todos los grupos etáreos que conviven en el territorio; la comunidad LGBTIQ+ cuenta con la mesa LGBTI de Usaquén, con quienes se han realizado talleres deportivos y actividades en bicicleta (recorridos y actividad física)	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	

Las organizaciones y colectivos en Usaquén desempeñan un papel importante en el desarrollo de la manifestación de la cultura bogotana de la bicicleta en esta zona. A través de la promoción de la movilidad en bicicleta, la mejora de la infraestructura, la creación de redes y comun. Desde la ciudadanía informada no organizada se realizaron aportes a la política pública de la bicicleta y el peatón. Un ejemplo claro de manifestación ciudadana para la transformación de la localidad se dio con la muerte de una ciclista que transitaba por un andén en mal estado (Av. 19 con Calle 135). Se trataba de una ciclorruta que venía exigiendo la ciudadanía y que tras la muerte de la ciclista fue pintada por activistas de la bicicleta, reclamando este espacio para prevenir siniestros mortales futuros. Este espacio se reclamó hasta que SDM lo definió y delimitó.			
Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación			
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**	
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**	
La transmisión de saberes y la enseñanza de la manifestación ocurre de varias maneras en Usaquén, entendiendo que debido a la pluralidad de la localidad varían las necesidades y usos de la bicicleta, así como los recursos económicos y humanos con los que se cuentan para este fin. Sin embargo, hay algo en común y es que independientemente de todos los factores mencionados el conocimiento se puede transmitir a través de la experiencia práctica (padres o miembros mayores enseñan a las personas más jóvenes como montar bicicleta, como hacer mantenimiento, etc…), la tradición oral (historias, consejos y técnicas que se comparten de boca en boca, anécdotas, consejos sobre rutas o técnicas), los colectivos y comunidad ciclista (organizan eventos, salidas en grupo y talleres donde los ciclistas más experimentados comparten sus conocimientos con otros miembros. Las personas nuevas son cuidadas en la mayoría de los grupos por las personas con más experiencia), así como los avances tecnológicos (videos en redes sociales, apps para entrenar, seguir rutas, bike fitting, como ejemplo). Cada una de estas formas contribuye a mantener vivo el conocimiento y permitir que se conserve en Usaquén la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.	Familiares, amistades, ciclistas con más experiencia, personas que usan la bicicleta como herramienta de trabajo (por ej. las rutas más cortas, la mejor manera de empacar o cargar, accesorios para transportar la carga), colectivos ciclistas y comunidad bici (experiencias, rutas, travesías), espacios de participación ciudadana, instituciones distritales y territoriales.	Actualmente, a las mujeres y a los hombre se les enseña de manera diferencial. Muchas veces las explicaciones hacia las mujeres se dan de manera más condecendiente en comparación con la manera en que se les explica a los hombres. Así mismo, muchas veces se asume que por ser hombre hay conocimientos que son inherentes a su género y no se explican a detalle. No obstante, es importante reconocer que cada vez se fomentan ambientes inclusivos y libres de estereotipos de género al enseñar a montar bicicleta, la localidad se está transformando y entendiendo que independientemente de su género, las personas deben tener igualdad de oportunidades para aprender y disfrutar de la experiencia de andar en bicicleta. Por el momento a las mujeres se les hace más énfasis a no ponerse en riesgo en lugares oscuros o no transitados y en las noches o madrugadas, limitando un poco su participación y sesgando su experiencia con el miedo.	
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**	

La herencia familiar, las tradiciones familiares, políticas públicas, ley pro bici, más y mejores bici parqueaderos, más y mejores ciclo infraestructuras. La Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, que dirige la formulación y ejecución de estrategias, planes, programas, proyectos de inversión y normatividad en materia de medios alternativos y para una movilidad segura y sostenible en la ciudad, entrega sellos de oro a centros comerciales que cumplan con ciertos requisitos establecidos por la SDM. Aunque de nivel central no hay una territorialización específica de esa subdirección para la localidad de Usaquén, actualmente SDM realiza la secretaría técnica del CLB Usaquén desde el Centro Local de Movilidad. Como ciudadanía al identificar intereses comunes, pensamientos comunes se generan movilizaciones y nuevos conocimientos en torno a la bicicleta. Seguir los ejemplos de otros países ha contribuído a replicar iniciativas y una muestra clara es la economía alrededor de las bicicletas de carga del tipo Long Jhon, MiniK, tipo Filibus que actualmente se fabrican en Bogotá y se definen para uso familiar, laboral y recreativo. También sirve comparar el transporte público o motorizado frente a las ventajas económicas, de tiempo, salud y camaradería que surgen alrededor de la bicicleta.	Familiares, amistades, ciclistas con más experiencia, personas que usan la bicicleta como herramienta de trabajo, ciudadanía organizada, ciudadanía informada, ciudadanía no organizada, espacios de participación ciudadana, instituciones distritales y territoriales. Hay personas que al comparar el transporte público y motorizado frente al uso de la bicicleta, autónomamente buscan vincularse y una vez inician preguntan a quienes saben y van hablando con quienes aún no usan la bicicleta.	Es más común que a los hombres se les vincule para hacer labores de mensajería y domicilios. No obstante con la llegada de aplicaciones para domicilios en bicicleta y el fenómeno migratorio a nivel mundial, muchas personas se vinculan a aplicaciones de entregas de domicilios en bicicleta independientemente de su género. Es más común que los hombres dejen de usar bicicleta y empiecen a usar motos, así como que las mujeres continúen con el uso de la bicicleta. En cuanto a empresas de mensajería y logística en bicicletas, cada vez se ven más mujeres liderando estas labores. No obstante aún hay un camino largo por recorrer para encontrar paridad en esta labor. Para el oficio la relación está de 80% hombres 20% mujeres. Cada vez más mujeres en bicicleta se animan a emprender y se están organizando en grupos que respondan a sus necesidades/intereses y que se consideren tanto seguros como libres de violencias basadas en género.En cuanto a las instancias de participación ciudadana y la estrategia distrital del Sello de Igualdad, cada vez se implementan más estrategias para transversalizar la política pública de mujer y equidad de género, así como para lograr espacios paritarios. El Consejo Local de la Bicicleta de Usaquén cuenta como 7 espacios para la ciudadanía. Para este, que es el segundo periodo de los CLB el Consejo no ha tenido tanta acogida y de los 7 solo se postularon 4 personas, 2 mujeres y 2 hombres. En esta participación las Consejeras de la bicicleta de Usaquén han manifestado VBG por parte de los Consejeros y silencio de las instituciones.	
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**	

La llegada de nuevos actores puede haber implicado cambios en la dinámica propia de la cultura bogotana de la bicicleta en Usaquén. A medida que más personas se suman al uso de la bicicleta, se requieren cambios en la infraestructura para que se encuentre en mejor estado, tenga mejor conectividad y se ajuste a las horas pico de las personas que se desplazan en su bicicleta, la percepción social ya que ha disminuido el relacionar el uso de la bicicleta con la falta de recursos económicos y las dinámicas de movilidad. Por ejemplo, para los ciclistas urbanos, la llegada de nuevos actores aumentará la cantidad de personas que comparten las ciclorrutas y las calles. Esto puede generar cambios en la dinámica de circulación, mayor diversidad de estilos de conducción y posibles desafíos en términos de seguridad y convivencia. No obstante, también puede fortalecer la manifestación y generar más conciencia sobre el uso seguro y responsable de la bicicleta de la bicicleta. Nuevos actores también pueden cambiar la dinámica de peatones especialmente en áreas compartidas como aceras y zonas peatonales. Se debe fomentar el respeto mutuo y la convivencia, espacios debidamente señalizados y promover la cultura de cuidado y precaución. Para quienes manejan vehículos motorizados puede implicar acciones de mayor atención y respeto hacia todos los actores viales con quienes se comparten las vías, pero también mayor cantidad de siniestros si no se adoptan las medidas necesarias y se apela a la tolerancia. Para el sector empresarial y las economías bici favorece en términos de oportunidades de venta de bicicletas, accesorios, servicios de mantenimiento y turismo en bicicleta; también la generación de nuevos empleos, diversificación de productos y servicios asociados al ciclismo; para el distrito ha representado cambio en las políticas públicas y en la planeación de la ciudad, para estar en línea con los ODS y las metas de ciudades más sostenibles, con mejor calidad de aire. Los cambios descritos representan desafíos y oportunidades para fortalecer la movilidad activa en la localidad y en la ciudad.	Ciclistas urbanos, peatones, vehículos motorizados, economías bici, entidades del distrito. Los mismos colectivos y organizaciones bici pueden nutrir sus experiencias y saberes con la llegada de nuevos actores.	En las vías las mujeres son más propensas a vivir situaciones de acoso y violencia vial, en términos de venta de bicicletas, accesorios, productos y servicios no se ve afectación de manera diferencial, en el caso de servicios de mensajería y logística en bicicleta aún se ve lejos la paridad. Por la PPMYEG y el CONPES 14, la planeación de la ciudad y oportunidades para el distrito deben evaluarse de manera diferencial, incluyente, libres de sexismo y VBG.	
Tronco de actores			

Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades étnicas, etc.) han generado acuerdos en torno a la manifestación y cuáles han sido los resultados?	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?	
Nombre	**Características**	**contacto**	
Bicicultura Usaquén - BCU	La Bici con un Propósito. Bici Cultural Usaquén (BCU) nace en enero de 2015 para suplir la demanda de los residentes del norte de la ciudad, zona alejada de los escenarios culturales de Bogotá en su mayoría ubicados en el centro, para participar en la vida artística y cultural capitalina. Bici Cultural Usaquén difunde la agenda pública y privada de espectáculos artísticos y culturales de la ciudad, produce eventos propios y realiza bicipaseos diseñados para asistir a espectáculos culturales como obras de teatro, rodadas literarias, ópera, exposiciones de arte y demás. Los eventos y rodadas de BCU promueven la participación de los amantes de la bici el arte y la cultura de toda la ciudad, nos honra contar con su presencia. Todos podemos ser parte de BCU y juntos promover la bici y la cultura, los mejores hábitos para el cuerpo y el alma. BCU 20 16 (Usaquén localidad Calle 100 a 245, Cerros a autopista norte)	Lina Becerra - Aura Rodríguez	3176635515 - 3045626251

Tras la Huella de Tibacuy	Es una agencia de viajes y turismo. Tibacuy es el nombre del municipio donde operan en la provincia del Sumapaz. Operan desde el 2017 "en forma" pero legalmente constituida desde el 2012, Desde el año ´pasado y queriendo buscar una presencia más efectiva en Bogotá, decidieron cambiar el domicilio a Bogotá en el sector de Usaquén, el fuerte son recorridos en bicicleta guiados y alquiler de bicicletas. Tienen en este momento 26 rutas. Hay un sitio antiquísimo que era un camino usado por los Muiscas, El camino del indio que es una de las principales rutas que operan en senderismo. Se manejan planes a todos los destinos que tiene Colombia. Están iniciando labores para trabajar con población discapacitada, especializandose en población sordo-muda, ya cuentan con una persona formada en turismo y lenguaje de señas. En el municipio se da oportunidad de trabajo para que jóvenes trabajen como operadores. Hay algunos que están estudiando aún y otros trabajan ya como guías. La idea es fortalecer el acceso de estos jóvenes a la educación. En este momento hay 3 mujeres y 1 hombre operando en este sentido. En línea con los pilares de inclusión y fortalecimiento a jóvenes, están buscando encaminar en la misma oferta laboral a jovenes de la localidad de Usaquén del barrio El Codito y Santa Cecilia. Tienen alianzas con hoteles de Usaquén y están en constante búsqueda de nuevas alianzas. Dentro del equipo hay una persona que realiza artesanías con materiales reciclables y con ella se capacitan jóvenes de la localidad de Usaquén. En su proceso de articulación están buscando otras entidades para fortalecer alianzas y tener mayor portafolio de servicios.	Víctor Hugo Salinas - Oscar Díaz	3208652719 - 3134269802
Viole(N)tas	¡Viole(n)tas es el vagón de todas! Biciviajeras Tejiendo caminos de sororidad a través de la Bici. "Surge porque al fundar el grupo éramos cicloviajeras, viajábamos con un colectivo mixto que se llamaba La Locomotora, pero nos dimos cuenta que necesitabamos un espacio exclusivo para nosotras que respondiera a nuestras necesidades, Quisimos enseñar a las mujeres a viajar de una manera distinta sin cecesidad de gastar mucho dinero, queríamos ser un canal de comunicación y apoyo. Nos soñamos una red de apoyo para mujeres viajeras en Colombia y Sur América." Llevan un año alejadas del proceso, esperan retomarlo cuando Vanesa Gaviria regrese a Colombia del cicloviaje que está realizando en Ecuador.	Lissa González	3057454103

Usaka	Usaka es una derivación de locomotoracrew (La Locomotora) un proyecto que nace de la hermandad que produce el amor a la biela. Productos netamente nacionales. #EngranandoLibertad Indumentaria y accesorios · Producto/servicio · Deportes y recreación		3144768467
Vélo Norte	Vélo Norte se une a los colectivos que apoyan y promueven el uso de la bicicleta. Punto de encuentro parque Alcalá (Nueva Autopista); el colectivo estuvo activo hasta inicios del 2019	Andrea Arjona	3017880389
Fundación Parceros	Grupo socio deportivo, comunidad y familia de ciclistas que además de entrenar y cumplir sueños propios, se encarga de promover la acción social usando el deporte para cumplirle los sueños a las personas más necesitadas. Es un grupo de amigos dedicados a realizar obras sociales con niños vulnerables y vulnerados, adultos mayores de bajos recursos y madres cabeza de familia. Su misión: beneficiar estas poblaciones con actividades sociales, lúdicas, recreativas y académicas.	Yim Angel	3013131008
Los Contramontaña MTB	Equipo deportivo de aficionados, grupo de amigos amantes de bici y la naturaleza. "Gente buena papa con ganas de EXPLORAR el mundo en mtb y ruta". Club deportivo especializado en ciclomontañismo recreativo y de rendimiento en categorías push bike.	Kevin Campos - Camilo Briceño	3142379198 - 3015734648
Rueda Sola	- Fue nombrado en el taller de caracterización, pero no logramos contacto ni redes de la organización.		
Ventura MTB	VENTURA = Felicidad en Dos Ruedas; Proyecto que brinda tips, hace trabajo motivacional y educativo. MTB/GRAVEL & RUTA	Jair Fuentes	@ventura_mtb
Estación Bici	Taller de mecánica ubicado en una cuadra abajo de la Av. Cra. 19 con 134 // Su dueño un adulto mayor apasionado por el ciclismo encuentra en la mecánica de bicicletas, venta de partes, bicicletas e indumentaria bici una forma de ingreso, sostenimiento y genera empleo para 3 jóvenes.	Lalo Palacios	3132793557
En pie de arte / Mariposa	Colectivo cultural y ambiental que trabaja para el fortalecimiento del tejido social de las comunidades a través del arte, la cultura y el deporte como ejercicios de transformación y re-significación territorial.	Julián Salamanca	3202520004

A la Cargo por los peludos	Organización sin ánimo de lucro que tiene como misión generar un impacto positivo en la calidad de vida de aquellos animales que se encuentran habitando calle. Se realizan jornadas de alimentación, vacunación, desparacitación usando las bicicletas de carga tipo long jhon para cumplir su propósito; de ahí el nombre a la "cargo" por los peludos.	"Fercho" - Diego Durán - Mauricio	3132175584 - 3132079655 - 3057307192
Pedalazos que unen pueblos	Fundación sin ánimo de lucro creada alrededor de la bicicleta como generadora de cultura y bienestar que transforma las culturas internas de las compañías y enseña valores de seguridad vial a la sociedad, construyendo un sistema de experiencias y educación alrededor de la bicicleta, como medio de financiación para su labor social con la comunidad de la vereda Quisquiza: busca servir a la comunidad contando con la bicicleta como herramienta de transformación social, empoderar a los beneficiarios y brindar oportunidades de educación, nutrición, movilidad y emprendimiento. Con los ingresos generados en el desarrollo de sistemas de movilidad sostenible para empresas y personas, además de guía social y comunitario en la construcción de una cultura de la bicicleta, Pedalazos logrará mantener a treinta niños estudiando en la escuela de la Vereda Quisquiza, con unas instalaciones óptimas y los materiales necesarios para culminar la etapa primaria con éxito y dándoles las bases necesarias para entrar al bachillerato, siendo así un instrumento de cambio y un primer paso para vencer la pobreza suya y de sus familias.	Felipe Tamayo - Karen Wilcken-Stevez	3125853128 - 3016581455
Redimyd	La red interseccional de mujeres y disidencias en bicicleta tiene como propósito visibilizar las violencias basadas en género que se presentan en torno a la movilidad sostenible, así como en el deporte en Colombia; se han realizado 2 encuentros nacionales con más de 15 organizaciones que promueven el uso de la bicicleta en diferentes ciudades del país. La red trabaja sobre el derecho que tienen las mujeres y disidencias al uso del territorio de manera segura y libre de violencias. Esta colectiva ciclista feminista busca usar la bicicleta como herramienta para trasformar y romper estereotipos.	Aura Rodríguez (En Usaquén, porque la colectiva tiene incidencia distrital y nacional)	3045626251

Nosotras pedaleamos	Grupo de mujeres que promueve el uso de la bicicleta y la apropiación del espacio público en Bogotá. Busca que otras mujeres se animen y salgan nosotras a pedalear y a recorrer de otra manera la ciudad. "Superar miedos, derribar barreras, generar confianza y construir ciudadanía... para todo eso nos sirve la bicicleta. Recorrer la ciudad sintiendo que no hay espacios, rutas, ni horarios vetados para las mujeres. Dejar a un lado los estereotipos de género para demostrar, y demostrarnos a nosotras mismas, que también podemos pedalear." El colectivo realizó recorridos recreativos, proyectos educativos, diseño de rutas, pedagogía sobre el uso y mantenimiento de la bicicleta, movilización social a favor de la bicicleta, acciones de veeduría relacionadas con las ciclorrutas, participó en la Mesa de la Bicicleta de Bogotá y realizó investigaciones sobre la relación entre mujer y bicicleta.	Mónica Dávila	3188581980
Paso 5. Relación con otros patrimonios			
¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio? Hay una relación directa entre la manifestación y otros patrimonios ya que la bicicleta es una forma de movilidad y recreación que puede conectarse con distintos aspectos culturales y patrimoniales de la localidad. La bicicleta puede ser una forma de recorrer y apreciar el centro histórico de la localidad, pedalear por barrios con arquitectura tradicional o incluso realizar rutas temáticas. Se pueden organizar recorridos en bicicleta que visiten museos, galerías de arte, teatros y otros espacios culturales. Estas actividades promueven la combinación de la movilidad sostenible con la apreciación de la cultura local. La bicicleta permite realizar recorridos en parques, cerros, humedales y senderos naturales dentro y alrededor de la localidad, oportunidades para disfrutar de la biodiversidad y promover la conservación de los espacios naturales. La manifestación se puede relacionar con el patrimonio gastronómico de la localidad a través de recorridos en bicicleta que visiten mercados locales, restaurantes tradicionales. La cultura bogotana de la bicicleta en sí misma hace parte del patrimonio cultural inmaterial de la localidad por las tradiciones, prácticas y conocimientos relacionados con el uso de la bicicleta que se transmiten de generación en generación y forman parte de la identidad cultural de la comunidad ciclista Usaquense.			
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**			

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial? Tanto Usaquén como Chapinero son localidades en Bogotá que tienen características propias en cuanto a la cultura de la bicicleta. Entre las particularidades encontramos que: Usaquén cuenta con diversas ciclovías y ciclorrutas que permiten a los ciclistas moverse de manera segura por la localidad y son diferentes a las que se encuentran en Chapinero en su demarcación y en las características de las personas que usan la bici. Usaquén es conocido por su hermoso centro histórico, con calles empedradas y arquitectura colonial. Muchos ciclistas disfrutan recorrer esta zona en bicicleta, aprovechando la tranquilidad de sus calles peatonales y la posibilidad de detenerse en cafés, restaurantes y tiendas. Además, Usaquén se encuentra cerca de espacios verdes como el Parque El Virrey y el Parque de Usaquén, que ofrecen oportunidades para el ciclismo recreativo y el contacto con la naturaleza. En Usaquén se han llevado a cabo eventos relacionados con la bicicleta, como ciclo paseos nocturnos y actividades culturales en torno al ciclismo. Estos eventos promueven la participación de la comunidad y fortalecen la cultura de la bicicleta en la localidad. Por su parte, Chapinero es una localidad con una alta densidad poblacional y una gran variedad de servicios, universidades y establecimientos comerciales. Muchos residentes y estudiantes utilizan la bicicleta como medio de transporte para moverse de manera eficiente por la zona y evitar la congestión vehicular. Chapinero cuenta con una amplia red de ciclorrutas y carriles segregados para bicicletas que facilitan el desplazamiento de los ciclistas en la localidad. En Chapinero existe una comunidad ciclista activa y comprometida con la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Se organizan grupos de ciclistas, colectivos y actividades como rodadas, talleres y charlas sobre movilidad sostenible.	
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye? 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.	
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**	

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos
“Yo a Codabas voy a hacer mercado y ya, pero si se ven bicicletas trabajando” “La novena se conecta con la 11 y se conecta con el sur divinamente” “La 170 se conecta con la Suba, la Boyacá, es importante por conectividad” “Para los deportistas Serrezuela es muy importante” “La de Torca (Ciclorruta) es la más concurrida de la localidad de Usaquén” “La de Torca es la más rota” “Es la trocha de Torca” “Estoy aprendiendo a montar bici y estoy gozándomela, porque me encanta el taller, me encanta hacer ejercicio, me ha ido muy bien” “Me ha gustado ir a aprender a montar bicicleta, los profesores son chéveres, tratan bien a todos” “En Servitá en la escuela de la bici les enseñan desde lo más básico, desde el equilibrio, las partes de la bici” “La cronoescalada es una competencia que hacen ellos que es subir un puerto de montaña y lo hacen en Cerro Norte y Santa Cecilia, más que todo. Entonces es subir y en el Codito también se ha hecho cronoescalada. (…) Hay categorías, si es masculino, femenino, MTB, ruta” “Down Hill también lo hacen en La Mariposa” “En La Mariposa han hecho como 3 cronoescaladas” “En El Codito hacen una como cada 3, 4 meses” “Es un evento deportivo, llegan de todos lados. La chica que ganó era de Usme, creo. Del sur.” “Hay montaña en El Codito, la parte de La Mariposa, Pañuelito, Soratama” “Antes del peaje de la subida a Patios la parte izquierda es de Usaquén, a la derecha ya es San Luis y eso ya es Chapinero. Esa es la parte rural de Usaquén” “Mira, esta es la 100 (señalando en el mapa) entonces subimos por aquí por la 85 que es Chapinero, ya estando aquí en el peaje de Patios, a mano izquierda es lo que te digo, de la localidad de Usaquén” “Arboretto hace parte de Usaquén, porque Arboretto comunica con El Codito” “Tenemos un problema con Arboretto y es que eso es camino indio y por ahí no se debería transitar, menos en bicicleta, está prohibido. (…) porque es sendero ecológico, patrimonio histórico. Están prohibidas las cabalgatas, los motociclistas y las señales están a las entradas. Cerca de Arboretto y por donde sale a La Calera está prohibido todo eso” “Al Colegio en Bici están por la 170, por El Verbenal, se ven los chicos, suben por la 170 para subir a San Cristobal, hay Ciempiés, es para el Agustín Fernández en la 7ma con calle 153. También el Santo Ángel está” “Mi papá estudió como en los 70s en el Agustín Fernández” “A la Mariposa, no solo suben los de la cronoescalada, también los que viven allá” “Y los que vamos a trabajar allá” “Los ciclistas suben a la reserva forestal que está entre Serrezuela y Soratama” “Pusieron piedras y tumbaron bosque para poder hacer sus actividades allá” “El café del Escalador se está volviendo muy famoso, en El Codito” “El parador del Ciclista, es una señora, en el Café si hay chico y chica” “Resaltar la problemática que hay aquí desde El Codito hasta el Embalse San Rafael” “En Lijacá vive Rafael Antonio Niño” “En Las Orquídeas vive José Patrocinio Jiménez” “El cantante Raúl Santi se la pasa subiendo al Codito” “Vélo Norte se acabó porque la que lideraba se dedicó a la danza y ya no continuó” “La dinámica de parceros es que tienen un líder en cada localidad” “En Usaquén hacia El Codito están los contramontaña, los rueda sola y ventura” “El Aula Ambiental de Soratama, ahí también hacen cronoescalada” “En Pie de Arte, La Casa de la Memoria” “Alejandra Cadena es una chica que hace ruta y ella ha ganado varias cosas” “Se nos escapan cositas, pero el ejercicio muy práctico e importantísimo, en mi caso me sirve para temas de la agencia de viajes” "Es importante reconocer que hay personas a las que no les gustan estos espacios, entonces en lugar de esperarlos, llevémosle la actividad allá"
Observaciones

El proceso de caracterización fue increíble, a pesar de la fuerte lluvia que hubo ese día, llegaron personas de la localidad que nutrieron el espacio. Quiero resaltar especialmente la participación de la *Sra. Ana Quiroz* y la *Sra. Gilma Muñoz,* dos adultas mayores que escucharon mi convocatoria en la escuela de la bici de la Manzana del Cuidado de Usaquén y a pesar de lo nombrado llegaron a la sesión, participaron activamente, se fueron felices y orgullosas de estar aprendiendo a montar bici. Estas dos mujeres, me hicieron reflexionar sobre los cambios generacionales que han podido ver a través de los años y como los miedos que anteriormente les impidieron acercarse a la bicicleta se han ido desvaneciendo con la escuela de la bici.
Desde mi perspectiva como ciclista, feminista, mamá de una beba de 3 años y tras haber realizado un viaje en bicicleta desde Bogotá hasta Lima, siento que la bicicleta también me ha transformado. Hay un antes y después de que iniciara en la bicicleta y me asombra el conocimiento adquirido que pude plasmar en esta caracterización, así como las historias personales que convergen en sentimientos de libertad, identificación, asociación y colectividad. Sin duda, al recorrer distintos territorios se evidencian las diversidades inherentes a cada lugar, pero escribirlo y escucharlo de parte de los asistentes me recuerda que así haya lugares comunes, cada quien ha escrito sus recuerdos en esos espacios. Agradezco que se abra la discusión hacia las perspectivas diferenciales en los grupos etarios porque permite hablar abiertamente sobre cómo las mujeres ciclistas pueden ver el uso de la bicicleta como una forma de empoderamiento personal/colectivo, como herramienta para romper estereotipos de género, ganar autonomía y reclamar espacios públicos de manera segura. En esta sesión la asistencia fue mayoritariamente femenina y encontré afinidad en ser especialmente conscientes de las problemáticas de género en el espacio público y en la movilidad. Noté que tenemos una mayor preocupación por la seguridad y la protección tanto propia como de las personas que llevamos quienes hacemos parte de la movilidad del cuidado y que a pesar de tener diferencias de forma/fondo con la institucionalidad la Alcaldía Local de Usaquén ha recibido la valoración crítica de la infraestructura ciclista existente en Usaquén y ha hecho avances en las demandas de mejoras en términos de iluminación, señalización y espacios seguros para el ciclismo.
Cada persona que asistió a la sesión puede tener en cuenta diferentes aspectos al evaluar la cultura de la bicicleta en Usaquén. Sin embargo, la conciencia de género y la búsqueda de una mayor igualdad y seguridad fueron elementos comunes.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades

Lugar del encuentro:alcadia local de usme	**Fecha y Hora : 2 pm a 5 pm**	
Total participantes 16	**Mujeres 7**	**Hombres 8**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños 1**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/1yDy18Xg_QH-c41FIgv0PqSf_CcVcdo8e?usp=drive_link	**Transcripción: Diana piraquive** **Fotografías: Diana piraquive luisa fernanda** **Documentos escaneados: listas de asistencia**	
Personas relevantes	Yecid Ramirez (lider y instructor de bici),carlos otazo (ciclista viajero), Diana Piraquive (lider y consejera bici) Jaime camelo(mecanico de bicis) Arsenio Ruiz (mecanico de bicis) Demian Ramirez (Deportista)	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Diana piaquive	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

INICIAMOS CON LA socialización del proceso: reconocimiento de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio CULTURAL inmaterial de Bogotá, SE DAN EJEMPLOS DEL USO DE LA BICI : DEPORTE, TRABAJO, TURISMO. TAMBIEN SE LE PREGUNTO ALA COMUNIDAD ASISTENTE EJEMPLOS DE CULTURA QUE ES LA manifestación cultural y LAS tradiciones pasadas de generación en generación,HABLAMOS DE CIUDADES CARNAVALES FESTIVALES. EL PATRIMONIO NOS IDENTIFICA EN ESTE CASO LA IGLESIA DE USME , EL PARAMO DE SUMAPAZ QUE ES PATRIMONIO NATURAL DEBE SER VALORADO Y CONSERVADO. BOGOTA ES LA CIUDAD DE AMERICA LATINA QUE SE MUEVE MAS EN BICI, TIENE MAS CICLORUTAS Y CON MAYOR CANTIDAD DE PERSONAS QUE USA LA BICICLETA BOGOTA ES MUY DIVERSA .USME, SAN CRISTOBAL Y CIUDAD BOLIVAR SON LOCALIDADES DONDE TENEMOS DIVERSO TERRENO. QUEREMOS MIRAR COMO SUCEE LA CULTURA BICI EN LAS LOCALIDADES EL AÑO PASADO SE HIZO UNA INVESTIGACION HISTORICA SOBRE LA BICI, ESTAMOS AQUI PARA QUE NOS AYUDEN A IDENTIFICAR VARIOS FACTORES ENTORNO A LA BICI.

DESDE HACE UN TIEMPO SE HA VENIDO ESCUCHANDO Y VIENDO MAS ACCION Y INFORMACION SOBRE SALIDAS Y ACTIVIDADES EN TORNO ALA BICI ANTES NO SE VEIA ESO NOSOTROS HEMOS VENIDO A IDENTIFICAR QUE INICIATIVAS , PERSONAS ESTAN COMPROMETIDAS ,QUE LUGARES QUE EVENTOS HACEN PARTE DE LA CULTURA BICI

EL PES ES UNA HERRAMIENTA QUE DISEÑO EL MINISTERIO DE CULTURA PARA PODER GESTIONAR LAS MANIFESTACIONES QUE SON PATRIMONIO Y PROTEGER. DISEÑAR CONJUNTAMENTE CON LA COMUNIDAD PENSAR UNA SERIE DE ACCIONES PUNTUALES Y SE SUMEN MAS A ESTA INICIATIVA SE PODRIA CREAR UN MUSEO BICI EN USME LA IDEA ES MIRAR QUE FALENCIA HAY PARA LOGRAR ESE OBJETIVO. EN LA CULTURA BICI LOS PRINCIPALES ACTORES SON LOS COLECTIVOS , TALLERES DE BICI, LA RECTIVACION ECONOMICA (LOS PUNTOS DE ENCUENTRO COMO PANADERIAS TIENDAS RESTAURANTES O VENDEDORES INFORMALES UNA SOCIEDAD IGUALITARIA ES QUE UNA MUJER LLEVE A SUS HIJOS ALA ESCUELA EN SU BICI Y QUE LA MISMA SOCIEDAD LA PROTEJA Y NO LE PASE NADA ,ESE SERIA UN SIMBOLO DE LA CIUDAD LA SEGURIDAD. (DINAMICA GRUPAL DE DESCRIBIR EN QUE BARRIO EN QUE VIVES.) ENCUENTROS PARA LA BICI TANTO PARA USME COMO SUMAPAZ INICIA LA DINAMICA PARA AGRUPARNOS (ACTIVIDAD DE MAPA).

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Se inicia la actividad de ubicar los sitios emblematicos en las localidades **1***el alto del boqueron es un sitio que tiene un mirador espectacular todos los dias llegan ciclistas alli y es una ruta que se hace tambien nocturna **2***embalse de la regadera alli hay 2 miradores uno en la localidad de usme y otro es en la localidad de ciudad bolivar es un sitio donde llegan bastantes turistas y ciclistas esta custodiado por el acueducto y se puede ingresar al predio solicitando un permiso **3***laguna los tunjos esta ubicada en la localidad de sumapaz es un sitio turistico donde llegan bastantes ciiclistas **4***el monumento al campesino esta ubicado en la vereda santa rosa de sumapaz **5*** tienda las margritas literal es la ultima tienda (panaderia) que hay antes de llegar al limite con la localidad de sumapaz **6***vereda el destino **7***la represa de chizaca **8*** en usme pueblo la panaderia de la plaza principal **9*** parque cantarrana alli se situa la primera escuela de la bici del idrd **10*** cruce de yomasa **11***vereda los soches **12*** marilandia es un santuario que se ubica entre chipaque y zona rural de usme **13*** tambien tenemos la laguna de chinara es una zona donde se llega hasta cierta parte en bici y luego hay que caminar **14***la imposible de usme que esta en la vereda la requilina es una subida muy inclinada tambien han ocurrido accidentes alli por el descenso **15*** taller el velocista ubicado en el barrio la andrea fue uno de los primeros talleres de mecanica bici en la localidad de usme **16*** biblioteca la marichuela **17*** el skate park cortijo y nuevo milenio **18***vereda el uval **19***sendero del frailejon este sendero es de biciregion **20***camino cebollas esta entre usme y ciudad bolivar **21***laguna de chinara **22*** restaurante la dorada ubicado en la vereda el hato alli tambien hay un puente donde hacen deporte extremo como puenting **23***en sumapaz contamos con una escuela de la bici en la vereda Nazaret del idrd, para llegar alas veredas mas alejadas hay una ruta que pasa 2 veces en el dia hacia sumapaz sale del barrio el cortijo para en el barrio monteblanco y luego en usme pueblo, se hace dialogo con la comnidad campesina para amenizar el tema con los ciclistas tambien hablamos de el impacto ambiental. **24*** en la aurora tenemos la manzana del cuidado y es relacionada con la escuela de la bici idrd **25*** tambien encontramos la iglesia de la aurora son puntos de encuentro.**26*** tambien la comunidad de bici usme realiza salida para pasquilla quiba y sibate esa ruta se llama del campo de la ciudad de la biciregion rape **27***el sendero del frailejon que sale de pasquilla pasa por zona rural de usme vereda curubital y luego realizar el descenso hacia chipaque **28***tambien cuenta con una parte del paramo cruz verde **29***se hace ruta tambien por el ato de boqueron antigua via al llano para llegar a chipaue luego tomamos una carretera que lleva hacia choachi por esa via como 5 km adelante desviamos y llegamos a hacer una pequeña caminata a mirar una cascada que se llama la chorrera de chipaque . en usme se ve mayor participación de hombres con el tema bici un promedio de 60 % mujeres 30% niños 10% el consejo local de la bici se enfoca en incentivar el uso de la bici en mujeres y niños los eventos con los que cuenta la localidad de usme son : boqueron nocturno , dia de la bici, dia ambiental , semana bici , se realiza un festival que se llama usmextremo es de competencias una de las modalidades es de BMX. en sumapaz falta incentivar mas el uso de la bici en los niños hay que hacer campañas con los colectivos bici de usme para poder postular un consejo bici el proximo año. de iguial manera seria prudente que dejaran un poco mas de via para proteger a los ciclistas en la via ya que la carretera es muy angosta, se le recomienda ala comunidad ciclista no entrar por las fincas para evitar inconvenientes con los campesinos en cuanto a realizar recorridos nocturnos tambien se da la recomendacion que sea en grupo mediana mente grande y que no sea tanto por zona rural.

actores DIANA PIRAQUIVE - IDRD- TIENDAS ZONA RURAL- PARQUES NATURALES -ACUEDUCTO -LA CAR -EJERCITO -EN SUMAPAZ NO HAY TALLERES DE BICI Y RECORDAR QUE EL PARAMO NO TIENE VOVACION TURISTICA -EXTREME RIDERS -CONSEJO LOCAL DE LA BICI USME - MTB USME SUMAPAZ- PASION EN 2 RUEDAS- POCHOLEROS MOUNTAIN BIKE-ALPINO BIKE -WILMAR GARZON - MONTAÑA SUREÑA -TYGUAS - PARCEROS SUR -BACATA - ALCALDIA LOCAL DE USME - TALLERES BICI DE LA LOCALIDAD DE USME Y SE ESTA HACIENDO UN MAPEO SOBRE TALLERES BICI HASTA EL MOMENTO VAN 28 IDENTIFICADOS EN LA LOCALIDAD DE USME - PROFE YECID RAMIREZ CAMILO CAMPOS DEPORTISTA BMX KEVIN DEPORTISTA BMX DEMIAN RAMIREZ DEPORTISTA

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
BICIRECORRIDOS, ENTRENAMIENTOS, ACOMPAÑAMIENTOS, EVENTOS DEL CONSEJO LOCAL DE LA BICI FESTIVALES, ESCUELA DE LA BICI. PARQUES ZONA RURAL USME SUMAPAZ	**EN LA MAYORIA SUCEDEN EN LA ZONA RURAL USME Y PARTE DE SUMAPAZ Y UN PORCENTAJE MUY BAJO PARQUES Y CICLOVIA PARQUE CANTARRANA**	**EL GRUPO REDUCIDO DE MUJERES SALE A CICLOVIA PARA SENTIRSE MAS SEGURAS Y SIN TANTA EXIGENCIA**
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios**	**¿Por qué son importantes?**
CRUCE DE YOMASA,PLAZA FUNDACIONAL USME	DEPORTISTAS	FOMENTA LA SANA CONVIVENCIA
ALTO DE BOQUERON, RESTAURANTE MI TOLIMA	CICLISTAS	GENERA BUENOS HABITOS
MIRADOR DE LA REGADERA IGLESIA DE LA AURORA	COMUNIDAD	INTEGRACION
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Recorridos ambientales	zona rural usme y usme urbano	alcaldia local usme
recorridos interpretativos	sumapaz	consejo local de la bici
festivales deportivos	cundinamarca	mesa local de deportes de nuevan tendencias

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
comunidad hombre mujeres niños	**explorar, amistad ,conocer**
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
lider de colectivo y comunidad bici	**para lograr ser mas visibilizados en el territorio**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
por medio de convocatoria abierta se realizan diferentes acividades tanto complejas como basicas para que toda la comunidad pueda participar	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	

realizar acompañamientos fomentar la ruta segura entre la comunidad y los colectivos convocar mas comunidad fomentar el uso de la bici		
Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
sedan realizando sensibilizaciones a la comunidad en cada evento para q se interesen mas en la bicicleta se les hace acompañamiento en rutas basicas y se explica el manejo de los frenos ,cambios respiracion como pedalear	**esta la escuela de la bici liderada por el idrd lideres de colectivos y algunos integrantes de los colectivos**	**la participación de niños es muy baja para no decir que casi nula , en mujeres dependiendo de la edad son mas receptivas, pero todas persistentes en todo momento los hombres son un poco mas arriesgados que las mujeres**
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
eventos directamente convocatoria por redes sociales el voz a voz cada vez que realizamos ruta y vemos otros grupos o personas no conocidas le hablamos del proceso bici en usme	**el consejo local de la bici lideres de colectivos y algunos integrantes de los colectivos**	**se tiene en cuenta a toda la comunidad**
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
cuando llegan nuevos actores normalmente realizamos una ruta multinivel para q los q no son constantes no les de tan duro la salida se les dan tips sobre el manejo de la bici de acuerdo al terreno. otros que llegan con mas nivel se le menciona la opcion de que hay otros colectivos que realizan recorridos mas complejos hay opciones	**a toda la comunidad ya que si aumenta la practica bici se incrementa la activacion economica**	si ya que hay diferentes rutas con diferentes niveles para disfrutar
Preguntas orientadoras	• Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	• Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
YECID RAMÍREZ	**LIDER Y INSTRUCTOR**	3214491349
YEISON GÁMEZ	**LIDER COLECTIVO**	3133899924
LEONEL REAL	**LIDER COLECTIVO**	3003388863
WILLINTON GUERRA	**LIDER COLECTIVO**	3118972101
JHON BERNAL	**LÍDER COLECTIVO**	3133758753
WILMAR	**LIDER COLECTIVO**	3125042389
GERMAN SANTA CRUZ	**LIDER COLECTIVO**	3245997655
DIANA PIRAQUIVE	**CONSEJERA Y LIDER**	3134984601
DEMIAN RAMIREZ	**LIDER Y INSTRUCTOR**	3197811543
WILMAR GARZON	**CONSEJERO**	3197037078
Paso 5. Relación con otros patrimonios		
¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio? SE PODRIA RELACIONAR CON EL HALLAZGO ARQUEOLOGICO DE LA HACIENDA DEL CARMEN YA QUE SE HA REALIZADO BICIRRECORRIDOS Y LUEGO SENSIBILIZACION DENTRO DE ESTE PREDIO		
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**		
¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial? 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 BOLIVAR EN SAN CRISTOBAL ES PAVIMENTADO LAS OTRAS LOCALDAES SON MAS PLANAS PARA ANDAR EN USAQUEN CHAPINERO Y SUBA TENDRIA LAS 2 OPCIONES TANTO MONTAÑA COMO PLANICIE		
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye? ASISTIENDO A BICIRRECORRIDOS EN OTRAS LOCALIDAES INTERACTUAR O INVITAR COMUNIDAD DE OTRAS PARTES A ACTIVIDADES EN NUESTRA LOCALIDAD FOMENTANDO SIEMPRE LAS BUENAS PRACTICAS Y USOS DE LA BICI		
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**		

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos DANDO RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD SE NOTA QUE LA LOCALIDAD DE USME TIENE MAS MANEJO CON TEMAS RELACIONADOS DE LA BICI , QUE EN EL ULTIMO AÑO Y MEDIO HA VENIDO TOMANDO MAS FUERZA NOTANDO QUE DESDE QUE INICIO PANDEMIAN HAN SURGIDO VARIOS COLECTIVOS Y PERSONAS QUE LE HAN TOMADO AMOR A LA BICI LOS CUALES SE ESTAN EMPODERANDO CADA VEZ MAS DE LA PRACTICA Y DEL TERRITORIO EN CUANTO A SUMAPAZ EL OPORTE ES POCO YA QUE ALLI ES UNA LOCALIDAD 100%RURAL Y LAS PERSONAS QUE USAN LA BICI MAS QUE TODO SON NIÑOS PERO EN TRAMOS CORTOS EN ESAS ZONAS NO HAY TALLERES PARA REALIZAR LOS RESPECTIVOS ARREGLOS. LOS CICLISTAS QUE TRANSITAN ALLI DEBEN DE LLEVAR EL KIT BASICO DE HERRAMIENTAS. SERIA TENER PRESENTE LA INICIATIVA DEL CONSEJO LOCAL DE LA BICI DE REALIZAR ACTIVIDAES EN ALGUNAS VEREDAS DE SUMAPAZ PARA INCENTIVAR EL USO Y EL DISFRUTE DE LA BICI Y PODER ARTICULAR UN CONSEJO LOCAL DE LA BICI ALLI YA QUE ALLI EN LOS 2 PERIODOS EJECUTADOS NADIE SE HA POSTULADO
Observaciones
LA COMUNIDAD HABLA BASTANTE DEL TEMA DE INFRAESTRUCTURA YA QUE USME NO CUENTA HASTA EL MOMENTO CON BICICARRIL O CICLORUTA NI DEMARCACIONES EN VIAS PRINCIPALES SE DEJA EN LA MESA LA POSIBILIDAD DE EMPEZAR UNOS EJERCICIOS DE SOCIALIZACION ACTIVIDADES PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICI EN LA LOCALIDAD VECINA SUMAPAZ

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____

Lugar del encuentro: Alcaldía Local de Ciudad Bolívar	**Fecha y Hora : 17/06/2023 2:00 pm a 5:00 pm**	
Total participantes: 19	**Mujeres: 12**	**Hombres: 5**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños: 2**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1NNIBT9yLfUiiiurdd2KgsYMWxar1eOb2	**Transcripción: Cindy Yesenia Morales Espitia** **Fotografías: Cindy Yesenia Morales Espitia** **Documentos escaneados: Listas de asistencia IDPC**	
Personas relevantes	Alexander Fabra (Lider y Ciclista en la localidad). Derly Ramirez - Monica Barrera (Lideresas Parceros sur). Andres Villalba (Colectivo Biela Tunal). William Eduardo Bustamante Santoya (Ciclista y líder de la localidad) Joseph Plaza (Alcalde local- Tunjuelito) Steven Mantilla (Pedagogo de Al colegio en Bici y Ciclista de la localidad) Edna Duran (Lider Comunitaria y docente de la localidad) Arley Prada (Ciclista y Coordinador Proyecto Al Colegio en Bici) Andres Bernal (Docente de la Escuela de la Bici y Mecanico de la Localidad)	
Otros		
Relator	Cindy Yesenia Morales Espitia	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

La sesión de Declaratoria inicia con la socialización acerca del proceso de reconocimiento de la Cultura Bogotána de los usos y disfrutes de la Bicicleta, como patrimonio inmaterial de Cultural de Bogotá. Un proceso que inicia en el 2021 y continua en el 2022, con la investigación Distrital, que denota a nivel local manifestaciones culturales particulares que permiten hacer una consulta meticulosa con las localidades para reconocer las caracterisiticas de las manifestaciones, líderes y lideresas, lugares, eventos entre otros. ¿De qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? Las personas participantes mencionan y relacionan la bicicleta con palabras como: Diversión, amistad, deporte, libertad, empoderamiento, trabajo, recreación, felicidad, sueños, cultura, conservar, transmitir de generación en generación.
¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para que no? Los participantes de la sesión relacionan el Plan especial de Salvaguardia, con la cultura, las tradiciones, la historia de un grupo en particular, la importancia de compartirlo y cuidarlo, así mismo se reconoce que en la localidad de Tunjuelito hay prácticas, lugares, grupos, tradiciones que pueden ser parte del Plan Especial de salvaguardia.
¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici? No se realiza en la sesión el planteamiento de la pregunta.

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Como actividad inicial se propone a los participantes y talleristas, ubicarsen en círculo de manera tal que cada persona a través de una expresión no verbal cuente un lugar significativo de la Localidad de acuerdo con la Cultura Bogotana de la Bici, así mismo se indica presentarse con el nombre y la localidad en la que viven o representan participación. En esta sección se representan lugares como: Usminia cruce importante para la localidad de Usme, Puente del Indio en Ciudad Bolívar, El Mochuelo, Barrio Venecia, Iglesia del Centro Comercial Ciudad Tunal, Palo del ahorcado (Arból de la vida), Skate Park en Madelena, Parque Tunal, Barrio Isla del Sol, Plaza de mercado Barrio San Carlos, Barrio Manitas en Ciudad Bolívar.

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio. LUGARES EN TUNJUELITO

Lugares relacionados a la práctica de deporte y de interés cultural:
- Parque El Tunal (Circuito para ciclismo recreativo modalidad Ruta y punto de salida para bici experiencias del IDRD)
- Centro La Felicidad – Tunal - INEM del Tunal (Universidad del Tolima)
- Circuito de BMX – Parque Tunal y las escuelas que realizan práctica
- Pedalea por Bogotá (Sistema de bicicletas público en el Parque Tunal , hoy día no se encuentra)
- Punto de escuela de la Bici – IDRD
- Polideportivo Nuevo Muzu y Parque barrio Venecia

Puntos de encuentro
- Portal de Transmilenio Tunal – (Punto de referencia y encuentro para ciclistas)
- Centro Comercial Tunal
- Iglesia de Venecia. y del Barrio El Carmen
- CAI del Tunal, Colmotores y Barrios San Carlos (Curtiembres)

Espacios de interés ambiental

- Humedal El Tunjo

Zonas para parquear bicicletas y Talleres:

- Portal de Transmilenio Tunal
- Centro Comercial Ciudad Tunal incluye el servicio de préstamo de bicicletas.
- Barrio Venecia que está cercano a la alqueria donde se estableció una zona amplia de venta relacionado a todo lo de la bicicleta (talleres y almacenes que distribuyen repuestos, accesorios, ropa, bicicletas)

Lugares destacados:

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Aprender a montar bicicleta, movilidad del cuidado, sistemas economicos de la localidad	Para las mujeres se destaca la participación y práctica en el punto de la escuela de la Bici IDRD-Parque Tunal, asi mismo las mujeres de la localidad hacen uso de la bicicleta para transportar a sus hijos y familiares a las diferentes instituciones educativas del sector	Las mujeres a partir de sus experiencias, creencias, posibilidades han estado alejadas de la bicicleta, sin embargo el programa escuela de la bici permite que ellas aprendan a montar en bicicleta.
Sistema economico, deportivo, recreativo. Ciclovia por la av Boyaca desde la sevillana hasta arriba barrio La Aurora en Usme	Los hombres realizan práctica del ciclismo recreativo, en el circuito interno del parque el Tunal. La ciclovía es un escenario que propicia la participación de todo tipo de población	Los hombres se destacan en número de participación en espacios destinados al deporte y la recreación. Igualmente este corredor es conexión y paso obligatorio para subir al "Tunel", ruta predilecta por ciclistas
Desplazamientos cotidianos, dentro y hacia otras localidades	Av, Boyaca- Cicloinfraestructura y conexión a la Autopista Sur.	Se realizan mas desplzamiento en bicicleta en mayor medida por parte de los hombres porque las mujeres consideran que la localida tiene puntos inseguros para el transito tales como (puente de la boyaca, cercano al barrio mexico - meisen, zona aledaña al humedal el Tunjo, Escuela de Formación Integral el Redentor y la ronda del río Tunjuelo
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**
Sierra morena en la localidad de Ciudad Bolívar	Grupos de ciclistas (Parceros Sur) - Curvas en Bici y las economias populares que se desarrollan alrededor del mirador	La localidad de Tunjuelito es pequeña a comparación de otras en la ciudad, por tal razón es frecuente que los habitantes tengan manifestaciones en otros lugares cercanos, tal como Sierra Morena, este punto es importante a partir de la Pandemia cuando se limitaron los desplamientos y tiempo para realizar actividad física por tal razon se apropio este sitio como un puerto para ciclistas ademas de ser un mirador en el sur de la ciudad, adicional surgieron emprendimientos de venta de comida, accsorios, taller de bicicleta. Hay rodadas que se realizan frecuentemente al lugar y se ha logrado vincular a entidades como la Policía y secretaría de seguridad ademas de privados como Centro Comercial el Ensueño
Skate Park Madelena - y pista de BMX en el Parque Tunal	Grupo de ciclistas de la modalidad BMX	Son puntos que permiten la prcatica del BMX por parte de los jovenes de la localidad.
La cicloinfraestructura en general de la localidad	Movilidad escolar proyecto Al colegio en bici	Las niñas y niños beneficiarios del proyecto Al colegio en Bici y jovenes hacen uso cotidiano de la infraestructura de la localidad, se destacan las siguientes instituciones educativas de Tunjuelito. (Ied Venecia, Ciudad de Bogota, Marco Fidel Suarez, Rafael Uribe Uribe, Rufino Cuervo, San Carlos, Jose María Cordoba)

Clasica de Ciclismo Barrio Isla del Sol	Steven cuenta que; Era una clasica que se realizaba en el barrio isla del sol, por iniciativa de la JAC y los ciclistas del barrio, teniendo en cuenta que el barrio solamente contaba con una entrada y salida vehicular, puente que pasa por encima del río tunjuelito. Se delimitaba una manzana dentro del barrio y los niños y hombres adultos recorrian el vario en circuito "varias vueltas" de acuerdo a la categoría.	Hombres, jovenes y niños hacían parte de esta práctica
Vuelos o morros de la isla del sol - Zona debajo del puente de Venecia	Steven Comenta que hace 15 años aproximadamente un grupo de jovenes"bikers", realizaban practica de BMX, en los vuelo o morros que ellos construyeron en la zona verde aledaña al rio tunjuelito, en las inmediciaones del barrio Isla del sol asi mismo en venecia la infraestructura debajo del puente de venecia significo un lugar de encuentro y practica de esta modalidad.	Hizo parte de la infancia y recuerdos de los habitantes del sector. Apropiar espacios por parte de grupos dedicados al BMX
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Recorridos al humedal el Tunjo	En ocasiones se organizan rodadas y recorridos guiados dentro del humedal, la bicicleta es el medio elegido para llegar al punto de inicio.	Secretaría de Ambiente y Alcaldía Local de Tunjuelito
Venta de comida y bebidas en el parque el Tunal	Se evidencia alrededor del parque Tunal, y cercano al circuito interno la venta de diversos jugos adicional de comidas que son muy tipicas de consumo entre ciclistas, asi mismo se reconoce que en el barrio Tunal se venden productos deliciosos a	Comercios y economias locales.

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vinculo que las une a la manifestación?**
Ciclistas recreativos, vendedores cercanos a los puntos representativos, mujeres participantes y niños - niñas que van acompañados de sus cuidadores o familias, las entidades publicas como IDRD, SDM, Alcaldía local de Tunjuelito, los líderes y líderesas (Ver anexo), colectivos como Biela Tunal, Parceros Sur y Curvas en bici.	**Que todas las personas involucradas en la manifestación tienen un punto en comun y es apropiar espacios y prácticas de manera colectiva. Menciona Olga que los espacios se vuelven seguros porque se habitan y se comparten con mas mujeres asi mismo se siente mucho mejor cuando hay niños participando.**
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
Ciclistas recreativos, vendedores cercanos a los puntos representativos, mujeres participantes y niños - niñas que van acompañados de sus cuidadores o familias, las entidades publicas como IDRD, SDM, Alcaldía local de Tunjuelito, los líderes y líderesas (Ver anexo), colectivos como Biela Tunal, Parceros Sur y Curvas en bici.	**Al haber participación constante en las prácticas se sostiene en el tiempo, más personas nuevas se suman y hace que uno se sienta seguro para andar por la localidad, asi mismo llama la atencion los grupos que se forman, los lugares que se conocen, el apoyo cuando no se tiene tanta experiencia, el empoderamiento de las mujeres y el reconocimiento que tenemos en la localidad.**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
En la caracterización no se reconoce la manera como se vinculan personas de diversos sectores, sin embargo Steven menciona que en la localidad se destacan las escuela de BMX que realizan su practica en el parque el Tunal, ademas el proyecto Al colegio en Bici de la Secretaría de Movilidad y Secretaría Distrital de Educación, permite a las niñas, niños y adolescentes de la localidad utilizar la bicicleta como modo de transporte para llegar a sus instituciones educativas adicional en epoca de receso escolar se realizar ciclo expediciones a diversos lugares de la localidad haciendo que reconozcan el patrimonio inmaterial.	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Los procesos de la organizaciones y colectivos que se encuentran en el territorio se caracterizan por desarrollar sus acciones de manera autogestionada, con recursos propios y por iniciativas de los líderes y líderesas de la localidad, en algunas ocasiones se han realizado actividades en convenio con otras entidades públicas sin embargo es un proceso que ha requerido de insistencia, creer en que puede ser realidad, sostenibilidad a traves de la vinculación de más personas que comparten el gusto por las manifestaciones en este caso se refieren a las prácticas como rodadas con temática, talleres de mecánica, entrenamientos semana tras semana.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**

La transmisión de saberes de la manifestación se realiza a través de compartir las experiencias y conocimientos de las personas adultas a las generaciones mas jovenes un ejemplo es: enseñar a montar bicicleta, compartir tips de mecanica o alistamiento de la bicicleta, como andar en la ciudad y en carretera, se reconoce que la manera más frecuente es traves de contar historias, transmitirlo de generación a generación por el relato, la tradición oral, vivir las experiencias en el propio barrio en su cuadras, en los parques zonales o en un parque representativo como lo es el Tunal	**Familias, grupos de amigos, comunidades de cada barrio y hace unos años entidades como IDRD con la escuela de la bici**	**La bicicleta se reconoce como un medio de transporte que la utilizan mas hombres que mujeres sin embargo tambien ha representado una emancipación y empoderamiento de las mujeres, cuando se descubre el alcance de las acciones con ellas, por ejemplo en la escuela de la Bici la población que más se beneficia son mujeres entre los 45 años hasta 70 que no tuvieron la oportunidad de aprender a montar bicicleta pero que en estos programas se brindan nuevas oportunidades asi mismo pasa con los niños y niñas de la localidad donde sus familias encuentran una gran opción para que aprendan a montar bicicleta.**
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
El voz a voz compartir la experiencia a otros, la socialización por redes sociales, la publicidad en puntos como casa de la cultura, Cefe Tunal, Biblioteca Pública Gabriel García Marquez, Parque tunal y muy importante contar con la participación y vinculación de entidades distritales.	**Lideres y lideresas de esos colectivos, personas que trabajan con bicicleta (mensajeros, entidades públicas, vendedores de comida, repuestos, mecanica, y otras experiencias en la localidad)**	**Por las dinamicas del cuidado y los roles asignados historicamente a las mujeres, en el escenario de la bicicleta poco a poco las mujeres han logrado generar cambios en la vinculación de ellas a los espacios asi como trabajar por los niños y las niñas**
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Ha implicado reconocimiento y ampliación de los participantes, asi mismo al vincularse entidades públicas se logra un apoyo de recursos y acompañamientos.	**Lideres y lideresas de esos colectivos, personas que trabajan con bicicleta (mensajeros, entidades públicas, vendedores de comida, repuestos, mecanica, y otras experiencias en la localidad)**	**No porque al ser todo de manera colectiva, los benedficios d nuevas vinculaciones o participación de otros actores fortalece el proceso de cada una de las acciones con relación a la bicicleta**
	Tronco de actores	
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades étnicas, etc.) han generado acuerdos en torno a la manifestación y cuáles han sido los resultados?	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Arley Prada	Ciclista de la localidad de tunjuelito actualmente es el cooordinador de los técnicos mecanicos del proyecto Al	300 6569676
Edna Duran	Ciclista, lideresa comunitaria de la localidad y trabaja actualmente para el programa Bicidestrezas ANSV	312 3907249
Steven Mantilla	Ciclista de la localidad y actualmente trabajo como pedagogo de Al Colegio en Bici, este proyecto esta liderado por las Secretaría de Movilidad del Distrito y la Secretaría de Educación del Distrito, hace parte de la oferta de movilidad	3102609145 - profesteven@gmail.com
Alexander Fabra	Es un lider y ciclista ultrafondista de la localidad de Tunjuelito y tiene el emprendimiento de Bicimensajeria "El mensajero"	313 2154554
Fabian	Ciclista practicante de la modadlidad bicipolo, tambien lider del colectivo Bikepolo Bogota, que tiene gran trayectoria dentro de la localidad	bogota.bikepolo@gmail.com - 310 3249960
Andy Villalba	Lider y fundador del colectivo Biela Tunal, esta comunidad surge con el proposito de generar colectivo y realizar reconocimiento de la localidad a traves	earubio5@misena.edu.co, bielatunal18@gmail.com
Derly Ramirez	Parceros Sur - Grupo socio deportivo, comunidad y familia de ciclistas que además de entrenar y cumplir sueños propios, se encarga de promover la acción social usando el deporte para	302 3879377

Monica Barrera	Parceros Sur - Grupo socio deportivo, comunidad y familia de ciclistas que además de entrenar y cumplir sueños propios, se encarga de promover la acción social usando el deporte para	3143542016
Joseph Plaza pinilla	Alcalde Local de Tunjuelito, activista de la bicicletta	https://www.instagram.com/josephplazap/?hl=es - (601) 7698460
Andres Bernal	Mecanico que tiene un emprendimiento -taller cercano al Portal tunal, asi mismo trabajo en el proyecto al colegio en bici y Escuela de la bici	304 4684675
Martin Jimenez Agudelo	REDA, activista y lider de la localidad de Ciudad Bolivas y tunjuelito a traves de deportes alternativos	3166569960
Olga Cortes Hernandez	Participante de Curvas en Bici CURVAS EN BICI se programan para realizar recorridos o encuentros en donde participan mujeres de diferentes edades, estilos y proyectos de vida. Cada una de estas ciclo experiencias contiene un	3186636812
Cindy Morales	Docente, ciclista, contratista de la ANSV.	3203294303

Paso 5. Relación con otros patrimonios

La bicicleta se presenta como un eje transversal para Las estructuras Comunitarias, empoderamiento femenino, las economías popularesy el deporte y la recreación, pero tambien es el medio para acercarse a otros patrimononios existentes fuera de la localidad, y hasta de la ciudad, la bicicleta trasciende en la manera que cada persona la apropia de acuerdo a sus intereses y posibilidades, asi mismo brinda experiencias con relación al reconcer la localidad, ultimamente la alcaldia ha impulsado recorridos dentro para mujeres, familias y se les brinda refrigerio y material para el cuidado (reflectivos, kit de despinche)

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?

¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?
La localidad de Tunjuelito y Ciudad Bolívar son cercanas es por ello que las personas que habitan constantemente estan haciendo un transito de la una a la otra de acuerdo a los intereses particulares ejemplo subir el puerto de Sierra Morena adicional la ubicación del Portal Tunal es en Tunjuelito pero el transmicable beneficia directamente a los habitantes de Ciudad Bolivar. Sin embargo Tunjuelito desde su ubicación geografica se diferencia de Ciudad Bolívar porque esta ubicada en una parte plana de la ciudad y no tiene parte rural. Tunjuelito por su parte al ser una localidad pequeña, sus iniciativas estan en proceso de crecimiento y sostenibilidad, pero tiene una ventaja y es que las personas reconocen, usan y cuidan de escenarios como el parque tunal, ademas de contar con una red de vias tan importantes como Av boyaca, La avenida Gaitan Cortes, Autopista sur cuenta con barrios significativos como Tunal, Venecia, San Carlos, Meisen y la zona cercana a puente aranda barrio la alqueria donde se encuentran bastantes tiendas y talleres de bicicleta, cuenta con ciclo infraestructura que propicia el uso de la bicicleta, se reconocen lugares tan importantes como CEFE Tunal, Portal Tunal y Transmicable, Parque Tunal, Biblioteca Publica Gabriel Garcia Marquez, el sector prodcutivo de la sevillana con empresas como Croydon, patio taller del sur de trnsmilenio y empera conocida como General Motors o Colmotores

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos. La localidad de Tunjuelito, es una localidad pequeña, con pocos barrios y pocos lugares de reconocimiento, por tal razon sus habitantes estan cruzando a otros barrios y escenarios que estan ubicados en localidades como: Ciudad Bolívar, Puente Aranda, Kennedy y un poco Usme. Los participantes del taller manifiestan que es una localidad "aburrida", porque solo tiene un parque Grande - Parque Tunal, y que la costumbre de sus prácticas los lleva salir en bicicleta ya sea por trabajo, deporte, y la cotidianidad.

Observaciones

En este espacio se conto con la participación de 2 niños, lo que permitió tener la visión desde la infancia y adolescencia, la apropiacion y significancia de la bicicleta en la vida de ellos a partir de lo compartido por sus familia

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

5

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades Antonio Nariño, San Cristobal y Rafael Uribe Uribe		
Lugar del encuentro: Alcandía Local de Antonio Nariño	**Fecha y Hora : 22 de junio de 2023**	
Total participantes: 18 personas	**Mujeres: 7**	**Hombres: 11**
Otras identidades:5	**Niñas: 0**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1iyXZ3KvlpBFzOdhlwQKiKgdZHS05wKUy?usp=sharing	**Transcripción: Ángela Sánchez - Fredy Motato**	
	Fotografías: Miguel León	
	Documentos escaneados: Lista de asistencia caracterización PES Bici	
Personas relevantes:	Mauricio Roman (Fabricante de bicicletas) Miguel León (Consejero de la Bicicleta)	
Otros:	Ninguna	
Relator:	Ángela Sánchez - Fredy Motato	

Primera parte Introducción. Proceso Declaratoria y PES.
En esta primera parte se expone el contexto del proyecto, la importancia de los mecanismos frente al patrimonio cultural y en este caso como viven las personas la cultura de la bicicleta en las diferentes localidades. Luego se responden a las preguntas: ¿De qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? Las personas participantes lo relacionan como medio de transporte, movilidad activa, apropiación del territorio, infraestructura, programas, salud publica, deporte, recreación, oportunidades de trabajo y memoria. Luego, al preguntar ¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia? Las personas expresan que es un plan que permitirá el reconocimiento de la bicicleta desde sus diferentes perspectivas y beneficios que aportan al impacto social para este darle un posicionamiento mucho más relevante dentro de las dinámicas cotidianas. Seguido se introduce el Plan Especial Salvaguardia que tiene como objetivo salvaguardar el patrimonio inmaterial desde un acuerdo social para o cuál se realizan estos encuentros en las diferentes localidades.
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**
En el segundo momento se da apertura a la sensibilización. El grupo se organiza en un círculo se explica una actividad que está enfocada a la expresión de identidad de las dinámicas de cada localidad. A las personas presentes, se les pide que expresen con su cuerpo un lugar característico de su localidad conectado con la cultura de la bicicleta y posteriormente presentarse. Entre los lugares que mencionan: Parque Entre Nubes, El Velódromo, La Primera de Mayo, Miradores de San Cristóbal, La Pared, Boquerón, Iglesia del 20 de Julio, Plaza de Mercado entre otros.
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio Lugares diferentes

- Espacios de interés ambiental: 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.

- Espacios de encuentro: Portal de Transmilenio del 20 de julio, Plaza de mercado del 20 de julio, Iglesia del 20 de Julio, Éxito del 20 de Julio, arque San Cristóbal, Carrera 10 con 1ra de Mayo.

- Zonas de biciparqueo y taller: Parque San Cristóbal

- Lugares insignia: Escuela de la Logística del Ejército Nacional, Iglesia del 20 de Julio, Clínica San Rafael

Espacios de interés cultural y deportivo: Museo del Vidrio, Velódromo de la primera de mayo, La Pared (Vía Boquerón)

- Ciclorutas y bicicarriles: Carrera 10, Calle 11, Cr 7ma y Cr 8va.

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	Preguntas complementarias	Preguntas complementarias
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Zonas comerciales, espacios religiosos, recreación, deporte.	Velódromo del 20 de julio (Circuito)	Las mujeres expresan situaciones de acoso callejero, violencia sexual y violencia vial en el momento de realizar la práctica por deporte o por movilidad. Denuncian que
Cultural,transporte masivo, educación, molivización, participación.	Portal 20 de julio y Exito 20 de julio (Ruta segura)	
Parques, escuelas, centros culrurales, centros comerciales.	Cicloinfraestructura	
	Ciclovía Dominical	

	Escuela de la Bicicleta	deporte o por movilidad. Denuncian que quienes realizan estos actos son taxistas, motociclistas y otros ciclistas del sector. Por otro lado, las mujeres tienen unas zonas y horarios en donde moverse de forma segura, lo que limita la escogencia libre de para desplazarse en bicicleta por la localidad. Son pocas las mujeres que se mueven en la localidad también por su topografía, lo que hace que muchas obtén por el transporte público. Por esta última característica, muchas no contaron con experiencias de aprendizaje a temprana edad, lo que hace que no sea tomada como una primera opción bien sea para realizar deporte o movilidad.
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas,**	**¿Por qué son importantes?**
Barrio 20 de Julio	Comerciantes	Zonas seguras y puntos de encuentro para las rutas en bicicleta, tambien por la activación comercial.
Carrera 7	Colectivas	
	Instituciones publicas	
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Rutas seguras los días martes y jueves	Exito del 20 de julio y Portal 20 de julio	Alcaldía local de San Cristóbal
Rutas seguras escolares	Colegio Manuelita Saenz y 20 de Julio	Secretaría Distrital de Movilidad
Escuela de la Bicicleta	Parque San Cristóbal	IDRD
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		

Preguntas orientadoras	Preguntas complementarias
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
Entidades, Ciclistas anonimos (no organizados) Colectivos, organizaciones, líderes y lideresas, comercio, trabajadores,(para ampliar ir a anexo Actores)	La movilidad activa, los espacios participativos para el mejoramiento de las condiciones para la comunidad ciclista como seguridad, infraestructura, turismo, movilidad, cultural, educación, entre otros. También los eventos deportivos, los encuentros, talleres, espacios de formación, recorridos urbanos, problemáticas territoriales asociadas a "ollas" o zonas delicuenciales. Finalmente, la activación de redes de apoyo para el cuidado y protección de la comunidad ciclista.
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
A lo largo del taller se asocian roles importantes como líderes y lideresas sociales, colegios, universidades, centros de salud, entidades públicas, padres de familia, estudiantes, universitarios, trabajadores, comerciantes, ciclistas recreativos - urbanos - deportivos.	Se evidencia una apropiación del espacio público de una forma más activa y participativa. Las personas expresan mayor sensibilidad con las dinámicas sociales en los espacios públicos cuando su movilidad es caminando o en bicicleta, lo que permite tener una sensibilidad y apropiación más abierta. Por otro lado, se detecta reconocimiento de las zonas inseguras de su territorio, horarios y situaciones que otras personas han vivido y que a través del voz a voz se cuida la comunidad.
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Solo se identifica una organización trabajando en la población infantil - TIA CLETA. En esta organización se realizan talleres lúdico pedagógicos para primera infancia de forma gratuita. Y por el lado de mujer y género, se localizan integrantes de la comunidad de Curvas en Bici. Frente a las otras comunidades, no se identifica organización, colectiva u otro organizado que conecta con este escenario con la bicicleta. Aun así no se descarta la posibilidad que entre organizaciones ambientales también usen la bicicleta dentro de sus prácticas organizativas y colectivas.	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Son quienes organizan acciones pedagógicas y culturales dentro del territorio. También se identifican dentro de las prácticas de gobernanza u participación en espacios vinculados a la alcaldía local y otras entidades públicas. Dentro de la localidad, hay pocas organizaciones promoviendo la bicicleta, por lo que se identifica esto como una debilidad por parte del territorio al momento de la búsqueda de Actores que promuevan este aspecto en el territorio.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**

¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	¿Quién realiza esta transmisión?	¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
Se trasmiten por saberes familiares, juegos barriales y con apoyo de programas como la Escuela de la bicicleta.	Principalmente padres de familia e instructores de los programas. Por parte de las colectividades, son los líderes de las organizaciones.	No, se identifica una brecha de género principalmente en los espacios que son convocados por la Alcaldía como RUTAS SEGURAS. Aún que por parte de la Escuela de la Bicicleta, se reporta un porcentaje más alto de participación de niñas, mujeres y mujeres adultas a estos espacios.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculación se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
El consejo local de la Bicicleta, Rutas Seguras, eventos organizados por el IDRD, salidas organizadas por colectivos, Al Colegio en Bici, juegos barriales, competencias por parte de las fundaciones y escuelas de ciclismo.	Instituciones públicas, privadas, organizaciones de base y colectivos.	No, la participación más alta se encuentra en hombres adultos Se identifican pocos escenarios locales donde sé dé prioridad o pretendan promover espacios para mujeres, niñas y niños. Los únicos que se reconocen son por la Escuela de la Bicicleta, Al Colegio en Bici y el colectivo de Tia Cleta.
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
La forma de aprender a montar bicicleta ha impactado principalmente a los niños y niñas que cada vez acuden más en escuelas y programas para aprender a montar en bicicleta con programas del distrito. Lo tradicional es aprenderlo por parte de sus padres en generación tras generación, pero por el poco tiempo y los cambios de las dinámicas familiares, se han visto afectadas frente a esto. Otro cambio notorio es la alta participación de las mujeres adultas en estos escenarios de aprendizaje con programas del distrito.	Mujeres de todas las edades, jovenes, niños y niñas.	No, las mujeres tienen un proceso distinto a causa de las dinámicas tradicionalistas que tiene el contexto de la localidad. Este proceso es mucho más lento y en algunos casos más vigilado por sus núcleos familiares por temor a hurtos, caídas y la violencia que pueden sufrir las mujeres.

Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Al Colegio en Bici	Rutas seguras en colegios	Christian Medina 3183752625
Manzanas del Cuidado	Atención a cuidadores	Programa del distrito
Ciclovía	Domingos y festivos de 7 a 2 pm	IDRD
Escuela de la Bicicleta	Martes a domingo de 8 a 5 pm	IDRD
Rutas seguras	Martes y jueves a las 5:45 am	Alcaldía Local de San Cristobal
Curvas en Bici	Comunidad de Mujeres	Angela Restrepo 3194811435
Tia Cleta	Escuela infantil en bici	Maria Angelica montoya - 3112067423
Enbiciados	Colectivo	CHRISTIAN JIMENEZ - 3012654932
LA FRATERNIDAD IMP FSC	Jovenes	MÓNICA GONZÁLEZ - 3212529195
CLUB SOCIAL Y DEPORTIVO COPAVI	Jovenes	BRAYAN PARAMO - 3108702601
AMBIENT - ARTE	AMBIENTALISTA	LUIS QUINTERO - 3014950319
AMIGOS DEL VELODROMO	Ciciclistas	ALFONSO TIBABISCO - 3003376026
RONALD SPORT	COMERCIO DE BICICLETAS	-
ciclopaseo SD	COMERCIO DE BICICLETAS	-
DL BIKES	Taller de mecanica	-
BICICLETERIA JT	Taller de mecanica	-

Paso 5. Relación con otros patrimonios
La bicicleta a nivel local tiene un protagonismo importanta especialmente en una perspectica de movilidad, pues con ayuda de la bicicleta se logra llegar a diferenres lugares patrimoniales y de reconocimiento cultural.
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**
La localidad tiene varias características que permiten estas manifestaciones culturales, especialmente en la zona baja de la localidad. Esta zona se comprende como los barrios que están con menores porcentajes de inclinación y que a su vez tienen conectividad con la cicloinfraestructura como lo es la de la CR 7 y CR 10. Por otro lado, los otros barrios periféricos no se quedan a tras dado que en estas montañas se desarrollan manifestaciones de forma periódica con el acompañamiento de la Alcaldía Local. Así mismo, hay un factor importante frente que afecta de forma directa la manifestación libre y espontanea como lo es la SEGURIDAD. Este factor es una de las barreras para que principalmente actores como mujeres y niños manifiesten la práctica en el espacio público. Además, se idéntica otras debilidades como el acoso callejero y la violencia vial por parte de conductores principalmente de SITP. Finalmente, la localidad cuenta con muy poca infraestructura bici lo que dificulta tomar la bicicleta como una opción de movilidad segura entre los barrios y zonas.
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**
Dentro de los hallazgos y discusiones se destacan las siguientes afirmaciones de los participantes: “Con la bicicleta se pueden recorrer lugares naturales entre el tesoro de los cerros orientales” “Nuestra localidad tiene un reto que no cualquiera logra en bici - LA PARED” “ La Ciclovía es lo más antiguo en nuestra localidad” “Con la bicicleta nuestra salud mejora por la actividad física” “Con la bicicleta entendemos mejor la ciudad, nos apropiamos de nuestras calles y de nuestro territorio” “En la Ciclovía se ven personas con bicicleta de diferentes valores, no importan en lo que uno esté montado, solo importan salir en bici” “Yo conozco mejor la ciudad gracias a la bicicleta” “La inseguridad ha afectado mucho la tranquilidad para moverse en bici”
Observaciones
Las personas que compartieron este escenario lograron nutrir la búsqueda de la información de forma asertiva. Se identifican momentos llenos de emoción en sus relatos asociando sentimientos como felicidad, festejo, frustración, dolor, recuerdos de siniestros viales, encuentros comunitarios y la ubicación incluso de zonas peligrosas que solo la comunidad suele conocer mejor que nadie. Desconozco las dinámicas de la localidad dado que viví en ella hace muchos años y reconozco que no es una localidad fácil, pero con una fuerte red de apoyo se puede lograr muchas cosas más. Mi trabajo habitual se enfoca más en las dinámicas de las mujeres con la bici y es triste ver un panorama que no evoluciona con los años a pesar de los esfuerzos para motivar a más mujeres a usar la bici. Siento que es una brecha que tiene muchos años de trabajo y a nivel local los resultados no son muy alentadores.

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-904 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____

Lugar del encuentro: JAC LA PONDEROSA	**Fecha y Hora : 7 JUNIO 2023 5:30 PM**	
Total participantes 16	**Mujeres 7**	**Hombres 9**
Otras identidades 0	**Niñas 0**	**Niños 0**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/1FSRpcQ_aVrgydcfIXeiCI7xdB1EDc47c?usp=drive_link	**Transcripción: Yulieth Riaño**	
	Fotografías: Yulieth Riaño y Lorena Romero	
	Documentos escaneados:	
Personas relevantes	Esteban Rolo sabe y conoce muy bien la localidad	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Yulieth Riaño	

Primera parte **Introducción. Proceso Declaratoria y PES.**
Iniciando, se socializa como la comunidad de Puente Aranda y Fontibón se relaciona con el disfrute y uso la bicicleta como patrimonio cultural, plantean la pregunta "¿De qué hablamos cuando hablamos de bicicleta?", El relator invita a las personas a reflexionar sobre esta pregunta y los participantes expresan que la bicicleta se habla de encuentro de amigos, ciclo paseos, herramienta de construcción social, libertad, cuidador del medio ambiente, medio de transporte sostenible, conecto con la naturaleza, vida, salud, empoderamiento de diferentes sectores como femenino, lgtbi y entre otros como forma de expresión colectiva y personal, así mismo para liderar procesos como las huertas, reconcomiendo ambiental de la localidad. Luego se plantea la cuestión "¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para qué no?". Los participantes del taller manifiestan que un Plan Especial de Salvaguardia son varias acciones que permiten atacar diferentes problemáticas brindando soluciones óptimas a las diferentes necesidades que surjan en conjunto todo alrededor de la bicicleta con el fin de proteger y promover el patrimonio cultural de la bicicleta desde los diferentes enfoques que esta venga, asi mismo darle el reconocimiento y el valor que merece por ser ese vehículo y elemento que nos une en todas sus formas. En cuanto a las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades la gran mayoría apuntaba a la igual de genero e inclusión en los diferentes espacios que se den de la bicicleta, así mismo la seguridad y el buen mantenimiento de las vías para el transito tranquilo de los ciclistas en las diferentes calles de la localidad y de Bogotá, teniendo en cuenta la infraestructura bici pensada para ciclistas como cualquier otro medio alternativo de transporte, así mismo manifestaron que se crearan rutas seguras donde haya acompañamiento de instituciones, ciclo talleres cercanos y capacitaciones abiertas y gratuitas para todos aquellos que quieran aprender más sobre bicicleta y conducirla, así mismo el reconcomiendo a todos esos colectivos y liderazgos que pueden desarrollar es papel fundamental de cultura bici para la ciudad y así crear acercamiento a las instituciones de manera más acertada y sin complicaciones para que sea una sola articulación con las entidades y se llegue a suplir todas las necesidades ciclísticas que hay.
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**

En esta parte cada persona debía ubicar su casa, los lugares donde más frecuentaba y que pasaba allí, cada uno de los participantes ubicaba el lugar de donde viven, las vías principales y los lugares más importantes de la localidad, entre ellos se resaltó Distrito grafiti por su arte y cultura que atrae turistas, espectadores de otras localidad y es un icono de ciclo paseos, también plaza central como centro comercial y punto de encuentro de ciclistas, barrio la alquería como zona comercial ciclística donde venden bicicletas, partes, realizan manteamiento y entre otros, también mencionaron el parque ciudad montes que es un icono en la localidad porque es un parque atractivo para niños y adultos por su lago, zonas infantiles y zonas deportivas y así mismo la casa cultural que se encuentra allí adentro como patrimonio cultural de nuestra localidad, también se identificó un lugar de interés poco concurrido y reconocido por los habitantes de la localidad y es la biblioteca de la universidad distrital y su observatorio que se llegó a la conclusión que este lugar puede ser un lugar se interés para ciclistas y comunidad en general donde se podría realizar ciclo paseos donde el punto final sea allí para realizar actividades pertinentes de este lugar. Cada participante fue mencionando calles y lugares icónicos de Puente Aranda razonando entre ellos que no conocían tantos espacios que pueden ser provechosos en bicicleta.
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.
Paso 1. Referentes del territorio **Lugares referentes Puente Aranda para la bici** **1. Zona Industrial (Colegio la Merced, biblioteca distrital, bodegas añejas, Bayer, Nacional de chocolates)** **2. Huerta Xue Cr 50 con cl 3ra parque el Sol** **3 Huerta Livelula (skate park San Rafael)** **4 Skate park la Francia** **5 Eje Ambiental o avenida ferrocarril** **6 Distrito Grafity** **7 Parque ciudad montes** **8 Ciclorutas y Calles habilitadas bici (Cr 50, Cl 13 y Cl 6)** **9 Gastronimia calle 8 sur (Ciudad montes)** **10 Conexiones de los canales de los rios**
Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?	¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?

Distrito grafity	Ocurre cuando se llega y se inicia para llegar a este lugar como lugar de interes	la participacion es 30 % mujeres y 70 % hombre ya que para las salidas en bicicleta en recorridos son mas aprovechables por hombres que mujeres por temas de seguridad y la falta de practica en mujeres
Bici talleres zona comercial alqueria y primavera	ocurre cuando adquieren su bicicleta, los elementos de la misma y aquellos que prestan el servicio de mecanica.	la participacion es 95 % mhombres y 5% mujeres por la estigmacion de la mecanica de la bici es mas visible por hombre que por mujeres
skate park parque la francia	skate park	la participacion es 5 % mujeres y 95% hombres , Esto sucede porque algunas mujeres no le encuentran el atractivo y por la practica algo dificil por los saltos.
ciclorutas cl 13, dg 16 sur, cl 6ta, avenida ferrocarril	ciclorutas localidad	la participacion es 30 % mujeres y 70 % hombre son mas hombres porque los lugares son algo inseguros y se han presentando acoso a las mujeres por ende no es tanta la participacion de ellas por estas ciclorutas
Escuela de la bici	CDC Galan	Alli practican 95% mujeres y 5% Hombres para amprender a montar bicicleta ya que por idilogias de genero a las señoras cuando eran niñas sus padres preferian darles muñecas que una bicicleta, porque nunca tuvieron un recurso y eran mas cohibidades de practicar en este elemento por las diferentes señalaciones machistas
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**

Cr 50 bastante transito ciclistas	ciclistas y comunidad en general	Permite la movilidad amplia para los ciclistas y conecta rapidamente con otras localidades
Cl 8 sur comercio y ciclistas	ciclistas y comunidad en general	Zona de comidas paradero de ciclistas y comunidad en general porque estos restaurantes son reconocidos por sus tematicas y excelentes platos
Distrito grafity: Reconomiento cultural de arte en una cuadra de nuestra localidad que atre el turismo y la curiosdad de los que pasan por alli	ciclistas, turismo, alcaldia local, gobierno y comunidad en general	Permite visibilizar el arte y la cultura local, distrital y extranjera
Parque Ciudad Montes: este es importante porque es un parque recocido por su lago, su gran variedad de deporte, de zonas verdes y porque tiene una estructura cultural dentro de ella que nos permite reconocer parte de la historia de nuestra localidad y de nuestros abuelos.	ciclistas, turismo, alcaldia local, gobierno y comunidad en general	Zona de diversion para niños, descanso y de tractica deportiva para todos, tambien reconocimiento a la antigua casa que se encuentra dentro del parque que es reconocida como patrimonio cultutal y es punto de reunion de muchas instancias de participacion
Plaza Central centro comercial: Es importante porque permite el encuentro de ciclistas como punto de refercian y como lugar de encuentro de amigos, adicional este centro comercial cuenta con actividades para ciclistas, tiene un biciparqueadero exclusivo y de calidad para los ciclistas y ellos manejan un tipo de membrecia para descuentos y entre otros beneficios	ciclistas y comunidad en general	Lugar de gran afluencia de personas, ciclistas y comunidad en genral con espacios adecuados para ciclistas y es un punto de referencia de encuentro de muchos.
Avenida ferrocarril eje ambiental	ciclistas y comunidad en general	zona ambiental de la localidad que permite reconocer la parte ambiental de la localidad ya que esta es reconocima como insdustrial y de alta contaminacion.

Calle 13	ciclistas y comunidad en general	por ser la famosa Zona industrial donde conecta la salida de la ciudad y dond enmarca la historia de donde iingresaba toda la mercancia a Bogota, asi mismo lugares ejemplares, como las bodegas de vinos, nacional de chocolates, el mataderos distritral que hoy en dia es la biblioteca de la universidad distrital, tambien porque cuenta con entidades institucuinaales como movilidad y secretaria de salud .
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Huertas XUE, encuentro de huerteros y se desplazan a las diferentes huertas de la localidad, esta huerta esta ubicada en la calle 3ra con cr 50 parque el Sol y alli lo que realizan son encuentros de jovenes para realizar actividades de siembra	Huertas de la localidad	Huerteros de la localidad
Rodada lesbica, rodada por la localidad conmemorando los derechos de la comunidad lgtbiq+ y terminan con una feria de emprendimiento parque el Sol	Puento final de encuentro parque el Sol	Mesa LGTBI
Rodadas Por Puente Aranda se da en toda la localidad haciendo enfasis en eje ambiental, zona industrial, zona comercial y zona Grafity permitiendo el reconocomiento y la apropiacion d ela localidad	zona industrial, distrito grafity, canales de la localidad y la zonas comerciles como alqueria, san andresito y octava sur, Permite reconocer la historia de nuestra localidad, la parte ambiental que cruza en medio puente aranda y la zona comercial es el encuentro de poder socializar y compartir entre los ciclistas	Rodadas Puente Aranda que esta acargo de Yulieth Riaño y los consejeros de la bicicleta.

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
desde niños hasta adulto mayor, colectivos, lideres sociales de difenretes sectores como lgtbi, huerteros, mujeres y otros, trabajadores, comerciantes de la bicicleta y entidades como movilidad, al colegio en bici, escuela de la bicicleta, que a diairo se desplazan a sus trabajos, colegios, universidades, a sus lugares de interes y de modo de diversion. Siempre foementando el uso adecuado de la bicicleta como medio de transporte alternativo y cultural.	**Conservacion del medio ambiente, traslado a sus lugares de trabajo y estudio, celebraciones o actividades que permite el uso de la bicicleta, El uso de la bicicleta en diferentes contextos socioculturales y estas personas participan activa o pasivamente utilizando la bicicleta de acuerdo a sus necesidades y prioridades**
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
Ser mecanico y vendedor de bicicletas en el area comercial los proyectos como al colegio en bici como la participacion de los estudiantes de ir al colegio capacitandose para ser un buen ciclistas y pertecener a este programa Escuela de la bici aprender a montar bicicleta para poder utilizarla como medio de transporte y movilizarse en ella a donde quiera Padres y madres llevando a sus niños al colegio y tambien para desplazarse a sus lugaes de trabajo y de interes Adultos mayores para trasladarse de un lugar a otro para visitar a sus amigos, hacer sus diligencias Colectivos para realizar sus salidas en bici para medirse o conocer lugares cercanos y lejanos de su lugar de vivienda, asi mismo para construir procesos sociales entre otros. Lideres sociales como huerteros, mujeres y otros que les	**Es importente porque son acotres viales que de una u otra forma estan utilizando la bicicleta como referente para encuentros recreativos, sociales, culturales, deportivos entre otros, que permite la interaccion de todos sin ningun tipo de discriminacion y de cierto moto la bicicleta esta involucrada en la gran mayoria de sectores que hay actores que son mas activios que otros y otros mas pasivos pde acuerdo a cada rol que desempeñe con la bicicleta**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Las personas de diversos sectores desde niños a adulto mayor, sea hombre o mujer o su identidad de género o cultura, estos actores se vinculan utilizando la bicicleta a diario para ir a sus trabajos, a sus colegios, a sus universidades, así mismo en la participación de ciclo paseos y rodadas que colectivos de diferentes ramas o culturas realizan para expresar sus pensamientos o como encuentro sociales, de amigos y compartir, así mismo también en la participación de proyectos como al colegio en bici, escuela de la bici, al trabajo en bici y entre otros que permite la participación constante de todos sin ninguna exclusión.	

¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?		
La relación de los diferentes colectivos y organizaciones con la manifestación es promover el uso de la bicicleta llevándolos a los diferentes sectores de interés de la localidad dando así la apropiación de la misma y de la localidad, así mismo crear redes seguras que permitan que más personas se unan a utilizar más la bicicleta logrando que pierdan el miedo a los estigmas que presentan a diario para salir en la bicicleta		
Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	¿Quién realiza esta transmisión?	¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
La transmisión de saberes de da mediante los diferentes programas como al colegio en bici vinculando y capacitando niños para ir a su colegio en la manifestación, también en la escuela de la bici que permite que se vinculen personas que no saben conducir una bicicleta o mejorar sus habilidades para poder uso de esta manifestación, y con los colectivos o lideres con las diferentes rodadas para reconocer la localidad pero allí siempre se está enseñando la cultura bici y motivando a la ciudadanía a utilizar más la bicicleta como medio de transporte.	Colectivos, lideres, IDRD, Consejo bici	No, es de acuerdo a la vinculacion o la importancia que cada persona le de, si son mujeres en la escuela de la bicicleta se interesan mas por aprender a montar y ser precavidas al andar, si son hombre se interesan en aprender para recorrer y sin importar la seguridad vial, mas sinembargo la transmision de saberes siempre estara.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	¿Quién realiza esta vinculacion ?	¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
Ciclopaseos, activismos sociales, recreacion, pedagogias culturales que involucren la manifestacion	Colectivos, lideres, IDRD, Consejo bici	De acuerdo a sus intereses personales, pero en general participa mas en la manifestacion mas hombres que mujeres en los diferentes escenarios
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	¿A quienes han impactado estos cambios?	¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?

Si, todos los actores tienen diferentes dinamicas de llevar la manifestacion y estos cambios impactan a toda la comunidad porque permite nuevos saberes y conocimientos de las mismas y nuevas experiencias para vivir en la manifestacion	**Comunidad en general**	Si, porque permite la participacion de todos sin ninguna exclusion
Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Esteban Cruz	**team Santa rita, fundacion la Cometa y consejero d ela bici**	314 2760037
Blanca Cecilia Monroy	**Mesa LGTBI, rodada lesbica**	314 3260299
Maria Martinez	**Huerta XUE**	3184939058
Yulieth Riaño	**Bicirodadas bogotanas, consejera bici y rodadas Puente aranda**	3007971145
Paso 5. Relación con otros patrimonios		
La biciccleta es un medio de transporte, economico, ecologico y lleno de vida, que permite que las personas lleguen a los demas patrimonios creando la conexion entre ellas, asi mismo no tiene genero, edad, color y religion, nos lleva hasta donde queramos y permite vivir experiancias unicas dejando huella e historia en los diferentes componentes por la que se mueva.		
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**		

En Puente Aranda se caracteriza por ser una localidad de paso, y no de tener actividades principales o lugares iconicos de Bogota, mas sinembargo permite el reconocimiento de algunos lugares de interes que son el centro de atencion de algunos turistas como es el distrito Grafity y parque ciudad montes, adicional es una localidad con pocos actores por lo que es conseidera una zona industrial y realmente son pocos los apasionados por la bicicleta.
En Fontibon si se ve la apropiacion de los actores de su localidad involucrando la manifestacion en diferentes actividades reconocidas y asi mismo cuenta con sitios de interes que permite el reconomiento de la localidad y la participacion constante de la manifescion.

Reuniendo en un mismo espacio a las dos localidades para articular actividades, capacitar y motivar a los demas colectivos, guiandolos desde sus experiencias de las actividades y enfoques que se tengan, asi mismo generando una apropiacion de espacios dejando de lado las localidades si no llevar el enfoque a un mismo territorio llevandolo al turismo, al reconomiento del mismo de sus historia ya que esta conecta a las dos localides y asi mismo obliga a las entidades a coperar conjuntamnete para desarrollar diferentes programas, soluciones de problemas y entre otras.

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Loa hallazgos para la localidad de Puente Aranda se visualizan principalmente porque es una localidad de paso por actores que trabajaban o cruzan por esta para llegar a sus estudios, empleos y lugares de interés, así mismo cuenta con pocos actores que representen la manifestación ya que es considerada como una localidad industrial con pocos lugares icónicos para la manifestación aun así teniendo distrito Grafiti, las Huertas y parque ciudad montes, como también los lugares de venta de bicicleta de la alquería y primavera, Por eso se considera que Puente Aranda debe contar con más participación de espacios de entidades y colectivos que motiven a la ciudadanía a utilizar más la bicicleta y se apropie de ella, como también sacar aquellos ciclistas ocultos que hay en la localidad pero no encuentran un espacio propio o de reconocimiento que puedan liderar o apropiarse para realizar todas las actividades, rutas seguras y todas la ideas que puedan sobre salir de ellos.
Un hallazgo interesante que se encontró en la cartografía fue el antiguo matadero distrital que hoy es una biblioteca con un observatorio astronómico que está oculto en la localidad y puede ser un punto de interés para los ciclistas que les guste la lectura, que les guste la autonomía y porque no convertir este lugar en un espacio para ciclistas de punto de llegada de reunión, compartir de saberes y entre otros, también Puente Aranda tendrá una parque acuático y un eco aula que también sería otro punto de encuentro de interés para ciclistas donde puede crear espacios pedagógicos para crea esa cultura bici desde los diferentes espacios y escenarios que se vayan dando.

Observaciones

Al ver la participación de algunos actores se ve la importancia que todos se puedan articular y llegar a grandes acuerdos, creación macro proyectos y hasta leyes que protejan y velen por la seguridad e integridad del ciclista, así mismo a la constructuccion de esa cultura ciclista que todos soñamos y porque no ser ese patrimonio cultural para que la manifestación sea reconocida en todos los espacios que hoy en día es invisible para algunos sectores.

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-914 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____

Lugar del encuentro: Colegio Panamericano	**Fecha y Hora : Junio 08 de 2023 día jueves**	
Total participantes 17	**Mujeres 9**	**Hombres 5**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro https://docs.google.com/spreadsheets/d/1VHCHh7BCi1eWCHXJQC8liYiaDp1MBeNX/edit#gid=1940405359	**Transcripción: paula andrea valencia martinez**	
	Fotografías: paula andrea valencia martinez	
	Documentos escaneados:	
Personas relevantes XIMENA SILVA LURDUY, NICTE SOFIA ORTIZ RIOS, NESTOR GUTIERREZ	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	PAULA ANDREA VALENCIA MARTINEZ	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

¿de qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? Es una extensión de cada persona que se identifica como ciclista; mujer u hombre que pedalea en la ciudad de Bogotá sea de manera deportiva, como medio de transporte, para sustento en su cotidianidad, como medio de uso recreativo, para actividad de ciclismo competitivo, como bicitaller; expresiones muy puntuales como la de las colectivas femeninas, los colectivos y la inclusión de las diversidades, tambien el acercamiento a los parques y lugares de naturazleza, todos los monumentos y sitios historicos con apropiación y reconocimiento de la localidas de Martires desde la bicicleta.

Continuamos con la comunidad preguntando¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para que no? a lo cual responden: es tener desde una institución distrital protegida y representada la biicicleta que en el día a día se utiliza para desplazamientos, sustento, recreación, es tener la bicicleta respaldada desde una institución como lo es el IDPC y verla como ese elemento de ayuda y salvacióon en el día a día desde todas las acciones, desde el inidividuo y desde el colectivo.

¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici? el deseo general de la comunidad encontrar en Bogotá que todos los espaciós públicos como lo son los; parques, las vías y espaciós en general sean espacios participativos seguros donde la comunidad tenga identidad con la bicicleta de forma segura tanto vial como seguridad de percepcion y de realidad para poder pedalear libre de robos, ataques, hostigamientos y acosos callejeros, los cuales son en su mayoria a la población de mujeres las cuales sienten su día a día enla bicicleta con mas retos y dificultad que los hombres, en el caso de las mujeres Trans y las diversidades tambien hay una situación de vulneración y violencia por su condición y en los hombres se reducen estos factores mencionados porque sigue la creencia que las palabras vulgares o enfrentamiento entre hombres puede darse en el espacio publico, por eso en esta mesa de trabajo el poder expresar estas necesidades de fortalecer y llevar la bicicleta a una declaratoria le dará el nombre e importancia a este elemento Bici con la importancia que cada ser lo vive en su día a día como ciclista, la comunidad a gritos pide que las entidades como son; Movilidad, Alcaldias, Secretaría de Seguridad, IDRD, PONAL, Secretaría de la Mujer tengan una colaboración dirrecta con este PES y en conjunto actuen con la población ciclista en la cual estan; Mujeres, hombres, niñes y diversidades.

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

En esta segunda parte de sensibilización, el grupo se ubica en círculo y se lleva a cabo una presentación individual que incluye el nombre, la localidad y un lugar signifcativo de la localidad asociandololo a la bicicleta o una de referencia o accioón de la movilidad en vía, lanzando una pelota de esta manera vamos encontrando esas necesidades y fortalezas que hay en la vía desde la opitica, participación y accionar diaria de la comunidad participante en la localidad de Los Martirés como de su desplazamiento hacia las demas localidades de la ciudad, porque esta localidad es de cruce o paso para llegar a otros lugares de Bogotá.

Se socializa el mapa de identificación en Taller 1 que nos aporta como base los puntos estrategicos de tránsito y pasos en el desarrollo de la actividad, permitiendo visualizar de manera clara los espacios mencionados y la importancia de estos lugares para la cultura de la bicicleta en la localidad de Martires y la interconexión con el centro, el sur, el occidente y norte de la ciudad de Bogotá por estar en un punto estrategico y de paso, además de su historia, su pasado, su actual desarrollo y ser una localidad donde se realiza actidad economica que beneficia el comercio de la ciudad.

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio, con los participantes en la mesa de trabajo se identifican los siguientes: Cementerio Central en el cual se llega en ocasiones en grupos de ciclistas, colectivos, grupos de personas o individualmente a realizar recorridos y encontrar información historica de la ciudad en este referente arquitectonico. Plaza de las hierbas por su actividad economica noctuma de lunes y jueves se les visita desde los colectivos bicicleta como un atractivo. Paloquemao referente economico. Castillo de las Artes es un nuevo referente cultural. Distrito Bronx renace de las adversidades y del rechazo social. Plaza de los Martires referente de cultura y dignificación de quienes fueron asesinados. Voto Nacional punto de referencia y tradición religiosa Iglesias las Capuchina y Voto Nacional. Almacenes de Bicicletas Cra 13 punto importante de proveedores y		

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Parque Renacimiento: ´es un parque emblematico en esta localidad, con historia y actualmente tiene Escuela de la Bici y Manzanas del cuidado atendiendo población de mujeres y niños, en los parque de la localidad desde ese trabajo de barrio hace presencia la comunidad y apoyo de entidades.	Ciclovia dominical es una fortaleza para esta localidad donde el goce y disfrute de la bicicleta se ve involucrado con una población que hace transito por la ubicación de la localidad. En el Parque Santa Isabel se facilita la practica deportiva y el uso de la bicicleta se ha visto fortalecido con el punto de Manzanas del Cuidado ayudando al aprendizaje de la bicicleta por las mujeres y niñez de la localidad. Realizar recorrido a la Estación de La Sabana y encontrar la historia del tren y las praticas de antaño hacen evocar en los mayores los recuerdos y mostrar a las nuevas generaciones las vivencias de sus abuelos.	
La ciclobia dominical y de festivos es una fortaleza y acción directa desde el IDRD para la comunidad		
EL recorrido historico religios que se realiza desde la bicicleta en esta localidad es enriquecedor cuando se aiste al Voto Nacional e iglesia como La Capuchina y el hacerlo desde la bicicleta lo hace de facil acceso y movilidad. Recorrer el Distrito Bronx muestra un sitio que renace como el Fenix seiendo fortaleza cultural y de diferentes muestras artisticas.		
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas,**	**¿Por qué son importantes?**

Por su ubicación estrategica y conexión con la localidad de Teusaquillo se encuetra la importancia de la riqueza cultural e historica que ambas localidades poseen, la facilidad de transito, movilidad y desplazamiento hacia centro como a Candelaria hacen que cobre importancia esa movilidad sostenible y de transporte sectorial así se entrelazan las 3 localidades con sus saberes culturales, economicos, artisticos, de economias populares, como de recorridos turisticos, enriquecimiento de las poblaciones diversas que encuentran en la manifestación la importancia del uso y goce de la bicicleta.	Para las Mujeres, Hombres, niñez, academia , instituciones distritales, sectores economicos y toda la población que habita y hace transito en esta localidad.	Porque es la cercanía de la comunidad con la Institución y con la participación ciudadana, siendo protagonistas de su pro´pio día a día y su actuar.
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Circuitos y Carreras de Bici, las cuales son organizadas desde la Alcaldía local, desde inicativas populares, grupos economicos del sector, todos los anteriores buscan fortalecer y llevar la bicicleta como ese elemento que causa goce, disfrute y beneficio al ciclista y la comunidad circundante.	En nuestra localidad Martirés utilizando los Parques y vías del sector.	Desde la Institucion La Alcaldía Local con el apoyo de los Institutos y el protagonismo de la comunidad quien en ocasiones las realiza directamente por la autogestión y apoyo del comercio local.

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
En esta localidad de Los Martirés se hicierón presenten comunidad en	**EL común en esta manifestación es la Bicicleta y es como une a toda la comunidad en tornao a ella, las diferencias de vida y de**
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
toda la comunidad esta desempeñando su roll, desde lo colectivo a lo	**La participación de la comunidad tan diferente es importante porque es el sentir y respuesta que cada ser tiene como individuo, es la**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Encontramos en estas mesas de trabajo que la localidad de Los Martires las organizaciones que abanderan los grupos indígenas, LGBTI, comunidades negras, adultos mayores y otros, tienen sus propisos	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
encontramos en estas mesas de trabajo que la localidad Los Martirés es de transito, es un paso para los colectivos y personas de otras localidades porqiue la localidad tiene una ubicación estrategica y permite cruzar e interconectar los pasos y recorridos que realiza la comuidad. En las mesas de trabajo se indica que es una localidad donde no se reconocen colectiv@as propias y si las hay estamos a la espera de interactuar con estas, los colectivos visitantes encuentran esta localidad importante por la riqueza historica cultural, la cual hace que el punto Centro Memoria se identifique como punto de encuentro para actividades de bicicleta, activismo, marchas, protesta social, encuentros culturales.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**

¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	¿Quién realiza esta transmisión?	¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
En los procesos es de primera mano la familia porque hacen esa presencia de transmitir un saber, un conocimiento, lo hacen de corazón y con la seguridad y convicción que es lo mejor que estan haciendo. Luego llega ea etapa de los amigos y grupos independiente de la edad del aprendiz, es en estos donde el individuo pierde el miedo a ese primer saber en el cual encontro falencias o maneras fuertes de dar la enseñanza, encuentra en este grupo tranquilidad de expresar las dificultades de como aprendio a montar bicicleta y luego se dan cuenta que existen l@as colectivos y en estos se dan cuenta que el utilizar la bicicleta es para uso y disfrute e inician un porceso de corrección porque en los colectivos que aunque son de transito en la localidad Los Martires enseñan esas o muestran esas falencia o errores de aprendizaje y en ocasiones algunos ciclistas por estas direcctrices acuden a las instituciones a tomar clases como sucede en algunas de las participantes que van al programa Manzanas del Cuidado del IDRD, en donde Mujers, Hombrs, Niñez y toda la comuidad encuentra enseñanza desde personal capacitado y profesional en el tema.	Familia, Grupós de amigos, Colectivos, Instituciones Distritales, de esta manera la comunidad afianza su proceso de reconocimiento y aprendizaje de su bicicleta y como utilizarla correctamente.	inicialmente se incio igual porque no se respetaba la diferencia de hombres/mujers, niños/niñas y las diversidades, en el proceso de aprendizaje y conocimiento se muestra que actualmente y en estas mesas de trabajo se habla y se nombra el tema de la bicicleta con inclusión y diversidad, esto pasa gracias a los procesos que han venido desarrollando los y las colectivas, tambien desde las instituciones distritales así se maneja.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	¿Quién realiza esta vinculacion ?	¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
Las invitaciones a prarticipar en el uso de la bicicleta estan desde las entidades distritales; IDRD, Secreataria de La Mujer, IDPAC que buscan en la comunidad entregar enseñanzas y generar consiencia del uso de la bicicleta, desde los y las colectivas que visitan la localidad Martirés lo hacen desde la enseñanza, de corregir practicas incorrectas en este vehiculo que es la bicicleta y realizar recorridos culturales en la localidad o utilizar el emblematico Centro Memoria como un punto de encuentro para salir y reconocer la ciduad de Bogotá.		
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	¿A quienes han impactado estos cambios?	¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?
	Especialmente a las Mujeres que han	se afecta de manera diferente, porque hombres y mujeres tienen acciones y necesidades

Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
alejandro cubillos		

Paso 5. Relación con otros patrimonios

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio? En Los Martires la Manifestación se relacionea con el Patrimonio Historico: la riqueza historica de la localidad y de sus primeros lideres quienes fueron asesinados traen riqueza historica que las nuevas generaciones y población que transita en la localidad no la conoce ni la reconoce como una realidad y victoria vivida y son estos colectivos y recorridos historicos que hacen que se muestre una realidad vivida. Patrimonio Religioso: hay tantas iglesias y sitios religiosos católicos y de otras denominaciones como los diferentes cementerios que hacen que en esta localidad se viva el respeto por las creencias y reliciones. Patrimonio Cultural: El Castillo, Distrito Cultural Bonx, Casas de La Juventud y sitios de exposición e información cultural hacen que la comunidad, la bicicleta y los recorridos sean de gran interes. Patrimonio gastronomico: la localidad cuenta con las dos plazas fuertes como son: Paloquemao y Plaza de Las Hierbas donde la variedad gastronomica, de frutas, plantas, verduras y muchos otros productos hacen que sientas estar en un recorrido por todo Colombia en un solo lugar.

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?

¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye? se puede articular en torno a los talleres establecidos y los que estan en vía porque son las personas que en el día a día construyen el territorio, con los grupos de las huertas, de mujeres, de hombres, involucrando a esas personas que solo llegan a trabajar pero lo hacen en bicicleta, a quienes no llegan en bicicleta pero hacen parte del transporte masivo, son con estos actores viales y de la comunidad que se realiza articulación, enseñanzas, cambios, nuevas acciones en beneficio de sus necesidades porque al indicarlas como se hace hoy en esta mesa de trabajo esta la optica que nunca antes se habia manejado de reconocer esta localidadcentro; Candelaria, Santaté y Marties como es loacalidad de visita, transito, de muchos pero pocos residentes que defiendan la bicicleta en el territorio, esta defensa la traen los ciclistas y colectivos de Bogotá porque se aproipian del espacio que brindan los residentes, los comerciantes en si los espaciós, parques, sitios historicos para ser referente de llegada y recorridos para el uso y disfrute de la bicicleta.

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

En el territorio Los Martirés se pide desde la comunidad y estas mesas de trabajo de la declaratoria que la administración local realice un contacto directo con las instituciones como la Unidad de Mantenimiento Vial apra la recuperación y mejora de las vias, con Movilidad y Policia de Tránsito una demarcación e implementación de las leyes de transito para que con la oficina de Espacio Público se recuperen estos para la comunidad y poder vivirlos y habitarlos de manera equilibrada, encontramos la presencia del IDRD para dar capacitación a la comunidad especialmente enfocada a Las Mujers por medio del programa Manzanas del cuidado lo que las lleva a un aprendizaje correcto del uso de la bicicleta, se pide un acompañamiento efectivo de la Secretaría de Seguridad y Policia Nacional porque es un territorio de comercio en general, de diversos talleres así como plazas lo que le presenta a la delincuencia una oportunidad de atraco y robo a estos y alos transeuntes.

Observaciones

En estas mesas de trabajo en la convocatoria PES como comunidad encontramos grandes dificultades relacionadas con la inseguridad que hay en el sector este es el llamado a la s tres alcaldias que conforman nuestra mesa de trabajo; Candelaria, Martires, Santafé para que con Secretaria de Seguridad y PONAL se ejecuten unos acompañamientos a esos puntos de inseguridad y de ataque en especial a la población ciclista, buscamos es este encuentro que se escuche esta amenaza para el uso de la bicicleta en el día a día y en los bicirrecorridos que se hacen en estas localidades historicas, como el mejoramiento de la infraestructura vial, se solicita que sea desde las instituciones porque son estas quienes tienen los presupuestos para ejecutar estas necesidades.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades		
Lugar del encuentro: Casa de igualdad y oprtunidad de la mujer.	**Fecha y Hora : Jueves 06 Julio 5:30 pm - 8:00 pm**	
Total participantes: 12	**Mujeres: 8**	**Hombres: 4**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1xn4WVCyxVZLATWYyF4UI8PJmbH3PaKLT	**Transcripción:** **Fotografías: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1T-2PPRIVbBBt66oZRbJtDJ7-MEUleZwh** **Documentos escaneados:** Listado de asistencia	
Personas relevantes: KATHERINE RODRIGUEZ (CONSEJERA LOCAL DE LA BICICLETA KENNEDY)	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relatora	María Alejandra Niño López	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos en torno a la pregunta ¿de qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? ¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para que no? ¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici?	

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Las y los ciclistas de la localidad dieron a conocer a través de su participación varios puntos relevantes en el mapa y un panorama amplio de la realidad del movimiento bici en la localidad. Se reconoce una amplia ciclo infraestructura en avenidas como la Boyacá sin embargo los factores que afectan puntos de la localidad como esos hacen que sean complejas de transitar, temas de seguridad, estado de la infraestructura e iluminación, esta vía en particular según la participación en la discusión de Katherine rodríguez consejera local de la bici nos cuenta que esa ciclorruta hizo parte de un plan piloto en una de las alcaldías de Enrique Peñalosa. Se mencionan especialmente algunas rutas muy transitadas para entrar y salir de la localidad entre ellas la ya nombrada Boyacá, ciclorruta de las américas, y una de las mas transitadas de la ciudad la Av Calí y por supuesto la Ciclorruta de la Alameda como una gran vertiente de la localidad sobre todo para la población obrera que trabaja en el area industrial en la zona franca de Fontibón la ciclorruta de alameda es muy importante para este sector de la ciudad ya que conecta bosa kennedy y fontibon. Pensando en planes deportivos tenemos la Boyacá como rama de la ciclovía dominical, la recreovia del Parque La Amistad. Parque Techo - Lugar de encuentro para ciclistas, Ciclopaseos nocturnos. Parque Bella vista, Timiza, Cayetano: Escuela de la Bici, Espacios culturales: Rotonda Banderas: Punto de Referencia, Lugar de encuentro, para manifestaciones artísticas sociales y culturales. Biblioteca Tintal: concentración de ciclistas deportivos, Eventos Culturales y comunitarios Escuelas deportivas (Jóvenes y niños), Parque Cayetano - Circuito de MTB,Ciclismo recreativo, Semillero de practicas MTB. Estación TM Banderas , Transv. 86, Marsella: cicloparqueadero para usar conectar el sistema de Transmilenio.

Se evidenció el Acoso sexual callejero como una constante en diversos espacios de la localidad y potenciado además por los multiples lugares en reparación o construcción que generan concentración de población masculina en trabajos de obra. Estas dinamicas ademas generan grandes focos de inseguridad por la instalación de polisombras maletines etc.

Paso 1. Referentes del territorio Paso 1. Referentes del territorio
Lugares referentes:
- Cicloinfraestructura destacada: De la calle 38 o de la 40 que es la ciclorruta que de la cali conduce a la zona oocidental de la localidad a secores como patio bonito, dindalito etc. Otro referente es la de la Av ciudad de cali como
- Sector de venta legal e ilegal de repuestos sobre la Cali Con 38
- Parque Techo . Encuentros culturales y artisticos. punto de referencia para inicio de rodadas y concentración juvenil en practicas circensen y deportivas
- Parque Cayetano Cañizarez: encuentros alrededor de la practica deportiva , bmx ciclomontañismo.
- Parque Timiza: espacio en donde deportistas y representantes de diferentes disciplinas así como personas aficionadas se acercan a la pratica de la bici, en diferentes estilos y modalidades tenemos practicas de deportistas pa
Ciclorruta av. Cra 80 o Av Abastos un corredor que une Bosa y Kennedy, al igual que la Cali y la Alameda.
- Ciclorruta de estadio techo y mundo avenura como una de las mas antiguas de la localidad podriamos considerarlo un patrimonio bici de la localidad

-Espacios de encuentro:
- Techo: para practicas artisticas y culturales, encuentros.
- - Alcaldía Local: parque de en frente es una referencia o punto de encuentro y salida a rodadas de algunas colectividades sin embargo desde que ha estado en construcción se ha reducido su habitabilidad.
- Rotonda Banderas: espacio y eventos que promueven el arte y la participación ciudadana en temas sociales ambientales y políticos.
- Biblioteca Tintal: espacio de encuentro y de acontecimientos culturales y artisticos, tomas culturales, muestras.
- Parque Timiza: espacio de la pratica profesional y aficionada.
-
- Entidades y organizaciones
-Consejo Local de la Bicicleta : por promover actividades alrededor de la practica de la bici.
- Alcaldía local
-Bielrats Colectivo de ciclistas
- Biciterritorializando
- Curvas en Bici (mujeres, talleres, rodadas, campañas, artículos)
- BiciParchadas Colectivo de mujeres y discidencias
- Rueda Como Niña colectivo femenino de ciclismo y activismo.
- Actitud Bi-Si
- DISIDENTES MTB
- Bikennedy
- Parceras
- Sound sistem: Colectivo promotor de la bici en la cultura del sound sistem
- De Kennedy para el Mundo
- CC plaza de las américas: este centro comercial es importante por promover a traves de su propio programa de prestamo gratuito el uso de la bici y la gente a su vez habita no solo los alrededores si no tambien espacios c

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	Preguntas complementarias	Preguntas complementarias
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?	¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?

Enseñanza de habilidades y manejo de bici (Escuela de la bici IDRD)	Parque Timiza, Parque Bella vista, Parque Cayetano.	Las mujeres de la localidad en gran parte lo practican bajo las dinamicas del cuidado y como medio de transporte tanto de ellas como de las personas que tienen a cargo. En este espacio lo realizan por el deseo de aprender y por salud y deporte. Una importante cantidad de estas mujeres son adultas mayores que no habian tenido el espacio de aprender a montar. Se convierte así la escuela de la bici es un escenario muy importante para la promoción de la bici en otras poblaciones y grupos etarios. Espacios como este aunque no nazcan necesariamente de una estrategia con enfoque de genero si moviliza espacios de emancipación femenina alrededor de practicas fisicas historicamente restringidas para las mujeres.
Transporte diario para estudiantes de colegios, universidades y trabajadores.	Ciclorruta de la cali, - Cra 80 Abastos, Ciclorruta av Américas, ciclorruta av Guayacanes , Ciclorruta la alameda, Ciclovía dominical y ciclorruta de la av Boyacá. Ciclorruta de la 38	Estos corredores de la localidad movilizan gran población hacia todos los sectores que conectan gran parte de la ciudad, la cali por el sur occidente en sentido norte hasta la localidad de suba, de la misma manera la ciclorruta de alameda hacia la localidad de fontibon junto con la av guayacanes inaugurada este año y poco a poco tomando lugar importante en el transito diario de una gran población que viene de bosa y kennedy y se dirijen al noroccidente de la ciudad y porsupuesto la av Boyacá una gran arteria de la localidad tanto entre semana por la ciclorruta que historicamente se construyó como una ciclorruta piloto, de allí muchas de sus problematicas actuales, pero tambien por su conexión los dias de ciclovía con avenidas como la calle 26. Así mismo las dinamicas de la movilidad en bicicleta para las mujeres incluyen factores como el acoso callejero a lo largo y ancho de estos corredores . Una ciclorruta muy importante para movilidad escolar en bici es la ciclorruta de la calle 38 que conecta la zona mas occidental de la localidad hasta la av ciudad de cali, este tramo es muy transitado por estudiantes de colegios públicos de residencia en sectores como Dindalito, patio bonito, y toda la zona del occidente a la cual el transporte público ya no llega, estos niños y niñas estudian al oriente de localidad. Atravesar la localidad de occidente a oriente para asistir a las instituciones públicas es una actividad cotidiana de cientos de niños y niñas , que se mueven en sus propias bicicletas y otros que hacen parte de proyectos como Niñas y Niños primero y su proyecto mas anitguo : Al colegio en bici, un programa que busca garantizar el acceso a la educación de niños niñas y adolescentes . La falta de acceso en algunos sectores al transporte público es una de las razones del auge del transporte no regulado como los Mototaxis, pero irónicamente la bici también lo ha sido en gran medida.
Ciclistas en general , mecanicos.	Sector de repuestos de la 38	La localidad cuenta con un alto numero de talleres y almacenes entorno al comercio de bicicletas , repuestos y accesorios que lo complementan, sin embargo la problematica del hurto y recomercialización de partes hurtadas es uno de las mas altos de la ciudad. El Sector de "la 38" es un sector ubicado sobre la av ciudad de Cali entre la av Villavicencio hacia el norte hasta la calle 38 sur. Es un espacio sobretodo habitado por hombres quienes en su mayoria son los que han desarrollados labores hacia la mecanica, hay exepciones como la de la señora Deyanira Mecánica destacada y referente de la localidad por ser de las pocas mujeres que ejerce este oficio.
Jovenes, adultos e infancias en general.	**Biblioteca Tintal:**	Siendo ya la biblioteca un patrimonio de la localidad las actividades que ocurren alrededor de ella son muy importantes: espacios como veladas culturales, eventos y rodadas para mujeres, de la misma manera para espacios mixtos , espacio de encuentro y de acontecimientos culturales y artisticos, tomas culturales, este tipo de espacios son ampliamente promovidos por grupos y organizaciones culturales así mismo coexisten practicas libres de modalidades como el bmx y el frestyle todo ello hace de la biblioteca un espacio muy importante para acontecimientos alrededor de la cultura y la bici.

Población Juvenil de la localidad	**Rotonda Banderas:**	No solo pero tambien a raiz de la conyuntura nacional del 2021 El espacio de la rotonda de banderas se ha consolidado como un espacio de encuentro y de eventos que promueven el arte y la participación ciudadana en temas sociales ambientales y políticos es un lugar también patromonio de la localidad por las esculturas y el contexto historico de ese sector. Ultimamente se llevan a cabo allí, encuentros de musica, pequeños conciertos e intervenciones sobretodo alrededor de la musica.
Población en familia, deportistas.	Ciclovía dominical	Este espacio como en toda la ciudad constituye una practica y un lugar muy significativo para muchas familias y personas de la ciudad, en kennedy la mencionada av boyacá es el corredor principal de este programa dominical, muchas personas hacen uso de ella a través de bicicletas en calidad de prestamo del programa del centro comercial plaza de las americas, quienes las prestan gratuitamente por determinada cantidad de horas. para esta practica no hay una diferencia sustancial de genero, son espacios habitados por diversas identidades, edades e incluso modalidades.
Población juvenil	Parque Techo	El parque techo en su conjunto recoge variedad de actividades y practicas fisicas, artisticas y de esparcimiento social en general, también esta muy cerca (en bici) a la rotonda de banderas, es un punto de encuentro y referencia destacado de la localidad , Eventos semanales o quincenales como el Sound sistem salen de este parque y en medio de la musica y la bici llegan a un evento en el que converge el parche bici de la ciudad : Plaza de los Hippies chapinero - parque la 93- Aguas - etc. Un evento distrital de la gente que recoge la cultura sound sistem, arte callejero y la bici. Así mismo estos parches apoyan otro tipo de eventos como el dia sin carro o las ciclovias nocturnas y la movilización. para esta practica no hay una diferencia sustancial de genero, son espacios habitados por diversas identidades, edades e incluso modalidades.
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras)	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos,**	**¿Por qué son importantes?**
Localidad de Fontibón por su actividad industrial	para las personas que laboran en esta zona de la ciudad o que salen a pueblo cercanos a hacer actividad fisica	Por este corredor se genera un amplio desplazamiento hacia el centrooccidente de la ciudad, esta ciclorruta conecta directamente a la zona franca de la ciudad en la Calle 13 en donde muchos obreros y personas del sector industrial trabajan, tambien en ciertas horas del dia es muy concurrido por ciclistas deportivos que se dirigen a distintas rutas del departamento . Por el sostenimiento de la economía familiar
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
actividades económicas informales que se realizan en bici (venta de alimentos en la calle, bebidas calientes, puestos callejeros de venta de elementos para la bici, domicilios, recoleccion de reciclaje)	calles, afueras de centros comerciales, centros de salud, plazas de mercado, itinerancia por barrios.	recicladores, vendedores informales, domiciliarios, repartidores.
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación? Hombres mujeres y menores de edad. Personas de la tercera edad e infancias.	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación? necesidad de movilizarse, de crear una actividad economica, intención de colectivizar movimientos sociales, artisticos y politicos.**	
Hombres, Mujeres, estudiantes de colegios públicos	**Necesidad de transportarse eficientemente, prácticas deportivas, adquisición de habilidades en bici**	
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación? Son quienes sostienen la manifestación, y quienes están a cargo de ciertos espacios son replicadores de pedagogía de la bici.	**¿por qué su participación es importante? Porque son el tejido que genera la manifestación en la cotidianidad de la localidad.**	

¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?		
Se vinculan a traves de estrategias y programas que ofrecen las entidades, no tenemos registro de personas de estos sectores en esta sistematización		
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación? Son quienes promueven y garantizan algunos espacios de participación y espacirmiento en torno a la cultura, el ecosistema y diversas manifestaciones artsticas.		
son organizaciones sociales y colectivos deportivos aficionados que promueven el uso de la bici, son quienes fomentan y garantizan algunos espacios en donde tiene lugar la actividad.		
Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación? En espacios de pedagogia propiciados por instituciones y entidades públicas	¿Quién realiza esta transmisión? Funcionarios y proyectos alrededor del deporte y el fomento del uso de la bici.	¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños? A los espacios del fomento del uso de la bici se puede evidenciar que son oportunidades que son en gran parte aprovechadas por personas de la tercera edad (una gran parte mujeres) que en otros espacios no habian aprendido a montar bici.
En espacios educativos y empiricos de la practica y la enseñanza de la bici	Entidades Públicas, organizaciones sociales, colectividades	Si, está abierto para toda la comunidad sin embargo falta dilvulgacion
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural? Hace falta fortalecer esos ejercicios de divulgación	¿Quién realiza esta vinculacion ? Instituciones promotoras de la bicicleta	¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
Escuelas de la bici públicas para la población en general	IDRD	Si, está abierto para toda la comunidad , falta divulgación.
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	¿A quienes han impactado estos cambios?	¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?
Si, factores como por ejemplo la "semiindustrialización de algunos sectores de la localidad ha propiciado escenarios en donde el acoso ha sido habitual: Construcciones, Obras, Bodegas etc.	Mujeres	En este caso puntualmente afecta en su gran mayoría a las mujeres, como en el resto de la ciudad en donde se extiende esta practica violenta
Tronco de actores		

Preguntas orientadoras	• Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades étnicas, etc.) han generado acuerdos en torno a la manifestación y cuáles han sido los resultados?	• Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Katherine Rodriguez	**Consejera Local de la bici, Integrante del**	3123326209
María Alejandra Niño López	**Docente de artes escénicas y movilidad activa , promotora local y ciclista amater.**	3209758315
Andres Pedraos	**Lider social**	**3215559868**
Yennifer villanueva	**Profesora de ciclismo**	3214083167
Deyanira	**(Mecánica)**	
¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?		
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?		
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**		
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos		
Observaciones		
La participación de las personas fue para este taller en su mayoría mujeres, una gran parte de ellas estan vinculadas a los procesos del uso y disfrute de la bici como participantes pero ambien desde un lugar activamente propositivo. .		

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____		
Lugar del encuentro: Casa Kilele Cl. 28#16a-31	**Fecha y Hora : Jueves 25 de mayo, 17:30 a 20:00**	
Total participantes: 21	**Mujeres: 9**	**Hombres: 12**
Otras identidades: Movilidad	**Niñas: 0**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/1yDy18Xg_QH-c41FIgv0PqSf_CcVcdo8e?usp=drive_link	**Transcripción:**	
	Fotografías:	
	Documentos escaneados:	
Personas relevantes	Rocio Jimenes, Stella Leguizamón graduadas de la Escuela de la Bicicleta del parque San Andrés. Juan Pablo Henao líder en Teusaca.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Heidy Viviana Coy Torres	

Primera parte **Introducción. Proceso Declaratoria y PES.**
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos en torno a la pregunta ¿de qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? ¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para que no? ¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici? En este encuentro, nos pusimos a hablar sobre el uso de la bicicleta, comentando lo que significa para cada asistente. También hablamos sobre el Plan Especial de Salvaguardia (PES) que es importante escuchar a parte de las instituciones, a la gente usaria de la bicicleta, a ciclistas que se movilizan a diario, viven de este medio de transporte y se encuentran en las 19 localidades, siendo una representación en masa que tiene distintas dinamicas. Tanto para el rol en el barrio como hacia los corredores bicis donde converge mucha gente. Varias personas comentaron como el uso de la bicicleta le cambio la perspectiva frente a la organización vial, como podía planear ir a distintos lugares sea de manera recreativa, trabajo, estudio o para entrenar. Hablamos también sobre el Plan Especial de Salvaguardia (PES) y lo importante que es. Nos dimos cuenta de que un PES es un plan completo que busca proteger y promover la cultura de la bici. Su objetivo principal es asegurarse de que se atiendan y respeten las necesidades y deseos de los ciclistas, y de crear las condiciones adecuadas para que podamos usar la bici de manera segura y eficiente. El PES se enfoca en implementar políticas, infraestructuras y programas específicos que mejoren la experiencia y seguridad de los ciclistas. Esto puede incluir la construcción de carriles exclusivos para bicis, lugares seguros para estacionarlas, campañas para crear conciencia vial y promover el uso combinado de diferentes medios de transporte. Necesidades y deseos de las mujeres, hombres y otras identidades: Al hablar de las necesidades y deseos de las mujeres, hombres y otras identidades en la cultura de la bici, notamos que hay algunas diferencias y cosas a tener en cuenta. En general, coincidimos en que es importante crear un entorno seguro y amigable para todos los ciclistas, sin importar quiénes sean. Hablamos de la necesidad de tener calles bien iluminadas, espacios inclusivos y medidas de seguridad adecuadas para prevenir situaciones incómodas o de violencia.
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**

En la localidad de Engativá se encontrarón varios puntos relevantes que se señalaron en el mapa. La cicloruta de la Av. Mutis Cl 63 La Av. Boyacá, la Cl. 80. Puntos como el Jardín Botánico, Parque San Andrés con eventos locales, la escuela de la Bici. Puente de Gudua es un punto donde muchos ciclistas confluyen, parque la Florida, Humedal Jaboque, Humedal Tibabuyes, Parque Ciudadela Colsubsidio. La Cl.72 de manera simbolica el Bicicarril. CC DIVER PLAZA, TITÁN, Cl 80, cicloruta cr. 91 cruza el canal los Angeles que llega a la Av. Cali. Parque Villas de Granada tiene Skypark, Humedal Santa María del Lago, Parque el Carmelo, Parque Engativa Pueblo con la Manzana del Cuidado. Velodroma UDS.
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.
Paso 1. Referentes del territorio **-Bicirecorridos Día Mundial de los Humedales.** **- Escuela de la Bici con la profesora Leidy, en escuela 2.0** **-PPP Paradero Para Libros Para Parques con el Bicicletario** **-Museo itinerante con Warmi Salvaje** **-Consejo Local de la Bicicleta** **- Alcaldía local** **- DAB Diplomado Ambiental en Bici** **-Consejo DRAFE** **- La 10 RADIO** **- Ecuela Dalamatia** **-EngatiParks** **- Club Bacata** **- Enciclaje Aracelly Plaza**
Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio
Preguntas orientadoras **Preguntas complementarias** **Preguntas complementarias**

¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?	¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?
3 Humedales que convergen Engativá	Ciclorutas Humedal Jaboque, Tibabuyes, Santa María del Lago	Para las mujeres estas ciclorutas las transitan de día y en su mayoría acompañadas
Parque San Andrés	Escuela de la Bici	Asisten más mujeres que hombres a estos programas
Pista BMX	Parques Ciudadela Colsubsidio, Villas de Granada, San Andrés, Parque Potosí Rio Arzobispo por Av Boyaca	Mayor participacións de hombres, jovenes y niños
UDS	Velodromo	Escuelas Deportivas
Huertas	Aledaño a Rio Arzobispo, canal salitre, Ciudadela Colsubsidio	Colectividades
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**
Ciclorutas Cl 80, Av, Boyacá, Av. Mutis Cl. 63	Comunidad Bici, trabajadores, estudiantes	Corredores que conectan con otras localides, interconexión con los humedales de la localidad.
Ciclovía Av. Boyacá	Comunidad en general	Recreación, actividad Física y deporte.

Puente de Guadua	Ciclistas, vendedores informales	Puento de encuentro para ir a varios puertos bici
Parques de la localidad San Andrés, UDS, Villas de Granada, Potosí, Ciudadela Colsubsidio, parque el Carmelo, Villa Luz	Ciclistas, comunidad en general	Recreación, actividad Física y deporte.
Humedales Tibabuyes, Jaboque, Santa María del Lago	Comunidad en general	Puntos de protección ambiental, Conemmoración Día Mundial de los Humedales.
Centros comerciales Titán, Diver Plaza, Portal 80, Nuestro Bogotá	Comunidad ciclista	Son puntos de encuentro de coelctivos bici y demás colectividades
Casa de la Juventud YNGATIVA	Comunidad en general	Actividades locales
Plazas de mercado; Las Ferias , Quirigua	Colectivos, comunidad en general	Sitios de encuentro patrimoniales locales
Jardin Botánico	Colectivos, comunidad en general	Actividades ambientales y punto de encuentro
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**

Festival la Culebra Sabanera	Humedales Engativá	Colectividades Engativá
Ciclomontañismo	Parque la Florida	IDRD
Bicirecoridos seguridad	Infraestructura bici de la localidad	Secretaría de seguridad, Moviliad, alcaldía local, Ponal, Consejo local de la bicicleta, gestores de convivencia.
Al Colegio en Bici	Colegios de la localidad	Secretaria de Movilidad
Bolo Paralimpico - UDS	Ciclistas deportistas UDS	IDRD

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
Instancias de participación, colectivos bici, ambientales, feministas, lideres sociales, Juntas de Ación Comunal, Gestores culturales, Colectividades, entidades, organizaciones, emprendimientos, cuidadoras, huertas urbanas, micro empresas, trabajadores. Organizaciones, entidades publicas y privadas.	**Plan de desarrollo, Veeduría plan de gobierno, activismo bici, voluntariado, ideas que convergen en torno a la moviliad sostenible y activa. Protección del patrimonio, cuidado ambiental, trabajo comunitario. Recreación, actividad física y deporte, manifestaciones artísticas, culturales, politicas.**
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
Uso de personal y presuspuesto para dar cumplimiento a una movilidad que permita a trabajadores, estudiantes, bicimensajeros, ciclistas en general acceder a programas en torno a la bici.	**Para genera y velar para que el presupuesto llegue a mejoras de seguridad, iluminación, recuperación de espacios publicos, infraestructura, señalización, campañas, actividades y jornadas de cultura ciudadana que motiven a subirse a la bicicleta y que permita una mejor movilidad de los y las ciclistas.**

¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)? Con los programas locales, desde entidades publicas, alcaldía local, intituciones privadas, organizaciones, colectividades y demás expresiones locales.
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación? En bicirecorridos locales sea por los barrios, parques, infraestructura bici, viista a humedales. Cursos de mecanica con el Sena, capacitación con entidades publicas, organizaciones y colectivos que incentivan el reciclaje la "pedalgogía"

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	¿Quién realiza esta transmisión?	¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
En la familia siempre esta alguien que toma la iniciativa de compartir lo que las anteriores generaciones les enseñaron como padres o madres, tíos,primos, abuelos. Ciclovía liderada por la comunidad que ahora IDRD administra, además de los otros programas como Escuela de la Bici, Al Trabajo en Bici de la Estrategía Bogotá Pedalea. Movilidad con el programa Al Colegio en Bici.	Familiares, amigos, conocidos, Instituciones publicas, colectivos y escuelas de formación.	No, es mayor el porcentaje en hombres que accedan a estas actividades y conocimientos por temas de educación y formación cultural. Por lo general la mujer esta cumpliendo otras actividades de cuidado.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	¿Quién realiza esta vinculacion ?	¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?
Eventos locales en puntos estrategicos, como parques, humedales, centros comerciales, tramos de infraestructura bici, de igual manera bicirecorridos de seguridad con instituciones consejo local de la bicicleta y también de los colectivos bici.	Alcaldía local, instituciones, organizaciones y colectivos bicis	Por el tiempo de trabajo, estudio, labores de cuidado,hay mayor representación masculina.
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	¿A quienes han impactado estos cambios?	¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?

Al tener mayor oferta aumenta la demanda en el uso de la bicicleta, para colectivos, colegios, mujeres, comunidad en general	**Mujeres, niños, hombres comunidades diversas.**	**Mujeres ha permitido que más dejen el miedo y puedan ir con sus hijos, también hombres que ahora ven la bici como medio de trasnporte para ir a su trabajo.**
Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Biciclick	**Prestamo de bicis en centros comerciales, Titán, Diver Plaza, Cla 80**	Diego - 3003860783
Rueda como Niña	Mujeres	Jennifer Sainea
Mamacitas en Bici	mujeres	Eliana Gónzales
Club Dalamatia	Escuela deportiva	Diego Andrés Barragán
Warmi Salvaje	Colectivo Bici	Heidy Coy 3123427071
Veeduria VESAME	Veeduría	Helman Cantor
Una Rola en Bici	Ciudadana	3125204260
Fundación Chowe	Fundación	3182265605
Bicisipi	Organización	3003999492

Grupo comunitario	Colectivo	3195124498
Natalia rico	Ciudadana	3209375835
MESA LOCAL DE DEPORTES EXTREMOS DE ENGATIVÁ -	Colectivo	3214259795
COLECTIVO TRANSFORM-ARTE CON EL RECICLAJE	Colectivo	yennifferpsico@gmail.com
Los Pregoneros	Colectivo	lospregoneros2018@gmail.com
colectivo caffe	Colectivo	3133327030
BeCicleras	Colectivo	3115664458
Team Mospri	Colectivo	3005634232
Sucicla	Colectivo	sucicla.colombia@gmail.com
BICICARAVANAS AMBIENTALES	Colectivo	bicicaravanasambientales@gmail.com
Móntate a la Bici	Colectivo	fjavips@yahoo.com
THE CLASS RECORDS	Colectivo	THECLASRECORDS@GMAIL.COM
Enciclaje Aracelly Plaza	Organización	3007672122
Consejo local de la bicicleta	Instancia Participación	angelica.rivera@gobiernobogota.gov.co / clengativa@movilidadbogota.gov.co clbengativa@gmail.com cdi. engativa@gobiernobogota.gov.co. / Javiera. jimenez@gobiernobogota.gov.co
IDPAC	Institución	daniel.rueda@scj.gov.co
IDRD	Institución	escueladelabicicleta@idrd.gov.co , sergio. prieto@idrd.gov.co , jhonatan.vidal@idrd.gov. co y jesus.acero@idrd.gov.co, altrabajoenbici@idrd.gov.co
Red Bagüe		3214213200 Jenniferdivantoquen@gmail.com

Paso 5. Relación con otros patrimonios
¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio? La bicicleta tiene una relación con otros patrimonios, como el patrimonio urbano, natural e histórico. la bici puede ser parte del patrimonio urbano porque influye en cómo se diseñan las calles y los espacios. Si una localidad tiene una larga historia ciclista, seguramente tendrán una buena infraestructura para bicis que se convierte en parte del patrimonio. También, la bici se relaciona con la naturaleza y los paisajes. Hay rutas ciclistas que te permiten disfrutar de la belleza natural y explorar áreas protegidas. Es una forma genial de conectar con la naturaleza mientras cuidamos y respetamos el medio ambiente. Y no podemos olvidar el lado cultural. La bici puede ser considerada parte del patrimonio cultural de una comunidad. Si hay tradiciones antiguas de fabricación de bicis, técnicas de conducción únicas o costumbres relacionadas con el ciclismo, eso también forma parte del patrimonio cultural. ¡Es como una herencia que se pasa de generación en generación! En algunos lugares, la fabricación de bicicletas o la presencia de empresas de bicis también se considera patrimonio industrial. Imagínate la historia de las fábricas de bicicletas y los avances en su diseño, ¡eso también es parte del patrimonio industrial, es historia! Y por supuesto, el ciclismo es parte del patrimonio deportivo. Las competencias ciclistas, los logros deportivos y los ciclistas famosos son parte del legado deportivo. En resumen, 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!
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**
¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial? Cada localidad y núcleo territorial puede tener particularidades únicas en su cultura de la bicicleta. Algunas localidades se enfocan más en el uso de la bici como medio de transporte en la ciudad, mientras que otras están más metidas en el ciclismo recreativo o de montaña. La infraestructura ciclista también varía un montón. Algunas zonas tienen un montón de ciclovías y carriles especiales para bicis, mientras que otras están más atrasadas en ese aspecto. Y no podemos olvidar los eventos y actividades ciclistas. Cada lugar tiene sus propias competencias, paseos en grupo y festivales de bicicletas que reflejan su dinamica ciclista particular. También hay diferencias en las normas y conductas. Cada localidad tiene sus reglas sobre cómo compartir la vía, respetar las normas de tránsito y comportarse bien en la bici. Y por supuesto, están las comunidades y grupos ciclistas. Cada lugar tiene sus propios grupitos y clubes ciclistas que se juntan para salir en

¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye? **Para entender cómo funciona la cultura de la bicicleta en cada localidad y cómo se construyen los núcleos territoriales, es importante juntar la información de cada lugar y compararla. Así podemos ver qué cosas son parecidas y qué cosas son diferentes en cada sitio.** **Después de comparar la información, podemos identificar las cosas que son comunes en todas partes y las cosas que son únicas de cada localidad. Esto nos ayuda a entender cómo se desarrolla la cultura de la bicicleta en cada lugar.** **También es importante establecer conexiones y colaborar entre las localidades. Esto significa compartir ideas, experiencias y mejores prácticas. De esa forma, aprendemos más y entendemos mejor cómo funcionan los núcleos territoriales.** **Otra cosa importante es involucrar a la comunidad. Si escuchamos a las personas que viven en cada localidad, podemos obtener información valiosa y entender mejor cómo la cultura de la bicicleta afecta su vida diaria.** **Al juntar toda esta información y trabajar juntos, podemos tener una visión más completa de cómo funcionan los núcleos territoriales y cómo se construye la cultura de la bicicleta en cada lugar. Esto nos ayuda a tomar decisiones mejores y a crear políticas y programas que promuevan el uso de la bicicleta de una manera que beneficie a todos y todas.**
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos: Al poder escuchar las distintas perspectivas puedo concluir que es muy importante que la alcaldía local, las intituciones sigan cumpliendo su misionalidad por lo que se necesita de más veeduria de las personas e intancias de participación. Así como reforzar el tejido social entre colectividades y lideres, liderezas de la comunidad bici.
Observaciones

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____

Lugar del encuentro: Alcaldía Local de Ciudad Bolívar	**Fecha y Hora :17/06/2023 2:00 pm a 5:00 pm**	
Total participantes: 19	**Mujeres: 12**	**Hombres: 5**
Otras identidades:	**Niñas: 0**	**Niños: 2**
https://drive.google.com/drive/folders/1NNIBT9yLfUiiiurdd2KgsYMWxar1eOb2	**Transcripción: Liliana Maria Bernal Gomez**	
	Fotografías:	
	Documentos escaneados: Listas de asistencia IDPC	
Personas relevantes	**Sandra Reinoso / Cosejera Local de la Bici. Martin Jimenez / REDA. Andrea Yara, Sindy Loaiza, Liliana Bernal / Curvas en Bici. Jean Durango / Alcaldia Ciudad Bolivar.**	
Otros		
Relator	**Liliana Maria Bernal Gomez**	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

En este espacio de introducción en el que se socializa la importancia de reconocer la bicicleta, sus usos y disfrutes como patrimonio cultural, los participantes coinciden que al hablar de bicicleta a sus mentes llegan muchos recuerdos de cuando eran pequeños, hablan de historia, en la mayoría de los hogares había una bicicleta y para algunos era como un sueño llegar a tener una o poder montar porque era solo para los adultos. Relacionan la palabra bicicleta con libertad, paz, sororidad, empoderamiento.
Imaginan el PES como un sueño hecho realidad, proteger todo lo surge del uso de la bicicleta, cuidar como algo que esta hace muchos años en nuestras vidas. Relaciona un patrimonio cultural con sus antepasados, las costumbres, la danza, la música, los alimentos propios de la ciudad y relacionan la cultura de la bicicleta como algo que se ha transmitido como un conocimiento, de generación en generación, vinculando así a las personas y a las familias y reconociendo la ciclovía como parte de la historia bogotana.

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

En este espacio en el que se permite a los participantes jugar y representar un lugar importante de su localidad con su cuerpo y que el resto del grupo intente adivinar, de aquí surgen muchas cosas importantes y es como los habitantes ven sus lugares y de que manera los relacionan, pero también se identifica que siendo habitantes de esta localidad hay lugares que no reconocen, algunos de estos son: El Puente del Indio en el barrio Arborizadora Alta, Monumento de las mariposas en el barrio Sierra Morena, El árbol de la vida en el barrio Potosí, Estacion Transmicable Manitas, Plazoleta El Sapo en el barrio Juan Pablo II, Mirador los escarabajos en el barrio Sierra Morena, Transmicable, Iglesia de Quiba, Mirador De La Regadera, Mirador del Paraíso; entre otros lugares importantes de la localidad.

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio: Sierra Morena: Mirador los Escarabajos. Espacio que surge en pandemia para realizar deporte y se convierte en un puerto icono de la ciudad, realizan ascensos noctumos, pero también de día, en este barrio también funciona la escuela de la bici del IDRD.
Circuitos: Pasquilla-Regadera-Usme, Circuito BiciBogotá Región.
Quiba: Lugar representativo la iglesia hacia allí realizan circuitos de MTB y Cronoescaladas, recorridos propuestos por el IDRD, teniendo como punto de partida el Parque del Tunal.
Puente del Indio: Connotación cultural, ruta como recorrido urbano, para la corporación social Curvas en Bici, para sus participantes de nivel inicial.
Universidad Distrital, sede tecnológica: Punto de encuentro para los diferentes recorridos en bicicleta hacia la localidad y hacia otras. Articulación con huerta urbana Wayra.
Alameda corredor Rio Tunjuelito: Ciclo ruta que conecta la avenida Villavicencio con la autopista sur, Espacio utilizado, por la comunidad para transitar hacia sus trabajos y diversas actividades, allí hay violencia generalizada, atacan más a las mujeres que a los hombres. Graffiti Tour, Barrio La Estancia: Desde lo cultural es un espacio que ha permitido conocer una parte de nuestra localidad a través de bici recorridos.
Frontera entre las localidades de Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar y Tunjuelito: tierra de nadie Ciclo ruta 30.
Avenida Boyacá: Conexión grande sin ciclo ruta, espacio de ciclovía dominical.
Mochuelo: Rutas de MTB, senderos deporticos, compra de productos orgánicos de la vereda, campesinos, allí hace presencia el programa del IDRD, Manzanas del Cuidado.
Alpes: Espacio en el que se desarrollo un evento mundial de Red Bull Down Hill en 2019, zona de invasión, reconocida históricamente por la lucha por los servicios públicos.
Casa Cultural de Ciudad Bolívar: Punto de encuentro de ciclistas, allí termina la ciclo ruta de la avenida Villavicencio.
Portal Tunal: esta sobre la avenida Boyacá, allí se dividen las dos localidades; Tunjuelito y Ciudad Bolívar, este es un punto de encuentro de varias localidades y de donde parten rutas de ciclismo para muchos lugares de la ciudad.
Centro Comercial El Ensueño: Reconocido punto de encuentro para los ascensos noctumos al mirador de Sierra Morena, pero también para las salidas en bicicleta hacia otros puntos de la ciudad.
Manitas: Transmicable, escuela de la Bici y Manzanas del cuidado, programas del IDRD. Algunos actores que hacen presencia en esta localidad son: IDRD, Secretaría de Movilidad, Secretaria de la Mujer, Consejo Local de la Bici, REDA, Curvas en Bici, Parceros Sur.

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	Preguntas complementarias	Preguntas complementarias
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**

Bici recorridos Urbanos, medio de transporte para ir a estudiar, al trabajo o actividades diversas, intercambio de saberes, medio para protestar, desarrollo sostenible, deporte, juego, unión familiar, cultura, emprendimientos.	Especialmente en aquellos lugares donde se pueda llegar con gran esfuerzo, montañas, parques, miradores, colegios, vías principales,	La diferencia entre la forma y los lugares en los que hombres y mujeres practican y hacen parte del uso de la bicicleta es principalmente el temor que tienen las mujeres a salir solas, el acoso en las calles cada vez es más evidente para las mujeres y sufren más por ello, ellas siempre buscan acompañarse entre sí, generan grupos de encuentros y redes de apoyo en sus salidas, muchos de estos recorridos
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución,**	**¿Por qué son importantes?**
Parque el Tunal: aunque es un espacio que pertenece a la localidad de Tunjuelito es un lugar que congrega en un alto porcentaje a los habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar y donde el uso de la bicicleta es evidente por los espacios para entrenar como el circuito del Tunal, la pista de BMX , que acoge a los niños desde muy temprana edad y la ciclo ruta que esta alrededor de las afueras del mismo parque.	Estos espacios son importantes especialmente para aquellos colectivos en los que se promueve el uso de la bicicleta, para aquellos quienes la bicicleta hace parte de su diario vivir, para los niños quienes encuentran en este elemento una forma distinta de ver el mundo, también para los dueños de talleres y almacenes de bicicletas quienes ven en esta una forma de salir adelante y mejorar sus condiciones de vida y las de sus familias.	Son espacios en los que se concentra un porcentaje alto de la población, esta varia de acuerdo a cada época del año, son espacios en los que se generan encuentros culturales, ferias y emprendimientos entre otros, también algunos de estos lugares se perciben como son espacios de esparcimiento y tranquilidad.
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Otras practicas culturales que se pueden relacionar con el uso de la bicicleta en la localidad de Ciudad Bolívar son todas aquellas que están encaminadas a fortalecer la apropiación y conocimiento del espacio público como de todos, desde la alcaldía realizan 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, registros de bicicletas en puntos fijos, invitación a la ciudadanía en general a participar ene el lanzamiento de los presupuestos participativos en la casa de la cultura, allí colectivos y personas del común tiene la posibilidad de lanzar sus propuestas en torno al uso de loa bicicleta y sus disfrutes.	Autopista sur, Alcaldia, Casa de la Cultura, veredas Pasquilla y Mochuelo	Secretaria de Movilidad en conjunto con Secretaria de la Mujer,Alcaldia Local.
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**	
Todas aquellas personas del común que, a través de los diferentes colectivos, corporaciones y de las mismas instituciones se vinculan a las practicas. En esa medida niñas, niños, adolescentes, afrodescendientes, indígenas, adulto mayor, población LGBTI, mecanicos independienrtes, comerciantes de tiendas deportivas, entre otras.	En general la comunidad habla de un deseo de superar miedos, cambiar hábitos en sus vidas, recuperar espacio público, mejorar condiciones de vida para la comunidad en general, articular actividades con las entidades locales y de at manera proyectar la localidad como un referente en el uso de la bicicleta.	
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**	

Es un rol amigable con el medio ambiente, pero también que busca economía desde el uso de la bicicleta como medio de transporte no solo para ir a trabajar, también para ir a estudiar, para desarrollar actividades diarias y también como medio de recreación y de unión familiar, quieren asumir un rol de cooperación entre los diferentes actores, incluyendo perdonas del común y entidades locales, articulando propuestas y llevándolas a las empresas y entidades educativas del sector, como Al Colegio en Bici, Manzanas del Cuidado, Bici destrezas.	Por que de esta manera la comunidad y las entidades locales pueden asumir una tarea responsable frente al uso y disfrute del espacio público, las mujeres y niños pueden salir mas tranquilos a transitar por el espacio público, se aprovechan las propuestas culturales y deportivas, se fortalece el uso adecuado de la bicicleta y se forma en seguridad vual a todos los actores, se fortalecen otras manifestaciones que más adelante se pueden articular con el uso y disfrute de la bicicleta.
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Desde las entidades locales, colectivos y corporaciones se planean actividades que involucran el uso de la bicicleta y sus disfrutes, estas están encaminadas hacia la participación de la comunidad en general, se organizan espacios adecuados, disponen materiales para realizar prácticas y aprender a manejar bicicleta, por medios de redes sociales y las paginas de las mismas entidades promueven estos espacios, sin embargo no llega a toda la comunidad, se necesita mayor difusión en las zonas mas lejanas.	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Esta relación se hace desde la creación de grupos para la participación activa, especialmente en recorridos, talleres de habilidades y de mecánica, se vincula al comercio para que participen en espacios de emprendimientos con artículos relacionados al uso de la bicicleta, las entidades locales llegan a los barrios promoviendo espacios seguros, llagan a la parte rural de la localidad, donde intervienen espacios especialmente con los más pequeños, organizaciones deportivas usan grupos de WhatsApp para buscar apoyo y donaciones de bicicletas que ya no se usen o de los mismos repuestos para poder desde esta práctica vincular a niñas, niños y adolescentes especialmente, al uso y disfrute de la bicicleta.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
La mayoría de proceso están relacionados con aprendizajes y enseñanzas que se transmiten de generación en generación, de pequeños en las casas siempre había una bicicleta o un triciclo en el que se podía aprender, siempre había un adulto dispuesto a enseñar, luego uno a uno se pasaban esos aprendizajes quedando como gusto y tradición familiar. Los participantes refirieren que ahora es muy común ver a las personas mayores usar la bicicleta para hacer los mandados o simplemente para dar un paseo, también se observa al adulto mayor en muchos procesos de acompañamiento y son cuidadores de los más pequeños y aprovechan estos espacios s para enseñar sus trucos. También es normal ver a las madres o padres llevar a sus hijos a	Padres de familia, abuelos, hermanos, amigos, colegio, entidades educativas en general, IDRD, ANSV, movilidad.	Estos procesos se dan mas en los hombres y niños que en las mujeres, concuerdan los participantes que aun en nuestra sociedad hay mucho machismo y hay actividades que se dejan solo para las mujeres y otras solo para los hombres; sin embargo poco a poco las mujeres se han apoderado de estos espacios y han logrado ocupar un rol importante.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**

Los mecanismos de vinculación hacia otros actores en la manifestación, especialmente se ha orientado dese algunas corporaciones, colectivos y organizaciones de ciclistas, también entidades como la Alcaldía Local. Secretaría de la Mujer, IDRD, ANSV entre otras; realizan rodadas a lugares ya conocidos de la localidad, en los cuales se logra vincular a toda la comunidad, también se organizan talleres de mecánica y de habilidades básicas, con los que se busca mayor independencia en los ciclistas, por otro lado hay entidades que invitan a la comunidad, niñas niños y adolescentes a participar en talleres de formación en seguridad vial, en los que la finalizar se les entrega a los participantes un kit con elementos de protección personal, esto para motivar a ser más responsables al salir en bicicleta.	IDRD, ANSV, Alcaldia Local, Corporacion Curvas en Bici, Fundacion Parceros.	Esta vinculación se está dando de igual forma en hombres y mujeres, niñas y niños es un poco màs reducido, sin embargo, en los procesos con los adultos siempre están abiertos los espacios para que los mas pequeños participen.
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Es evidente que con la llegada de nuevos actores la manifestación poco a poco ha ido cambiando en la localidad de Ciudad Bolívar, ha crecido notablemente la participación de la comunidad en actividades que tienen que ver con el uso de la bicicleta, hay más participación en los consejos locales, las entidades realizan propuestas en torno a conmemoraciones, competencias y diferentes eventos relacionados con el uso de la bicicleta.	Niñas, niños, adolescentes, mujeres y homres.	Si
Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Corporacion Social Curvas en Bici	Mujeres, talleres, rodadas, campañas, artículos deportivos.	Andrea Yara (Lideresa) 3223101371
Fundacion Parceros Sur	(eventos, competencias, rodadas)	Mauricio Garcia 3057529480
Escuela de la Bici	Mujeres, niños, comunidad en general.	
Secretaria Distrital de la Mujer	Atención y asesoría oportuna a mujeres.	Oriana Montoya 3058579004
Alcaldía Local de Ciudad Bolivar	Promover eventos deportivos. Cronoescaladas, vuelta ciclistica.	Jean Durango 3226826127
Secretaría Distrital de Seguridad	Acompañar los recorridos de los ciclistas.	Fabian Pinzon 3194348444
Presupuestos Partcipativos	Incentivar la propuesta de proyectos de	Alcaldía Local Ciudad Bolívar.

Casa Cultural de Arabia	Ayudar a resolver problemáticas de convivencia.	Tel. 3133597905 casaculturalarabia1@gmail.com facebook.com/CasaDeLaCulturaDeArabia Twitter: @casa_arabia
Casa de la juventud Ciudad Bolivar	Promover el respeto y protección de los derechos de los niños y jóvenes, y desarrollar una conciencia crítica sobre temas sociales y medioambientales.	eramirezc@sdis.gov.co Facebook: goo.gl/Y1yfv2
Al Colegio en Bici	Inculcar la cultura de la bicicleta como medio de transporte sano y amigable con el medio ambiente en las niñas y los niños de instituciones educativas públicas.	IDRD
Escuela de la Bici	Promover la actividad física, la recreación y el deporte en los habitantes de Bogotá a través de procesos de enseñanza del uso de la bicicleta desde los 4 años de edad.	IDRD
Manzanas del cuidado	Son una forma de ordenamiento territorial en Bogotá que prioriza las necesidades de las cuidadoras en la planeación urbana.	IDRD
Diplomado Ambiental en Bici	Protección de ecosistemas, en Bici.	Camilo Julio 3114943793
REDA	Red de Emprendedores Activos.	Martin Jimenez 3156131193
COLMYG	Identificar grupos de mujeres en los barrios, para desarrollar un proceso de formación social y político que conlleve a aprendizajes para una participación y representación más amplia, en donde conozcan sus derechos y todos los servicios de la Secretaria.	Bellanir Montes 3007763866
Emisora Golden Radio Latina	Medio altemativo y comunitario-emisora virtual con la misión de fortalecer el tejido social. Promueven y promocionan todas las actividdes deportivas.	Sandra Reinoso 3218034377
LGBTI Diversidad Humana	Garantizar por medio de la inclusión, los derechos de las personas lesbianas, gay, bisexuales, transgeneristas e intersexuales - LGBTI - y sobre identidades de género y orientaciones sexuales. Insentivando desde la alcaldia la participacion en eventos deportivos, bicirecorridos y competencias.	Alcaldía Local Ciudad Bolívar.

Consejo Local de la Bici	Construcción de la política publica de la bicicleta, así como el seguimiento de la misma.	Olga Merida 3192203405
Skate Park Madelena	Espacio en el que los jóvenes de la comunidad se reúnen y realizan competencias en torno al BMX.	311 8146476
Graffiti Tour de Ciudad Bolívar	Bogotá Colors es una propuesta cultural y social que busca convertir a Ciudad Bolívar como localidad referente del arte contemporáneo, la moda urbana con una marca propia y el turismo comunitario, respondiendo a la conciencia cultural del momento, a su sociedad y a las necesidades conjuntas de esta época, muchos de los bicirecorridos propuestos por organizaciones y por la alcaldia, comprenden este espacio que ya es icono en la ciudad.	May Rojas 312 7586536
Tienda deportiva y taller de mecanica La Monacleta	Espacio comercial en el cual los usuarios de la bicicleta encuentran un lugar confiable para comprar sus bicicletas o para el arreglo de las mismas, compra de accesorios y además desde allí se promueve el uso de la misma, publicando eventos de la localidad y asistiendo a los mismos.	Tatiana Umbarila 3123664694
Tienda deportiva y taller de mecanica Polo Bike	Espacio comercial en el cual los usuarios de la bicicleta encuentran un lugar confiable para comprar sus bicicletas o para el arreglo de las mismas, compra de accesorios y además desde allí se promueve el uso de la misma, publicando eventos de la localidad y asistiendo a los mismos.	Cesar 3123664694

Paso 5. Relación con otros patrimonios

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?

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 estar riqueza del patrimonio cultural que para muchos puede llegar a ser una sorpresa. La bicicleta es el medio, el vehículo perfecto para llevarnos a este recorrido mágico, entre edificios, iglesias, hospitalense, salas de cine, pasajes, observatorio astronómico y plantas de tratamiento entre otras, lugares a los que todas las personas del común podemos llegar, porque además no tienen costo, es el momento de motivar y acercar a la comunidad por medio del uso y disfrute de la bicicleta, a todos estos espacios.

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?

¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?

Desde hace mucho tiempo se ha venido vinculando la bicicleta a muchas actividades dentro de las localidades Tunjuelito y Ciudad Bolívar que son muy allegadas y comparten grandes escenarios para el desarrollo cultural y deportivo, pero tambien grandes vías que las unen como la AV Boyacá, permitiendo el intercambio de dinámicas, la movilidad entre una y la otra, acceso a la educación, por la variedad de colegios y cercanía de los mismos y tambien la vinculación laboral, debido a las ofertas que se ofrecen en las mismas, permitiendo el uso de la bicicleta y sus disfrutes, como medio de transporte principal. Pero tambien hay una gran cercanía con otras localidades de la ciudad como Usme y Sumapaz, hacia donde se realizan recorridos de ciclistas todos los fines de semana y localidades con las que se comparte el amor y el gusto por el cuidado y la conservación del medio ambiente, utilizando la bicicleta como herramienta educativa y de transformación social. Por otro lado, y si bien es cierto en la localidad de Ciudad Bolívar se encuentran algunas tiendas deportivas exclusivas para los ciclistas y poco a poco va creciendo este campo, tambien se cuenta con la cercanía a localidad de Puente Aranda en la que se puede encontrar gran variedad de almacenes deportivos para la compra de bicicletas, repuestos y talleres para el óptimo mantenimiento de las mismas.

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos

Es cuestionable ver como en la localidad de Ciudad Bolívar actualmente se encuentra un numero grande de ciclista, los cuales participan a diario en las propuestas deportivas realizadas por diferentes entidades, corporaciones y colectivos, haciendo ver el gusto por la manifestación y el amor por lo que hacen, pero al realizar la invitación a participar de la PES se evidenciaron actitudes apáticas y rechazo a las mismas. Sin embargo, por parte de los participantes en este espacio, se escucharon apreciaciones frente al tema. Luciano Zabala refiere: “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, pero me movilizo con mucho miedo, siento que me siguen y que en cualquier momento me van a robar”. Olga Cortes por su parte refiere: “La bicicleta cambio 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”. Por parte de otros participantes se escucharon apreciaciones muy similares, sin embargo, también muchos coinciden con el mal estado de las vías principales de la localidad y la inseguridad especialmente en las noches. Y ratifican la necesidad de la unión de los colectivos, corporaciones y entidades para mejorar aspectos negativos de nuestra localidad que afectan principalmente a los ciclistas.

Observaciones

Es pertinente en lo posible realizar mas encuentros relacionados con la Bicicleta y sus usos como patrimonio cultural, debido a que la convocatoria realizada en las dos localidades no fue suficiente para que la comunidad llegara, se ve la necesidad de ampliar la participación de los mas pequeños puesto que de ellos se recibe muy buena información y son actores claves en la participación de la formulación de la PES, por ser actores activos dentro de la comunidad y participan constantemente de las actividades que se proponen en torno al deporte, la recreación y la seguridad vial.
Desde una mirada más personal creo que es necesario seguir forjando estos espacios en los que los ciclistas de Bogotá sigamos dando nuestros puntos de vista en relación a lo que sucede a diario, es necesario y seria maravilloso que la manifestación sea reconocida como patrimonio cultural e inmaterial de la ciudad de esta manera podemos gozar de más espacios, proyectos y propuestas en torno al uso de la bicicleta serán tenidos en cuenta, los esópicos serán recuperados para un tránsito digno y seguro, existe la posibilidad de mejorar las infraestructuras bici y así mejoraran las condiciones para todos los ciclistas habitantes de la ciudad.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades		
Lugar del encuentro: Casa del Consumidor (Calle 122#7a - 61)	**Fecha y Hora : 24 de Mayo - 5:30 a 8:00pm**	
Total participantes: 8	**Mujeres: 5**	**Hombres: 3**
Otras identidades: 0	**Niñas: 0**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/1IQu13hEv50Q2nNN-qq0D55WbeT2xtok9	**Transcripción: Liz Quiroga** **Fotografías:** **Documentos escaneados:**	
Personas relevantes	Lina Becerra - BCU	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Liz Quiroga	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

Socialización del proceso de reconocimiento de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio inmaterial de Bogotá, ejemplo de la cumbia como manifestación cultural y tradiciones pasadas de generación en generación ¿De qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? participantes refieren a conectividad, movilidad, deporte, recreación, historias de vida y mujeres hacen referencia específicamente a libertad y vehículo de comunidad. Mercados y ferias, mensajería y medio ambiente por las montañas.
¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia? Algo que se debe conservar, es un acuerdo de ciclistas para la cultura de Bogotá, organización de colectivos y reconocimiento de los usos de la bicicleta, sirve para reconocer como se mueven la ciudad en bici y destinar recursos a quienes viven de ella.
¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici?

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Se reconocen varios puntos de encuentro y de referencia para los ciclistas de la localidad como la Galeria de arte y ciclismo Moovil - la Universidad Pedagogica como punto de congresos bici, Colectivo Escuelita de Patios para subir más personas a la bici (Primiparos) - CPM - Ciclovia de Domingos y Festivos - Plazoleta de Carulla 85 - Ciclorruta Cra 7ma - circunvalar - Monumento Heroes - Huerteros y Huerteras de Chapinero - Open San Felipe. Taller Colaborativo - Punto de encuentro en Patios (Belisario) - Bike Team LGBTI+ - Kunay - Beth Lehem - Sandia Messenger - BiciVurger - Redymid - Sendero ecológico El Indio - Métele Pedal - Chapibici - Parque Naciona: Bike Polo y Stunt bike - Rampas y bowl Toberin - Almacenes bici cra 11 con 95 - Escuelas de la bici en Parque Hippies - Tiendas en Patios: Ramo, El Chori, Vatios, El Gordo, Café Converso - Universidad La Salle - Ciclocarril de la 11 - Quebrada Las Delicias - Estaciones Tembici y Ciclotalleres (sistema de bicis compartidas) - Parque de Lourdes - Universidad Javeriana - Universidad Piloto - Universidad Distrital - Universidad Santo Tomás - CC Atlantis

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio : Taller Colaborativo: es un taller ubicado en la Cra 19 # 64 que no es de la localidad pero se referencia como punto de encuentro de ciclistas y bicimensajeros. **7 de agosto:** referencia para arreglo y compra de bicicletas. **Bicivurger:** emprendimiento vegano movil en cargo. **Open San Felipe**: Parque del barrio y galerias de arte como punto de encuentro.

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Ciclorruta Carrera 7ma	Desplazamiento de mujeres y hombres para sus trabajos. Horas pico con 70% hombres y 30% mujeres.	Las mujeres usan bicicletas de gama baja y bicicletas Tembici, no usan casco, llevan meltas más grandes que los hombres
Ciclorruta Carrera 11	Desplazamiento de mujeres y hombres hacia universidades	Hombres y mujeres más jóvenes, en este corredor se evidencia más el uso del casco
Belisario punto de encuentro deportivo para entrenar en Patios	Punto de encuentro para realizar entrenamiento deportivo, en su mayoria son hombres	Las mujeres casi siempre están acompañadas por hombres, poca afluencia en horas de la mañana entre semana. Mucha afluencia en FDS
Cra 7ma con 85 (edificio Saturno o Símbolo La Paz)	Punto de encuentro subida Patios	
Bike Polo Femenino	Parque Nacional en las canchas de Basquetball	Aunque el espacio se comparte con hombres, las mujeres lideran el entrenamiento. Ciclistas bicimensajeras y de otras localidades
Ultimo Pulmoncito	Km 6 vía La Calera	Reconocido personaje ciclista que ANIMA y graba en video a ciclistas en los ultimos kms del Alto de Patios, vende comida, jugos todos los días. Trabaja con su esposa e hijo
Arboretto	Condominios "Camino al Meta" con vía habilitada para ciclistas, atractivo por mirardor hacia la represa de San Rafael	Las mujeres casi siempre están acompañadas por hombres, poca afluencia en horas de la mañana entre semana. Mucha afluencia en FDS. Paso restringido intermitente por condiciones climáticas
Ciclovia	Carrera 7ma	Actividad recreativa y familiar

¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**
Sendero Ecológico El Indio	Ambientalistas, ciclistas de MTB, campesinos, motociclista comunidad en general	Este espacio es reserva ecológica, por lo tanto el ingreso para la comunidad ciclista y motociclista está restrigido pero se hace caso omiso, generando contaminación y daños ecológicos
Parque de los Hippies	IDRD - Escuelas de la bici - Encuentro de Universitarios - Bike Tours	Punto de referencia para encuentros en la zona. Hay espacio para enseñar a personas de todas las edades a andar en bicicleta - relación de universitarios con comercio y bares
Parque Nacional	IDRD - Secretaria Movilidad - Colectivos de mujeres de Bike Polo - Stunt Bike - Eventos como Pink Bike Fest	El parque se reconoce como lugar historico, deportivo, recreativo y cultural de la localidad
Beth Lehem (Panaderia Vegana)	Ciclistas que entrenan en Patios, habitantes y comerciantes del barrio	Se ha convertido en una parada obligatoria para la compra del famoso Pan de Chocolate y demás productos 100% veganos. Lugar de encuentro y esparcimiento en la bajada del alto
Universidad La Salle	Estudiantes universitarios, ciclistas	La universidad tiene una gran comunidad y proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio de transporte y deportivos, vinculando a personas externas y cuenta con flota propia de bicicletas para prestar a las y los estudiantes y funcionarios
Cicloruta carrera 13	CIclistas, comerciantes	Aunque es un espacio invadido por peatones y comerciantes, es una ruta alternativa para movilizarse
Carulla de la 85	Ciclistas, comerciantes, población en general, mensajeros de Rappi	Punto de encuentro, muestras culturales
Meraki Ciclocafe	Punto de encuentro colectivo Chapibici	Café, galería, comida, taller y productos para ciclistas
Parque Iglesia de Lourdes	Comunidad en general	Punto de encuentro y lugar religioso
CC Atlantis	Bicimensajeros, ciclistas	Bikeparking sin costo
Universidad Pedagógica	Estudiantes universitarios, ciclistas	Punto de encuentro Congreso de la bici
Universidad Distrital	Estudiantes universitarios, ciclistas	Equipo de ciclismo UD
Quebrada Las Delicias	Comunidad local, extranjeros	Sitio turístico
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Red de Huerteras y Huerteros de Chapinero	Barrio Rosales	Mujeres y hombres mayores de 40 años
Huertas Yuliana Samboni		
Red de restaurantes con Distrito CH	Chapinero	Distrito CH recoge y muestra información de todos los establecimientos históricos y restaurantes de la localidad

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
Mujeres y hombres de colectividades, entidades gubernamentales, organizaciones, comercio, trabajadores, huertas, establecimientos gastronómicos y cafes, ciclistas no organizados, líderes y liderezas (anexo Actores)	El ciclismo deportivo, los desplazamientos seguros por las ciclorutas, la recreación actividad familiar en la ciclovia e interconección de centro a norte.
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
	Es importante porque se hace uso del espacio público, se cuenta con una percepción de las necesidades en la localidad en términos de movilidad, seguridad y espacios recreo-deportivos, se genera una consciencia ambiental, se generan procesos organizativos y educativos, se realizan articulaciones con entidades, se participa en espacios decisivos, se genera apropiación de la localidad, se crean lazos communitarios, se conmemoran sucesos, se mantene un sistema económico, entre otros.
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
En la localidad el mayor número de desplazamientos en bicicleta es por movilidad en recorridos casa - trabajo o casa - universidad en los que las mujeres tienen un 40% de participación, los adultos mayores participan en las huertas y el programa Manzanas del Cuidado. Chapinero es reconocido por el alto número de comunidad LGBTIQ + y sus establecimientos, el colectivo **Bike Team** se enmarca como parte de esta comunidad	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Los colectivos identificados principalmente promueven el uso de la bicicleta y enseñan a las personas a subirse a la bici y desarrollar las capacidades básicas sobre la misma, se reunen semanal o mensualmente para subir al Alto de Patios. Los bicimensajeros están organizados para trabajar y participan de los eventos con la comunidad	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación

Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**

Tronco de actores

Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades étnicas, etc.) han generado acuerdos en torno a la manifestación y cuáles han sido los resultados?	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
ADJUNTO EN MATRIZ Y BASE DE DATOS	**ADJUNTO EN MATRIZ Y BASE DE DATOS**	**ADJUNTO EN MATRIZ Y BASE DE DATOS**
Paso 5. Relación con otros patrimonios		
¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?		
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**		
¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?		
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?		
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**		
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos		
Observaciones		

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-950 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____		
Lugar del encuentro:Fundaciòn Gilberto Alzate Avendaño	**Fecha y Hora : Jueves 8 de Junio de 2023 5:30PM**	
Total participantes: 35	**Mujeres: 19**	**Hombres: 16**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1Kd6U-nyuU4tO2Z9yWsiY7fb1gykX758u?usp=drive_link	**Transcripción: Edel Zaray Ramìrez Leòn**	
	Fotografías: Edel Zaray Ramìrez Leòn	
	Documentos escaneados: Listas de Asistencia Caracterizaciòn PES	
Personas relevantes	Migue Angel Rodriguez Edil Candelaria Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Nombre de quien diligencia este documento.	

Primera parte **Introducción. Proceso Declaratoria y PES.**
Se da inicio al taller No 1, realizando la presentación del proceso de la cultura Bogotana de la bicicleta como patrimonio cultural de Bogotá D.C. partiendo de la pregunta "¿De qué hablamos cuando hablamos de bicicleta?", a la cual responden espontáneamente que es un medio de transporte, espacio de recreación, práctica deportiva, menos contaminación del medio ambiente y ayuda a la economía popular, seguido se consulta "¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para qué no?". Muy motivados responden que es un conjunto de ideas para presentar propuestas que sirvan a la construcción de un Plan para proteger la cultural de la bicicleta en Bogotá y para finalizar se les plantea ¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici?, manifestaron que se deben incentivar y promover estos talleres en colegios y universidades para que la cultura bogotana de la bicicleta llegue a todo tipo de población y se brinde mas seguridad para los ciclistas.
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**
Reunidos en grupo se realizó la presentación individual y se relaciono un lugar importante de la localidad de la Candelaria en Bogotá. Cada uno recordó rápidamente un sitio principal para la cultura de la bicicleta en la localidad, como son: La ciclorruta de la carrera séptima, la Plaza de Bolívar, la plaza de mercado de la Concordia, el chorro de Quevedo, Plazoleta del Rosario, Plazoleta de la Pola, el Eje Ambiental, la Avenida Presidencial, el Parque de la Nueva Santa Fe, Parque de Egipto, Parque de la Concordia, Quinta de Bolívar, Avenida Presidencial, Avenida circunvalar. Continuando la actividad sé presenta el mapa de la Localidad de la Candelaria en el cual se referencian los diferentes lugares mencionados que son el eje de la localidad turística y cultural de Bogotá D.C.
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.
Paso 1. Referentes del territorio

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden? El transporte, el deporte, las Huertas	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Bicirecorridos: recorridos en bicicleta por rutas de la localidad de la Candelaria. con ciclistas que se convocan ocho días antes. Recorridos Históricos se realizan visitando los diferentes museos, iglesias, centros culturales que hay en la localidad.	Ciclorrutas de la Carrera quinta y carrera novena y Ciclovía de la Carrera septima y carrera sexta los días domingo en la Candelaria la cual se encuentra en buen estado para que los candelarios y visitantes rueden plácidamente y segura.	Se presenta diferencia por la edad de las mujeres y que no saben manejar bici esto hace que ellas se sientan inseguras y temerosas, desde el consejo de la bicicleta se están promoviendo talleres para enseñar a las señoras y así poder compartir con las demás poblaciones y crear armonía en las Rodadas programadas por las diferentes rutas, con el respectivo acompañamiento de la Policía Local.
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**
Rutas seguras de conexión en las Localidades vecinas, Santa fe, Mártires, Teusaquillo, San Cristóbal	para todos los Actores Viales de la Localidad, visitantes y rutas de paso	son escenciales para los ciclistas tanto a nivel recreativo como laboral.
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**

skate, Graffity, Danza, clown bici,	Plazoleta del Rosario, Plaza de Bolivar, el chorro de quqevedo	Consejo Local de la Bicicleta, Alcaldia Local de la Candelaria, Secretaria de Movilidad.

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
La comunidad, ciclistas, niños, jovenes, adultos, personas en	**Actividad fisica para mejorar la calidad de vida, cambiar de actividad,**
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
recreacion, practicas libres, ocupación del tiempo.	**insentiva a los niños, la juventud y adultos a ser Vitales ejercitar su mente y**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Por medio de convocatorias publicas a los diferentes espacios que se programen Actividades en la Localidad de la Cndelaria.	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Son equipos de trabajo que se reunen y agendan las diferentes Actividades y programas en un Plan de Accion Anual.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**

1.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 los diferentes ciclos rutas y bici carriles que tiene la localidad. Salidas con vecinos y amigos que se convocan .	**Los Grupos de vecinos , amigos, familias, los colectivos y los diferentes grupos poblaciones, con el apoyo de la policía Local generando espacios seguros al hacer uso de la Bicicleta.**	**Estos saberes se transmiten de generación en generación de acuerdo a los usos y disfrutes en las diferentes poblaciones y géneros tanto residentes como flotantes en la Localidad.**
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
para vincular nuevos actores a la Localidad de la Candelaria se realizan convocatorias a diferentes acçtivdades, a las diferentes entidades e instituciones, a los colegio, universidades, iglesias. etc.	**El consejo local de la Bicicleta.**	**Se realizan talleres de integraciòn con la poblaciòn que se una a las Actividaes.**
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Se han visto muchos cambios en la infraestructura de la Localidad y presencia de entidades Distritales	Los cambios se manifietan en la poblacion femenina y personas mayores	Las mujeres se estan motivando a salir y participar en las actividades relacionadas con la bicicleta.
Tronco de actores		

Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Consejo Local de la Bicicleta Candelaria	Instancia de Participaciòn	Zaray Ramirez 3203021948
Bogotà Bike Tours	Alquiler de Bicicletas	Michel Cear 3125020554
Alcaldia Local de la Candelaria	Participaciòn	Diana Mendez 318 2530780
Comité Operativo Local de Mujer y Género (COLMY)	Secretaria de la Mujer	Monica Leal 313 8503712
Junta de Accion Comunal del Barrio Belen	Espacio Comunitario	Liliana Gaviria 3107721479
Casas Culturales Comunitarias	Espacio Comunitario	Nelly Parra 313 8810411
Team bici (servicio de préstamo)	Bicicletas Compartidas	Laura Daniel Gomez -321 2342389

Paso 5. Relación con otros patrimonios

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?

Los recorridos Históricos por la Candelaria representan un atractivo turístico, gastronómico, recreativo, cultural y diversión, disfrutando la cultura de la Bicicleta al visitar uno a uno los museos, iglesias, casas antiguas, las calles empedradas, quebrada Vicacha, monumentos en memoria de personajes importantes, los nombres de cada una de las calles, las huertas urbanas de la quinta de Bolívar y Casas Comunitarias, la plazoleta del chorro de Quevedo, la plazoleta del Rosario y la Plaza de Bolívar que hacen parte del Patrimonio Inmaterial con el apoyo del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC y el Instituto Distrital de Turismo-IDT

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?

Por ser localidades ubicadas en el centro de la ciudad las hace importantes toda vez que allí se concentran las entidades Distritales, Ministerios, Juzgados, el comercio, cementerios, el congreso de la república, el Consejo de Estado, Batallón Guardia presidencial, la MEBOG, La Casa de Nariño, Plaza de Armas, Plaza de Bolívar, La carrera séptima, lavaderos Comunitarios públicos, Universidades, colegios, Iglesias, es así que diariamente la actividad cultural de la bicicleta es dinámica.
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye? Consolidar las problemáticas y necesidades que se evidencian en las localidades y presentar los requerimientos a las entidades correspondientes para que se atiendan en cada uno de los territorios y así lograr una mejor cultura de la Bicicleta.
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**
La Candelaria requiere de Carácter urgente intervención en la malla vial toda ves que por ser un territorio colonial e histórico, sus calles y carreras son espacios reducidos, por lo que son vías de un solo carril por lo que se solicita intervenir en la señalización y secuencia de los bici carril para el goce y disfrute de la Cultura Bogotana de la Bici.
Observaciones
Es importante para la Localidad de la Candelaria estos espacios de dialogo con diferentes actores, en la busqueda de informaciòn que los participantes al Taller No 1 de Caracterizaciòn presentan , al realizar el ejercicio de la Cartografia que permite ubicar los puntos criticos y los mas visitados, en aras de seguir insentivando el uso de la bicicleta como medio de transporte, recreaciòn, medio de trabajo e impulsa el comercio y la cultura de la Bicicleta.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____		
Lugar del encuentro: Casa de la participacion - Bosa	**Fecha y Hora : Jueves 13 Julio 5:30 pm - 8:00 pm**	
Total participantes: 14	**Mujeres: 6**	**Hombres: 8**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro : https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1xn4WVCyxVZLATWYyF4Ul8PJmbH3PaKLT	**Transcripción:** **Fotografías: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1T-2PPRlVbBBt66oZRbJtDJ7-MEUleZwh** **Documentos escaneados: Listado de Asistencia**	
Personas relevantes: KATHERINE RODRIGUEZ (CONSEJERA LOCAL DE LA BICICLETA KENNEDY) JUAN TELLEZ Y OSCAR APARICIO (CONSEJEROS LOCALES DE LA BICICLETA BOSA)	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	

Otros	Otra información que considere relevante.
Relator	Nelson Julian Molina Joya.

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos en torno a la pregunta
¿de qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta?
¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para que no?
¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici?

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Por parte de los participantes se realizó una caracterización de los puntos referentes y más importantes de la localidad, georreferenciándolos en el mapa de bosa, dando a conocer lugares, puntos de encuentro y rutas de infraestructura bici más conocidos y transitados por bici usuarios de dicha localidad. Dentro de ellos se resalta con relevancia la cicloruta de la "Alameda" lugar donde transitan una gran cantidad de bici usuarios de la localidad, beneficiando esta ruta por su gran extensión y conexión con diferentes localidades y la zona franca de la cuidad, teniendo lugar con las localidades de bosa, Kennedy y Fontibón, de igual manera se dan aspectos negativos del mal estado de la infraestructura de la cicloruta, temas de inseguridad e iluminación en gran parte de esta importante cicloruta, por otra parte se mencionan lugares referentes como lo son, plaza fundacional de bosa, estación de tren, cabildo de bosa y el colegio de 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, adicionalmente de la gran participación de usuarios del programa del IDRD en escuela de la bici y del programa Al trabajo en bici sobre la Autopista sur, también sobre la manzana del cuidado de Bosa el porvenir y por ultimo destacan la Avenida Alo la cual a tenido participación significativa en los últimos años para los ciclistas, ya que este lugar cada fin de semana es utilizado para transitar en bicicleta, trotar y caminar, de igual manera indican los ciudadanos de piques de motos ilegales que realizan en este lugar.

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio
Lugares referentes:
- Cicloinfraestructura destacada: La ciclorruta Alameda El Porvenir, de 1.100 metros de longitud, que se suma a la red de ciclorrutas más extensa de América Latina. es usada por ciclistas de las localidades de Bosa o Kennedy, podrá tomar la Alameda El Porvenir, cruzar de forma segura la Avenida Centenario, recorrer las ciclorrutas de Fontibón sobre las Carreras 103A y 103 y llegar hasta la Calle 26 a la altura del Portal Eldorado, de una manera eficiente y segura.
- CDC El Porvenir : lugar de gran importancia por el programa manzanas del cuidado y todos sus beneficios que brinda, cursos talleres y procesos de enseñanza a cuidadoras y de la localidad.
- Avenida Longitudinal De Occidente: Lugar que a tomado gran importancia en espacio para la recreacion y aprovechamiento de tiempo libre para actividades de interes.
- El colegio de la bici: Institucion actual con gran significado para los ciudadanos de la localidad ya que aparte de beneficar a muchos niños y jobenes con su educacion, tambien por su gran apoyo y convenio con el SENA y gran oferta de cursos y oprtunidades de empleo, adicional del punto del programa del IDRD escuela de la Bici.

- Espacio de encuentro:
- Plaza fundacional - lugar de encuentro para eventos y recorridos locales.
- Avenida Longitudinal De Occidente: Punto de encuentro para recorridos municipios de cundinamarca de ciclistas, a destinos como: Mosquera, Soacha, Mondoñedo

- Entidades y organizaciones
-Consejo Local de la Bicicleta : por promover actividades alrededor de la practica de la bici.
- Alcaldía local - Apoyo y promocion de espacios de aprovechamiento para la bici
- IDRD: Promocion de procesos de enseñanza de la bicicleta
- Biciosfera - Bici + 0 : Colectivo que busca promover el uso de la bici en diferentes espacios de la localidad.

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?	¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?

Uso de la bicicleta como trasnporte alternativo cotidiano : Trabajo - Lugar de residencia	Ciclorruta alameda el porvenir	En gran parte la diferencia entre mujeres y hombres que utilizan este espacio para movilizarse en su trabajo, parte de temas de inseguridad en la zona , ya que conecta con sectores de la localidad sin iluminacion y apoyo por entidades de autoridad. Es por eso que es usada con mas frecuencia por hombres.
Enseñanza de habilidades y manejo de bici (Escuela de la bici IDRD)	Colegio de la bici	En este lugar si resalta mas la participacion de las mujeres ya que brindan mas interes en este espacio para aprender a montar en bicicleta, de igual manera en este lugar son beneficiados muchos niños para su procesos temprano de enseñanza
Programa (Al colegio en Bici- SDM)	Barrios de la localidad	Programa que benefica a niños y niñas de la localidad en el transporte a sus instituciones educativas, siendo equitaivo la participacion sin diferencia de genero.
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios**	**¿Por qué son importantes?**
Barrio bosa centro	Comunidad en general	Lugar con gran significado por temas de comercio, empleo y adquisicion de productos y alimentos de sustento.
Parque de Bogota - Complejo Integral de Justicia Campo Verde	Habitantes de las localidades	Creado para accedan a servicios de justicia formal y resolución pacífica de conflictos; atención integral para mujeres víctimas de violencia y orientación para acceder a programas y servicios de la administración, entre otros.
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Emprendimientos de accesorios de bicicletas	Barrios y ciclorutas de las localidades	Personas con emprendimientos de accesorios y elementos para la bicicleta pertenecientes a la localidad
Mecanica de la bicicletas . Talleres informales	Ciclorrutas de la localidad	Personas sin empleo formal y extranjeros
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**	
Hombres, Mujeres, Jovenes y Niños	**Utilizan la bicicleta como medio alternativo de transporte**	
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**	

Trasporte y Salud	**Es importante porque mejora las condiciones de contaminacion de la ciudad y a su vez mejoras las codicones de salud de los habitantes de la localida**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Se buscan estrategias que motiven el uso de la bicicleta en diferentes poblaciones a traves de los programas locales y distritales	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Las organizaciones y colectivos buscan fomentar el uso de la bicicleta con fines especificos, como beneficios para la salud, aprovechamiento de tiempo libre, recreacion, transporte entre otros.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Se dan por medio de talleres y espacios de charla a personas de interes sobre el tema de la bici, estos organizados por entidades publicas	**Contratistas de las entidades, consejeros locales, ciclistas y comunidad en general**	**Si ya que es un espaico libre de expresion y donde se busca que cada uno como hombres y mujeres den su punto de vista sobre el tema de la cultara de la bici**
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Por medio de programas de promocion de la bicicleta - Escuela de la bici y Al trabajo en Bici	**IDRD . Entidad publica**	**Es libre para la comunidad en general**
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Si en cambios porsitvos ya que esto ha promovido el uso de la bicicleta como medio de transporte	**Mujeres**	**No afecta ya que beneficia a mas mujeres**
Tronco de actores		

Preguntas orientadoras	• Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	• Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Oscar Aparicio	**Consejero Local de la bici**	3005398402
Katherine Rodriguez	**Consejera Local de la bici,**	3123326209
Juan torres	**Fundador colectivo Biciosfera**	3202845611
Paso 5. Relación con otros patrimonios		
¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?		
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**		
¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?		
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?		
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**		
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos		
Observaciones		

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Lugar del encuentro: CASA KILELE	**Fecha y Hora : 25-05-2023 5:30 - 8:00 PM**	
Total participantes	**Mujeres**	**Hombres**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W9ToL_IMU5UdMxrCOLj2g0Lyn8SAU0co	**Transcripción:**	
	Fotografías:	
	Documentos escaneados:	
Personas relevantes	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	ANDREA CAMARGO GUARIN	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos en torno a la pregunta
¿de qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta?
¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia, para qué y para que no?
¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici? ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA CULTURA DE LA BICICLETA?: Por tradición, Por cultura, Por las creencias.
¿COMO NOS RELACIONAMOS EN TORNO A LA BICICLETA? 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 y se reflexiona acerca de cómo los ciudadanos responden y se comportan frente al uso de la bicicleta, la relación con el otro: los peatones, los carros, los espacios de cicloruta, las motos (entre otros), y surge la pregunta: ¿tenemos cultura de la bici?, abordando la palabra ¨Cultura¨ como este imaginario que nos permite vivir en armonía con los diferentes actores y la ciudad misma.
¨Yo aprendí en la escuela de la bici, a montar en bici y adicionalmente acerca de normas de seguridad y protección¨.
Las dinámicas con la movilidad de la ciudad son relevantes, ya que nos llevan a cambios sociales; la cultura de la bici ha evolucionado para dar respuesta a otras realidades: los cargueros, fleteros, el enduro en el parque nacional, el bicipolo y el mismo BMX, aceptado ya como un juego olímpico. La bicicleta no es sólo un medio de transporte, hay muchos usos.
¨Hoy vengo porque me interesa seguir construyendo; la cultura de la bici, es una sombrilla de muchas actividades que se ramifican dentro de las comunidades: Actividades alrededor de encuentros comunitarios, foros, la semana de la bici, ciclopaseo cachaco¨
Por otro lado, se manifiesta la preocupación por que la postulación genere un riesgo para la cultura. La institucionalización puede desdibujar la construcción popular, se aleja de las lógicas comunes y comienzan a señalar las prácticas cotidianas. ¨A hoy no existen planes de prevención pensados desde la humanidad del ciclista, y seguimos contando muertes¨

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio (actores que no hace parte del territorio pero fue nombrado) (los puntos que nombrarón pero no tienen nada que ver con la bici... son puntos importantes para el territorio)

Biblioteca Virgilio Varco, como espacio cultural de la bicicleta. Se puede realizar actividades por que hay espacios especializados para ello
Parque Simon Bolívar: Es importante por que es un ¨escape¨ de la ciudad estando adentro

Monumento a los Héroes, era un espacio icónico de encuentro		
Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
La localidad ofrece el paso entre localidades, con diferentes vías principales como la Cra. 30 Av NQS, La Cra 50 av 68 cll 63, 68 y 80, Cra 15, Cra 60	La movilidad en las calles está en una relación de 60% hombres y 40% Mujeres en horas del día	En horario nocturno el uso se calcula en 80%hombres y 20% mujeres. El uso del territorio está condicionado por la seguridad
Cll 68 sector ¨7 de Agosto¨, es un sitio para encontrar repuestos y accesorios económicos, y talleres para mantenimiento o reparación - Almacén el triunfo. La bodega de Yugo Cll 66 cra 17 - venta de accesorios		
Cicloruta Cll 80, es muy concurrida por personas que transitan de una localidad a otra. Por ella se llega a los senderos de los cerros orientales		
Cicloruta Cra. 16 Cll 65 Es la cicloruta que atravieza el distrito de Arte de San Felipe	En el Distrito de Arte, las actividades culturales propenden a que el plan sea en grupo, por lo que la afluencia de las mujeres aumenta	Cuando se realizan actividades artísticas, la confluencia de mujeres aumenta, debido a que las condiciones de seguridad mejoran y adicionalmente van acompañadas o en ¨rodada¨
Parque recreodeportivo el Salitre (entre Cra 60 y 68 y Cll 63 y 66a): Humedal el salitre, pista de BMX y Bicicross. Lugares diseñados para la práctica y el humedal es un espacio de meditación para los ciclistas. Circuito Ciclístico	Los deportes de alto rendimiento suelen tener un mayor número de hombres que mujeres, calculamos un 60 % 40% pero con tendencia al aumento de mujeres. Ahora las prácticas de meditación tienen un porcentaje diferente tal vez 60% mujeres y 40% hombres	Los deportes tienen contextos de imaginarios sexistas que día a día van desapareciendo, sin embargo por ahora afectan las prácticas
Sede Curvas en Bici. Chicas seguras, rodadas seguras, actividades específicas para mujeres ciclistas de toda Bogotá Cra 57 B 67 B 41	En la organización, hay actividades enfocadas a mujeres, sin embargo exísten voluntarios hombres, que se dirigen a la sede	Las mujeres participan en actividades grupales en un mayor porcentaje que los hombres, teniendo en cuenta que esta condición provee seguridad
La guardia Casa cultural que mueve afiches de bici - Memoria histórica colectiva		
Bici tures - economía local y riqueza cultural		
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes? Lugares que no son 100% de la bici pero pueden ser potenciales	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**
Cll 66 7de agosto, hay cicloruta pero invadida de carros de carga o talleres	Es importante para la movilidad de población	Es conexión entre Engativá, Barrios Unidos y Chapinero
Río salitre tiene cicloruta, pero es inseguro, no tiene iluminación	Es importante para la movilidad de población	Es una vía que agiliza tiempos de recorrido. Es exclusiva para bicicletas
Puente peatonal y de bici Av 68 Home Center	Es importante para la movilidad de población	Propende a la seguridad de ciclistas y peatones
Plaza 12 de Octubre, se usa la bici como medio de transporte	Para comerciantes	Aporta a la economía local
Cicloruta rionegro, es inseguro, solo, sin iluminación y lleno de basuras	Es importante para la movilidad de población	Es una vía que agiliza tiempos de recorrido. Es exclusiva para bicicletas
Plaza de ls artesanos - allí se llevan a cabo ferias de bicicleta y semana de la bicicleta	Población en general	Tiene buena infraestructura para encuentros, eventos y su ubicación es estratégica en la localidad
Parque de los novios	Población en general	Sitio para hacer turismo, y punto de encuentro
Palacio de los deportes	Deportistas locales y de toda la ciudad	Son centros urbanos especializados para prácticas deportivas
Complejo acuático		
IDRD		
Centro de alto rendimiento		
Iglesia Santa Sofia - Exíste la historia, de que las religiosas de esta comunidad, usarón la bicicleta para movilizarse a la cárcel ¨El Buen Pastor¨		Memoria histórica y colectiva
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Distrito arte, parque San Felipe, Cll 74 Cra 22 - Es un sitio seguro, y bonito - Festival Open San Felipe	Parque San Felipe	Habitantes de toda Bogotá que disfrutan la tertulia
La cultura de la comida al rededor de la dieta de los ciclistas: Choriperro El Mono cll 63 No. 27 - 60; Tacos mexicanos Cra 24 entre Cll 72 y 80 Doña Segunda, morcilla 12 octubre1; Arepa de huevo Cll 64 cra 16	Puntos que se recomiendan voz a voz	Los ciclistas que transitan por la localidad

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
Población habitante y flotante.	**Movilidad, recreación, cultura, deporte**

¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación

¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Tener infraestructura adecuado permite que haya concurrencia, el IDRD aporta a la creación de escuelas deportivas en los parques públicos de la localidad	**Escuelas deportivas**	**Las nuevas generaciones son más abiertas a intentar deportes nuevos**
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Tener escenarios adecuados para las prácticas, propende a que prácticas como el BMX, Bicicross y ciclismo de pista entre otros, tenga mayor concurrencia		**El cambio de imaginarios, permite que cada vez más mujeres se sumen a los deportes extremos o de alto rendimiento**
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Los deportes extremos y de alto rendimiento, abren nuevas posibilidades para la manifestación de la cultura de la bicicleta	**Ciudadanía en general**	Si

Tronco de actores

Preguntas orientadoras	• Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	• Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**

Paso 5. Relación con otros patrimonios

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?
La localidad de Barrios Unidos, es una localidad central, por la que transitan diariamente habitantes de toda la ciudad. Ofrece vías de conexión que permiten un alto porcentaje de población flotante. Dentro de la localidad se encuentra el ¨Parque Recreodeportivo el Salitre¨que cuenta con infraestrucura adecuada para las prácticas de deportes poco convencionales como el BMX, bicicross y circuito ciclístico. Este parque tiene conexión directa con la Biblioteca pública Virgilio Varco y el Parque Metropolitano Simón Bolívar, que constituyen un importante centro de recreación y práctica deportiva en la ciudad. El barrio San Felipe y su Distrito Creativo, es un punto donde confluye la cultura Bogotana y se convierte en escenario de encuentro. el sector ¨7 de Agosto¨ alberga comercio de suministro de repuestos y accesorios, y varios talleres de mantenimiento y arreglo. La mecánica de la bici, es una labor para mujeres y hombres y en este sector se evidencia este aspecto.

¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos
Observaciones

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades Antonio Nariño, San Cristobal y Rafael Uribe Uribe		
Lugar del encuentro: Alcaldía Local de Antonio Nariño	**Fecha y Hora : 22 de junio de 2023**	
Total participantes: 18 personas	**Mujeres: 7**	**Hombres: 11**
Otras identidades:5	**Niñas: 0**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1iyXZ3KvIpBFzOdhIwQKiKgdZHS05wKUy?usp=sharing	**Transcripción:** **Fotografías: Miguel León** **Documentos escaneados: Lista de asistencia caracterización PES Bici**	
Personas relevantes:	Mauricio Roman (Fabricante de bicicletas) Miguel León (Consejero de la Bicicleta)	
Otros:	Ninguna	
Relator:		

Primera parte **Introducción. Proceso Declaratoria y PES.**
En primer lugar, se expuso por parte del equipo del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural el objeto del proyecto mediante el cual el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural aprobó la postulación de “La cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” para ser incluida en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital; esta postulación fue presentada por el IDPC, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer a través de un trabajo participativo con la ciudadanía. Lo anterior, para visibilizar, valorar, salvaguardar y gestionar este sistema cultural asociado al uso y disfrute de la bicicleta como referente del patrimonio cultural inmaterial y la memoria colectiva a nivel distrital. Además, se formulan varios interrogantes a los asistentes al taller en relación con el Plan Especial de Salvaguardia (PES), explicándoles con ejemplos que es un acuerdo social y administrativo, concebido como un instrumento de gestión del Patrimonio Cultural de la Nación, mediante el cual se establecen acciones y lineamientos encaminados a garantizar la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Igualmente el IDPC y los asistentes destacan que la bicicleta es un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental, beneficia la salud y que se convierte como medio de movilización indispensable e imprescindible y arraigado con posterioridad a la pandemia COVID-19.
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio

Se identificaron en la Localidad de Antonio Nariño los siguientes sitios relacionados con el uso de la bicicleta, asi:

1. Industrias Roman de fabricación de bicicletas.
2. THE FIXIE HOME 24 SAN ANTONIO (Bicitaller)
3. CICLOTALLER CALLE 11 S LUNA PARK (Bicitaller)
4. BICICLETAS ACUÑA SAN ANTONIO (Bicitaller)
5. PACHO BICICLETAS DEL RESTREPO (Bicitaller)
6. POSEIDON BIKE (Bicitaller)
7. MANCH BIKES AVENIDA 27 (Bicitaller)
8. CICLO TALLER EL TIGRE CALLE 17 (Bicitaller)
9. Zona comercial del Barrio Restrepo como zona de encuentro.
10. Trazado futura Cicloalameda Medio Milenio Tramo 1
11. Pista BMX Barrio Restrepo. Zona recreodeportiva
12. Museo del Cuero Barrio Restrepo
13. Cicloruta carrera 16 entre calles 13 y 19 sur.
14. Cicloruta carrera 30 entre calles 8 y autopista sur.
15. Ciclovia calle 17 sur entre carrera 10 y autopista sur.
16. Cicloalameda paralela al canal Fucha entrr carrera 10 autopista sur.
17. Centro Comercial Centro Mayor como zona de encuentro.
18. Escuela de la Bici del Parque Villa Mayor.
19. Zona comercial del Barrio Policarpa

Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**

Las zonas de concentración de ciclistas se realizan en zonas como el Centro Comercial Centro Mayor, la sede del SENA de la avenida 1 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 tanto la del barrio Ciudad Jardin y el Barrio la Fragua. Siendo el de mayor afluencia el corredor de la ciclovia de la calle 17 sur entre carrera 10 y autopista sur.	Estas diferencias estan marcadas en relacion a los horarios, en los cuales las horas nocturnas son de transito en su mayoria realizados por hombres. En el mismo sentido, por lo general las mujeres prefieren rodar siempre en grupos o con colectivos destacados en la zona. Se reportan estrategias del Distrito encaminadas a incentivar el uso seguro de la bicileta por parte de mujeres, su empoderameinto y capacitación en habilidades de mecanica bici.
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios**	**¿Por qué son importantes?**
En los diferentes bicitalleres de la localidad se forman grupos de interes para desarrollar actividades recreodeportivas en bicicleta.	Ciclistas, emprendimientos y establecimientos comerciales de reparacion, venta y mantenimiento de bicicletas.	La congregacion de ciclistas en estos espacios fomenta la cultura bici, en donde se exponen necesidades, se dan recomendaciones y crean colectivos.
Igualmente se registro que en varias empresas y establecimientos de comercio de la localidad sus colaboradores se transportan en bicicleta pero carecen de espacios de parqueo al interior de los mismos.	Trabajadores y domiciliarios en bicicleta.	Aunado a lo anterior, se ha evidenciado que estos espacios son propicios para la conformacion de grupos de ciclistas en redes sociales y la planeacion de salidas en bici recreodeportivas.
La ciclovia y el comercio que se mueve alrededor de ella,	Comerciantes y ciclistas.	Confluyen todas las personas indistintamente de su condicion social, edad, genero, raza entre otras
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**

Escuela de la Bicicleta	Parque Centro Mayor	Instituto Distrital de Recreación y Deporte
Bicirodada del amor y amistad	Centro gastronomico del Barrio Ciudad Jardin	Consejo Local de la Bicicleta, Centro Local de Movilidad y Alcaldia Local Antonio Nariño
Bicioperativos nocturnos de control y seguridad	Localidad de Antonio Nariño	Grupo BIcicleta de la Policia Nacional, Policia Militar, Alcaldia Local y Consejero Bici.
Desfile de ciclodisfraces.	Colegios de la Localidad	Consejo Local de la Bicicleta, Centro Local de Movilidad e IDEPAC.
Registro de Bicicletas	Localidad de Antonio Nariño	Consejo Local de la Bicicleta y Centro Local de Movilidad.
Ciclopaseo navideño	Recorrido por la Localidad hasta Centro gastronomico del Barrio Ciudad Jardin	Consejo Local de la Bicicleta y Centro Local de Movilidad.
Escuela de formación Deportiva de BMX	Pista de BMX Barrio Restrepo	Alcaldia Local de Antonio Nariño
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**	

Consejero de la Bici Colectivo Rueda Libre Empresarios y mecanicos bici de la Localidad. Comerciantes zona gastronomica B. Ciudad Jardin Centro Local de Movilidad Instituto Distrital de Participación Ciudadana Alcaldia Local de Antonio Nariño Zona de Comercio Barrios Restrepo y Policarpa Admiistración C.C Centro Mayor. Estación de Policia de Antonio Nariño	Los vinculos se conforman de acuerdo al interes de cada organizacion, siendo la actividad comercial una de las mas beneficiadas en apoyar las actividad probici, las cuales atraen clientes y ofrecen servicios como biciparqueaderos. Mediante el Consejo Local de la Bicicleta se ha logrado articular con diferentes organizaciones del sector publico y privado, actividades para el fomento del uso seguro de la bici en la Localidad. Los ciclistas de la Localidad y la pobleacion flotante de la zona ha sido receptiva y muestra interes en vincularse a las actividades de Registro Bici.
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
Se identifica en el taller que las personas se involucran de manera directa e indirecta con la bicicleta, como en los siguientes casos: Lideres en temas Bici Ciclistas deportivos Ciclistas recreativos Familias que usan la ciclovia Comerciantes y emprendimientos bici. Trabajadores, en su mayoria domiciliarios. Niños en formación deportiva Gestores locales del Distrito presentes en la Localidad.	La participación de las personas que utilizan la bicicleta como medio de trasnporte, deportivo o recreativo hace posible las soluciones a los problemas y dificulltades que presenta la movilizacion en bici en la ciudad. Ademas, la participación es indispensable para propiciar espacios democraticos y se convierte en eje fundamental para formar ciclistas activos, que porpendan por la tolerancia y el respeto por las diferencias entre los difrentes actores viales con queines compartimos la via. Los comunidad de ciclistas de la Localidad y quienes ejercen actividades en torno a su uso, tienen el deber de incidir en la formulacion de las politicas publicas en pro del uso seguro de la bicicleta.
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	

La convocatoria a TODAS las actividades en bici de la Localidad por parte de organizaciones publicas y privadas son abiertas para todas las personas indistintivamente, siendo fortalecida la invitaciones a poblaciones en situacion de vulnerabilidad. Ademas en la Localidad la comunidad LGTBIQ+ tiene espacios abiertos y definidos en la Alcaldia Local, donde su participacion es muy activa como instacia de participacion. Sin embargo, dentro de los colectivos bici o en las actividades relacionadas con el uso de la bicicleta no se evidencia una clara participacion de la comunidad LGTBIQ+.
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?
Basicamente la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación, se centra alrededor de las participación de los ciclistas en las actividades realizadas por el Consejo local de la Bicicleta de Antonio nariño en coordinacion con la Alcaldia Local y demas entidades miembros del CLB.

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
La transmision de saberes de la cultura bici en Antonio Nariño, tiene dentro de sus principales actores a padres de familia, instructores deportivos y las entidades referentes del Distrito. En igual forma sucede con las empresas comerciales de la Localidad que cuentan con personal que se desplaza en bicicleta hacia sus sitio de labores; y propenden porque se utilice este medio de transporte, que aporta bienestar a sus trabajadores y reducen los costos de desplazamiento.	Consejo Local de la Bicicleta Entidades locales Padres de familia Profesores de escuelas y colegios de la Localidad. Sectores comerciales de la Localidad.	Si, la oferta tanto publica como privada en temas bici, esta abierta de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños; siendo recalcada la importancia de fomentar la participación de las comunidades mas vulnerables.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**

Desde el Consejo Local de la Bicicleta de Antonio Nariño, se ha promovido el uso de las redes sociales para vincular a nuevos actores o generaciones en la cultural bici. De la misma manera, la Alcaldia Local hace uso constante de su pagina web y redes para replicar la informacion relacionada con todo tipo de eventos y actividades. Aqui se destacan los registros bici, la escuela de la bicicleta, los ciclopaseos ambientales y recorridos nocturnos de seguridad y control.	El Consejo Local de la Bicicleta. La Alcaldia Local. Colectivo Rueda Libre. Centro Local de Movilidad. Activistas bici	Si, y se evidencia en la creciente participacion de mujeres en todo tipo de actividades organizadas alrededor del uso de la bicicleta. El acceso a la bicicleta es abierto, genera equidad de género, alienta su uso a las niñas y mujeres como medida de empoderamiento e independencia.
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Si, la pandemia Covid 19 trajo como consecuencia la llegada a las vias de todo tipo de usuarios de la bicicleta. Es importante advertir, que una de las consecuencias de la pandemia es el uso masivo de la bicicleta, como respuesta para evitar el contagio y para el cumplimiento de la medida de distanciamiento social, así, miles de personas en el mundo acudieron a esta forma de movilidad, algunos con ninguno o escasos conocimientos en normas de tránsito, uso adecuado del vehículo y pericia sobre el mismo.	A todos los actores viales, en la medida que se ha requerido habilitar nuevos carriles exclusivos para el transito de bicicletas para satisfacer la creciente demanda de ciclistas y brindarle condiciones de seguridad y bienestar en sus recorridos. En consecuencia, existe un impacto directo en todas las formas y medios de movilidad que deben ceder sus espacios y ser tolerantes con el gran numero de usuarios en bicicleta por las vias.	Si, el acceso a la bicicleta es totalmente abierto, su uso fomenta la iniciativa y la llegada de las diferentes manifestaciones de la comunidad propicia la equidad de género, alienta que poblaciones de niñas y mujeres la vean como una medida de empoderamiento e independencia; frente a la reduccion de las brechas en las que se consideraba como un medio exclusivamente masculino con fundamento en tradiciones de sociedades netamente patriarcales.
Tronco de actores		

Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Miguel A. León A.	Consejero Bici	3112000380
Marlon Rojas	Colectivo Rueda Libre	3142100732
Al Colegio en Bici	Colegios Distritales de A.N	IDRD
CLB Alcaldia Local Antonio Nariño	Miembro CLB	3142512526
CLB Centro Local de Movilidad	Miembro CLB	3202501647
CLB Centro Local de Movilidad	Miembro CLB	3142176321
CLB IDRD	Miembro CLB	3103459337
CLB IDEPAC	Miembro CLB	3012144352
CLB Secretaria de la Mujer	Miembro CLB	3184915593
Ricardo Barrera	Activista Bici	3192209657
Leonardo Avila	Importador Acces. Bici	3168101433
Fernando Collazos Mejia	Activista Bici	3114706046
Tienda FOX CC Centro Mayor	Importador Acces. Bici	3118550282
Bernardo Prieto	Activista Bici	3118788918
Colectivo Travesias MTB	Travesias, ciclopaseos	3144236819
John Botero	Deportista Bici	3002918163
Bicitaller San Antonio de Padua The Fixie Home	Taller de mecanica bici	3504742476
Bicicletas Roman	Fabrica de Bicicletas	3156451940
Ciclovia Calle 17 sur entre carrera 10 y autopista sur	Domingos y dias feriados	IDRD
Paso 5. Relación con otros patrimonios		

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?
La bicicleta y su uso en la Localidad de Antonio Nariño permite y propicia las actividades del sector comercial del Barrio Restrepo, destacandose el sector del cuero, patrimonio de la localidad.
En Antonio Nariño frente al patrimonio ambiental, la bicicleta proporciona conciencia en las personas frente a la producción y consumo sostenible, produce innovación en el sector, crea emprendimientos, reduce el desempleo y propicia el crecimiento económico conjunto de las empresas del sector.

En consecuencia, estas actividades instan y obligan al gobierno local, a crear y/o fortalecer sus políticas en torno al uso de la bicicleta en

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial? ¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?

Indudablemente la Localidad de Antonio Nariño se destaca por ser un sector de alto impacto comercial, por tanto, su uso se realiza en mayor parte para el desplazamiento a actividades coemrciales y como transporte de trabajadores y domiciliarios; cabe destacar que la bicicleta ha salido a la luz como la gran salvadora posterior a la pandemia y las razones son muchas como un transporte limpio y amigable con el medio ambiente, eficiente al ocupar poco espacio en las vías, es económico y permite conmutar distancias con muy poco gasto energético. Igualemente, es más seguro que el transporte público, el taxi, o el metro en cuanto a distanciamiento físico y posibilidades de contagio; tambien ayuda a descongestionar estos servicios para personas que realmente no pueden pedalear. Es además una actividad física aeróbica, lo cual beneficia no solo al sistema inmunológico sino a la salud física y psicológica en general.
De otra parte, se evidencia que en la Localidad se debe fortalecer el uso recreativo de la bicicleta para aporvechar espacios como la alameda paralela al canal del rio Fucha que cuenta con bicicarril en optimas condiciones.
En el mismo sentido, durante los ejercicios desarrollados en el taller, se pudo evidenciar que existe una sub-utilizacion de la pista de BMX del Barrio Restrepo, debido a la falta de iluminacion y que los programas de formacion deportiva solo se realizan los fines de semana.
Los anteriores hallazgos reflejados en el desarrollo del Taller realizado en la Localidad de Antonio Nariño, son muestra de la creciente poblacion de ciclistas en su territorio. que requiere la articulación y el compromiso por parte de comunidades, colectivos y ciclistas en

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos El Consejo Local de la Bicicleta es una instancia que permite y promueve la participación de la comunidad en las actividades coordinadas con la administración local. La Localidad cuenta con pocas zonas para el disfrute recreativo de la bicicleta. La inseguridad y las zonas oscuras de las ciclorutas circundantes son un factor que desestimula su uso. La participacion ciudadana en temas bici es baja, debido al gran numero de poblacion flotante de Antonio Nariño. La pista de BMX del barrui Restrepo requiere intervencion por parte de la administración local. La ciclovia dominical de la calle 17 sur estimula las salidas en bicicleta de toda la familia. Se debe intensificar las capacitaciones de seguridad vial a los ciclistas. Es necesario concientizar a los ciclistas sobre la necesidad de usar los elementos minimos de protección como el casco. Es necesario que se estimule la inversion privada para la creacion de biciparqueaderos. Se deben realizar campañas de respeto sobre normas de transito y señalizacion al interiior de los colegios de la Localidad. Es necesario realizar operativos de control en los bicitalleres para mitigar la compraventa de componentes y bicicletas hurtadas. La invasion del espacio publico por parte de vehiculos automotores y ventas informales aumentan el riesgo de siniestros viales de los actores vulnerables.
Observaciones
Como Consejero Local de la Bicicleta de Antonio Nariño desde el año 2020, he constatado que se puede trabajar de manera articulada con las diferentes entidades del Distrito presentes en la Localidad; siempre y cuando se haga de manera propositiva y siempre representando los intereses de los colectivos y ciclistas recreativos. Existe inconformismo y falta de credibilidad en las actuaciones del gobierno por parte de ciclistas, pero desafortunadamente cuando son convocados a participar en la construcción de las politicas de su interes, la apatia y su ausencia son factores muy comunes. Se hace necesario advertir, que el articulo 254 del actual Plan de Desarrollo del Gobierno Nacional establece como obligatorio el fomento del uso de la bicicleta en todas las entidades territoriales del pais, por tal razon es indispensable que los ciclistas se apropien y participen activamente de la formulacion de las estrategias y acciones relacionadas con el objeto del Plan. Es importante resaltar la gestion del Instituto Distrital de Patrimomio Cultural - IDPC en acercar a los territorios la postulacion de la Bicicleta como Patrimonio Cultural e Inmaterial de Bogota, mediante la realizacion de estos talleres.

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-978 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades Antonio Nariño, San Cristobal y Rafael Uribe Uribe

Lugar del encuentro: Alcaldía Local de Antonio Nariño	**Fecha y Hora : 22 de junio de 2023**	
Total participantes: 18 personas	**Mujeres: 7**	**Hombres: 11**
Otras identidades:5	**Niñas: 0**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1iyXZ3KvIpBFzOdhIwQKiKgdZHS05wKUy?usp=sharing	**Transcripción: Fredy Motato** **Fotografías: Miguel León** **Documentos escaneados: Lista de asistencia caracterización PES Bici**	
Personas relevantes:	Mauricio Roman (Fabricante de bicicletas) Miguel León (Consejero de la Bicicleta de Antonio Nariño) Yhair Ortiz (Consejero de la bicicleta de Rafael Uribe Uribe)	
Otros:	Ninguna	
Relator:	Fredy Quintero Motato	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

En el proceso de la declaratoria de la bicicleta como patrimonio cultural e inmaterial reconocemos este instrumento, máquina y medio trascendental, deportivo, de transporte, saludable, medioambiental. Y a la pregunta ¿qué es un plan especial de salvaguardia? Reconocemos el valor de los usos y disfrutes de la bicicleta aspectos históricos y el valor que tiene en la sociedad.

[redacted]

En esta parte de la actividad realizamos un juego donde nos presentamos y representamos con el cuerpo un sector particular de la localidad de donde vive cada uno de los participantes allí pensábamos lugares como el parque, plaza, iglesia de la [redacted] luego hacemos la cartografía donde

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio:
- Lugares y desarollo de las actividades

A. Velodromo primero de mayo.

B. Parque entre Nubes.

C. Parque Bosque San Carlos

D. Huertas comunitarias.

E. Lavaderos comunitarios

F. Rivera de la Quebrada la Chiguaza

E. Mirador de Diana Turbay (piedra del amor)

F. Casona de la Hacienda los Molinos.

G. Rivera de la Quebrada Fucha.

H. Creación de Rutas seguras en las localidades.

I. Promoción de la bicicleta a salidas en MTB en localidades.

J. Pista de Bici-croos infantil Restrepo.

K. Ruta patrimonial en la localidad.

L. Plazas de mercado (plaza Restrepo , plaza 20 de julio , plaza Santander, plaza santa lucia)

M. Colectividades ciclistas .(Pedalea al sur, Montaña Sureña,Bogocipedo... Encargados de mostrar los diferentes lugares de la localidad de manera nocturna, bicipaseos,cronoescaladas,competencias, recorridos por zonas rurales.

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio

Preguntas orientadoras	Preguntas complementarias	Preguntas complementarias

¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Dónde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
a. velódromo: escuela de la bicicleta, entrenamientos de ciclistas del ministerio del deporte, competencias de ruta y piñon fijo, patinodromo,practicas de ciclismo recreativas. b. Parque entre Nubes : Recorridos en bicicletas en diferentes modalidades (ruta, mtb, piñon fijo) en las cuales se da en la promoción de la bicicleta de manera recreativa , turística y ambiental. c. Encuentros a eventos de ciclismo recreativo donde se involucra eventos como la crono escalada BOGOCIPEDO. Así mismo, las diferentes rutas que realiza los colectivos ciclistas MONTAÑA SUREÑA y PEDALEA AL SUR donde se reconoce el territorio nocturno. d. Espacios comunitarios donde tienen acciones hacia el beneficio de la misma (TIACLETA BICIESCUELA - ENBICIADOOS). e. Bicirecorridos y actividades relacionadas con la bicicleta realizadas por las entidades (IDRD, ALCALDIA LOCALES, CONCEJERIAS LOCALES DE LA BICICLETA).	- Velódromo - Bicicarriles, ciclorutas, carriles compartidos. - Participación de la ciudadanía en los diferentes eventos de bici. - Rutas seguras dentro de las localidades. - Pistas de bicicros - bmx que practican están modalidad. - La peligrosa práctica del gravitybike.	**las diferencias son:** - Horarios cuando practican bici. - Zonas inseguras - Infraestructura bici no es adecuada e insuficiente - Forma de enseñar el uso de la bicicleta en mujeres y hombres, su manera de relacionarse con los procesos dados y relacionados con la bicicleta

¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos,**	**¿Por qué son importantes?**
- La bicicleta tiene la capacidad de crear redes y articular en la sociedad espacios donde se disfruta esa manifestación, por ejemplo las huertas comunitarias, ya que involucra a la bicicleta como parte de la sostenibilidad ambiental. - Aprovechando las condiciones topográficas de estas localidades se realizan cronoescaladas que permiten a la comunidad relacionarse con el entorno ciclista.	- La comunidad en general.	Porque hace que la sociedad funcione y se involucre para que tenga conciencia del uso y discute de los recursos culturales, ambientales, recreativos, saludables.

¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden? - prácticas de hábitos de vida saludable en la Escuela de la bici. - reconocer el valor de los lugares de patrimoniales de las localices, el paisaje cultural y arquitectónico. Puesto que conlleva a nutrir arraigos y costumbres en el territorio. - actividades que relacionan los colectivos en bici (biciyoga, fotografía en bici, lectura en bici, visita a las bibliotecas en bicicleta, Tour gastronómicos.	**¿Dónde suceden?** - bibliotecas públicas. - plazas de mercado. - parques de la localidad. - puntos encuentro ciclistas. - huertas comunitarias. - refugios de animales.	**¿Quién las realiza?** - colectivos en bicicleta. - concejos locales de arte y cultura. - entidades públicas - grupo de ciclistas amateur. - comunidad general.

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
- líderes de colectivos de ciclistas. - gestores culturales. - consejeros de la bici. - Mecánicos de la bicicleta. - profesores de las escuelas de ciclismo.	- el vínculo que lo une esta en el disfrute de la bici. - resignificar el territorio los une en la manifestación. - promoción del uso de la bicicleta. - enseñanza de la cultura de la bicicleta. - economías populares.
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
- Es un eje fundamental en el desarrollo de uso y disfrute de la bicicleta porque genera en la sociedad cambios saludables y estilos de vida.	- Porque cualquier persona puede acceder a la manifestación, en cualquier espacio o momento de la vida.

¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)? - teniendo accesos las redes de información. - participando de los eventos/o actividades. - fomentando en las instituciones el uso de la bici y dentro de ellas que involucren comunidades diversas. - Fomentando la unidad ciclista desde los diferentes espacios bici.
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación? - la historias de las organizaciones y colectivos bici de las localidades, ha permitido una relación importante, ya que desde ahí se ha venido construyendo la memoria histórica y colectiva del uso de la bicicleta. Del tal manera que podemos resaltar eventos como LOMAS EN BICI (Articulado con los demás colectivos de la ciudad para conocer la loma del Sur).

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación? - ESCUELA DE LA BICICLETA - ESCUELA COMUNITARIA TIACLETA. - BICI CULTURA. ENSEÑANZA DE LA BICI A TRAVES DEL ARTE. - INSTRUCTORES DE LA BICI.	**¿Quién realiza esta transmisión?** - COMUNIDAD - ENTIDADES ENCARGADAS. - COORDINADORES	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?** Esta abierto a la comunidad en general.
• **¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?** -Promoviendo la bicicleta a través de espacios que permitan rodar manera segura. - Ciclovia como mecanismo para involucrar nuevos actores. - bici escuela - al colegio en bici. - al trabajo en bici. - manzanas del cuidado.	**¿Quién realiza esta vinculacion ?** **- la entidades .** Miembros de los colectivos. - activistas. - promotores. - profesores.	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?** Esta abierto a la comunidad en general.

-		
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Si, los cambios han permitido que la manifestación implique nuevos actores, ya que establecen mejores condiciones, generando en ella mayor responsabilidad en la bicicleta.	- En la actualidad en las mujeres ciclistas.	si , afecta mayormente a mujeres.
Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	• Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades étnicas, etc.) han generado acuerdos en torno a la manifestación y cuáles han sido los resultados?	• Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
fredy quintero motato	**tallerista de la bici . su arte a traves de la historia de bicicleta.**	3209580460
willliam bustamante	**coleccionista y entrenador de la bicicleta.**	3123211103
samuel huertas	**mecanico de la bicicleta**	3006237024
jesus yossa	**mecanico y patrocinador de bicis**	3125007760
armazi	**uniformes de ciclismo**	servicioalcliente@armazi.com
bicicletas boyaca (fernando perez)	**mecanico y patrocinador de bicis**	3006119692
Ramon Ramos	**mecanico de la bici**	bicicletas milleran barrio san jose
zaranda bike	**accesorios de la bicicletas**	3143360422
capote	**ropa de ciclismo**	
segmento	**ropa y accesorios bici**	3196607184
marilyn tunjano	**concejera la bici rafael uribe**	3508864885

jhair ortiz	**concejero de la bici rafael uribe**	3154758086
aguapa	**ropa de ciclismo**	3203511667

Paso 5. Relación con otros patrimonios

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio?
.-generando espacios de participacion ciudadana en bicicleta , vistando museos , bibliotecas , conciertos, cineforos,expocisiones, huertas, humedales y sitios historicos.

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial?
- Dentro de la cultura de la bicicleta en la localidad de rafael uribe por ser una parte montañosa tiene la particularidad para un tipo especial al momento de usar la bicicleta tanto popular como deportivo. tambien que se podrian crear nuevas rutas incluyendo lugares culturales ,gastronomicos,patrimoniales,ademas la defensa de ciclorutas que son invadidas por motociclistas como las de las rondas de la quebrada chiguaza y alrededor del bosque san carlos

¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye?
- Se puede articular esos hallazgos generando ese tejido social para que la organizaciones y de manera interinstitucional se construya a futuro una sociedad mas ciclistas.

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos.
- los colectivos en bici han aportado a la construccion de memoria colectiva para identificar a bogota como patrimonio cultural de la bicicleta .
-los escenarios deportivos generan espacios adecuados para el uso de la bicicleta.
- los procesos de enseñanza en escuelas de bici mejoran la experiencia y experticia sobre la bici,cuidados y seguridad vial
- los espacios culturales donde se muestra la bicicleta en su proceso historico.
- el tejido social que se identifica con las buenas practicas ambientales.
- El debido relevo generacional en los procesos organizacionales que ayuden a mantener la vigencia de las colectividades
- la movilidad activa es parte de usar la bici como medio transporte .

Observaciones

-En mi experiencia personal reconozco que cada una de las personas que entreviste y dialogue maneja algun tipo de conocimiento entorno a la bicicleta. establecen en la sociedad el arraigo tradicional donde se puede definir el concepto de bicicleta como patrimonio cultural de la ciudad. formando asi 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"

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____		
Lugar del encuentro:Fundaciòn Gilberto Alzate Avendaño	**Fecha y Hora : Jueves 8 de Junio de 2023 5:30PM**	
Total participantes: 35	**Mujeres: 19**	**Hombres: 16**
Otras identidades	**Niñas : 0**	**Niños : 0**
Link de Carpeta del encuentro : https://drive.google.com/drive/folders/1Kd6U-nyuU4tO2Z9yWsiY7fb1gykX758u?usp=drive_link	**Transcripción: Jhon Edison Salcedo Ramirez**	
	Fotografías: Jhon Edison Salcedo Ramirez	
	Documentos escaneados: Listas de Asistencia Caracterizaciòn PES	
Personas relevantes: (sin novedad)	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros: (sin novedad)	Otra información que considere relevante.	
Relator: (sin novedad)	Jhon Edison Salcedo Ramirez	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio.
Lugares referentes.

Durante esta tercera parte, el grupo se reúne por mesa de trabajo y participa activamente en la contrucción de la cartografia de la localidad de santa fe relacionado con la cultura de la bicicleta, se describen lugares tales como:

-La Carrera 7ma, conocida como "El Corredor Cultural", 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.
-La Plaza de Mercado La Perseverancia, 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.
-El Museo Nacional, ubicado en el corazón de Santa Fe, se ha sumado a la iniciativa de promover la bicicleta como una forma de transporte sostenible, ofreciendo instalaciones para estacionar bicicletas y promoviendo eventos culturales relacionados con la movilidad en bicicleta.
-La Estación Las Aguas, el Parque Nacional y el Edificio Colpatria son ejemplos de lugares emblemáticos que han sido adaptados para fomentar el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad en la ciudad. Estos espacios ofrecen infraestructura adecuada, como ciclorutas y estacionamientos, para que las personas puedan acceder de manera segura y cómoda en sus bicicletas. Además, promueven la interacción social y la conexión con el entorno urbano, asi como puntos de encuentro para los ciclcistas recreativos.
-La cicloruta de la Calle 7ma y el Eje Ambiental son ejemplos de una movilidad más sostenible. Estas rutas 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.
-El Cerro de Guadalupe, el Parque Santander y el Parque Tercer Milenio son espacios verdes que invitan a la práctica del ciclismo recreativo, permitiendo a las personas disfrutar de la naturaleza y el aire libre mientras se desplazan en bicicleta. Estos lugares ofrecen un entorno propicio para el ejercicio físico, el encuentro social y el bienestar emocional.

Estos lugares icónicos de la localidad de Santa Fe en Bogotá no solo son testimonios de la riqueza cultural e histórica de la ciudad, sino que también se han convertido en escenarios donde la bicicleta es valorada como una forma.

actores referentes.

Entre los colectivos destacados se encuentran las "Bicirodadas Bogotanas", quienes han organizado eventos y paseos en bicicleta que reúnen a la comunidad ciclista local. El "Ciclopaseo Cachaco" también ha dejado huella en la localidad, creando espacios de recreación y fomentando la participación de los residentes en actividades ciclísticas.

En cuanto a las entidades gubernamentales, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte han desempeñado un papel clave en la promoción de políticas y programas que favorecen el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad sostenible. Asimismo, el Ministerio de Transporte ha colaborado estrechamente con la comunidad de Santa Fe para mejorar la infraestructura ciclista y garantizar la seguridad de los ciclistas.

Las instituciones educativas también han sido actores importantes en esta cultura. La Universidad Central y la Universidad Distrital Francisco José de Caldas han impulsado programas de investigación y educación que promueven el uso de la bicicleta y fomentan la conciencia sobre la movilidad sostenible entre los estudiantes, asi mismo como los colectivos internos universitarios.

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

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Ciclopaseos: Los ciclopaseos son recorridos en bicicleta que se realizan periódicamente en diferentes partes de la localidad de Santa Fe. Estos eventos reúnen a ciclistas de todas las edades y niveles.	Ciclovías y ciclorutas: Santa Fe cuenta con una red de ciclovías y ciclorutas que brindan infraestructura segura para que	Por parte de los participantes se plantea una problematica en la participación y representación, en algunos contextos, hay una disparidad en la participación y representación
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios**	**¿Por qué son importantes?**
Se recalca la importancia de las localidades aledañas tales como candelaria, teusaquillo y chapinero que complementa a santa fe como localidad de paso.	Ver anexo Actores	Dan la orientación al contexto de movilidad y sirve para entender la dinamica de cultura bici dentro de la localidad
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Se encuentran eventos y festivales, como el Festival de la Bici, carreras ciclísticas, competencias de BMX o eventos de ciclismo urbano.	Dentro de la localidad de santa fe en los sitios mensionados anteriormente, circunvalar, parque nacional, Carrera 7ma	La comunidad en general, son los beneficiarios de las actividades involucradas en la manifestación
Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**	

En la localidad de santa fe, se destacaron diferentes personas tales como los Ciclistas urbanos las cuales son las personas que utilizan regularmente la bicicleta como medio de transporte en la localidad de Santa Fe. Estas personas pueden ser residentes, trabajadores, estudiantes u otras personas que optan por la bicicleta como forma de movilidad sostenible en sus desplazamientos diarios, por otro lado, se contemplan a los activistas o colectivos personas comprometidas con la promoción y defensa de los derechos de los ciclistas en Santa Fe. Estos activistas pueden estar involucrados en la organización de eventos, campañas de concientización, acciones de promoción y movilizaciones para mejorar la infraestructura ciclista, la seguridad vial y las condiciones para los ciclistas en la localidad, también se evidencio representantes de entidades distritales y organizaciones relacionadas, en las cuales se identificó la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, la Alcaldía Local de Santa Fe, entre otros.	El uso de la bicicleta en diferentes contextos socioculturales
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
destacan diferentes roles y actores que desempeñan un papel importante: Trabajadores y trabajadoras que utilizan la bicicleta como medio de transporte diario y como medio de sustento económico. Padres y madres que llevan a sus hijos a centros educativos y participan en actividades familiares en bicicleta. Líderes y lideresas que promueven el uso de la bicicleta en espacios de participación ciudadana. Programas educativos como La Escuela de la Bici y Al Colegio en Bici. Deportistas que entrenan y participan en eventos relacionados con la bicicleta en la localidad. Mecánicos que brindan servicios de reparación y mantenimiento de bicicletas. Tiendas que ofrecen productos relacionados con la bicicleta. Ciclo taxis, que ofrecen servicios de transporte en bicicleta. Sistemas de préstamo de bicicletas tales como tandem. Estos diversos actores contribuyen a una cultura bici sólida en Santa Fe, fomentando la movilidad sostenible y promoviendo la participación de diferentes grupos de la comunidad.	Su participación se destaca dado que son los actories que contribuyen acitivamente a la manifestación en su rol diario, ya sea de manera activa o pasiva dependiento de su rol y vinculación.
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	

En la mesa de trabajo, se llego a la conclusión que estos sectores se vinculan de manera indefinida en las diferentes actividades evidenciadas en la manifestación, sin embargo se desarrollan programas adaptados a mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras y comunidades LGBTIQ+ para fomentar su participación activa en la cultura bici. Adicionalmente se encontró la importancia de los espacios seguros que permiten la movilidad de personas de todas las edades y habilidades, se recalca la importancia de las entidades gubernamentales donde se llevan a cabo campañas y programas educativos que promueven el respeto y la convivencia en el uso de la bicicleta, abordando temas de género, diversidad cultural y derechos LGBTIQ+.
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?
Santa Fe, siendo una localidad de paso con pocos colectivos propios de la cultura bici, juega un papel importante en el desarrollo de esta cultura. Su ubicación estratégica y su condición como zona histórica y turística atraen a colectivos de otras localidades que aprovechan sus espacios para actividades recreativas, deportivas, turísticas y de movilidad. La relación entre las organizaciones y colectivos del territorio con el desarrollo de la cultura bici en Santa Fe se manifiesta a través de eventos, recorridos y encuentros que promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y recreación. Estas actividades contribuyen a visibilizar a Santa Fe como un lugar propicio para la cultura bici y fomentan el intercambio de conocimientos y experiencias entre diferentes colectivos. La participación de colectivos externos en Santa Fe enriquece la oferta cultural y recreativa de la zona, brindando a residentes y visitantes diversas propuestas relacionadas con la cultura bici. A pesar de contar con pocos colectivos propios, Santa Fe se convierte en un punto de encuentro y desarrollo de la cultura bici gracias a su ubicación estratégica y su atractivo cultural y turístico, que atrae a colectivos de otras localidades interesados en aprovechar sus espacios para actividades relacionadas con la bicicleta

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
En Santa Fe, la transmisión de saberes y la enseñanza de la cultura bici se dan a través de programas educativos, ciclovías recreativas, recorridos temáticos, eventos y la promoción de infraestructuras adecuadas, adicionalmente con la participación de nucleos familiares que transmiten este conocimiento generación por generaciíon. Estas actividades permiten que las personas conozcan, aprendan y participen de forma segura en el uso de la bicicleta, promoviendo así la cultura bici en la comunidad.	Comunidad en general, nucleos familiares, grupos recreo deportivos de ciclismo, centros educativos y gubernamentales, que fortalecen esta interacción en la comunidad.	Se llego a la conclusión de que esta trasnmisión no varia dependiendo del genero, si bien cada uno presenta algunas particularidades, tanto como mujeres, hombres, niñas y niños hacen parte activa de la tranmisión y participación en la manifestación.

• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Para vincular a nuevos actores en la cultura bici de Santa Fe, se utilizan mecanismos como programas educativos, eventos recreativos, alianzas con instituciones educativas, campañas de sensibilización y participación en espacios de decisión. Estos mecanismos buscan fomentar la participación de diferentes generaciones y promover el interés en la cultura bici.	Entidades distritales, colectivos, comunidad en general.	No se evidenciaron cambios en la vinculación
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
En la mesa de trabajo se considero que la llegada de nuevos actores implica mejores dinamicas para abordar la manifestación, la respresetación estatal y la organización local de las personas hace que se generen mejores dinamicas en cuanto al entorno de la manifestación, generando mejores practicas sociales y culturales.	Comunidad en general.	Las nuevas dinamicas han permitido que se tenga una equidad tanto en hombres como mujeres.
Tronco de actores		
Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
BICIRODADAS BOGOTANAS	*Colectivo, Recorridos*	*311 2759297*
CICLOPASEO CACHACO	*Evento ciudadano, Recorridos*	*@ciclopaseocachaco*
BIKE POLO (PARQUE NACIONAL)	*Deportivo, Colectivo*	*bogotabikepolo_oficial*
Universidad Central	*Universidades*	*NA*
Alcaldía local de SANTA FE	*Entidad distrital*	*Brayan Rojas 3214207092*
Universidad Central Distrital Fransisco Jose de Caldas	*Universidades*	*NA*
IPES (Instituto para la economia Social) Ciclo parqueaderos	*Entidad distrital*	*NA*

Ejercito nacional	*Entidad nacional*	*NA*
Escuela de la Bici (mujeres, niños, comunidad en general)	*Entidad distrital*	*Carolina Rodriguez 3502148162*
Bicidestrezas	*Colegios, Entidades*	*Andres Riaño 3193788496*
Al colegio en bici	*Colegios, Entidades*	*Christian Medina 3183752625*
Ciclovía Bogotá	*Entidad distrital*	*Jonathan valvuena 3175023577*
Team bici (servicio de préstamo)	*Prestamo de bicicletas*	*3164968568 Katerin Cusezar*
Pajara RACE	*Eventos deportivos*	*Andres rodriguez 3016998345*
Bicimensajeros	*Emprendimiento*	*Sebastian Farfan 3168288335*
Veloroute	*Eventos deportivos*	*William Ortiz 3133211719*
Felipe Cortez (Consejero Local)	*Lider local*	*3023302788*
DICXON RODRIGUEZ (Lides Bicirodadas Bogotanas)	*Lider local*	*311 2759297*
Greenman Verde	*Lider local*	*3133289706*
Lottie Raiders	*Emprendimiento*	*3158983952*

Paso 5. Relación con otros patrimonios

Se encontraron varias relaciones con otros patrimonios dentro de la localidad tales como:
Patrimonio arquitectónico: La cultura bici en Santa Fe se vincula con el patrimonio arquitectónico de la localidad al permitir a las personas recorrer y apreciar los diferentes sitios históricos y emblemáticos en bicicleta. Los ciclistas pueden explorar calles, plazas y monumentos, disfrutando de la riqueza arquitectónica de Santa Fe.

Patrimonio natural: La cultura bici en Santa Fe promueve la conexión con el entorno natural de la localidad. Los ciclistas pueden disfrutar de los parques, senderos y espacios verdes que forman parte del patrimonio natural de Santa Fe, fomentando así la valoración y conservación de estos espacios.

Patrimonio cultural inmaterial: La cultura bici en Santa Fe también se relaciona con el patrimonio cultural inmaterial de la localidad. A través de eventos, festivales y actividades relacionadas con la bicicleta, se promueve la participación comunitaria, el intercambio de conocimientos, la música, el arte y otras manifestaciones culturales propias de Santa Fe.

Patrimonio gastronómico: La cultura bici en Santa Fe se conecta con el patrimonio gastronómico de la localidad al permitir a los ciclistas explorar y descubrir los diferentes establecimientos de comida típica, restaurantes y lugares emblemáticos donde se pueden disfrutar de platos tradicionales de la región.

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

La cultura de la bicicleta en las localidades de Santa Fe, Candelaria y Mártires presenta particularidades propias debido a su condición de localidades de paso. En estas áreas, se observa que la mayoría de las personas que transitan por ellas no son residentes locales, lo que significa que la presencia de la cultura bici entre los residentes permanentes puede ser limitada.

Sin embargo, durante eventos como la ciclovía, carreras ciclistas y otras actividades relacionadas con la bicicleta, se generan dinámicas especiales en estas localidades. Estos eventos atraen a una gran cantidad de ciclistas y aficionados a la bicicleta, tanto de la ciudad como de otras localidades cercanas. Durante estas ocasiones, se fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte y se promueve la cultura bici en la comunidad.

Además de los eventos, también se pueden encontrar escuelas de la bicicleta y talleres mecánicos formales e informales en estas localidades. Estos lugares son espacios donde se transmiten conocimientos sobre el uso adecuado de la bicicleta, habilidades de conducción y mantenimiento de las bicicletas. Tanto residentes locales como visitantes pueden beneficiarse de estos servicios, lo que contribuye a fortalecer la cultura de la bicicleta en el territorio.

Adicionalmente, las localidades de Santa Fe, Candelaria y Mártires son conocidas por ser destinos turísticos populares. En este sentido, muchos turistas y visitantes optan por explorar estas áreas en bicicleta, aprovechando las rutas turísticas y los sitios emblemáticos que ofrecen. El turismo en bicicleta no solo impulsa la economía local, sino que también promueve la cultura bici al proporcionar una experiencia única para los visitantes.

En resumen, aunque las localidades de Santa Fe, Candelaria y Mártires sean de paso y presenten una baja presencia de residentes locales en la cultura bici, es importante analizar las particularidades de cada localidad y articular los hallazgos para comprender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que se construye en estos contextos de tránsito frecuente. Los eventos como la ciclovía, las carreras ciclistas, las escuelas de la bicicleta, los talleres mecánicos y los sitios turísticos desempeñan un papel importante en la promoción y desarrollo de la cultura de la bicicleta en estas localidades.

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Durante la reunión de cultura bici en la localidad de Santa Fe, se recopiló información relevante sobre las características de esta localidad en relación a la cultura bici. Se identificó que Santa Fe es una localidad de paso para la cultura bici, donde las personas transitan pero no necesariamente residen permanentemente en el lugar. Sin embargo, se destacó la presencia de buenos espacios que favorecen la interacción y práctica de la cultura bici.

A pesar de ello, se identificó una necesidad de contar con más emprendimientos, negocios y locales que contribuyan al fortalecimiento de la cultura bici en la localidad. Se resaltó la importancia de promover el desarrollo de estos espacios para fomentar la participación activa de la comunidad ciclista y facilitar la accesibilidad a servicios y productos relacionados con la bicicleta.

Por otro lado, se constató la existencia de espacios adecuados para la práctica recreativa y deportiva en Santa Fe, lo que brinda oportunidades para que los ciclistas puedan disfrutar de actividades físicas y lúdicas relacionadas con la bicicleta. Además, se evidenció que el turismo en la localidad se encuentra fortalecido en el ámbito de la cultura bici, lo que representa una oportunidad para promover el turismo sostenible y generar dinámicas económicas en la comunidad.

Finalmente, se destacó la existencia de espacios destinados a la realización de eventos recreo deportivos, lo que contribuye a la promoción de la cultura bici y la participación de la comunidad en actividades colectivas. Estos eventos son clave para fomentar la integración social, generar espacios de encuentro y fortalecer la identidad ciclista en la localidad de Santa Fe.

Observaciones

La participación activa de los diversos actores involucrados desempeña un papel fundamental en la elaboración de este plan de salvaguardia. Es esencial considerar y valorar múltiples puntos de vista provenientes de la comunidad en su conjunto, no limitándose únicamente a colectivos específicos, sino también a todas las personas que forman parte de la cultura bici en la localidad, como ciclistas, emprendedores, negocios y deportistas. Esta diversidad de perspectivas enriquece el proceso de planificación y permite llegar a conclusiones satisfactorias.

Es importante destacar que la participación activa de todos los involucrados genera un ambiente de colaboración y compromiso, donde se promueve el intercambio de ideas y se valoran las opiniones de cada individuo. Todos los participantes agradecieron sinceramente por el espacio y la oportunidad brindada para contribuir en la construcción de la cultura bici en la localidad. Esta apertura al diálogo y la inclusión de diferentes voces permitió generar consensos y alcanzar conclusiónes más completas y equitativas.

En definitiva, la participación diversa y activa de los actores involucrados ha sido un pilar fundamental en la creación de este plan de salvaguardia. La interacción de distintos panoramas y experiencias ha enriquecido el proceso, garantizando que las decisiones tomadas reflejen las necesidades y aspiraciones de la comunidad en su conjunto. El reconocimiento y agradecimiento por parte de todos los participantes es testimonio del valor que se otorga a la oportunidad de construir conjuntamente una cultura bici sólida y inclusiva.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades _____		
Lugar del encuentro: Salón comunal JAC la ponderosa	**Fecha y Hora: 7 de junio de 2023**	
Total participantes 16	**Mujeres 7**	**Hombres 9**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/1FSRpcQ_aVrgydcfIXeiCl7xdB1EDc47c?usp=drive_link	**Transcripción: Yulieth Riaño**	
	Fotografías: Yulieth Riaño y Lorena Romero	
	Documentos escaneados:	
Personas relevantes	Carlos Botero	
Otros	Lorena Nieto	
Relator	Lorena Romero	

Primera parte **Introducción. Proceso Declaratoria y PES.**
Se socializa con la comunidad asistente al encuentro de Puente Aranda y fontibón la formulación del plan especial de salvaguardia PES por medio de preguntas orientadoras que facilitan a los asistentes pensar en la cultura bici y cómo la adoptaron en sus vidas, al hablar de bicicicleta sugieren pensar en el ciclismo profesional colombiano y como crecimos en una sociedad que veía este deporte a nivel profesional, se habla sobre las formas de habitar y entender el territorio, el procedimiento de postulación y la actual fase (4to punto plan especial de salvaguardia), a la pregunta guia de ¿Qué se entiende por cultura bici? algunas de las respuestas son: Construcción de comunidad alrededor de este elemento, entender los problemas más importantes para los ciclistas, conflicto vial con las motos, conformación y permanencia de colectivos urbanos en la ciudad, activismo de mujeres bici, movilidad del cuidado en puente Aranda "juntanza feminista" movimiento político y salidas LGBTI, promoción de la bici en espacios de mujeres de la localidad donde se desarrolla este primer taller del nucleo: Puente Aranda, el involucramiento del consejo de mujeres de la localidad (único de la ciudad), revetir violencias y explicar violencias basadas en género VBG, actividades que se realizan en la localidad en río Fucha para reunir piezas y armar bicis para alguien que no tenga, ejecución de bici talleres, relacionamiento de los emprendimientos con el comercio relacionado al sector bici, prácticas en bici realizadas por diferentes comunidades de las localidades del nucleo. Respecto a la pregunta orientadora ¿Cuáles son las necesidades y deseos de las mujeres, los hombres y otras identidades al hacer parte de la cultura de bici?, los asistentes sugieren involucrar la bicicleta con diferentes actores, espacios y comunidades que también habitan las localidades del núcleo como: salones comunales, huertas, aeropuerto, distrito grafiti, entre otros.
Segunda parte **Sensibilización. Socialización mapa base.**
En esta parte del taller los asistentes (ya ubicados por localidad) realizaron una actividad de identificación de puntos claves dentro de la localidad de fontibón en un mapa, en el que inicialmente ubicaron vias principales, humedales que están en la localidad y que representan un pulmón y un espacio de cuidado ambiental dentro de la localidad: Meandro del Say y Capellanía, zonas industriales como zona franca, HB, Montevideo, aeropuerto y sus sectores aledaños que representan día a día un gran flujo de ciclistas urbanos que se desplazan desde y hacia sus trabajos, centros comerciales involucrados con el tema bici como Multiplaza que tiene servicio de bicicletas de uso compartido de la empresa biciclick, ciclvías habilitadas que cruzan la localidad como calle 26 y av Boyacá, donde también día a día pasan muchos ciclistas urbanos en sus trayectos habituales, sumadas a la av ciudad de cali y a vías de conexión barriales: bicicarriles y ciclorrutas importantes de la localidad como la 103 que atraviesa de norte a sur y viceversa fontibón, donde además se ve un gran número de tiendas y comercio alrededor de la bicicleta, también dentro de las más destacadas vías de la localidad resaltan la cicloalameda que conecta a la localidad con el sur de la ciudad atravesando localidades como kennedy y bosa. Dentro de los puntos más destacados para los ciclistas están: Maloka que es un punto de encuentro de ciclistas urbanos y por años el del colectivo fontirueda, la salida de la calle 13 a la altura del peaje donde ciclistas elite, senior master y amateur se encuentran para entrenar, realizar carreras y recorridos que conectan Bogotá con la región, y que se articulan también con organizaciones y otros ciclistas de sectores como mosquera, funza y Madrid, al igual que el parque fundacional que por tradición congrega a ciclistas urbanos, vendedores, bicimensajeros y comunidad en general, sumados al parque villemar y atahualpa que congrega a ciclistas que realizan practicas de STUNT y nuevas modalidades bici.
Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Paso 1. Referentes del territorio: Consejo local de la bicicleta, clubes como ciclofontibón, las aguilas, entidades como alcaldía local de fontibón y policia nacional, sector privado como zona franca y aeropuerto, zonas industriales como montevideo, HB, zona franca - aeropuerto y sus alrededores, centros comerciales como multiplaza y sus bicicletas de uso compartido de biciclick, colectivos como fontirueda, parceros fontibón y grupos urbanos y de nuevas tendencias de STUNT. Influencia: En esta localidad es determinante en términos de movilidad sostenible la influencia y desarrollo que tiene el sector industrial, sus grandes íconos y movilizadores como zona franca que no solo activa el trabajo dentro de la localidad, sino que es un puente entre localidades del norte como engativá y el sur como bosa y kennedy que están conectados por la cicloalameda, y con Bogotá región, con muchas personas que se movilizan total o parcialmente en bicicleta desde municipios como Mosquera, Funza o Madrid. Además, en esta fase encuentran y resaltan los asistentes en primer lugar la red de infraestructura destinada para los ciclistas en la que se incluyen ciclorrutas principales como las de la calle 26, av ciudad de cali, av boyacá y bicicarriles que están en zonas barriales y conectan con estas vías mayores como la paralela a la av esperanza sentido occidente oriente o las de zona franca que enlazan con cicloalameda, y finalmente zonas que tienen prioridad ciclista pero son compartidas con vehiculos automotores como la via paralela a la av esperanza sentido oriente occidente o incluso vias muy utilizadas que no cuentan con infraestructura bici por segmentos como la calle 13.

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
Reunión en la salida de fontibón a la altura del peaje y/o sobre el CAI de la calle 13 de ciclistas master, senior y amateur que salen a entrenar o a carreras deportivas y que se articulan con grupos de Bogotá región	ciclovía los domingos y festivos sobre la calle 26 y av boyacá	Los jovenes buscan espacios de practicas alternativas y free style como STUNT, en su mayoría son hombres
Practicas de STUNT por grupos y jovenes de la localidad en parque villemar y atahualpa principalmente	ciclorrutas que conectan a la localidad con el resto de la ciudad como calle 26, av boyacá y av ciudad de cali	Las mujeres en general buscan vías "más seguras", que estén demarcadas, por movilidad de cuidado también utilizan más las que se encuentran dentro de los barrios
Reunión de colectivos ciclistas como fontirueda y parceros en maloka y en el parque central de fontibón respectivamente para practicas de ciclopaseos o eventos de sus comunidades	bicicarriles barriales paralelos a la av esperanza, y zonas demarcadas con prioridad ciclista paralelas a vias como la av esperanza o sobre vias principales como esta y la calle 13	Las personas mayores o con años de practica deportiva o con nivel deportivo más alto practican en las salidas de la ciudad, sus puntos de encuentro son al finalizar la localidad y ahi se congregan con otros grupos o se desplazan a zonas de Bogotá región
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades,	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios**	**¿Por qué son importantes?**
Parqueadero bici "llegal" ubicado en la calle 13 a la altura de zona franca, donde ciclistas de pueblos aledaños dejan su bicicleta para desplazarse en otros medios de transporte desde o hacia la localidad	personas que trabajan en zona franca o fontibón, que proceden de lugares como mosquera, madrid o funza y que facilitan su movilidad o parte de su trayecto con la bicicleta, o personas que se dezplazan hacia el sur de la ciudad a localidades como Bosa o Kenney	Porque esta cicloalameda acorta considerablemente los tiempos de transito, una facilidad que ningun otro medio de transporte brinda por esa zona. Porque solo pagan $2.000 por el cuidado de su bicicleta y porque no hay parqueaderos formales para realizar este tipo de desplazamientos.

La ciclorruta de la carrera 103 es una de las más utilizadas ya que permite desplazamientos de cuidado, de personas que hacen mensajeria al interior de la localidad, de personas que trabajan por la zona y realizan trayectos cortos o de personas que se desplazan a otras localidades para sus actividades diarias, adicionalmente, cuenta con gran numero de comercios del sector bici que son representativos para la localidad y que permiten mover la economía local alrededor de la bicicleta	Para personas que se desplazan por actividades de cuidado, para mensajeros principalmente domiciliarios de tiendas o restaurantes de la localidad, y para personas que o bien trabajan dentro de la localidad o utilizan esta ciclorruta como lugar de paso y transito hacia otras localidades al norte como engativa o al sur como Bosa y Kennedy.	Porque facilita transitos cortos o desplazamientos dentro de la localidad, brindando más seguridad para los ciclistas que otras vias ya que es la única que sentido norte sur y viceversa cuenta con ciclorruta y pasa por el centro y la zona comercial principal de la localidad.
Humedales como capellanía y meandro del say que si bien son lugares que tienen prohibida la practica deportiva del ciclismo o el paso de bicicleta, son lugares de interes para los ciclistas y donde muchas veces se llega en bicicleta y se realizan practicas de reconomiento del lugar por esta comunidad	Para personas involucradas con procesos ambientales, pedagogicos o colectivos bici que usualmente están cercanos también con temas de cuidado ambiental	Porque permite conectar a las colectividades y personas con espacios ambientales para que sean reconocidos y esto facilite su protección y cuidado
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Prestamo de bicicletas de uso compartido por sector privado en la localidad por medio del centro comercial Multiplaza y el operador Biciclick, acompañado además de actividades para motivar a los visitantes de este espacio a utilizar este medio de transporte habitualmente	Centro comercial Multiplaza	Biciclick y CC Multiplaza
Programa escuela de la bici donde personas de la localidad facilmente pueden acceder a espacios guiados y con todos los elementos necesarios ejecutados por el IDRD para aprender a montar bici	Parque Atahualpa	IDRD
Programa al colegio en bici donde colegios públicos de la localidad pueden acceder al equipo de SDM Secretaría distrital de movilidad y Secretaría de educación para realizar los desplazamientos desde y hacia los colegios de niños y jóvenes de forma segura y con guias en bicicleta	Colegio IEDITI, departamental integrado de fontibón	SDM y SDE

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**
Consejeros locales de la bicicleta, activistas, lideres deportivos y de colectivos, entidades, empresarios y emprendedores de la bicicleta, conocedores de la historia de la bici de la localidad	Sus procesos personales y colectivos que les invita a contribuir al ejercicio y que les mueve para que la cultura bici sea reconocida como patrimonio de la ciudad
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
Conocedores de la movida y la historia bici de la localidad, y como esta facilita el ejercicio de la manifestación	Porque además de tener el conocimiento es un tema que han defendido por años, que los identifica y los mueve a hacer contribuciones para la manifestación
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)	

Las mujeres con sus desplazamientos relacionados al cuidado mueven a las entidades a crear más rutas seguras, los niños y jovenes participantes del programa al colegio en bici ACB mueven a las entidades para crear rutas y mantener el programa vigente, los adultos mayores pueden destacarse o bien por ser ciclistas amateur o master y articular con clubes de la localidad y sus alrededores en Bogotá región o por utlizar programas como la escuela bici donde aprenden a manejar bicicleta con el equipo del IDRD		
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?		
Su conocimiento sobre la historia bici urbana de la localidad, así como su conocimiento sobre la localidad, sus vías y servicios relacionados a la bicicleta		
Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
En espacios donde se pueden reunir y congregar personas con diferentes intereses y conocimientos sobre la bicicleta, espacios de compartir de algunos grupos o colectivos donde se articulan e invitan a otros para que vivan sus experiencias y conocmiento sobre la bici y el territorio	Personalidades bici, entidades, empresas, colectivos	No, no todos tienen los mismos intereses y destrezas
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Intercambio de ideas, conocimientos y experiencias	Personalidades bici, entidades, empresas, colectivos	No, porque no todas ni todos comparten ni participan de los mismos espacios
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
Si ya que muchos antes no participaban de espacios de cocreación, estos nuevos movimientos alrededor de la bici vienen con nuevos conocimientos y propuestas para fomentar su uso	A entidades porque no tienen siempre los referentes actualizados, a los colectivos antiguos que no han actualizado sus conocimientos	No, las propuestas de los nuevos actores ultimamente contemplan y visibilizan más a las mujeres, se piensa más en personas que no tienen muchas destrezas manejando bici o incluso apenas están aprendiendo y se contempla la movlidad del cuidado
Tronco de actores		

Preguntas orientadoras	● Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y autoridades étnicas, etc.) han generado acuerdos en torno a la manifestación y cuáles han sido los resultados?	● Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Charlie cortes	**Es una persona que colecciona bicicletas y las repara, que tiene amplio conocimiento en bicicletas antiguas y que conoce la historia y proceso de la bicicleta de la localidad**	3006728978
Gerardo Rodriguez	**Ex ciclistas profesional - gestor de contenido para FUN fundación esteban chaves, con conocimiento en ciclismo profesional y nuevos talentos**	3213277599
Ernesto Sossa	**Es el presidente el club senior master más antiguo de la localidad: ciclofontibón, tiene amplio conocimiento en la movida bici de este nivel y conoce a nivel deportivo todos los clubes de la localidad y de Bogotá región que empatan con Fontibón**	3115496813
Paso 5. Relación con otros patrimonios		

¿Cómo se relaciona su manifestación con otros patrimonios del territorio? En la localidad es muy importante la movida ambiental y además de alto interes para los ciclistas que se reunen con lideres y procesos ambientales de la zona para visitar los humedales que están ubicados en la localidad, conocer su importancia ambiental y el cuidado que deben tener, o lugares como el parque metropolitano de zona franca, o que incluso esos colectivos y procesos usan la bicicleta para sus actividades de reconocimiento de espacios ambientales. Así mismo con procesos de jovenes y lideres juveniles que por medio de la bicicleta congregana la comunidad fontibonense alrededor de sus actividades.
Cuarta parte **Cocreación. Discusión resultados por localidad.**
¿Qué particularidades tiene la cultura de la bicicleta en cada una de las localidades que componen el núcleo territorial? En fontibón la bicicleta representa trabajo, emprendimiento, cuidado, deporte, profesión, sueños, herencia, la vida misma de muchos, familia, amigos, empresa, ambiente,
¿Cómo se pueden articular los hallazgos de cada localidad para entender las dinámicas de los núcleos y la territorialidad que allí se construye? **con los sectores involucrados y entendiendo las necesidades y motivaciones que hacen que cada persona adopte o use siemplemente este elemento como medio de transporte**
Quinta parte **Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.**
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos. La localidad de fontibón es una localidad de encuentro, una localidad de conexión entre Bogotá región, una localidad muy fuerte y destacada por su desarrollo económico y empresarial, pero que a la par desarrolla, cuida y gesta cultura y deporte porque le relaciona con herencia, familia y amigos. Esto se interrelaciona en esapcios muy definidos y demarcados en la ciudad que congregan ciclistas amateur, senior marster, mecanicos de oficio, emprendedores, vendedores, personas que no especificamente utilizan la bicicleta como eje principal de empleo pero que si la utilizan para el desarrollo de sus actividades, como una mujer que recorre la bicicleta vendiendo empanadas, un hombre que vende fritanga donde cientos de ciclistas se congregan al finalizar ssu 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.
Observaciones
Considero que estos espacios fueron muy constructivos, porque permite a diferentes actores relacionados con la bicicleta interactuar y compartir conocimientos, y pensarse estos temas que usualmente solo se dan por hecho y son paisaje para muchos pero que consolidan una cultura ciclista representativa de la ciudad, finalmente, sólo pondría en consideración hacer los dos talleres no por nucleo sino por localidad para que las personas puedan facilmente participar de la caracterización y del arbol de salvaguardia.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

ENCUENTRO CARACTERIZACIÓN ficha de sistematización

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Núcleo de localidades Suba		
Lugar del encuentro: Casa Memoria Suba	**Fecha y Hora : sábado 20 de mayo de 2023 - 2:00 p.m.**	
Total participantes: 20	**Mujeres: 7**	**Hombres: 13**
Otras identidades: 0	**Niñas: 0**	**Niños: 0**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/17mPE6EJy5jlgSH-vldCIA3OfaVil9OBH?usp=share_link	**Transcripción: Daniela Medina Ospina** **Fotografías: Luisa Castañeda - Daniela Medina** **Documentos escaneados: Listas de asistencia caracterización PES Bici**	
Personas relevantes	**Johanna Gómez (lidereza Amuju (Ambiente, Mujeres y Juventudes) y Consejera Local de la Bici Suba)**	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	**Daniela Andrea Medina Ospina**	

Primera parte
Introducción. Proceso Declaratoria y PES.

Durante la introducción se socializa el proceso de reconocimiento de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio cultural de Bogotá, al indagar sobre ¿De qué hablamos cuándo hablamos de bicicleta? las personas participantes refieren a deporte, recreación, historias de vida, ambiente, fuerza y resistencia en procesos de género (mujeres).
Posteriormente al preguntar ¿Qué imaginamos que es un Plan Especial de Salvaguardia? los participantes refieren a que es un plan por medio del cual se reconocen los usos de a bicicleta y se asignan recursos para mejorar las experiencias. Seguido se introduce el Plan Especial Salvaguardía que tiene como objetivo salvaguardar el patrimonio inmaterial desde un acuerdo social para o cual se realizan estos encuentros en las 19 locaidades.

Segunda parte
Sensibilización. Socialización mapa base.

Durante esta segunda parte de sensibilización se dispone el grupo en círculo y se realiza de manera individual una presentación con nombre, localidad y una representación corporal de un espacio de la localidad importante para la cultura bogotana de la bici, a lo que los participanntes refieren: el Parque Mirador de los Nevados, el Cerro del Indio, los biciparquederos del Portal de Suba, el Humedal Tibabuyes, el Humedal Conejera, la Reserva Forestal Thomas Van Der Hammen, la Plaza Fundacional de Suba, la estatua de la Cacica La Gaitana, sendero Calatrava, la alameda del río Salitre (cicloruta), el Parque Fontanar del Río, la ruralidad de Suba y el sendero Casa Blanca.
Posteriormente se presenta y socializará el mapa base.

Tercera parte Cocreación. Construcción de cartografía por localidad.

Referentes del territorio
Lugares referentes:
- Espacios de interés ambiental: Parque Mirador de los Nevados, Cerro del Indio, humedal Conjera, humedal Tibabuyes, Humedal Córdoba, Reserva Forestal Thomas Van der Hammen, red de sistema de huertas comunitarias (Guerrero y Guerrera, Angelita, Polinizadores, Colibrí Dorado, Siembra Mundos, Campanella, Guardianes del día)
- Espacios de encuentro: Portal de Transmilenio de Suba, Plaza Fundacional de Suba. CC Al Paso
- Zonas de biciparqueo y taller: biciparqueadero del Portal de Transmilenio de Suba, biciparqueadero Compensar
- Lugares insignia: Escultura La Gaitana, Puente de la Virgen o El Barco.
- Espacios de interés cultural y deportivo: CEFE Cometas, CEFE Fontanar, Compensar Suba, Casa Memoria Suba, Biblioteca Francisco José de Caldas, Bibliioteca Julio Mario Santo Domingo, Biblioteca comunitaria El Viejo Topo,
- Ciclorutas y bicicarriles: cicloruta alameda humedal Tibabuyes- Río Salitre, cicloruta Cl. 132, cicloruta Puente Guadua.
- Senderos o lugares de tránsito para ciclistas: sendero Calatrava, sendero Casablanca, salida puente Guadua, salida Chía/Cota, Av. Suba, salida Conejera-Cl. 170,
- Otros lugares: CAI Gaitana.
- Ruralidad: vereda Chorrillos

Actores
Colectividades:
Suba en Bici (Talleres, recorridos, campañas)
Subase a la Bici (competencias, recorridos, participación)
Zona Biciclaje - Tortuga (recuperación, talleres, campañas)
Paradas en los Pedales (mujeres, competencias)
Parceros Suba (eventos, competencias)
Poder Femenino (mujeres)
Ambiente, mujeres y juventudes (mujeres y ambiente)
Subacletta (rodadas, talleres)
Coyotes (rodadas, campañas)
Curvas en Bici (mujeres, talleres, rodadas, campañas, artículos)

Entidades:
Secretaría Distrital de Movilidad
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Paso 2. Observando nuestra manifestación en el territorio		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cuáles actividades involucra la manifestación?, ¿Donde suceden?	**¿Dónde ocurre la práctica de la bici por parte de las mujeres y hombres?**	**¿Qué diferencia hay entre la forma y el lugar en el que las mujeres y los hombres practican o hacen parte de la manifestación?**
BMX, MTB, transporte, cuidado, deporte, recreación, colectividad, movilización, participación, sistemas económicos, etc.	Escuelas de la bici, entradas y salidas de la localidad, parques y sitios de interés cultural	La experiencia de las mujeres muchas veces se ve atravesada por situaciones de acoso o agresión por otros actores viales, muchas mujeres tardan más tiempo en aprender a montar en bicicleta y sus recorrdos pueden ser menos largos.
Parques, cicloinfraestructura, tiendas, espacios de interés		Se opta por lugares donde existe
¿Qué otros lugares son importantes para entender la manifestación? (ejemplo: barrios, veredas, otras localidades, sectores, circuitos, rutas, redes y lugares de memoria, entre otras) ¿Por qué son importantes?	**¿Para quien es importante cada uno de esos espacios (institución, colectivas, individuos, comerciantes, etc)?**	**¿Por qué son importantes?**
El puente barco como entrada a la localidad se ha	Ver anexo Actores	Son espacios deportivos, recreativos, de
Se refieren senderos de la localidad como Calatrava,		
Se refiere a la ruralidad de Suba (vereda Chorrillos)		
¿Qué otras prácticas culturales pueden estar relacionadas con la manifestación? ¿Qué actividades involucra? ¿Dónde suceden?	**¿Dónde suceden?**	**¿Quien las realiza?**
Memoria y resistencia	Puente el Barco, Centro de	Colectivos, entidades, ciudadanos, etc.
Restauración de monumentos, instalación de bicicletas		
Puente el Barco, Centro de Educación Popular Chipacuy,		

Paso 3. El tejido social que soporta la manifestación	
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**
¿Quiénes son las personas vinculadas a la manifestación?	**¿Cuál es el vínculo que las une a la manifestación?**

Colectividades, entidades, organizaciones, líderes y lidrezas, sistemas económicos, trabajadores, cuidadores, sistemas de huertas, ciclistas no roganizados, ciclitas de BMX y MTB (para ampliar ir a anexo Actores)	Los diferentes usos que se le asignan a la bicicleta y las necesidades que surgen a su alrededor, entres estas están rodadas, procesos colectivos y comunitarios, articulación con entidades, procesos educativos y ambientales, espacios de participación, necesidad de transporte o movilización, movilidad del cuidado, práctica del deporte, turismo, recreación, práticas económicas, procesos conmemorativos, arte, entre otros.
¿Qué rol desempeña en el desarrollo de la manifestación?	**¿por qué su participación es importante?**
Los roles están asociados a los diversos usos manifestados durante el taller de los cuales se detacan los trabajadores con necesidad de transportarse, los padres y madres que transportan a sus hijos a centros educativos, jardines, actividades para sus hijos o planes familiares, los líderes o lidrezas que estan en espacios de participación, en colectividades y que promueven el uso de la bicicleta, representantes de organizaciones sociales como las huertas comunitarias, las entidades que ofrecen programas como La Escuela de la Bici, Al Colegio en Bici, Bicidestrezas, etc. los deportistas que ocupan espacios en la localidad para entrenar o realizar muestras, los mecánicos que brindan servicioes de reparación o mantenimiento, las tiendas que ofertan artículos, los ciclotaxis que ofrecen un servicio de transporte, los sistemas de préstamo de bicicletas, etc.	Es importante porque se hace uso del espacio público, se cuenta con una percepción de las necesidades en la localidad en términos de movilidad, seguridad y espacios recreo-deportivos, se genera una consciencia ambiental, se generan procesos organizativos y educativos, se realizan articulaciones con entidades, se participa en espacios decisivos, se genera apropiación de la localidad, se crean lazos communitarios, se conmemoran sucesos, se mantene un sistema económico, entre otros.
¿Cómo se vinculan personas de los diversos sectores sociales de la ciudad (mujeres, niños, adultos mayores, indígenas, comunidades negras, comunidades LGBTIQ+)?	
Esta vinculación se da a partir de la movilidad del cuidado, participación en escenarios como La Escuela de la Bici, Manzanas del Cuidado, bibliotecas, espacios deoprtivos, huertas comunitarias y otros procesos comunitarios, así como el uso de cicloinfraestructura ya sea para transporte o recreación.	
¿Cuál es la relación de las organizaciones o colectivos del territorio con el desarrollo de la manifestación?	
Esta relación se da a través de rodadas, talleres, defensa de ecosistemas, sistemas económicos, presupuestos participativos, escenarios participativos, conmemorativos y de movilización, en Suba se cuenta con un sistema de huertas y procesos comunitarios conectados por la bicicleta, se ubican bicicletas blancas para conmemorar siniesros viales, se participó en la restauración del puente "El Barco" como puerta de netrada a la localidad y símbolo de memoria a un ciclista caido que invita a pasar del luto a la alegría, se creó el Festival Suba Tierra de Ciclistas, se generan procesos como Ciclitalleres comunitarios, recaudo de repuestos y donación de bicicletas para comunidades necesitadas, procesos por el reconocimiento de los derechos de las mujeres y de los ecosistemas, entre otros.	

Paso 4. Procesos de transmisión y vigencia de la manifestación		
Preguntas orientadoras	**Preguntas complementarias**	**Preguntas complementarias**
¿Cómo se dan los procesos de transmisión de saberes o enseñanza de la manifestación?	**¿Quién realiza esta transmisión?**	**¿Esta transmisión se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Son procesos que ha ido cambienado de una tradición familiar en la que papá enseña y mamá atiende accidentes y anima en la infancia a procesos dirigidos en escuelas, o programas como La Escuela de Bici o Bicidestrezas.	Es realizada por papá, mamá, amigos, entidades, colectivos, escuelas	En mujeres muchas veces el proceso se da de manera tardia ya que en la infancia no se refuerzan procesos de motricidad gruesa, confianza y uso del espacio público de la misma manera que en niños, por lo tanto se retrasan y ocurren con un poco de mayor complejidad a edades adultas.
• ¿Qué mecanismos se usan para vincular a nuevos actores o generaciones en la manifestación cultural?	**¿Quién realiza esta vinculacion ?**	**¿Esta Vinculacion se da de igual manera en mujeres y hombres o niñas y niños?**
Rodadas promovidas por colectividades, así como talleres, espacios de encuentro, conmemoraciones, festivales /Suba Tierra de Ciclistas), sistema de huertas comunitarias, procesos de aprendizaje, reconocimiento de ecosistemas, etc.	Colectividades, entidades	Si
• ¿La llegada de nuevos actores ha implicado cambios en la dinámica propia de la manifestación? si, si ¿A quienes han impactado estos cambios?	**¿A quienes han impactado estos cambios?**	**¿Afectan de igual manera a hombres y mujeres?**
La forma de aprender a montar bicicleta ha impactado principalmente a los niños y niñas que cada vez acuden más en escuelas y programas para aprender a montar en bicicleta, al igual que mujeres mayores	Niños, niñas y mujeres principalmente	Las mujeres mayores acuden principalmente a la Escuela de la Bici para inciarse en su proceso de aprendizaje.
Tronco de actores		

Preguntas orientadoras	• Desde su experiencia con la manifestación ¿Con quiénes se ha trabajado? ¿Qué actores (gestores culturales, artistas, organizaciones sociales, representantes de sectores sociales, fundaciones, cooperativas, asociaciones, corporaciones, empresas, entes territoriales y	• Al pensar en la sostenibilidad/vitalidad de nuestra manifestación, ¿hay otros actores que adelanten procesos comunitarios relacionados con temas afines a la activación y salvaguardia del patrimonio cultural y que puedan apoyar el proceso?
Nombre	**Características**	**contacto**
Suba en Bici	Talleres, recorridos, campañas	Anderson Mamayate 3156642081
Subase a la Bici	competencias, recorridos,	Fabian Munar 3102678723
Zona Biciclaje - Tortuga	recuperación, talleres,	Alejandra Marín 3214199943 biciclaje.
Paradas en los Pedales	mujeres, competencias	Natalia Prieto 3219270445
Parceros y parceras Suba	eventos, competencias	
Poder feminino	Rodadas, mujeres	Tamara Camacho 3177874624 disenos.
Ambiente, mujeres y juventudes	mujeres y ambiente	Jhoanna Gómez 3202832025
Subacletta	rodadas, talleres	Luisa Cely 3194668710 subacletta@gmail.
Coyotes	rodadas, campañas	
Curvas en bici	mujeres, talleres, rodadas,	Angela Restrepo 3194811435
Escuela de la bici	mujeres, niños, comunidad en	Mauricio Cardenas 3124308639
Bicidestrezas	Colegios	Andres Riaño 3193788496
Presupuestos participativos	proyectos	
Al colegio en bici	Colegios	Christian Medina 3183752625
Ciclovía Bogotá	Programa distrital	
Biciclick	Servicios de préstamo de	
Centro de Educación Popular Chipacuy	Educación, comunitario	Paola Casas 3195398249
Bicitaller comunitario	Talleres, campañas	Pablo Garzón 3057467593
Diplomado Ambiental en Bici	protección de ecosistemas	Camilo Julio 3114943793
Consejo Local de la Bici	Escenario de participación	Jhonatan Gozalez, Julio Velásquez, Leidy
Comité Operativo Local de Mujer y Género (mujeres)	Mujeres	Bibiana Ibarra 3008171420
Biblioteca comunitaria Casa Blanca	Comunitario	
Bicimensajeros	Redes	
Sandia Mess	mujer bicimensajera	Sandy 3194993974
Biblioteca comunitaria Casa Blanca	Comunitario	
Biblioteca comunitaria El Viejo Topo	Comunitario	Juan Carlos Bernal 3204765407
Red La Conejera - Sembradores de la RFTVH	Protección de ecosistemas	Liliana Novoa 3166196962
Coletivo Suba Nativa	protección de ecosistemas	Natalia 3508179198
Red de cuidadoras de Suba	Comunidad	Yuri Chacón 3118445434
Luis Rincón MTB, Oscar Ávila, Daniel Romero y Daniel	Líderes	
Sole Bike	Arte	Sorany 3219313530
Jorge Lopera	Artista restaurador del puente	
Bicistema	urbanismmo táctico, Av. Cali	
Bonitas en bici actions	emprendimiento ropa y	Daniela Pinillos 3197166670
Talleres de mecánica, bicicargueros, bicimáquinas,	Sistemas económicos	
Suburban cargo bikes	Tiend de bicicletas cargo	3183937495
Secretaría Distrital de Movilidad, Agencia Nacional de	Entidades	
Trabajadores en bici, cuidadores en bici, Ciclistas	Otros	
Sistema de huertas (Guerrero y Guerrera, Angelita,	Comunitario	Paola Casas 3195398249
Historias rodantes	BMX	
Dirt Jump	Marca deportiva	
Gran Pez		
Para tu bici	Multiservicios Bici	
The Sastre	Emprendimiento de ropa y	

Paso 5. Relación con otros patrimonios

La biciccleta permite conectar los distintos lugares que son patrimonio en la ciudad, ya que la bicicleta acerca, hay muchos lugares en Bogotá que no se ogran reconocer por falta de dinero y la bicicleta hace accesible este reconocimiento.

Cuarta parte
Cocreación. Discusión resultados por localidad.

En Suba existe la particularidad de que la bicicleta es usada por distintos actores, por lo tanto comprende distintas manifestaciones que van desde el deporte, la recreación, la movilidad del cuidado, la necesidad de transportarse, entre otras, hasta el surgimiento de un movimiento social alrededor del uso de la bicicleta que involucra procesos de memoria, reapropiación social y ambiental de la localidad, conformaación de colectivos, participación en escenarios desicivos como el Consejo Local de la Bici o formulación de proyectos en presupuestos participativos, lo cua conlleva a un deso por territorializarla bicicleta articulando con entidades para mejorar estas experiencias.

Quinta parte
Cierre. Síntesis hallazgos resultados cartografía.

Dentro de los hallazgos y discusiones se destacan las siguientes afirmaciones de los participantes:
"Es importante construir el concepto de bici como patrimonio ya que las ciudades necesitan una identidad"
"No se puede separar la palabra bicicleta-Bogotá, pues Bogotá es una ciudad de ciclistas"
"En Suba los procesos sociales junto al Consejo Local de la Bici tienen una apuesta por que la cicloinfraestructura sea adosada, es decir, que existan más bicicarriles y menos ciclorutas"
"Suba es un lugar tan vacano para montar bici por ser biodiversa, por el autocuidado"
"El Festival Suba Tierra de Ciclistas generó juntanza entre distintos colectivos y ciclistas d ella localidad"
"Al rededor de la bici se dan también procesos de memoria, recordar para no repetir, es un asunto de corresponsabilidad frente a nuestro pirmer territorio que es nuestro cuerpo"
"Es importante fomentar la movilidad responsable - Vamos todos, todos volvemos-"
"Uno a pie se le hace lejos de aquí al humedal pero en bici vamos lejos, vamos todos"
"El enfoque del cuidado es importante"
"Hay una masa de ciclistas que no están organizados pero son aproximadamente uno 60-80 ciclistas por minuto, los cicistas fantasmas"
"Hace parte de la culturano comprar bicicletas de dudosa procedencia"
"Las acciones ciudadanas y colectivas deben ser reconocidas y tenidas en cuenta"
"Entender que somos ciclistas le exige a las ciudades organizarse pensando en el uso de la bicicleta"
"En Suba las huertas uranas están conectadas por la bici"
"En la localidad hay gran potencial para corredores ambientales en bici"
"La ciudad se desplaza a la ruralidad, lugares como Cota-Chía para procesos productivos y se hace por medio de la bici"
"El puente el Barco es la puerta de entrada a la localidad , un espacio de memoria, por el desafortunado suceso de "Toño" que ha llamado a los ciclistas para recuperar y pasar del luto a la alegría"
"No hay sitios inseguros sino sitios desolados, como por ejemplo la cicloruta de la alameda del Canal Salitre y el humeda Tibabuyes"
La rampa del parque Piloto tuvo un proceso de recuperación gracias a los procesos sociales y en Fontanar del Río tenemos una de las mejores pistas de BMX también gracias a la comunidad que venía solicitandolo hace mucho tiempo"

Observaciones

Como participante de este proceso, pero además como mujer, como ciclista urbana y viajera, como mamá y habitante de la localidad aprovecho este apatado para 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 cicloinfraestructura, 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, sin embargo queda mucho camino por recorrer, muchos aspectos por mejorar, muchas historias por redescubrir que permitan que Bogotá entera sea reconocida como tierra de Ciclistas.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad Suba		
Lugar del encuentro: Casa de la igualdad de oportunidades para las mujeres de Suba - Las Villas	**Fecha y Hora : 27/05/2023 2:00p.m.**	
Total participantes 12	**Mujeres 7**	**Hombres 5**
Otras identidades 0	**Niñas 0**	**Niños 0**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/17mPE6EJy5jlgSH-vldCIA3OfaVil9OBH?usp=share_link	**Transcripción: Daniela Medina** **Fotografías: Daniela Medina - Angela Leguizamon** **Documentos escaneados: Listas de asistencia diagnóstico**	
Personas relevantes	Jimena Silva (SDMujer) - Nicte Sofía Ortíz (SDM)	
Otros	Hubo participación del IDU y la Secretaría Distrital de Planeación	
Relator	Daniela Andrea Medina Ospina	

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas y debilidades	**Fortalezas y oportunidades**
1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	- Talleres de mecánica trabajando desde la informalidad	- Ocupación de espacios inseguros o desolados con bicitalleres formaliz - Incentivar los emprendimiento bici de las mujeres - Promover el biciturismo - Incentivar Ferias Locales que ofrezcan espacios seguros para los ciclis
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	- Baja participación en instancias de participación y escenarios comunales - Espacios de participación muy masculinizados - Falta de apoyo a iniciativas por entidades distritales	- Articulación entre actores y entidades - Empoderar y incentivar la participación de más mujeres en espacios pa - Creación de estímulos para iniciativas probici de las organizaciones so - Proyectos sociales probici - Articulación público-privada - Proponer un corredor de Al Trabajo en Bici en Suba - Promover el Manual del Buen Ciclista - Popularizar las escuelas de ciclismo - Fortalecer los Consejos Locales de la Bici - Fortalecer las Escuelas de la Bici, Ciclovía, Manzanas del Cuidado y Al - Establecer escuelas de la Bici en los colegios
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	- Acoso (violencia sexual en la diversidad de las mujeres) - Negación del espacio público a las niñas y mujeres por situaciones de miedo, falta de ha - Inseguridad - Falta de insfraestructura, delimitación (invasión), falta de señalización y desconexión de l - Excluir desde el lenguaje a las mujeres y las disicencias sexuales - Espacios de participación masculinizados.	- Mejorar la malla vial, crear más cicloinfrasestructura (Bicicarriles), mejo - Creación y promoción de rutas seguras y acompañadas mixtas y para - Mayor oferta de biciparqueaderos - Campañas por aprender a asegurar bien la bicicleta - Reconocer la bicicleta como símbolo de libertad y emancipación femen - Popularizar el aprendizaje en mecánica para mujeres - Incentivar los emprendimiento bici de las mujeres - Promover la movilidad del cuidado
4. Deporte, recreación y bienestar:	- Falta de uso del casco - Subvaloración del ciclista - Falta de cicloparqueaderos en lugares públicos y privados	- Campañas para exigir el uso del casco - Reivindicación del ciclista en articulación con entidades como la Secretaría Distrital de Cultura y los medios masivos de comunicación y el arte (cambiar el término "biciusuario" a "ciclista") - Incentivar el biciturismo ecológico
Observaciones		

Tercera parte
Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia

Propuesta	**Nombre**	**Componente**
"Ramas ¿Cómo soñamos nuestra manifestación en el futuro?	**Educación**	
Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	Colegio de la Bici sede Suba	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Escuelas de la bici en colegios con enfoque de género	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Creación de estímulos para iniciativas probici de las organizaciones sociales	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Escuela para líderes y organizaciones probici y con enfoque de género	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Exigir certificación en formación de género para instancias de participación como los Consejos Locales de la Bici o que se dé el proceso de formación una vez estén conformados	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
	Escuelas de mecánica básica y cultura ciudadana para todos los actores viales	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Crear escenarios para recoger relatos de ciclistas y una biblioteca/mueso de la bicicleta en la localidad	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
Ramas ¿Cómo soñamos nuestra manifestación en el futuro?	**Comunicación**	
Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer	Reivindicación del ciclista en articulación con entidades como la Secretaría Distrital de Cultura y los medios masivos de comunicación y el arte (cambiar el término "biciusuario" a "ciclista")	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Campañas por el uso de casco	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Promover el Manual del Buen Ciclista	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta

parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	Campañas por aprender a asegurar bien la bicicleta	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Reconocer la bicicleta como símbolo de libertad y emancipación femenina	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
	Articulación	
	Fortalecer el Consejo de la Bibicleta	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Creación de rutas compartidas y acommpañadas mixtas y de mujeres	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
	Transversalizar el enfoque de género y los derechos de las mujeres en todos los escenarios}	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
	Servicios de ambulancias que prioricen los accidentes con ciclistas	Deporte, recreación y bienestar
	Exigir licencias para uso de la bicicleta	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Ocupación de espacios inseguros o desolados con bicitalleres formalizados y distribuidos por los senderos	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Incentivar los emprendimiento bici de las mujeres	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
	Programas de biciturismo local	Deporte, recreación y bienestar
	Ferias Locales que ofrezcan espacios seguros para los ciclistas en donde se consideran zonas inseguras	Economías populares, saberes locales y estructuras productivas
	Proponer un corredor de Al Trabajo en Bici en Suba	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
	Popularizar las escuelas de ciclismo	Deporte, recreación y bienestar
	Promover la moviidad del cuidado	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
	Crear un programa de biciturismo ecológico que vincule a las organizaciones y red de huertas comunitarias	Economías populares, saberes locales y estructuras productivas
	Infraestructura	
	Crear un aplicativo o plataforma para el reporte inmediato de novedades en cicloinfraestructura y de seguridad para que se priorice su manejo	Deporte, recreación y bienestar
	Mejorar la malla víal, crear más cicloinfrasestructura (Bicicarriles), mejorar la luminaria, ocupar espacios desolados	Deporte, recreación y bienestar

Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras
Se hace solicitud al IDPC de hacer un reconocimiento de las organizaciones y demás actores que participaron de este proceso, así mismo como una socialización del resultado y continuidad.
Observaciones
Considero necesarios espacios de diálogo y reconciliación entre distintos actores viales.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoria del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados como listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad _____

Lugar del encuentro: Casa de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres - Chapinero. Cra 6 # 45 - 53	**Fecha y Hora : 5:00pm - 8:30 pm**	
Total participantes: 25	**Mujeres: 13**	**Hombres: 11**
Otras identidades:	**Niñas: 1**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1TbsIXOKNvYmI-i6YKqBwBzkzFdB7AFS	**Transcripción:** **Fotografías:** **Documentos escaneados:**	
Personas relevantes: -Lina Becerra, Ana Arévalo, Laura Pava, Fran Vera, Chutti Express	**-Lina Becerra, Ana Arévalo, Laura Pava, Fran Vera, Chutti Express, Paula Valencia (Fiala)**	
Otros: Hugo Salinas, Carlos López, Mariana Helena: son personas que tienen mucho conocimiento sobre la localidad por el tiempo que llevan impulsando y trabajando la bicicleta	Otra información que considere relevante.	
Relator	Liz Quiroga y Aura Rodriguez	

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural	**Debilidades**: Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades:** Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.
1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	Sector socioeconómico desigual (norte - sur), falta de conocimiento y habilidades mecánicas sobre la bici, no hay cultura ciudadana en actores viales, Infraestructura (tapas de alcantarillas viales, ciclorutas en andenes, bolardos, huecos, falta de mantenimiento en malla vial, nuevas construcciones sin infraestructura) mafia en la venta de repuestos (alza de precios), mercantilización y venta irresponsable de bicletas sin asesoramiento, Rappi (migración y falta de agrupación y buenas conductas en las vias y puntos de agrupación), poca socializacion de leyes y decretos pro bici / deberes, vendedores ambulantes y recicladores en ciclorutas	Informalidad de servicio mecánico, no uso de elementos de protección y visibilidad en la calle, uso indebido del espacio público y comercio, compra de productos robados, no respeto por la vida, irrespeto de los senderos ecológicos en los cerros, reservas y páramos.	Turismo: reconocimiento y conexión con el territorio a través de la bicicleta, bici destrezas de los niños y niñas, promoción de incidativas públicas y privadas en torno a la bici, programas institucionales los cuales brindan un mejor estilo de vida para todas las edades, programas exitosos: Al Trabajo en Bici, Escuela de la Bici, Manzanas del Cuidado, Bici Destrezas; incentivos de las empresas a los empleados que usan la bici; reducción de gasto en pasajes, tiempo y mayor comodidad. Crecimiento de empresas en pro de la movilidad sostenible. Consejos locales de la bici; mayor participación ciudadana, Bogotá ya tiene la política pública de la bicicleta; programas de fortaleci miento de organizaciones sociales por parte de IDPC.	• Diversas oportunidades de generar ingresos: emprender con la bici, alrededor de la bici, capacitaciones, cursos, charlas. • Por medio de talleres socializar los beneficios económicos, físicos, emocionales y ambientales para que más personas usen la bicicleta como principal medio de transporte. • "Bicifarándula". Se menciona dentro de la conversación para definir a esas personas que gozan del reconocimiento dentro de la manifestación. Se usa de manera peyorativa al hablar de que "a ella le solo le interesa la bicifarándula" (llamar la atención); pero también puede tener una connotación positiva al hablar de que "en la rodada pude hacer bicifarándula" (hacer contactos, verse con amistades, lograr alianzas. • Movimientos tímidos de la institucionalidad. Se menciona haciendo referencia a que las acciones distritales para promover el uso de la bicicleta están sesgadas por la opinión pública. Especialmente en coyunturas electorales. • Colegios que incentiven el uso de la bicicleta de manera segura y responsable. • Iniciativas ciudadanas alrededor de la bici como "A la cargo por los peludos" que reúne a "cargueros/as" (ciclistas que usan bicicletas de carga) para llevar comida y medicinas a perros en situación de calle. • Historias de otros/as ciclistas • Modificación en las señales de tránsito a partir de la ley 1811. • Movilidad sostenible en línea con los ODS. • Beneficios en empresas para quienes usen la bicicleta para llegar al trabajo. • La innovación tecnológica: GPS/redes sociales/entrenar/mejorar tiempos/llevar tiempos • Precio diferencial entre bicicletas y motos • Ahorro en gasolina, tecno mecánica, impuestos, SOAT • Tráfico pesado es una oportunidad porque en la bicicleta se reducen los tiempos de desplazamiento • Precio diferencial en el uso de Tembici vs. Uber • Venta de bebidas, jugos, vitaminas para ciclistas • Emprendimientos y exportaciones de productos locales • Bicitalleres en las calles • Amplia oferta para comprar de bicicletas, accesorios, indumentaria • Responsabilidad ambiental / arte • Emprendimientos que reutilizan partes (segunda vida) para artesanías, arte, economías colaborativas • Competencias, eventos recreo deportivos • Ciclovía • Masa crítica • Desarrollo de la ciudad, nuevas troncales como la Av. 68 • Nuevos proyectos que mejoren la movilidad • Ley 1503 de educación vial • Hábitos y comportamientos seguros • Bicicarriles temporales • Herramienta de resignificación para las mujeres, deuda histórica • Ley pro bici (1811) • Semana Ambiental • Ley de emprendimiento • Compensación para funcionarios/as públicos (1/2 día liberado) • Política pública de la bicicleta y el peatón • Moda • Comodidad • Bogotá región

2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	Gobiernos no amigables con la bici, intrumentalización de la bici por parte de políticos , desigualdad territorial, ineficiencia de "Registro bici", no existen o se delimitan instancias de participación, hegemonia del carro	Falta de comunicación por parte de colectivos, colegios, instituciones, ciclistas, ego de los colectivos, falta de voluntad política para modificar normas en pro de la movilidad sostenible, comunidad que se opone al uso de la bici y generar infraestructura, falta de empatia	Diversidad: lideiazgos diferentes en toda la ciudad y formas de ver la bici; muchos colectivos, variedad de espacios para la bici, fortalecimiento desde la academia a los tema a bici, toma de referencia a portales de TM que tienen bici-parqueaderos, sistema de bicis compartidas, más locales bikefriendly y con enfoque bici; unión de diferentes niveles sociales y profesiones, colectivos y colectivas en muchas partes de la ciudad, visiones de diferentes zonas (norte, sur, oriente, occidente). Seguridad de parte de la Policíacon un grupo destinado a la bici. Infraestructura para los ciclistas como medio de transporte. Existencia de "registro Bici Bogotá" Propiedad usuario = seguridad.	• Conectar personas • Mesas de trabajo • Incluyente • Discapacidad • No distingue estratos • Asumir la cultura ciclista desde el campo a la ciudad • Salir de circulos de violencias • Ley 1811 • Acciones institucionales (IDRD-ATB-EDB-ACB) • Diversidad • La bici como herramienta de transformación social • La mayoría de las entidades distritales y nacionales incentivan el uso de la bici, habilitando parqueaderos para bicicletas. • "Respira el arte" – prácticas artísticas sustentables • Cambio de mentalidad por tener una mejor salud (post pandemia COVID-19) • Centros de educación –> Gradúate como ciclista • La bici en sí misma es una oportunidad. (Fran Vera, La dama de la bici) • Acceder a convocatorias. • Ser parte de nodos de innovación. • Reconocer la bicicleta como herramienta de transformación social/cultural/ambiental/económica • Captación por medios transmediales / comunicación • Diversidad en bici – Pluriculturalidad • La bici hace parte de la transformación en mega tendencias mundiales Nuevas miradas para adoptar prácticas sustentables. • Responsabilidad social de las empresas • PIGA - Plan Institucional de Gestión Ambiental con enfoque de género • Talleres • Resoluciones y normativas para la movilidad sostenible (como relatora acoto que actualmente se habla de movilidad activa) • Comunidad bici • Necesidad de afiliación • Identidad colectiva
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	Inseguridad, acoso sexual, miedo a ser abusada, brechas en el acceso a la bici, creencias religiosas y codigo de vestimenta, violencia, salud y elementos de protección para el clima, no hay rutas de atención a mujeres ciclistas	Miedo a: acoso, accidentes, averia mecánica, no cumplir con estandares estéticos, desconocimiento de tiempos de matenimiento para las bicicletas, falta de herramientas y mecanismos de protección en casos de acoso;	Somos más mujeres en bici; sentido de 'pertenencia y empoderamiento, participación y eventos dirigidos a la mujer: competencias, carreras, bike polo, 2SN, BogoChicas, Ruta Fucsia, Casa de Curvas en Bici, Red de Bicimensajeras, mensajería femenina; memorias y referentes en la historia colectiva: Queens Bici Mensajeras. Historicamente la bicicleta ha contribuido a la movilidad del cuidado facilitando la labor de las mujeres.	• Resiliencia, necesidad de sanar • La bici en sí misma • Oportunidades de trabajo, generación de ingresos • Sensación de inseguridad en el transporte público. • Movilidad sostenible en línea con los ODS. • Según un conteo, comenta una participante, entre la ciclorruta de la 96 y 63 se cuentan en hora pico 1200 hombres y 450 mujeres. • Comunidad bici • Necesidad de afiliación • Identidad colectiva • Escuela de la bici 80% mujeres • Históricamente el uso de la bici para las mujeres estaba restringido y era criticado • Amigas en bici, colectivos exclusivamente femeninos, torneos, carreras, competencias solo para mujeres
4. Deporte, recreación y bienestar:	Restricción de políticas e iniciativas, patinetas y ciclomotores en ciclovías (regulación), desigualdad en tipos de bicicleta y daños a la salud	Pocas habilidades sobre la bici, olvidamos que todos somos peatones, competencia por derechos sin cumplir deberes, no hay proceso de acondicionamiento físico para estar sobre la bici para recorridos largos, falta de preparación y conocimiento de rutas, falta de motivación, pereza mental, falta de resilencia (convertir lo malo en una oportunidad)	Salud: es un respiro tanto físico como espiritual; momento de reflexión, amistad, libertad en movilidad, vinculo de la cultura bici con el cuidado animal, exposiciones culturales. Historia larga de la bici en el territorio reconociendonos como "un país ciclista". La bici representa resistencia y es un instrumento que permite hacer las cosas de manmera distinta y generar comunidad. bicicleta es sinónimo de libertad porque puedes escoger el mejor camino y determinar los tiempos de desplazamiento.	• Hacer ejercicio • Turismo: descubrir nuevos lugares por visitar, recorridos en bici • Como herramienta para atender alertas sobre sedentarismo

Observaciones: Gestionar mejor los tiempos de cada momento para no perder la atención de los participantes. Al momento de sistematizar se diferencia la escritura y vocabulario usado por los participantes para mencionar cosas positivas vs la manera como se describen las cosas negativas

Tercera parte
Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia

Propuesta	Nombre	Característica	Categoría DOFA	Componente
Ramas ¿Cómo soñamos nuestra manifestación en el futuro? Pensando en la forma en que soñamos nuestra manifestación ¿Qué acciones permitirían que nos acerquemos a ese sueño colectivo? ¿Cuáles de estas acciones se pueden desarrollar a corto, mediano y largo plazo? ¿Cuáles son las principales líneas de salvaguardia en términos de divulgación, gestión social del patrimonio, salvaguardia efectiva, investigación, etc?	**VISIBILIZACION Y ARTICULACIÓN CON LOS CLB USAQUÉN / CHAPINERO**	**Amenaza:** Los consejos locales de la bicicleta se institucionalizan gracias al trabajo de organizaciones ciclistas y activistas de la bicicleta que buscaban espacios de encuentro entre la ciudadanía y las instituciones. Aunque el primer periodo estuvo con mucha acogida, este segundo periodo se ha visto debilitado y no se han realizado acciones claras ni visibles. Siendo un órgano consultivo, el CLB debería estar en constante comunicación con las instituciones, pero ni siquiera se tienen en cuenta para socializar avances de la política pública de la bicicleta y el peatón, ni para las acciones en los territorios. **Propuesta:** Exigir que dentro de las acciones en territorio que realizan las instituciones se tenga en cuenta a los Consejos Locales de la Bicicleta, de manera que se pueda cocrear y visibilizar las acciones de los/las consejeras bici y no perder el espacio que se ganó con activismo. Siendo parte del patrimonio inmaterial de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, los CLB deben fortalecerse y no dejarse apagar.	AMENAZA, incluye actores de la ciudadanía que se vinculan a los CLB y a las instituciones que hacen parte de los CLB. Es importante porque es un espacio de comunicación directa y de incidir en temas de infraestructura, seguridad, campañas, entre otros.	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**INCLUSIÓN DENTRO DE LOS CLB USAQUÉN / CHAPINERO**	**Acuerdos:** es necesario revisar los reglamentos de los CLB para que dentro de estos se incluyan a los/las consejeras que representen a un sector: ejemplo, en Usaquén son 7 espacios para la ciudadanía: 1 representante de colectivos bici, 1 representante de mujeres en bici, 1 representante de personas cuidadoras (movilidad del cuidado), 1 representante de colectivos LGBTIQ+, 1 representante de economías bici, 1 representante de ciclistas recreativos, 1 representante de ciclistas urbanos. **Propuesta:** solicitar al IDPAC y a SDM que en las convocatorias y reglamentos se incluyan representación de los sectores bici, de esta manera se pueden nutrir los espacios con distintas perspectivas, se puede trabajar con personas que quizás aún no hacen parte de la ciudadanía activa y exigir que dentro de los planes de las instituciones que hacen parte de los CLB se realicen acciones mancomunadas con los CLB con cierta periodicidad y ajuntando a metas del plan local de desarrollo.	OPORTUNIDAD, incluye actores institucionales y ciudadanía que desee hacer parte de la i	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta

Ramas ¿Cómo soñamos nuestra manifestación en el futuro? Pensando en la forma en que soñamos nuestra manifestación ¿Qué acciones permitirían que nos acerquemos a ese sueño colectivo? ¿Cuáles de estas acciones se pueden desarrollar a corto, mediano y largo plazo? ¿Cuáles son las principales líneas de salvaguarda en términos de divulgación, gestión social del patrimonio, salvaguardia efectiva, investigación, etc?	**SENSIBILIZACIÓN A NO CICLISTAS DE LA BICICLETA COMO UNA HERRAMIENTA CLAVE PARA PROMOVER EL DEPORTE, LA SALUD Y EL BIENESTAR DE LA POBLACION**	Debido a que actualmente el distrito cuenta con una amplia oferta para ciclistas, se hace necesario la divulgación entre personas que no usen la bicicleta para que encuentren beneficios en salud, bienestar y medio ambiente. Esta es una acción que se puede realizar tanto a corto como a mediano y a largo plazo. Así: **Ciclovías y ciclorrutas:** hablar de los espacios seguros y dedicados exclusivamente para el tránsito de bicicletas. Estas rutas permiten a las personas moverse en bicicleta de manera segura y cómoda, promoviendo la actividad física y la salud. **Ciclo parqueaderos y bici parqueaderos:** Realizar comparaciones costo-beneficio entre el pago de parqueadero para bicicleta frente al pago de parqueadero para carros. Entregar mapas con puntos de estacionamiento seguro para bicicletas en lugares estratégicos de la ciudad, como parques, centros comerciales, hospitales y estaciones de transporte público y como estos parqueaderos facilitan el acceso a espacios de deporte, salud y bienestar, incentivando a las personas a usar la bicicleta para llegar a estos lugares. **Eventos y actividades de ciclismo:** Fortalecer a colectivos y empresas de bicicletas que organizan actividades y eventos relacionados con el ciclismo, como ciclopaseos, competencias y clases de ciclismo para toda la comunidad. Estos eventos promueven el deporte y la actividad física, así como el uso de la bicicleta como una opción de transporte sostenible. **Programas de promoción y educación:** En alianza entre SDM y SDSCJ se realizan constantes campañas sobre el uso adecuado y seguro de la bicicleta en la ciudad, muchas veces con el acompañamiento de la policía. **Integración con el transporte público:** Aunque la intermodalidad sea una de las banderas de la actual alcaldesa, se debe sensibilizar a funcionarios/as sobre el ingreso de bicicletas al sistema integrado de transporte público, así como a la ciudadanía sobre la manera adecuada de hacerlo. **Bicicletas compartidas:** Esto facilita el acceso a bicicletas para aquellos que no poseen una propia y promueve su uso en desplazamientos cotidianos. **Incentivos y subsidios:** Establecer incentivos económicos, como descuentos en impuestos o tarifas, para quienes utilicen la bicicleta como medio de transporte. Estas medidas buscan fomentar el uso de la bicicleta como una opción sostenible y saludable.	OPORTUNIDAD, incluye actores institucionales	Deporte, recreación y bienestar
Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**INCLUSIÓN A SECTORES DIFERENCIALES (MUJERES, HOMBRES, LGBTIQ+, ETNICOS, ETC) EN LA SENSIBILIZACIÓN DE LA BICICLETA COMO UNA HERRAMIENTA CLAVE PARA PROMOVER EL DEPORTE, LA SALUD Y EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN**	Debido a que actualmente el distrito cuenta con una amplia oferta para ciclistas, se hace necesario la divulgación entre personas que no usen la bicicleta para que encuentren beneficios en salud, bienestar y medio ambiente. Esta es una acción que se puede realizar tanto a corto como a mediano y a largo plazo. Así: **Ciclovías y ciclorrutas:** hablar de los espacios seguros y dedicados exclusivamente para el tránsito de bicicletas. Estas rutas permiten a las personas moverse en bicicleta de manera segura y cómoda, promoviendo la actividad física y la salud. **Ciclo parqueaderos y bici parqueaderos:** Realizar comparaciones costo-beneficio entre el pago de parqueadero para bicicleta frente al pago de parqueadero para carros. Entregar mapas con puntos de estacionamiento seguro para bicicletas en lugares estratégicos de la ciudad, como parques, centros comerciales, hospitales y estaciones de transporte público y como estos parqueaderos facilitan el acceso a espacios de deporte, salud y bienestar, incentivando a las personas a usar la bicicleta para llegar a estos lugares. **Eventos y actividades de ciclismo:** Fortalecer a colectivos y empresas de bicicletas que organizan actividades y eventos relacionados con el ciclismo, como ciclopaseos, competencias y clases de ciclismo para toda la comunidad. Estos eventos promueven el deporte y la actividad física, así como el uso de la bicicleta como una opción de transporte sostenible. **Programas de promoción y educación:** En alianza entre SDM y SDSCJ se realizan constantes campañas sobre el uso adecuado y seguro de la bicicleta en la ciudad, muchas veces con el acompañamiento de la policía. **Integración con el transporte público:** Aunque la intermodalidad sea una de las banderas de la actual alcaldesa, se debe sensibilizar a funcionarios/as sobre el ingreso de bicicletas al sistema integrado de transporte público, así como a la ciudadanía sobre la manera adecuada de hacerlo. **Bicicletas compartidas:** Esto facilita el acceso a bicicletas para aquellos que no poseen una propia y promueve su uso en desplazamientos cotidianos. **Incentivos y subsidios:** Establecer incentivos económicos, como descuentos en impuestos o tarifas, para quienes utilicen la bicicleta como medio de transporte. Estas medidas buscan fomentar el uso de la bicicleta como una opción sostenible y saludable.	OPORTUNIDAD, incluye actores institucionales y ciudadanía	Deporte, recreación y bienestar
Ramas ¿Cómo soñamos nuestra manifestación en el futuro? Pensando en la forma en que soñamos nuestra manifestación ¿Qué acciones permitirían que nos acerquemos a ese sueño colectivo? ¿Cuáles de estas acciones se pueden desarrollar a corto, mediano y largo plazo? ¿Cuáles son las principales líneas de salvaguarda en términos de divulgación, gestión social del patrimonio, salvaguardia efectiva, investigación, etc?	**ENFOQUE INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EQUITATIVA, PROMOVIENDO UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA Y AMIGABLE PARA TODAS LAS PERSONAS**	Para promover el uso y disfrute de la bicicleta en Bogotá desde un enfoque de género y diferencial,existen acciones que abordan las necesidades específicas de diferentes grupos de personas. 1- A corto plazo: - Sensibilización y capacitación: Realizar campañas de sensibilización sobre la importancia de un enfoque de género y diferencial en el uso de la bicicleta. Capacitar a funcionarios públicos, líderes comunitarios y ciclistas sobre la inclusión y el respeto hacia la diversidad de género y otros aspectos diferenciales. - Diseño inclusivo de infraestructuras: Evaluar y mejorar la infraestructura ciclista actual para asegurarse de que sea accesible y segura para personas de todas las edades, géneros y habilidades. Incluir características como rampas para bicicletas, señalización inclusiva y estacionamientos cercanos a espacios públicos clave. - Investigación y datos desagregados: Recolectar datos desagregados por género y otras características diferenciales para entender mejor las necesidades y preferencias de distintos grupos de ciclistas. Esto permitirá tomar decisiones más informadas y justas en cuanto a políticas y planes de movilidad. 2- A mediano plazo: - Creación de rutas seguras y prioritarias: Diseñar rutas ciclistas seguras y prioritarias en áreas con alta concentración de población vulnerable o grupos específicos, como mujeres, personas mayores o personas con discapacidad. Estas rutas deben conectarse con servicios esenciales, como centros de salud, educativos y recreativos. - Fomento de la participación: Impulsar la participación activa de mujeres y otros grupos subrepresentados en la planificación y diseño de políticas de movilidad y proyectos de infraestructura ciclista. Esto asegurará que las decisiones se tomen considerando sus necesidades y experiencias. - Implementación de programas de préstamos o ayudas económicas: Establecer programas que faciliten el acceso a bicicletas y equipos de seguridad para personas de bajos ingresos, incluyendo mujeres cabezas de familia y otros grupos vulnerables. Esto reducirá las barreras económicas para adquirir una bicicleta y fomentará su uso. 3- A largo plazo: - Educación en género y movilidad: Incorporar en el currículo educativo temas relacionados con género, diversidad y movilidad sostenible, promoviendo valores de equidad y respeto en la movilidad urbana. - Monitoreo y evaluación continua: Establecer sistemas de monitoreo y evaluación a largo plazo para medir el impacto de las acciones implementadas. Esto permitirá ajustar las políticas según los resultados y asegurarse de que se cumplan los objetivos de inclusión y equidad. - Políticas de igualdad de género: Incorporar la perspectiva de género en la formulación de políticas públicas de movilidad y transporte, garantizando la igualdad de oportunidades y la no discriminación en el acceso y uso de la bicicleta. Recordando que la PPMYEG debe ser transversalizada en el distrito y que las instituciones deben realizar una marcación presupuestal en los proyectos que contengan enfoque de género o sean sensibles al género.	OPORTUNIDAD, incluye actores institucionales y ciudadanía	Mujer y género en la cultura de la bicicleta

Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**ENFOQUE INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EQUITATIVA, PROMOVIENDO UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA Y AMIGABLE PARA TODAS LAS PERSONAS**	Relaciones entre los grupos sociales y étnicos desde un enfoque diferencial, para lograr acuerdos que sean lo más incluyentes posibles, que permitan que la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta se apropien desde la ciudadanía para garantizar su permanencia y crecimiento dentro de la ciudad. El ejercicio se debe realizar mancomunadamente con las instituciones, garantizando un ejercicio corresponsable entre entidades y ciudadanía en el marco de derechos y deveres.	OPORTUNIDAD, incluye actores institucionales y ciudadanía	Mujer y género en la cultura de la bicicleta
Ramas ¿Cómo soñamos nuestra manifestación en el futuro? Pensando en la forma en que soñamos nuestra manifestación ¿Qué acciones permitirían que nos acerquemos a ese sueño colectivo? ¿Cuáles de estas acciones se pueden desarrollar a corto, mediano y largo plazo? ¿Cuáles son las principales líneas de salvaguardia en términos de divulgación, gestión social del patrimonio, salvaguardia efectiva, investigación, etc?	**FALTA DE COMUNICACIÓN ENTRE ECONOMÍAS POPULARES, SABERES LOCALES Y ESTRUCTURAS PRODUCTIVAS**	**Acuerdos:** identificar que barreras han impedido el intercambio de saberes, realización de contactos para negocios entre productores, comerciantes y clientes finales, generación de empleo para quienes lo necesiten y de construcción colectiva para postulaciones a convocatorias o procesos **Propuesta:** solicitar al IDPAC y a SDM que en las convocatorias y reglamentos se incluyan representación de los sectores bici, de esta manera se pueden nutrir los espacios con distintas perspectivas, se puede trabajar con personas que quizás aún no hacen parte de la ciudadanía activa y exigir que dentro de los planes de las instituciones que hacen parte de los CLB se realicen acciones mancomunadas con los CLB con cierta periodicidad y apuntando a metas del plan local de desarrollo.	DEBILIDAD, incluye actores institucionales y ciudadanía	Economías populares, saberes locales y estructuras productivas
Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**ARTICULACIÓN ENTRE ECONOMÍAS POPULARES, SABERES LOCALES Y ESTRUCTURAS PRODUCTIVAS**	**Acuerdos:** planear espacios de encuentros para intercambio de saberes, realización de contactos para negocios entre productores, comerciantes y clientes finales, generación de empleo para quienes lo necesiten y de construcción colectiva para postulaciones a convocatorias o procesos **Propuesta:** solicitar al IDPAC y a SDM que en las convocatorias y reglamentos se incluyan representación de los sectores bici, de esta manera se pueden nutrir los espacios con distintas perspectivas, se puede trabajar con personas que quizás aún no hacen parte de la ciudadanía activa y exigir que dentro de los planes de las instituciones que hacen parte de los CLB se realicen acciones mancomunadas con los CLB con cierta periodicidad y apuntando a metas del plan local de desarrollo.	OPORTUNIDAD, incluye actores institucionales y ciudadanía	Economías populares, saberes locales y estructuras productivas
Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras				
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos				
Observaciones				

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

Lugar del encuentro: SEDE PRINCIPAL CURVAS EN BICI	**Fecha y Hora : JUNIO 01 2023 5:30 - 8:00 PM**	
Total participantes. 38	**Mujeres : 21**	**Hombres: 17**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro : https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1yDy18Xg_QH-c41FIgv0PqSf_CcVcdo8e	**Transcripción:** **Fotografías:** **Documentos escaneados:**	
Personas relevantes	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Nombre de quien diligencia este documento.	

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una oportunidad es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.
1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	Posible competencia desleal o falta de apoyo a las economías populares por parte de grandes empresas o corporaciones. Riesgo de falta de reconocimiento y valorización de los saberes locales en el contexto de la cultura de la bicicleta.	Falta reconocimiento y apropiación del territorio. Falta de interés en las ofertas culturales deportivas relacionadas con la bici. Falta de divulgación de cada uno de los programas de las entidades. Falta que la niñez disfrute la cultura de la bici. Falta de integración de las economías populares y saberes locales en el desarrollo de la cultura de la bicicleta.	Existencia de economías populares y saberes locales arraigados en la comunidad que pueden ser aprovechados para el desarrollo de la cultura de la bicicleta. Potencial para generar empleo local y promover el emprendimiento a través de actividades relacionadas con la bicicleta.Comercio enfocado en el sector 7 de agosto (Alcazares) Barrios Unidos Mayor uso después de la pandemia Economía colectiva después de Pandemia	Potencial para impulsar emprendimientos y actividades económicas basadas en la bicicleta. Posibilidad de aprovechar los saberes locales y la creatividad de la comunidad en la promoción de la cultura de la bicicleta. Muchas obras en Bogotá Fomento del deporte en la ciudad Presencia de conductores guía para las bicis incluyentes Contraprestación de algún beneficio para los mecánicos informales a cambio ubicarse en grupos en

2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta: Discapacidad	Posible falta de financiamiento o recursos limitados para apoyar y fortalecer las estructuras organizativas relacionadas con la bicicleta. Riesgo de falta de participación y apatía por parte de la comunidad, lo que dificulta la sostenibilidad y continuidad de las actividades relacionadas con la bicicleta.	Ausencia de proyectos para la participación activa en diversos escenarios para el uso de la bici, para personas en condiciones de discaoacidad.Romper egos entre las colectividades de la bici, para poder participar y estar en espacios de construcción. Sustancias psicoactivas dentro de los colectivos. Falta de participación de líderes bici en espacios comunales. Falta de colectivos de la bici y su fortalecimiento. Falta de comunicación entre comunidad. Falta de integración de las economías populares y saberes locales en el desarrollo de la cultura de la bicicleta.	Presencia de entidades y organizaciones comunitarias comprometidas con la promoción de la cultura de la bicicleta. Experiencia y conocimiento de la comunidad en la organización de eventos y actividades relacionadas con la bicicleta.Desde las universidades se ayuda a los nuevos ciclistas a conocer las diferentes rutas entre casa e institución. Uso masivo Conciencia al cuidado del ciclista Mayor empatía hacia las personas que usan la bici Apropiación de espacios Fortalecimiento de las redes de apoyo y ONG	Posibilidad de fortalecer y mejorar las estructuras organizativas para impulsar acciones conjuntas. Potencial para fomentar la participación activa de la comunidad en la promoción y desarrollo de la cultura de la bicicleta. Fomento de bici en programas del distrito (escuela de bici, manzanas del cuidado) Los trancones ayudan a que la gente monte más en bici Desentivar el uso del carro (pico y placa) Búsqueda de nuevos medios, alianzas Bogotá - región, municipio y ciudad Mejora la movilidad y seguridad Enfoque de sostenibilidad de políticas públicas con enfoque internacional y local Aumento de infraestructura vial para bicis
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	Persistencia de estereotipos y roles de género que limitan la participación plena de mujeres y otras identidades de género en la cultura de la bicicleta. Posible discriminación y falta de espacios seguros para mujeres y otras identidades de género en el contexto de la cultura de la bicicleta.	El acoso hacia mujeres es muy frecuente por el uso comercial. Desigualdad de género en la participación y representación dentro de la cultura de la bicicleta. Posible falta de espacios y programas inclusivos que promuevan la participación de mujeres y otras identidades de género	nterés creciente y conciencia sobre la importancia de la equidad de género en la cultura de la bicicleta. Existencia de líderes y activistas comprometidos en promover la participación de mujeres y otras identidades de género en actividades relacionadas con la bicicleta. La mujeres enfrentan sus miedos Da seguridad Se están creando colectivas: Paradas en los pedales, mamacitas en bici	Posibilidad de promover la equidad de género y la inclusión en todas las actividades relacionadas con la bicicleta. Potencial para crear espacios seguros y acogedores que incentiven la participación de mujeres y otras identidades de género.
4. Deporte, recreación y bienestar: Seguridad	Posible falta de apoyo institucional y falta de inversión en infraestructuras deportivas y recreativas relacionadas con la bicicleta. Riesgo de falta de conciencia y comprensión sobre los beneficios para la salud y el bienestar que ofrece la cultura de la bicicleta, lo que puede afectar la adhesión y participación de la comunidad.	Miedo ante aumento de situaciones de acoso e inseguridad por obras viales. Falta acompañamiento policial. Exceso de velocidad por el descenso a patios, genera caídas y accidentes. Desconocimiento e irespeto por los demás actores viales, vulnerables (mascotas, adulto mayor) El otro no exíste. Falta de empatía. Falta de ciclomotores por parte de las autoridades. No nos educamos para el uso de la bici. Uso inadecuado de espacios para bici. Uso incorrecto de elementos de protección. Inseguridd dada la falta de dotación. Fallas en la conciencia de la velocidad en la que se debe ir en las ciclorutas. No hay continuidad en las ciclorutas. Mala comunicación entre actores viales. Falta de señalización. Parqueo en los andenes, uso inadecuado del espacio. Sentido de circulación. Desconocimiento de la norma. Falta de interés y participación en las ofertas deportivas y recreativas relacionadas con la bicicleta.	Reconocimiento creciente de los beneficios para la salud y el bienestar que ofrece la cultura de la bicicleta. Aumento de la conciencia sobre la importancia de la actividad física y la recreación para una vida saludable. Arborización de las ciclorrutas Registro de Bicicletas, continuar con la difusión Disminuir demanda de partes y bicicletas de dudosa procedencia Aumento de denuncias ayuda a mitigar y reducir el robo El uso de la bici como deporte Espacio de uso deportivo (Virgilio Barco y Parque Simón Bolivar) Ciclorruta de la carrera 7, corredor verde, en prospectiva es lo que debería pasar Calle 139 localidad Suba Ciclorruta en buen estado Ciclorruta 9° !06 Unicentro Arborización Engativa: Humedales, tiene ciclorrutas en espacios naturales, trayectos largos. Ciclorruta. Los Km de ruta	Posibilidad de promover la cultura de la bicicleta como una opción saludable y divertida de ejercicio y recreación. Potencial para mejorar el bienestar de la comunidad a través de programas y actividades relacionadas con la bicicleta. Topografía de la ciudad (terreno plano) Aumento en el precio de gasolina y combustible Cobro de peaje Día sin carro, día sin carro distrital (jueves) Colaboración y cooperación entre ciudadanía Inseguridad en buses y transmilenio por robos y atracos. Creación de rutas seguras para uso de la bici Fomenta empleos y trabajo informal Desarrollo de campeonatos y actividades deportivas Adecuación de espacios para ciclousuarios (parqueadero y ducha) Incentivos para montar en bici, incentivos por parte de las empresas frente a personas que montan en bici Fomentos de estilo de vida saludables Iconos y referentes de ciclistas campeones

Propuesta	Nombre	Caracteristica	Actores relacionado	Componente
Semillas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras	**Secretaría de la bici.**	Que exísta la secretaría exclusiva de la bici. Ahora estamos con movilidad. Establecer una entidad gubernamental encargada de promover y gestionar la cultura de la bicicleta en la ciudad. Gestión institucional y coordinación de acciones relacionadas con la bicicleta.	Gobierno distrital, colectivos, IDRD, Movilidad Gestión institucional y coordinación de acciones relacionadas con la bicicleta.	Estructuras organizativas
	En el metro tener espacios para la bici	Proporcionar áreas destinadas al estacionamiento seguro de bicicletas en las estaciones de metro. Infraestructura y logística para fomentar	Sena, ZDU,ZPES, Secretaría de desarrollo económico, asociaciones de administraciones	Estructuras organizativas
	Aplicación de bici conductor elegido y primeros auxilios	Caracteristica: Desarrollar una aplicación que brinde servicios de conductor elegido para ciclistas y facilite información sobre primeros auxilios en caso de emergencias. Seguridad y atención médica para los ciclistas en situaciones específicas.	Comunidad ciclista, organizaciones de salud, empresas de tecnologia.	Deporte, Mujer y género

poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Que las empresas de bicicletas aporten algo a la comunidad de biciusuarios**	Establecer programas en los cuales las empresas de bicicletas contribuyan a la comunidad ciclista a través de proyectos sociales o mejoras en infraestructura. Responsabilidad social empresarial y colaboración para fortalecer la cultura de la bicicleta.	Empresas de bicicletas, comunidad ciclista, autoridades locales.	Economías populares
	Colego de la bici	Fortalecer la formación de la bici a nivel distrital, garantizando permanencia, haciendo mayor difusión, involucrando los colectivos. Curso para infractores de la bici, de carácter obligatorio. Dignificar como pregrado.	económico, asociaciones de administraciones locales, colectivos, comercio local, emprendimientos locales, Secretaría de Movilidad, academias de conducción, escuelas de la bici, agentes de tránsito, comercio de la bici, entes reguladores, policía, alcaldía, IDRD, veheduria, colectivos de la bici, personas referentes de procesos exitosos que cuenten su historia para motivar a otros, colegios,	Estructuras organizativas
	Universidad de la bici			Estructuras organizativas
	Museo de la bici	Museo exclusivo, no intinerante que esté dentro de la política pública		Estructuras organizativas
	Bicitaller en carretera - Carry	Que si estoy por carretera, pueda llamar y me remolcan a espacios seguros.		Deporte, Mujer y género
	Equipo de policía excusivo par ciclorutas (Tanto para apoyar como para sancionar)	Drones o cámaras que ayuden a los esquemas de seguridad	Policía Nacional, Secretaría de gobierno	Deporte, Mujer y género
	Programa pedaleo con responsabilidad - Seguridad vial	Campañas pedagógicas para sensibilización sobre ciclistas y diferentes actores viales. Fortalecer protocolos para mujeres que sean víctimas de acoso. Incentivar la veheduria ley 769 - Los colegios deben enseñar temas de seguridad vial desde todos los actores	Gobierno Nacional Juntas de Acción Comunal	Deporte, Mujer y género
	Cicloparqueaderos con bicitaller - Formalización de mecánicos y mecánicas de la bici	Debería ser subsidiado por el estado. Formalización de los mecánicos y bicitalleres. Cuatro fases: caracterización, convocatoria, acercar a las personas componente de formación y acompañamiento permanente	Secretaría de Desarrollo Económico, IPES, SENA, IDU	Economías populares
	Incentivar carreras ciclísticas	Como se realizan las maratones de Bogotá, realizar una que sea para ciclas	Colectivos e instituciones	Deporte, Mujer y género
	Campaña para proteger el ambiente, y rodadas para conocer lugares, desde los colectivios en bici	Conocer sitios, aportar a campañas ambientales	económico, asociaciones de administraciones locales, colectivos, comercio local, emprendimientos locales, Secretaría de Movilidad, academias de conducción, escuelas de la bici, agentes de tránsito, comercio de la bici, entes reguladores, policía, alcaldía, IDRD, veheduria, colectivos de la bici, personas referentes de procesos exitosos que cuenten su historia para motivar a otros, colegios,	Estructuras organizativas
	Campaña con las empresas de transporte	Sensibilizar a los conductores en el buen trato y el respeto al ciclista		Deporte, Mujer y género
	Ferias y eventos en espacio público	Fomento e impulso de comercio local. Emprendimientos, negocios y todo lo que concierne a la bici		Economías populares
	Revisión de proceso de registro bici, acompañamiento y legislación	Los formularios son engorrososo, por lo que se necesita asistencia en el proceso de registro. Formalizar la tarjeta de propiedad, que sea un documento legal. y capacitar a los comercios para el registro obligatorio de la bici.	Alcaldía, Comercio de la bici, escuela de la bici, entes reguladores, policía nacional	Estructuras organizativas
	Generación de espacios de articulación entre ciudadanía y estado	Es importante con distinas entidades públicas. Espacio de ferias para que se conozca la oferta en torno a los ciclistas	Secretaría Desarrollo económico, colectivos	Economías populares
	Canal institucional	Que haya una franja, o programa en canal bici... cultura bici, como despinchar y todo lo referente a la bici	Secretaría de cultura, alcaldía distrital, colectivos	Estructuras organizativas
Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras				

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos; Claro, aquí tienes una respuesta coloquial teniendo en cuenta los compromisos de salvaguardia y acciones futuras:

Para asegurarnos de proteger y fortalecer la cultura de la bicicleta en Bogotá, debemos comprometernos con lo siguiente:

1) Divulgación: Vamos a promover la cultura de la bicicleta a través de campañas informativas, eventos en espacios públicos y ferias para que más personas conozcan los beneficios y se unan a la comunidad ciclista.

2) Participación ciudadana: Queremos involucrar a la comunidad en la toma de decisiones y acciones relacionadas con la bicicleta. Esto significa escuchar sus opiniones, necesidades y deseos, y trabajar juntos para construir una cultura de la bicicleta inclusiva y diversa.

3) Infraestructura y servicios: Nos comprometemos a mejorar la infraestructura para ciclistas, como carriles exclusivos y cicloparqueaderos con bicitaller, para brindar un entorno seguro y conveniente para quienes usan la bicicleta como medio de transporte.

4) Educación y formación: Queremos crear programas educativos en colegios y universidades que promuevan el conocimiento sobre la bicicleta, sus beneficios y normas de seguridad vial, para fomentar una convivencia armoniosa entre ciclistas y peatones.

5) Colaboración con empresas: Vamos a trabajar de la mano con las empresas de bicicletas para que aporten a la comunidad ciclista a través de proyectos sociales y mejoras en la infraestructura, generando beneficios mutuos y fortaleciendo la cultura de la bicicleta.

6) Protección del patrimonio: Nos comprometemos a preservar la historia y evolución de la bicicleta a través de la creación de un museo dedicado a este medio de transporte, donde se exhiban objetos y se difunda su importancia cultural.

7) Seguridad y bienestar: Estableceremos equipos de policía exclusivos para las ciclorutas, que no solo estarán ahí para sancionar, sino también para brindar apoyo y seguridad a los ciclistas.

Estos compromisos nos permitirán salvaguardar y fortalecer la cultura de la bicicleta en Bogotá, asegurando que todos los actores involucrados, desde la comunidad ciclista hasta las autoridades locales y las empresas, trabajen juntos en la sostenibilidad y el crecimiento de esta manifestación.

Observaciones

OTROS APORTES: Pami Juan Manuel Triunfo. Líderes el voluntariado Cansaí. Colectivos Seconsapan. Red deportiva incluyente Suba. Grupos Whatsapp con frentes de seguridad por tramos viales

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad	
Lugar del encuentro: COLEGIO PANAMERICANO DE LOS MARTIRES	**Fecha y Hora : 15/06/2023 5:30 pm a 8:00 pm**
Total participantes:	**Mujeres : 9** / **Hombres: 5**
Otras identidades:	**Niñas** / **Niños**
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1Kd6U-nyuU4tO2Z9yWsiY7fb1gykX758u	**Transcripción:** **Fotografías:** **Documentos escaneados:**
Personas relevantes:	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.
Otros:	Otra información que considere relevante.
Relator	Jhon Edison Salcedo Ramirez-Edel Zaray Ramirez Leon-

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.

1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	No hay Seguridad, mucho ladrón suelto. Inseguridad por Atracos, Siniestros, acoso Sexual, Violencia Sexual para las mujeres y personas no binarias Compra venta de Bicis y Respuestas / Partes Robadas – Espacios de Descanso (Agua- Orinal gratis para ciclistas) La Modificación que se hace a las bicicletas para utilizarlas en otra forma o actividad Puede ayudar a robos y delinquir.	No reconocer el territorio. No reconocer el territorio. Debilito la economia Bici cuando no reconozco los talleres de la Zona. Falta de espacios de participacion desde la comunidad y proyectos para el uso de la bicicleta en el sector. Falta de proyectos sectorizados relacionado con los emprendimientos y actividades economicas relacionados con la bicicleta.	1.Tiendas y emprendimientos con enfoque de género. 2.Eventos deportivos que mejoran la economía local. 3.Guías turísticos de bicicleta. 4.Ciclo-turismo: Generación de empleo y oportunidades económicas a través de tours en bicicleta por la ciudad. 5.Talleres de reparación de bicicletas: Apoyo a la economía local y fomento del conocimiento sobre el mantenimiento de bicicletas.	1.Empoderamiento y autonomía de mujeres en colectivos desde la bicicleta. 2.Potencial turístico en torno a la bicicleta. 3.La declaración de la bicicleta como patrimonio como oportunidad de reconocimiento. 4.Se ve como medio de sustento y fomenta el trabajo en bicicleta.
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	Falta de integración con otros modos (Espacio Publico el +pte Publico) Falta de Ciclorrutas – Falta de Bici carriles Tener una bicicleta en Regular estado Ciclo Motores y Motos -Bici Infraestructura: las ciclorrutas no tienen secuencia	Falta de incentivacion del uso de la bicicleta en la poblacion infantil y juvenil la pedagogia de esta. Falta de informacion sobre los programas institucionales acerca de la bicicleta.	1.Fortalece vínculos familiares. 2.Aprendizaje urbano. 3.Uso de bicicarriles que fortalece la actividad física. 4.Genera movilidad sostenible y segura.	1.Institucionalización de espacios para el fomento de la bicicleta. 2.Espacios públicos que fomentan el uso de la bicicleta. 3.Espacios culturales que fomentan el uso de la bicicleta. 4.Red de colectivos y organizaciones fuertes a nivel territorial
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	Canales de Comunicación eficaz con la población correcta. Desconocimiento de Medios de Comunicación alternativos y Distritales Mal Manejo de emociones pueden agravar las situaciones presentadas con otros actores viales. Los vecinos no informan las novedades que suceden en vías para evitar posibles accidentes. Omisión de Socorro. Empatía.	Falta de incentivar talleres femeninos con mecanicas y propietarias de estos. Carencia de la informacion del uso de la bicicleta en las mujeres. No trabaja en conjunto desde la institucionalidad el uso de la bicicleta en la mujer.	1.Autonomía de movilidad en las mujeres. 2.Autonomía para hacer mercado para madres cabeza de hogar. 3.Mitiga acoso en el transporte urbano. 4.Minimiza el acoso por formas de vestir.	1.Empoderamiento y autonomía de mujeres en colectivos desde la bicicleta (también se mencionó anteriormente). 2.Red de apoyo entre ciclistas, en particular para mujeres ciclistas. 3.Autonomía e independencia para los ciclistas, incluyendo mujeres y personas de género diverso.

4. Deporte, recreación y bienestar:	Bienestar no hay Baños, derecho al agua Negligencia de las mismas entidades en cumplir compromisos con la ciudadanía Falta de ciclo Rutas y Falta de Bici carriles El no haber Ciclo Ruta debilita el viaje del Ciclista Falta de Iluminación que restringen el paso en algunos sectores Derrame de Aceite en Vías por causa de vehículos y no avisar a las Autoridades El No entender que las Calles Son Para todos Topografía de la ciudad influyen en el uso de la bicicleta combinando con los cambios de clima no permiten que las personas utilicen la bicicleta. Falta de semaforización para los ciclistas El peligro de Alcantarillas y huecos Escombros en la Vía.	1 Falta de habilidades y destrezas en la bici. 2 El ciclista desconoce las normas de transito. 3 Falta de mantenimiento y buen estado de la bici. 4 Falta de responsabilidad con los demas actores viales. 5 Falta del kit de despinche.	1.Fortalece la autonomía desde la infancia. 2.Fortalece el autoestima. 3.Reduce el estrés. 4.Mejora la salud.	1.Ahorro de tiempo en los recorridos en bicicleta. 2. Menos contaminación ambiental debido al uso de la bicicleta.

Observaciones

Tercera parte
Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia

Propuesta	Nombre	Caracteristica	Categoria D.O.F.A	Componente
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Festival de la bicicleta**	Relaciones: Celebración de la cultura ciclista, promoción de la movilidad sostenible, fomento de la comunidad ciclista. Acuerdos necesarios para la realización: Coordinación entre entidades distritales, organizaciones ciclistas y patrocinadores para la organización del festival, asignación de recursos y espacios adecuados. Propuestas: Definir una agenda de actividades y eventos relacionados con la bicicleta, involucrar a actores representativos del gremio ciclístico, músicos, grupos comunitarios y organizaciones locales, garantizar la inclusión y participación de diferentes grupos de la comunidad.	FORTALEZA	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Encuentro de ciclismo, oficios, prácticas y deportes en bicicleta**	Relaciones: Promoción de habilidades y conocimientos relacionados con la bicicleta, intercambio de experiencias y prácticas ciclistas. Acuerdos necesarios para la realización: Convocatoria y coordinación de participantes, definición de espacios y horarios para las actividades, colaboración entre organizaciones y expertos en diferentes areas del conocimiento en el contexto bici. Propuestas: Talleres, conferencias, demostraciones y competencias relacionadas con el ciclismo y sus diversas prácticas, involucrar a diferentes colectivos y grupos de interés para compartir conocimientos y experiencias.	FORTALEZA	Economías populares, saberes locales y estructuras productivas
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Biciestaciones para ciclistas**	Relaciones: Mejora de la infraestructura ciclista, facilidades para el estacionamiento seguro de bicicletas. Acuerdos necesarios: Identificación de ubicaciones estratégicas para las biciestaciones, coordinación con autoridades locales y propietarios de espacios, implementación de medidas de seguridad. Propuestas para construir: Construcción e instalación de bicipaqueaderos en puntos clave de la ciudad, equipadas con aparcamientos, herramientas básicas de reparación y servicios adicionales según las necesidades de los ciclistas.	FORTALEZA	Deporte, recreación y bienestar
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Pedagogía en alimentación y uso seguro de la bicicleta:**	Relaciones: Promoción de hábitos saludables, seguridad vial y alimentación adecuada para los ciclistas. Acuerdos necesarios: Colaboración con expertos en nutrición, seguridad vial y educación, difusión de información y materiales educativos. Propuestas para construir: Talleres, charlas y campañas educativas sobre la importancia de una alimentación balanceada para los ciclistas, promoción de normas de seguridad vial y buenas prácticas al utilizar la bicicleta.	FORTALEZA	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Sensibilización de la ciudadanía entorno a la política pública de la bicicleta**	Relaciones: Conciencia y comprensión de los beneficios de la cultura de la bicicleta, promoción de la participación ciudadana en la implementación de políticas relacionadas. Acuerdos necesarios: Colaboración entre entidades distritales, colectivos, líderes locales y medios de comunicación para difundir información y sensibilizar a la población. Actores relacionados: Autoridades distritales, organizaciones no gubernamentales, líderes locales, medios de comunicación.	OPORTUNIDADES	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Articulación entre el distrito y el sector privado para mejorar el uso de la bicicleta**	Relaciones: Colaboración entre el sector público y privado para impulsar iniciativas y proyectos relacionados con la bicicleta. Acuerdos necesarios: Establecimiento de alianzas y convenios entre entidades gubernamentales, empresas privadas y organizaciones ciclistas para desarrollar programas conjuntos. Actores relacionados: Autoridades distritales, empresas privadas, organizaciones ciclistas, cámaras de comercio.	OPORTUNIDADES	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Flexibilización de trámites para la creación de empresas para el fomento del uso de la bicicleta**	Relaciones: Estimular el emprendimiento y la creación de empresas relacionadas con la bicicleta. Acuerdos necesarios: Simplificación y agilización de trámites administrativos y regulatorios para facilitar la creación y operación de negocios ciclistas. Actores relacionados: entidades reguladoras, emprendedores, empresarios	OPORTUNIDADES	Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad				

Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos 1.
Recursos para campañas de prevención
- Kit de Despiche
- Kit de Primeros Auxilios.

2. Que la Policía pueda estar en altas horas de la noche para la protección de los y las ciclistas en vías principales
3. Seguridad privada a ciclistas
4. Unión y empatía al gremio del ciclista.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad _____		
Lugar del encuentro: Alcaldía local de fontibón	**Fecha y Hora : 14 junio de 2023**	
Total participantes 17	**Mujeres 8**	**Hombres 9**
Otras identidades 0	**Niñas 0**	**Niños 0**
Link de Carpeta del encuentro https://docs.google.com/spreadsheets/d/1QXELxNy31f8vTjgPsl-UkqSQdLP0n_2r/edit?usp=drive_link&ouid=100589533218537887729&rtpof=true&sd=true	**Transcripción: Lorena Romero y Yulieth Riaño** **Fotografías: Lorena Romero y Yulieth Riaño** **Documentos escaneados:**	
Personas relevantes lideres y participantes de colectivos como parceros, curvas en bici	Charlie Cortes - Historia bici	
Otros guias turisticos, emprendedores	Otra información que considere relevante.	
Relator	Lorena Romero y Yulieth Riaño	

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.

1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	**"Abuso de los costos para compra y mantenimiento de las bicicletas" "inseguridad", "Buses del SITP", "Rutas inseguras", "Mafias", "Salir Solo", "accidentes viales", "Compra de bicicletas robadas", "Mal parqueados", " Falta de iluminación en las vías", " Infraestructura bici en mal estado e invadida", " Falta de medio de transporte para el traslado de bicicletas", " Informalidad de ciclotalleres"**	**"Falta de fomento sobre la bicic por parte del estado", "Falta de continuidad de ciclorrutas y ciclovías", "Baja articulación de otras culturas en Bogotá (no hay algo compartido)", "Falta de monitoreo y acción inmediata por parte de autoridades", "Desconocimiento de leyes (código 1811)", "Falta baja señalización en vía", "Indisciplina y falta de respeto de normas viales por parte de los ciclistas", " "Bajo respeto por el peatón", "Bajo nivel de apropiación de apps o plataformas", "Intolerancia entre actores viales", "Baja cultura vial en ciclistas - cultura ciudadana"**	"Incentiva y articula el turismo", "Agremiación", "Economía y sector privado", "Apertura biciparqueaderos", "Desarrollo de aplicaciones", "Aunque insuficiente, existe una infraestructura que puede ser mejorada".	"Incentivar la realización de eventos noctumos", "Socializar más la política pública de la bici", "Fortalecer las iniciativas distritales sobre la bici", "Integrar a los colectivos", "Seguridad vial + personal", "Infraestructura vial - cicloinfraestructura", "Cicloparqueadero en los edificios comerciales y públicos", "Mejorar el alumbrado e iluminacion cicloinfraestructura"
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	**"Bandas delincuenciales", " La falta de unión entre colectivos", " Compra de bicicletas robadas", " Drogas", " Lugares que almacenan bicicletas robadas", "Ciclomotores en las vías de los ciclistas", " Falta de señalización en la infraestructura bici", " La falta de atención primaria a ciclistas accidentados"**	**"Falta de colaboración y tolerancia entre actores viales", "Tensiones entre clubes y colectivos", "Ver al ciclista como imiportante y respetarlo el ser consciente que va desprotegido"**	"Discriminación social hacia el sur y sus colectivos", "Articulación bicis al transporte público", "Interés institucioal por promover la bici", "Hago amigos", "Facilitan e incentivan ususarios", "Hago parche", "Salud, bienestar y recreación", "Conozco la ciudad", "Cultura medio ambiente", "Medio de transporte y ahorro", "ciclovía", "Entre ciclistas nos cuidamos",	"Intergrar a los adultos mayores a la movilidad en bici", "fortalecer las intancias de participación", "Talleres de mecanica para diversas poblaciones", "Fortalecer e integrar al sector pedagogía en bici", "Posicionar la cultura de la bicicleta más alla del transporte", "Involucrar más colectivos", "Integrar más a los ciclistas en los parques", "Talleres de historia sobre la bicicleta", "Aprovechar más los espacios de la localidad", "Integrar a los colegios a las actividaddes ciclistas", "Integrar a los colectivos", "Visitar lugares y espacios de memoria", "Apoyo a los/as colectivos/as".

3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	**“Migración, desplazamiento forzado y conflicto armado”, “Vulnerabilidad”, “Cultura sexista”, “Discriminación al adulto mayor y a las mujeres”, “Falta de oportunidad “, “Acoso, desigualdad y machismo”, “Falta de sensibilización para la participación de culturas para la práctica de la bici”**	**"Miedo de salir sola en bicicleta", "Vulnerabilidad del ciclista", "Acoso a mujeres de noche y vulnerabilidad, miedo" " inseguridad" " falta de espacios seguros" " falta de talleres pedagogicos", " machismo", " inferioridad" , " falta de credibilidad", " Mas espacios para mujeres" , " Mas participacion de las diferentes culturas" " inclusion de las diferentes culturas" " Respeto por el genero", " Apoyo entre mujeres ciclistas"**	"Ciclorruta, seguridad vial para que las mujeres se sientan más seguras y se motiven a salir", "La existencia de colectivas, su articulación y promoción y enlace con otros espacios participativos como consejos locales de la bicicleta y/o de mujeres", " Lideresas bici que potencien sus capacidades y se visibilicen en la ciudad", "Apoyo entre mujeres" "Actividades bici para mujeres y comunidad LGBTI", " Talleres pedagogicos", " Espacios abiertos para mujeres ciclistas", " Colectivos especificos de solo mujeres" " Trabajos que involucran a la bici que visibiliza a las mujeres lideres y ciclistas"	"Respetar a las mujeres en la vía y motivarlas a que utilicen este vehiculo o este elemento como elemento deportivo", "Integrar a las diversidades", "Generar conciencia entre la comunidad sobre las violencias basadas en género", "Realizar bicitours que incluyan y enfaticen en población LGBTI y en mujeres", "Impulsar los emprendimientos", "Ver la cultura de la bicicleta como fuente de ingresos e impulsar la economía en las mujeres"
4. Deporte, recreación y bienestar:	**“Exclusión prácticas deportivas por edad y género”, “Intranquilidad de transitar con menores en ciclo paseos”, “Pocos escenarios deportivos para la práctica del ciclismo”, “ Falta de talleres y prácticas para el uso de la bici” " Poca participacion por la falta de convocatoria y motivacion", " Pocas actividades en enfoque bici" , " Falta de articulacion de actividades bici con colectivos", " La falta de objetividad de las intituciones para las actividades bici", " Desconocimiento de los procesos bicis que se deben tener para las diferentes actividades en las instituciones"**	**"Desconocimiento de rutaas seguras (Infraestructura)", "Bajo nivel de infraestructura (iluminación, ciclorutas)", "Falta de rutas seguras" " Pocas actividades bici para mujeres y cimunidad lgtbi" " No hay un taller donde se capacite a mujeres y comunidad lgtbi para la inclusion al uso de la bici" " las entidades no se preocupan y tampoco se articulan para realizar intervenciones sobre la bici en este componente" " No se cuenta con redes seguras de acompañamiento para ir al trajano o difrentes lugares de bogota", " No existen capacitaciones de mecanica basica de la bici para este componente", " No hay ciclotalleres flotantes para cualquier eventualidad"**	"Los beneficios no llegan personas en situación de discapacidad" + "No se contemplan otras formas y cuerpos para el ciclismo", "topografía y clima", " Rodadas mujeres y lgtbi" " Carrera ciclistica mujer" " Proyectos que incentiven el uso de la bicicleta", " Talleres que permiten ser mejores ciclistas" " Rodadas que permiten crear redes ciclistas y tambien reconocer la ciudad", " Carreras ciclisticas que permiten darle valor a la particpacion a todos", " Actividades en bici que permite la apropiacion de la bici y de su entorno"	"Incentivar la bicicleta como factor de mejoramiento de la salud", "Fortalecimiento de habilidades ciclistas", "Implementar la bicicleta y el ciclismo en las actividades locales", "Conciencia entre los jovenes y la cultura vial", "realizar bicirecorridos y ciclopasesos para conocer la localidad", "Incentivar las practicas de entrenamiento de ciclistas de alto rendimiento", " articulacion entre colectivos e instiruciones", " Reconocer la ciudad los puntos inconicos en diferentes rodadas articuladas con entidades y colectivos", " Fomentar el uso de la bicicleta en toda la comunidad, aprovechando la articulacion de instituciones y colectivos"
Observaciones: Se concluye que en todos los componentes se conecta a un mismo horizonte que es la infraestructura vial, priorizar la participación de más mujeres como líderes y amantes de la bicicleta, así mismo crear redes seguras que permitan rutas seguras y de acompañamiento entre ciclistas para así motivar el uso de la bicicleta y este no se convierta en algo amenazante para aquellos que la quieran utilizar como me transporte, recreación o deportivo. También dar el reconimiento de los colectivos bici que permiten llegar a todas necesidades y problemáticas que se vive a diario y así mismo que haya ese trabajo articulado con entidades para el desarrollo de diferentes proyectos sin dejar de lado a los líderes y participantes de cada colectivo.				
Tercera parte **Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia**				

Propuesta	Nombre	Caracteristica	Actores relacionado	Categoria D.O.F.A	Componente
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Colectivos**	**Diseñar estrategis de integración de colectivos con base en las rutas más frecuentadas por los ciclistas**	IDRD, SDM - Secretaría distrital de mov	Oportunidades	Organizaciones
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Actores barriales**	**Realizar jornadas ciudadanas de mantenimiento de la señalización y demarcación de la cicloinfraestructura**	Actores barriales	oportunidades	Organizaciones
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Secretaría de educación**	**Implementar una clase de cultura vial y uso de la bicicleta a los colegios**	Secretaría de educación	oportunidades	Organizaciones
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Secretaría de la mujer, de educación, de movilidad y de seguridad**	**Implementar socialización a las ciclorrutas con mensajes alusivos al respeto por la diversidad y las mujeres**	**Secretaría de la mujer, de educación, de movilidad y de seguridad**	oportunidades	Mujeres

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Ciudadania general**	**Implementar socialización con la información de rutas de atención y lineas de emergencia**	**Ciudadania general**	oportunidades	Organizaciones
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**ciudadania general**	**Señalización con tiempos de desplazamiento en la ciclo infraestructura**	Ciudadania general	oportunidades	Organizaciones
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**ciudadania general**	**Diseñar una guia o directorio o APP de actividades ciclistas para la oferta de los ciudadanos**	Ciudadania general	oportunidades	Sector economico
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Talleres pedagogicos**	**Diseñar y ejecutar talleres pedagogicos para comunidad en general, colegios privados y universidades para la cultura vial bici**	IDRD, SDM, Comunidad en general, secretaria de educacion	Amenazas	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Circuitos seguros o redes seguras**	**Diseñar rutas seguras de acompañamiento en ciclorutas y calles de Bogota que permitan a las personas trasitar tranquilamente porque cuentan con acompañamiento seguro de las instituciones y tambien con asistencia mecanica**	IDRD, SDM, POLICIA NACIONAL y Secretaria de seguridad	Amenazas	**Genero**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Leyes a favor de las mujeres**	**Endurecer las leyes contra las violencias de las mujeres**	Senado de la republica, Policia nacioanal, Secretaria d ela mujer	Amenazas	Genero
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Infraestructuras bicis**	**Construir mas infraestructuras bicis a nivel de la calzada vehicular y ampmias para el transito bici**	IDU, SDM, MDV	Amenazas	**2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Ferias de emprendimiento**	**Realizar ferias de emprendimiento con temas realcionados bicicleta para ayudar a los mecanicos y emprendedores de diferentes colectivos bici y sectores que se dedican al comercio bici**	Secrearia de desarrollo economico y alcaldia mayor	Debilidades y fortalezas	**Economías populares, saberes locales y estructuras productivas**

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**conmemoriacion a dias de la bicicleta y semana se la bicicleta**	**Articulacion de actvidades para estas fechas y ciclopaseos**	colectivos, idrd, sdm, Secreatria de seguridad, alcaldias	Debilidades y fortalezas	**4. Deporte, recreación y bienestar**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Crear una biblioteca de la bici**	**Biblioteca para la ciclistas que puedan tener la comodidad y el ambiente de la bici**	bibliored	Debilidades	**2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:**

Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras

Realizar eventos bici de Bogotá en las localidades, es decir, decentralizar la oferta de programas y actividades que entorno a la bicicleta se realizan en la ciudad, y permitir la realización de clásicas de ciclismo, carreras urbanas y/o deportias y recorridos patrimoniales locales en bici. En el día de la bicicleta tomarse la localidad con actividades de todo tipo que involucren a todos los actores bici de la localidad, articular acciones con otras localidades en tema pedagogicos, de reconimiento de lugares inseguros y actividades de gran alcance, que apropie estos espacios a nivel local y reuna a la comunidad ciclista entomo a la bici, lograr la acrticulacion entre instituciones y colectivos o lideres ciclistas para llevar acabo todas las actividades bici que sean provechosas para la comunidad y cumpliento cada uno de los objetivos para cada actividad.

Observaciones

Realizar los encuentros en articulación con todas las entidades que tengan presencia y relacionamiento con temas bici en las localidades, para que los contratistas, funcionarios e incluso beneficiarios de estas entidades y programas que se ejecutan en la localidad tambien aporten su punto de vista y sumen a la idea de patrimonio de la cultura de la bicicleta, ej: ACB Al colegio en bici o escuela de la bici, incluso con guardianes de ciclovía o policia nacional en bici.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad _____		
Lugar del encuentro: Casa de la participacion - Bosa	**Fecha y Hora :**	
Total participantes: 14	**Mujeres : 6**	**Hombres: 8**
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**
Link de Carpeta del encuentro : https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1xn4WVCyxVZLATWYyF4UI8PJmbH3PaKLT	**Transcripción:** **Fotografías:** https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1T-2PPRIVbBBt66oZRbJtDJ7-MEUIeZwh **Documentos escaneados:**	
Personas relevantesKATHERINE RODRIGUEZ (CONSEJERA LOCAL DE LA BICICLETA KENNEDY) JUAN TELLEZ Y OSCAR APARICIO	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator	Nombre de quien diligencia este documento.	

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.
1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	**Bicitaxis: No tiene control por autoridades y no respetan a los demas actores viales**	**Inclusión: Falta de conocimiento en lengua de señas en temas de diversidad, de inclusión de otras poblaciones, afro , raizales , palenqueras, indígenas. Invasión del espacio publico. Manejo de residuos y basuras**	Empoderamiento y apropiacion del territorio. por medio de la bicicleta se genera un conocimiento de la localizacion de lalocalidad y cuidado de la misma	apropiación del territorio a traves de la promoción del turismo en bicicleta dentro de la localidad hacia lugares de interes promoviendo una vision mas integral con conciencia social , cuidado ambiental y sentido de pertenencia. Reconociendo las comunidades diversas que la habitan
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	**Venta de bicicletas robadas : esto se ha convertido en un gran impacto negativo en la localidad ya que en calle y establecimientos se promueve la compra y venta de estos elementos**	**Poca participación de personas diversas. La formación en ciudadanía. Otra debilidad radica en la percepcion que tienen sobre los ciclistas personas ajenas a la bici y su practica. La poca cohesión y colaboración entre colectividades**	Emprendimientos: Genera espacios para nuevos emprendimientos y mayor economia y empleabilidad para habitantes de la zonas cerxanas a ciclorutas	Trabajar con las personas de la propiedad horizontal , la difusió y la masificación de programas. descentralizar los recursos y losp programas. Involucrar mas a la comunidad sobre temas bici. Continuar avanzando hacia una movilidad sostenible.

3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	**Inseguridad: Debido a la mala iluminacion de las ciclorrutas y falta de presencia de autoridades se genera miedo e inseguridad a las mujeres salir en bicicleta**	**falta de conocimientos básicos entorno a algunos saberes que acompañan la pratica como la mecanica. El miedo y la percepción de la seguridad**	Manzanas del cuidado: Programa que aumenta significativanente el uso y los procesos de enseñanza de la bicicleta en mujeres de la tercera edad	se evidencia como una oportunidad el hecho de reconocer que la mayoria de personas que habitan estos espacios de actividades sean mujeres. La promoción y gestión de eventos en pro de la experiencia de la mujer con la bicicleta. Así mismo tambien el fortalecimiento y la capacitación en habilidades bici para mujeres.	
4. Deporte, recreación y bienestar:	**Falta de particpacion: poca participacion en eventos locales relacionaodos a la bicicleta, talleres y procesos de enseñanza**	**Falta de señalización e iluminación, falta de normatividad . Ausencia de empatia y respeto con otros actores viales. Falta de equipamentos y espacios seguros como cicloparqueaderos. Tambien se define como una debilidad el estado de algunos tramos de infraestructura.**	Programas al uso cotidiano de la bici: (Escuela de la bici, Al trabajo en bici, al colegio en bici y manzanas del cuidado) Programas que fomentan el uso de la bicicleta a comunidad en general y a su vez aumentanto la poblacion de mujeres en este ambito de la bicicleta	Extender la ciclovía a otros sectores de la localidad y realizar planes piloto. Que existan espacio de aprovechamiento en ciclorutas y parques naturales, humedales etc. Promover el bienestar fisico y mental. fortalecimiento de habilidades y conocimientos . Institucionalizar una ruta segura en la localidad de bosa para la practica libre del ciclismo de indole recreativo.	
Observaciones					
Tercera parte **Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia**					
Propuesta	Nombre	Caracteristica	Actores relacionado	Categoria D.O.F.A	Componente
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Control de lo institucional**	**apoyo a desarrollar estrategias y mecanismos de control a las instituciones ya que hay muchas fallas en la divulgación y en el desarrollo de estrategias. Tener auditorias para regular el ejercicio institucional. Las instituciones han desmotivado el trabajo de las personas , las y los consejeros y las colectividades.**	ciudadania , instituciones promotoras de la bici	Debilidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Historia y cultura local**	**caracterizar localmente el uso y disfrute de la bici así como su historia, eso incluye el reconocimiento de la cultura indigena que la habita. establecer dialogos entre lo ancestral y la bici, pero tambien la historia de la bicicleta de la localidad, sus ciclorrutas mas antiguas y sus dinamicas propias.**	La sociedad civil y la academia.	oportunidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Apoyo integral y presupuestos participativos**	**vincular los presupuestos participativos al plan especial de salvaguardia. articular el *pes* a nivel nacional e inyectarle recursos para que las propuestas que se generan y llegan a los consejos locales tengan posibilidad de materializarse. Hay que trabajar en una perspectiva multiescalada e interlocal.**	La institucionalidad	oportunidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Bici y diversidad**	**Inlcuir un enfoque de género y diversidad al uso y promoción de la bici. Desde las entidades pero tambien desde las organizaciones y colectividades se puede generar mas conocimiento y apertura para generar ideas que convoque a la población diversa a participar de estas acividades.**	Instituciones que abordan el tema de la bici pero tambien instituciones que trabajen con la diversidad. Colectivos y organizaciones	oportunidad	Deporte Mujer y Genero
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Censo**	**Hace falta diseñar una estrategía estadistica para saber cuantos somos, como somos y donde estamos quienes sostenemos la manifestación, los mecanismos actuales no son inclusivos. hace falta caracterizar localmente las personas que sostienen la manifestación.**	SDM (Secretaría de movilidad)	oportunidad	Estructuras organizativas
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Fortalecimiento de los consejos locales**	**si bien existe un alcance desde los consejos para implementar un plan de acción, las propuestas en muchos espacios no son reconocidas ni aprobadas por la institucionalidad. Se hace necesario replantear el objetivo de trabajo de los consejeros locales. El consejo debería ser una herramienta de aritculación ciudadanía - institucionalidad. El consejo es una de los varios elementos de articulación que deberian existir entre la ciudadanía y las instituciones. promover la formación en hablidades para las y los consejeros de la bici y para la comunidad en general. Una realidad de los consejos es que no hay una comunicación entre todos estos actores distribuidos por la ciudad falta ejercicio de cominicación y acción entre consejeros.**	Consejerxs locales de la bici, institución.	Debilidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ ¡y otras poblaciones!al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Estimulos**	**Vincular los presupuestos participativos al plan especial de salvaguardia. articular el pes a nivel nacional, generar estrategias para buscar estimulos para que la ciudadanía participe mas que de una remuneración directa se habla de un apoyo integralque promueva y potencie las actividades que la gente y sus representantes ya han propuesto.**	sector público	oportunidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ ¡y otras poblaciones!al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Reconocimiento de lo comunitario y colectivo como grandes tejidos base de la manifestación**	**reconocer el contrapeso de lo comunitario y lo colectivo el apoyo de las estrategias la promoción y el incentivo como respaldo institucional para poder llevar a cabo los procesos por ejemplo en los consejos locales de la bicicleta. En donde no solo sea el consejo el responsable de trabajar en la promoción de la bici en el territorio.**	Institucionalidad	debilidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ ¡y otras poblaciones!al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Promoción**	**sacar los procesos y las reflexiones a las que ha llegado el movimiento pero tambien las instituciones y llevarlo a donde ocurre la movida bici, socializarlo y sacarlo del papel para que la gente conozca que pasa con la movida bici en su localidad.**	Institucionalidad	debilidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ ¡y otras poblaciones!al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**integración de actores viales**	**Desde ciclistas hacia los demas actores viales, se necesita generar ese dialogo para entender la movilidad como un entramado de muchas variables y perspectivas. Transporte publicos y demás actores.**	Representantes de sectores viales del transporte publico, de otras modalidades de movilidad sostenible, secretaría de movilidad, secretaría de la mujer.	oportunidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Registro bici**	**los cambios en esta estrategia han distanciado la relación de la institución con la ciudadanía, ahora solo consta de hacer un registro virtual, lo que imposibilita a ciertas poblaciones poder acceder al registro, además enfría esa relación institución ciudadanía. Que la institucionalidad vaya a los territorios y ello garantice una mayor participación y que piense en las poblaciones que por razones de acceso no podrian realizar el registro bajo la dinamica actual.**	Secretaría de movilidad	DEBILIDAD	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Bici y promoción del turismo local.**	**Fuente de ingresos y actividades economicas ciudadanas alrededor de la bici, del turismo local, del trabajo con las comunidades. Pero tambien para que la misma comunidad que habita la localidad conozca su territorio**	Instituto de turismo, secretaría de movilidad, sector de promoción de economias alternas, comunidades, ciudadanía.	oportunidad	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Bici e Inclusión**	**Ir a las comunidades y distintas poblaciones trabajar en la promoción y el uso de la bici. Vincular a las diversidades , afro, raizales, y a las diversidades de género.**	secrearía de la mujer, movilidad	debilidad	Deporte Mujer y Genero
Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras					
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos					
Observaciones					
Se evidente la carencia de una participación con perspectiva diversa , es necesario garantizar la participación del sector en estos espacios.					

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad _____			
Lugar del encuentro:centro felicidad CEFE san cristobal sur	**Fecha y Hora : 29 de junio 2023 hora : 5: 30 pm**		
Total participantes 18	**Mujeres 9**	**Hombres 9**	
Otras identidades	**Niñas**	**Niños**	
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google.com/drive/folders/1UdaOX86YNepqbfS5bWER8wW2cW-h5fYi	**Transcripción:** **Fotografías: Miguel León** **Documentos escaneados:** https://drive.google.com/drive/folders/1ovvEkTHVYu8f17EO6s5p53-El7oefLe9		
Personas relevantes:	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.		
Otros	Otra información que considere relevante.		
Relator: Fredy Quintero Motato - Angela sanchez.	Nombre de quien diligencia este documento. Fredy quntero Motato - Angela sanchez.		

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.

1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	La oferta de biciparqueaderos es muy baja frente a la demanda por parte de los cilcistas, sobretodo en zonas de alto impacto comercial como las de los barrios Restrepo, Policarpa y Santander. Existe ademas una muy baja inversión por parte de las entidades encargadas para promover las economias populares y las estructuras productivas en torno a la bicicleta.	El sector presenta una muy baja participación con incidencia en las actividades relacionadas con el tema de las bicicletas. Los escasos biciparqueaderos de las localidades, no tienen claridad respecto a la normatividad asociada a esta actividad comercial. Los domiciliarios en bicicleta de los establecimientos de comercio de la zona, invaden los bicicarriles con vehiculos dotados de motor y con exceso de velocidad.	En la localidad existen en particular varios oficios en bici como por ejemplo arreglos locativos en bici... jardinería (las herramientas son llevadas en la bicicleta son muy comunes en esta zona)arreglo de ollas, paraguas, afilado de cuchillos, arreglos eléctricos) hace unos años se intentó crear rutas de bicitaxismo debido al cambio en el transporte, pero fue temporal, otras economías populares estan muy arraigadas con los talleres de mecánica que de forma formal e informal se ubican a lo largo y ancho de la localidad ya que existen varias ciclorutas y bicicarriles desde la cuarentena lo que también nos lleva a descubrir varias nuevas empresas y emprendimientos enfocados a indumentaria en bici ante el aumento de su uso, agregando al igual lugares donde se desarrollan trueque o intercambio de piezas, exhibicion de bicicletas clásicas y tradición oral.	Declaración de la ciudad como capital bici, actividades pedagógicas de los colectivos, visitas guiadas, alquiler de bicicletas compartidas, aumento en la oferta de mensajería en bicicleta.
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	Los grupos de interes de las localidades, tienen una escasa interacción frente a temas de particpacion ciudadana. El Distrtito no reconoce de manera formal a colectivos bici y activistas en pro del uso de la bicicleta. Los colectivos refieren falta de tolerancia y practicas de convivencia frente a los cilcistas. Existe una reiterada falta de respeto frente al cumplimiento de las normas de tránsito y la invasión del espacio público por parte de los todos los actores viales y del comercio informal.	Las localidades tienen pocos espacios para que los menores de edad usen y disfruten de la bicicleta. En el mismo sentido, no existen espacios fisicos culturales para la bicicleta. Falta además una buena articulación del Distrito con la comunidad en temas bici.	Los colectivos ciclistas y consejos locales de la bici hacen resaltar tanto los valores como las falencias en infraestructura y procesos para la mejora del desarrollo de la manifestación de la bicicleta.	Las localidades se ven favorecidas porque las Ciclovía dominicales y nocturnas estan muy cerca o cruzan por ellas, la escuela de la bici estan localizadas en los parques más grandes de las localidades y se planea tener más, al igual que al colegio en bici promoviendo el uso en niños y generando el cuidado de ellas.
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	El acoso sexual a las mujeres ciclistas es frecuente en los corredores viales. La inseguridad asociada a las zonas peligrosas por la presencia de huecos y obstaculos facilitan el hurto a mujeres y personas vulnerables. Se evidencia un tendiente cultura sexista en las localidades.	Son frecuentes los casos de matoneo y falta de empatía, ademas del acoso por parte de otros actores viales como los motociclistas. Existen varias zonas de indigencia, de consumo de sustancias psicoactivas y sin ninguna iluminación en horas nocturnas que propician la violecia contra las mujeres y el hurto de bicicletas.	Existe mucho interés en las escuelas deportivas en la amplia participación de la mujer en procesos de competición, desarrollo e incidencia. La escuela de la bici se caracteriza porque su mayor afluencia es de mujer adulta y tercera edad.	Escuela de la bici, Ciclovía recreativa y escuelas deportivas.

4. Deporte, recreación y bienestar:	La infraestructura vial y su estado amenaza la integridad de las personas que transitan en bicicleta. La conectividad de los espacios para bicicleta esta mal diseñada y causa confusión y riesgo para los ciclistas. La iluminacion de las ciclorutas es deficiente y la del parque de pista BMX del Barrio Restrepo es nula, carece del mantenimiento correctivo y preventivo, siendo de alto riesgo para su uso en horas nocturnas o en diurnas con baja visibilidad.	En la ciclovia y/o ciclorutas son constantes las invasiones de estos espacios por los demas actores viales. Se generan además situaciones de riesgo con los vehiculos de carga. Los ciclistas de la zona ponen en riesgo su integridad por la falta de uso de elementos basicos de seguridad como el casco y el irrespeto reiterado a las normas de tránsito.	El incentivo del uso de la bicicleta en la localidad desde hace varias decadas está en los escenarios deportivos y en la actualidad los bicicarriles y ciclorutas acceso a talleres de autoconocimiento de la bici y mecánica y mantenimiento de nuestros caballitos de acero.	El velódromo, formación deportiva, concepto saludable, semillero de ciclistas aprovechando la topografía, concepto de medio de transporte amigable con el medio ambiente.

Tercera parte
Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia

Propuesta	Nombre	Característica	Actores relacionado	Categoría D.O.F.A	Componente
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**FORMACION CICLISTA**	Que existan mayores y mejores centros de educación enfocados en la cultura de la bicicleta.	Secretaría de educación	Oportunidad	Educación y cultura
	AULAS AMBIENTALES	Conexión con temas ambientales, desde las colectividades, unificar los conceptos de sostenibilidad alimentaria, manejo de residuos creación y mantenimiento de lugares de compostaje.	Colectividades Culturales y sociales de la localidad	Fortaleza	Estructuras organizativas
	CULTURA DE LA SEGURIDAD EN BICI	Espacio pedagógico para personas que cometen infracciones, información clara de los deberes y derechos para los ciclistas.	Secretaría de Movildiad	Fortaleza	Educación y cultura
	CONECTIVIDAD CON OTROS MEDIOS DE MOVILIDAD ACTIVA	Movilidad activa con patines y patineta, unidad ciclista.	Secretaría de Movildiad y colectividades Ciclistas	Fortaleza	Movilidad activa
	PEDAGOGIA PRIMARIA EN BICI	Enseñanza de procesos en torno a la bici como códigos prácticas y leyes.	Escuela de la Bicicleta, Al Trabajo el Bici, Secretaría de Movilidad y Secretaría de Seguridad	Fortaleza	Educación y cultura
	INTERMODALIDAD BICI	Fomento de otra prácticas bici en la localidad.	Alcaldía Local de San Cristobal y Secretaría de Movilidad	Fortaleza	Deporte

ARTE Y CULTURA BICI	La localidad por su tradición necesita un lugar de reconocimiento a nivel nacional e internacional colaborativo, participativo y cultural, un lugar que podría ser ubicado sugerido: en el velódromo.	Secretaría de Cultura, Secretaría de Patrimonio y Cultura y Alcaldía Local	Oportunidad	Educación, historia y cultura
EDUCACION BICI ENFOCADA EN GENERO	Las manzanas de cuidado están siendo de mucha ayuda para las mujeres y el valor que tienen de apoyo,tiempo, y estilo de vida, fortalecerlo, con el conocimiento de ello a nivel general en la sociedad es nuestro deber.	Secretaría de la Mujer, Alcaldía Local, Secretaría de Movilidad, Al Trabajo en Bici	Oportunidad	Mujer y genero
MECANICA BICI	Capacitaciones en mecánica básica y mantenimiento de la bicicleta con enfoque de género.	Al Trabajo en Bici y Escuela de la Bici	Fortaleza	Mujer, género, educación y cultura
CONECTIVIDAD BICI	Crear redes de apoyo y difundir información de interés.	Alcaldía Local de San Cristobal y Colectivos	Fortaleza	Educación y cultura
EMPRENDIMIENTOS BICI	Procesos educativos que generen cambios culturales con productos reutilizados y reciclados de las bicis.	Colectivos, lideres sociales y organizaciones.	Fortaleza	Educación y cultura
SEGURIDAD VIAL BICI	Fomentar sentido de pertenecía de la infraestructura de la bicicleta, pedir espacio en la vía, cuidado de biciparqueaderos.	Alcaldía Local y Secretaría de Movilidad.	Fortaleza	Educación y cultura

Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras

Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos
1. Desde el rol de cada uno dar ejemplo de una mejor cultura ciudadana y así mismo a las nuevas generaciones para una mejor cultura bici
2. Reportar los puntos inseguros, poco iluminados y riesgosos con las autoridades competentes
3. Fomentar la información pedagógica del Manual del Buen Ciclista en los diferentes escenarios, eventos y actividades locales
4. Apoyar los procesos en bici relacionados a las mujeres, niños y niñas
5. Activar redes de apoyo vecinales para atender casos de violencias y hurtos

Observaciones

Se sugiere al final del taller la creación necesaria de un museo y biblioteca de la bicicleta en la localidad, aprovechando el espacio en el lugar icónico del velódromo de primero de mayo, ya que este es un lugar de patrimonio cultural de la bici en la localidad.

contamos que las debilidades se conviertan con el tiempo ,las articulaciones y la forma en que veamos la bicicleta sean transformadas y lleguemos a tener una ciudad menos dependiente del automovil y lleguemos pronto a tener esos nucleos ciclistas

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-1040 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad			
Lugar del encuentro: Alcaldía Local de Tunjuelito	**Fecha y Hora : 24 de junio 2:00 pm a 5:00 pm**		
Total participantes 15	**Mujeres 12**	**Hombres 2**	
Otras identidades	**Niñas**	**Niños 1**	
Link de Carpeta del encuentro: https://drive.google.com/drive/folders/1NNlBT9yLfUiiiurdd2KgsYMWxar1eOb2	**Transcripción: Cindy Morales y Liliana Bernal** **Fotografías: Cindy Morales y Liliana Bernal** **Documentos escaneados: Listas de asistencia IDPC**		
Personas relevantes	Participantes en el taller que consideran pertinente entrevistar individualmente a posteriori.		
Otros	Otra información que considere relevante.		
Relator	Cindy Morales y Liliana Bernal		

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede ser mejorado.	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.

1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	Existen amenazas desde la inseguridad, como el mercado negro de las bicicletas, el sistema judicial aun no esta preparado para enfrentar la situacion, adicional las personas han perdido la vida por los robos, son emergentes nuevas modalidades de robo- Se debe mejorar el tema de educación vial para ciclistas y el resto de actores viales.	En relación a los mecánicos de barrio, aquellos que toda la vida han trabajado en esto, necesitan que sus conocimientos sean fortalecidos, es vital puesto que los ciclistas que acuden a estos lugares necesitan tener una óptima atención. Por otro lado, es importante fortalecer aquellos espacios donde los ciclistas frecuentan para alimentarse después de sus rodadas, que estos lugares tengan todas las medidas de seguridad así se pueden fortalecer las economías populares, apoyar los pequeños emprendimientos adecuando espacios óptimos como cacetas o ferias para la venta de productos bien sea de alimentos o accesorios, las localidades no cuentan con estos espacios.	Desde las alcaldías se han venido proponiendo diferentes recorridos por lugares destacados, buscando reconocer e intervenir puntos neurálgicos en los que especialmente las mujeres se ven afectadas, por ser lugares solitarios la comunidad no los frecuenta afectando notablemente los pequeños emprendimientos, con estas salidas se fortalecen estos espacios y se le brinda mayor tranquilidad a las y los ciclistas, obsequiando elementos de protección personal e incentivando el uso de los mismos.	Los emprendimientos y economias populares alrededor de la bicicleta se pueden fortalecer a través de las acciones de la ciudadania directamente e involucrando a entidades del Distrito en el apoyo a traves de estimulos (monetarios y de gestion) - Se aporta al mejoramiento de la educación vial desde el uso de la bicicleta. - La bicicleta se establece como un modo de transporte rapido, que aporta a la economía de los ciclistas y es ecologico.- puede ser que en el tiempo se sostenga y promueva un transporte multimodal donde la bicicleta tenga espacio en transmilenio, metro, transmicable y buses SITP- Tomar como refrerencia cicloinfraestructuras de la 13 (alameda), para la salida al llano - En pandemia y despues de ella se establece una cultura mas amplia de la bicicleta adicional se amplia la ciclo infraestructura (av 68)
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	No hay aun gran oferta de parqueaderos para las bicicletas, falta establecer alianzas con entidades privadas y publicas para el cuidado de las bicicletas- Desde la administracion publica o gobernanza es importante que se mantengan o fortalezcan los procesos, reglas que han estado desde antes es decir que no se "barra" lo que ya estaba y esta demostrado que funciona	Algunos colectivos y organizaciones no han entendido la importancia de trabajar unidos, no les interesa el bien común y tienen el ideal que si trabajan unidos uno u otro grupo les quitara visibilidad ante la comunidad ciclista, de ahí la importancia de reforzar el trabajo en equipo en las localidades, por otra parte es necesario que haya espacio en estas organizaciones para las personas con pocas habilidades en la bici, brindarles aceptación y que logren impactar en los aspectos a mejorar, realizando talleres de habilidades básicas, ampliar los puntos como Escuela de la Bici y al Trabajo en Bici, para que más personas lo aprovechen, esto ampliara la visibilidad de las organizaciones y se logra si hay apoyo de las entidades locales, dentro de estos espacios también es importante fortalecer y capacitar a los ciclistas en seguridad vial ya que muchos desconocen lo básico y las normas que los rigen.	Algunos de los espacios en los que se comparte con las personas de la comunidad ciclista han llegado a la conclusión que hay pocos, pero los hay, grupos en los que se fortalece aspectos como aprender sobre seguridad vial, convocan a compartir conocimientos, la escuela de la bici, aunque está en pocos espacios, es un programa que ayuda a las personas que en realidad no tiene la habilidad, contribuyendo positivamente a la comunidad. Algo que fortalece este aspecto es el apoyo que se brinda a los emprendimientos, entre amigos y organizaciones se busca la forma de crear redes de apoyo, hay grupos de WhatsApp, Facebook entre otras, formas de sostenimiento.	Los proyectos actuales de la bicicleta, liderados por diferentes entidades del distrito han permitido la inclusión desde las poblaciones como: Discapacidad, mujeres, Lgbti, Infancia - Ejemplo Manzanas del Cuidado y Escuelas de la Bici - Mejora y aporta en la convivencia y percepción del colectivo a traves de la identidad colectiva.- Se puede estructurar como una masa critica que procure espacios seguros "cheveres".
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	- Se considera que viajar sola es un riesgo que aun no vale la pena asumir. - En la ciudad los ciclistas, van solos en sus desplzamientos, cada uno por su lado hay un individualismo, porque esta la percepcion que "todos somos peligrosos para el otro", los escenarios estan llenos de desconfianza debido a todos los casos de robo y modalidades presentes en la ciudad- Violencia del genero (Acoso), violencia fisica verbal como silvadera por parte de los conductores cuando las mujeres van solas, se identifican zonas peligrosas para las mujeres; Meisen zona de los bares y limites de San Vicente con el barrio Tunal.	Frente a este aspecto es importante resaltar que cada día hay más inseguridad, las mujeres siempre son el actor vial mas desprotegido, la vulnerabilidad esta a flor de piel, el acoso callejero se convirtió en algo común, es normal tocar sus partes íntimas, no hay respeto por parte de otros actores viales como conductores de motos, de buses, de servicio particular, incluso de los mismos ciclistas. Por otro lado, es evidente la noción que se tiene de competir por superioridad física entre hombres y mujeres, esto conlleva a una constante lucha. En esta medida es necesario hacer conciencia en aquellos colectivos donde prima la presencia de hombres y llegar de una manera impactante, con charlas, invitarlos a estar en espacios solo para mujeres y crear estrategias de protección y mitigación de la violencia entre todos. También es importante intervenir espacios que son muy oscuros, es poca la iluminación allí y a aparte infraestructuras en mal estado.	Poco a poco se han fortalecido mas espacios donde las mujeres son protagonistas, se han empoderado y han convertido la bicicleta en una herramienta para ser más libres, portando 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 mas bien como apoyo en muchos aspectos. Se han abierto espacios competitivos en los que antes solo se veía la participación masiva de hombres, ahora también las mujeres gozan de esos privilegios, son premiadas y galardonadas en igualdad de condiciones, las mujeres a través de la bicicleta han logrado total independencia, usan la bici como medio de transporte, pero también es el vehículo para trabajar y aparte se forman como mecánicas apoyando a otros.	Las mujeres ven en la bicicleta una oportunidad para romper miedos y estereotipos a traves de los colectivos, se logra un proceso de trabajar en equipo para empoderar. - La bicicleta es una herramienta que puede ser utilizada para sensibilizar sobre la violencia de genero, dirigida a hombres una iniciativa para implementar el boton de panico.

4. Deporte, recreación y bienestar:	- Inseguridad vial - Descuido y falta de tolerancia por parte de otros actores viales, Aun hace falta infraestructura para la bicicleta y la que esta necesita un mantenimiento para su sostenibilidad en el tiempo. - Se reconocen Puntos inseguros en la localidad, que ponen en riesgo a los ciclistas: Av Boyaca hacia al sur, carril compartido con vehículos pesados, en Meisen es historico el tema de la siniestralidad vial	Es interesante resaltar que los ciclistas día a día nos enfrentamos a la problemática ambiental de la ciudad, el único momento que el aire se siente algo limpio es el día sin carro, se percibe la contaminación del aire como un factor de alto riesgo para la salud, no hay control de los vehículos motorizados. La inhalación de algunas partículas está relacionada con enfermedades pulmonares y cáncer, reduciendo así la esperanza de vida. La bicicleta debe ser vista como un medio de transporte y no como un juguete de esta manera se usará adecuadamente, muchas personas desconocen la importancia de usar la bicicleta adecuada, para hacer deporte o como elemento recreativo, de esto depende el disfrute de la actividad. Se evidencia entre algunos usuarios de la bici que no reconocen la importancia de no llevar niños en la barra de las mismas o de llevar cargas excesivas y sobredimensionadas sin un adecuado amarre.	Muchas personas desde que iniciaron a usar constantemente la bicicleta, han evidenciado cambios positivos en sus vidas, se sienten mas 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, ayuda a la circulación, también refieren que el uso de la bicicleta les ayuda a mantener la calma. Su autoestima se ve fortalecido, son mas autosuficientes y aprovechan al máximo el tiempo libre en ella, creen firmemente que la bicicleta hace comunidad.	La bicicleta hace parte de los procesos vinculados al bienestar psicologico.- Han aumentado los servicios alrededor de la bicicleta- La bicicleta permite la apropiación y reconocomiento de espacios porque hay nuevas propuestas desde el deporte, la recreación y el bienestar asi como se ha aumentado la participación de la comunidad y la ampliación de convocatorias por parte de la institucionalidad

Observaciones

Propuesta	Nombre	Caracteristica	Actores relacionado	Categoria D.O.F.A	Componente
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Infraestructura para la Bicicleta**	**Que se genere nueva infraestructura para la bicicleta teniendo en cuenta la construcción del metro, asi mismo el mantenimiento de la existente para que se sigan apropiando aun mas los espacios. Importante que se piense en un sistema multimodal que incluya la bicicleta en el metro, transmilenio, transmicable y Buses SITP adicional el parqueadero Deberia ser subsidiado por el estado. Formalización de los mecánicos y bicitalleres.**	**IDU, Secretaria de Movilidad, Secretaría de Desarrollo Económico, IPES, SENA**	**amenaza**	**Deporte, recreación y bienestar**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Recuperar y potencializar espacios ganados por los ciclistas - Fortalecimiento de programas institucionales**	**Se refiere a mantener los espacios como el concejo de la bici, la subdireccion de la bicicleta y el peaton SDM, sin embargo es necesario recuperar los acompañamientos por parte de la policia a las rodadas propuestas por colectivos, contar con estímulos para la sostenibilidad de proyectos relacionados con bicicleta.**	**Policía Nacional, Secretaría de gobierno, Colectivos e institucionesEmpresas de bicicletas, comunidad ciclista, autoridades locales.**	**debilidad**	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Apropiar espacios publicos para bicicletas**	**Conocer sitios, aportar a campañas ambientales**	**Sena, Secretaría de desarrollo económico, asociaciones de administraciones locales, colectivos, comercio local, Secretaria de la Mujer, emprendimientos locales, Secretaría de Movilidad, escuelas de la bici, agentes de tránsito, comercio de la bici, entes reguladores, policía, alcaldía, IDRD, vehedurìa, colectivos de la bici, personas referentes de procesos exitosos que cuenten su historia para motivar a otros,**	**amenaza**	**Mujer y género en la cultura de la bicicleta**

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Educación vial - Licencia de conducción para ciclistas**	**Mejorar e impactar en temas de seguridad y educación vial a ciclistas. Campañas pedagógicas para sensibilización sobre ciclistas y diferentes actores viales. Fortalecer protocolos para mujeres que sean victimas de acoso. Los colegios deben enseñar temas de seguridad vial desde todos los actores. Ncesario fortalecer el proceso de conduccion de la bicicleta y sus responsabilidades establecer simbolicamente una licencia de conduccion para ciclista**	**ANSV, secretaria de cultura recreacion y deporte, Secretaría de Movilidad, secretaria de la mujer**	**debilidad amenaza**	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Alcance de los proyectos**	**Fortalecer las iniciativas, colectivos, procesos existentes, ejemplo de ello es ampliar el alcance por el ejemplo de la escuela de la bici en las localidades donde aun no llega el programa**	**IDRD**	**amenaza**	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Ampliar los ejes de enseñanza de la escuela de la Bici**	**Mejorar e impactar en temas de seguridad y educación vial a ciclistas. Campañas pedagógicas para sensibilización sobre ciclistas y diferentes actores viales. aumentar el alcance no solamente desde el deporte, bienestar y recreación si no aumentar el eje relacionado con movilidad**	**IDRD ANSV, secretaria de cultura recreacion y deporte, Secretaría de Movilidad, secretaria de la mujer**	**debilidad amenaza**	**Deporte, recreación y bienestar**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas ? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Fortalecer colectivos como entorno seguro**	Se necesita mas apoyo institucional para los colectivos, se propone que se generen talleres de educacion vial, que fortalezcan vinculos comunitarios y patrimoniales se generen stikers que fortalezcan. la identidad de los colectivos para mejorar la confianza y seguridad entre los ciclistas en las vias, se minimisen las brechas y violencias de genero, focalizandose en actividades desde la infancia	**instituciones, colectivos y colegios**	**debilidad amenaza**	**Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta**

Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras
Descripción de esta parte del encuentro incluyendo las respuestas y acuerdos
Observaciones

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

Indicaciones para la entrega de información primaria encuentro de caracterización:

Los talleristas asignados por localidad deben realizar una primera sistematización de la información de cada taller, este formato contará además con una carpeta drive compartida que contendrá:

Relatoría del encuentro: Consiste en una descripción sintética de la información más relevante del encuentro en términos de historias compartidas por los participantes de los talleres, acuerdos alcanzados y respuestas a las preguntas guías.
Cubrimiento fotográfico detallado del encuentro.
Transcripciones de los momentos del encuentro en que se requiera realizar registro sonoro.
Documentos escaneados cómo listado de asistencia, autorizaciones de uso de imagen y voz, materiales gráficos resultantes del taller.

localidad _____

Lugar del encuentro: Auditorio de la alcaldia local de usme	**Fecha y Hora : 2 pm a 5 pm**	
Total participantes 17	**Mujeres 10**	**Hombres 6**
Otras identidades	**Niñas 0**	**Niños 1**
Link de Carpeta del encuentro https://drive.google. **com/drive/folders/1yDy18Xg_QH-c41FIgv0PqSf_CcVcdo8e?usp=drive_link**	**Transcripción: diana piraquive** **Fotografias: diana piraquive** **Documentos escaneados: lista de asitencia**	
Personas relevantes	Yecid Ramirez (lider y instructor de bici),carlos otazo (ciclista viajero), Diana Piraquive (lider y consejera bici) Jaime camelo(mecanico de bicis) Arsenio Ruiz (mecanico de bicis) Demian Ramirez (Deportista) angelica vargas (integrante de colectivo)	
Otros	Otra información que considere relevante.	
Relator DIANA PIRAQUIVE	Nombre de quien diligencia este documento.DIANA PIRAQUIVE	

Segunda parte
cocreación: analizando la manifestación

	Amenazas: es un factor externo que pone en peligro a una práctica cultural.	**Debilidades** Un riesgo es un factor interno de tipo organizativo, social, cultural de la propia manifestación, que la debilita y puede	**Fortalezas** Una fortaleza es un aspecto interno positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.	**Oportunidades**Una fortaleza es un aspecto externo positivo que contribuye a la sostenibilidad de la creación colectiva.
1 Economías populares, saberes locales y estructuras productivas:	**falta de confianza en el ciclistapor experiencias de robo, aveces el campesino no deja pasar al ciclista, cobros irregulares a turistas o ciclistas falta de apoyo**	**robo a campesinos en la noche daño a señaliticas de rutas (bici region) hacer respectivo**	reactivacion economica tanto de mecanica como venta de repuestos bici, todo el tema de comida y venta de accesorios	tallleres o bicicleterias parques capacitacion profesionalizacion del oficio apoyo de la comunidad, frentes de seguridad grupos redes impulso local o ruta E
2 Estructuras organizativas y comunitarias alrededor de la bicicleta:	**estigmatizacion de la cuidadania hacia usme y sumapaz zona roja, falta de compromiso por una labor social entorno ala bici, paternidad y maternidad irresponsable , malas practicas de bici(gravity) mayor accidentalidad entre alfonso lopez y la antigua via al llano, se hacen rutas institucionales pero no se socializa con la zona rural, corrupcion,elefante blanco (bicicarril marichuela -miravalle), tenencia irresponsable de animales (perros cabras vacas caballos cerdos) los dejan sueltos en las vias principales y ocacionan accidentes,**	**cada colectivo por su lado falta de un lider que una colectivos falta de reconocimiento del ciclista que no tiene colectivo falta de vinculacion a niños en bici falta mas responsabilidad de los padres para evitar incidentes (menores de edad colgandose de buses o tractomulas) falta conocimiento de mecanica bici**	mas incorporacion a colectivos, salidas multiniveluyudan bastantes las redes sociales , entre los colectivos se realizan acompañamientos para mejorar una ruta segura (sin instituciones), camaraderia y apoyo entre colectivos, potencia en turismo rural, patrimonio, gastronomia, trabajo fundamental del consejo local de la bici usme	idrd comprometidos con el desarrollo de las actividades bici, escuela de la bici , manzana del cuidado, impulso local consejo local de la bicicleta colectivos trabajando en pro del ciclismo
3. Mujer y género en la cultura de la bicicleta:	**falta de interes por no saber montar bici no tener informacion de eventos para toda la comunidad, exceso de trabajo, sedentarismo,**	**falta de union en las mujeres para hacer actividades**	calidad humana y servicial, empoderamiento del territorio	mujeres en la escuela bici o manzana del cuidado mujeres lideres con tema de la bicicleta
4. Deporte, recreación y bienestar:	**sitios no aptos para la practica no interes de la comunidad**	**que la bici sea un juego para hacer deporte falta de interes en eventos falta de uso de ciclovia no hay orientacion de como usar la bici**	varias modalidades de la bici (bmx, bici montañismo,stunt, fixe,) entre otros la calidad del aire travesias importantes como la de bogota villavicencio fortalezimientos de varias zonas en rutas bici	potencial en la ruta nocturna y articulacion con otras localidaes para rodadas

Observaciones

Tercera parte
Co-creación: semillas e ideas Cocreación. Identificación y registro de acciones para la salvaguardia

Propuesta	**Nombre**	**Caracteristica**	**Actores relacionado**	**Categoria D.O.F.A**	**Componente**
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblaciones)al hacer parte de la cultura de bici según las propuestas? ¿Qué participación tendrán las mujeres, hombres y otras comunidades en estas acciones en la sostenibilidad futura de la manifestación?	**Integración Usme / Sumapaz**	**bicicletas para los campesinos de Sumapaz, más espacios para disfrutar la bicicleta entre los habitantes de Sumapaz y de Usme. rutas de cuidado entre las localidades de Usme y Sumapaz**	campesinos de Usme, Comunidad bici, consejo local de la bici, campesinos de Sumapaz	Oportunidad	Integrar la comunidad campesina en actividades de occio con enfoque bici y nuevas tendencias deportivas
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad	**ciclorutas en la ruralidad**	**promover el deporte en la ruralidad, posibilidad de llevar más escuelas de la bici**	comunidad bici campesinos entidades correspondientes consejo local de la bici colectivos	oportunidad	socializacion de temas bici en la zona rural empoderamiento de la comunidad con la bici
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad	**ciclomontañismo en la ciclovia dominical de Usme**	**activar el comercio de alimentos, de mecánica de bicicletas, accesorios de bicicletas,**	toda la comunidad entidesdes correspondientes concejo local de la bici colectivos	portunidad	posibilidad de un adicion de la ciclovia como años pasados iniciando desde el cruce de yomasa av boyaca (separador) fortalecimiento de las salidas familiares y motivacion de otras actividades
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras	**museo bici**	**tener un espacio en la localidad de usme que cuente la historia de la bici , las maravillas de travesias ,circuitos donde pueda**	consejo de la bici colectivos idrd alcaldias	oportunidad	historia cultura y patrimonio

Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblacionesal hacer parte de la cultura	mas bici	**fomentar la difusion de proyectos, convocatorias relacionadfos al tema bici para que mas comunidad pueda participar**	consejo de la bici colectivos idrd alcaldias	oportunidad	fomentar las inscripciones a iniciativas para deporte
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblacionesal hacer parte de la cultura	mas escuelas bici en la zona rural	**gestionar mas escuelas bici en la zona rural usme y sumapaz realizar eventos incorporando al consejo local de la bici colectivos y**	comunidad rural consejo bici colectivos entidades	oportunidad -fortaleza	incentivar ala comunidad (mujeres y niños al uso y disfrute fe la bici en zona rural de usme y sumapaz consolidad el consejo local de la bici en sumapaz ,Empoderamiento y autonomía de mujeres.
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblacionesal hacer parte de la cultura	adn bici y ntd	**periodico , podcast , infofraflas de actividades relacionadas con la bici**	medios de comunicacion entidades consejo bici colectivos comunidad nuevas tendencias depotivas	oportunidad -fortaleza	conocer noticias de la localidad y eventos
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblacionesal hacer parte de la cultura	documental mi localidad mi bici y ntd	**gestionar la elaboracion de un documental donde se hable de los inicios de cada colectivo perteneciente ala localidad**	medios de comunicacion colectivos consejo de la bici y comunidad nuevas tendencias depotivas	oportunidad	historia y cultura agrupar a todos los colectivos de usme
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblacionesal hacer parte de la cultura	foro local de bici y ntd	**un evento anual, seria bueno ubicarlo en la semana bici y ntd donde se hable de todo los procesos ,anecdotas**	toda la comunidad bici campesinos entidades correspondientes consejo local de la bici colectivos comunidad de nuevas tendencias deportivas	oportunidad	enseñar ala comunidad que hay mas alla del ciclismo y nuevas tendencias depotivas
Hojas Pensando en estas semillas ¿qué relaciones se pueden trazar en nuestro árbol y qué acuerdos serán necesarios gestionar colectivamente para darles vida? ¿cómo se pueden construir? ¿Cómo lograr garantizar la sostenibilidad de la Cultura de la bicicleta en Bogotá desde un ejercicio de corresponsabilidad? ¿cómo resolver las necesidades y deseos de las mujeres,los hombres y la comunidad LGBTIQ+ (y otras poblacionesal hacer parte de la cultura de bici según las	bicituriamo y festival ntd	**reaactivacion economica enfocada en el bicituriamo y ntd promoviendo las buenas practicas en las zonas rurales y en los**	toda la comunidad entidesdes correspondientes concejo local de la bici colectivos nuevas tendencias deporrtivas	oportunidad	apoyar las iniciativas bicituristicas y deportivas para que la juventud tenga mas tiempo para sus actividades de ocio

Cuarta Parte Compromisos de salvaguardia y acciones futuras

Mas presencia del idrd para dar mas fortaleza en el tema bici lograr que los recursos de la alcaldia se distubuyan equitativamente , que la entidad encargada torne cartas en el asunto verifique el tema se señalizacion tanto de especies como para los ciclistas y alumbrado ya que hy zonas donde no hay,apoyo mas de la alcaldia local con los procesos del consejo local de la bici usme, que tengan en cuenta tanto a los lideres de colectivos como al consejo de la bici para hablar temas de infraestructura para los ciclistas seguir articulando con localidades aledañas para la ruta segura boqueron noctucno realizar infografias para la difucion por redes las salidas y los procesos en torno de la bici realizar actividades interlocales con sumapaz para fomentar el uso y el disfrute de la bici y asi logar q el proximo año se articule un consejo local de la bici sumapaz, extender cicloruta desde el cruce de yomasa construccion de memorias de los colectivos bici generar garantias justas para la participacion de proyectos, trueques entorno bici inter local dar a concer las convocatorias para incentivos bici ,mas participacion de la comunidad,generar acciones para seguir fortaleciendo nuestra manifestacion.. hay que gestionar una ruta para enseñar mecanica basica para la bici y hacer un puente con un referente alli para enviarles repuestos y que sea mas facil el adquirirlos.

)

En la localidad de usme se evidencia que la comunidad de mecanicos bici (talleres) son unidos no hay competencia entre ellos si no hay algun repuesto se solicita con un taller cercano o si el arreglo es mas complicado se envia a otro taller, en este taller evidenciamos que la localidad de sumapaz

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

NUESTRA BICI, NUESTRO PATRIMONIO: TALLER DISTRITAL DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA

ficha de sistematización

MATRIZ DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA

Línea de acción _____

Aspecto	Acción 1	Acción 2	Acción 3	Acción 4	Acción 5
Nombre de la accion	**Redes ciudadanas**	**App Bici**	**Acciones colectivas**	**Fomento a emprendimiento**	**Turismo Natural y bici**
¿En qué consiste la acción de salvaguardia?	Articular con el estado y los colectivos, las actividades y emprendimientos paara impulsar los diferentes tipos de movilidad sostenible (patines, patinetas).	Fortalecer las herramientas digitales existentes que faciliten la atencion oportuna para ciclistas visibilizando y permitiendo el acceso de información de servicios y actividades	Fortalecer las redes ciudadanas apoyando casos de violencia física, verbal, psicologica, género etc. Promoviendo el cuidado en la bici, en la ciudad y en la ciclo infraestructura integrando la institucionalidad	Fortalecimiento organizativo y productivo a través de los espacios de los lugares de encuentro de los ciclistas	Turismo - Hacia la bici y componentes Comunidad

¿A cuál componente(s) del diagnóstico responde?	Economicos y colectivos	Economico y organizativo	Fortalecimiento organizativo, economico, productivo y colectivo entorno a la bicicleta	Fomento del emprendimiento a través de la inclusión de diferentes actores que participan entorno a la bici de manera inclusiva	Economía - Turismo - Bici
¿Cómo se relaciona la acción con la línea de acción?	A medida que se vaya impulsando actividades y emprendimiento de los colectivos, se logra el fortalecimiento organizativo y productivo	Divulgacion y visibilización de las economías y procesos	Generaría presupuestos desde la institución para que las redes ciudadanas y colectivos, puedan satisfacer las necesidades de los ciclistas y los otros integrantes que rodean el mundo de la bici	Desarrollando las necesidades que se pueden generar entorno a la bici (Como sensajeria, mecánica, alimentación y otro emprendimientos)	Promover un un bazar en las rutas de ciclismo para que exista una integración social, económico de todos los personeros de la comunidad

¿Cuál es su objetivo general y específicos?o	Objetivo: Incluir diferentes actores viale sostenibles para fortalecer sus diferentes emprendimiento y actividades. - Impulsar los diferentes emprendimientos - Apoyar la movilidad sostenible, incluyendo los diferentes actores viales	- Centralizar la información (incluyendo servicios institucionelaes y oferta comunitaria como talleres bici, ciclopaseos de organizaciones y actividades en general de la comunidad bici, economías locales) - Organizar - Divulgar y publicar - Socializar	Objetivo general: Promover redes comunitarias de ciudado en bici- Objetivo específico: Generar jornadas de mantenimiento de la ciclo infraestructura y protocolos de atención vecinal en casos de violencia y hurto	Reconocer que a través de la bici hay toda una economía y desarrollo de vida que pueda generaresa economía en tiempo y salud	Integrar a todos los actores, (Restaurante, mecanico) etc
¿Cuáles actores están involucrados? ¿Cuál es su función?	1. Colectivos, ciclistas, entidades publicas del estado, usuarios de patines y patineras. 2. Integrar sus actividades en pro del uso de este medio de transporte	Instituciones (IDECA - Secretaría de gobierno- Chatico, app mapas bici y app agendate) . Comunidad organizada: enviar las actividades periodicamente para que las institcuiones organicen y publiquen la información en las apps	Ciclistas, ciudadanos, instituciones, consejeria de la bici, colectivos	agentes viales, economías populares y diferentes poblaciones, con diversidad funcional. Ayudar a solucionar y dar oportunidades	Gastronomico, mecanicos, vendedores ambulantes, trabajo social, turistico, textil, proveedores

Plazo de ejecución (Corto, mediano, largo)	Corto: 6 meses conocer emprendimientos, medio: 1 año y medio, largo: 2 años	Mediano Plazo	Corto: Durante un periodo institucional (4 años), mediano: vigencia de la política pública de la bicicleta (2021 - 2039), Largo: Nuevas políticas teniendo en cuenta lo anterior.	A mediano plazo que se pueda ir organizando y desempeñando los diferentes actores que participan entorno a la cultura de la bici	Inmediato
¿Qué insumos y aspectos logísticos se requieren?	Espacios publicos, solicitar materiales de trabajo (video beam, computadores, instructivos)	Los grupos que tengan actividades y puedad periodicamente alimentar la app agendate por Bogotá, tambien en Mapas Bogotá. Bogotá y el chat de whatsapp Chatico	- Presupuesto institucional. - Funcionarios desde los colectivos apoyen esta iniciativa - Operadores y emprendedores que fortalezcan y requeiran servicios desde los colectivos	Que los diferentes actores entorno a la bici tengan lugares que los situen y protejan para poder desempeñar las diferentes actividades	Bicicleta, mecanicos, personas que formen parte de esta idea.

¿Cuáles son los pasos principales para lograr esta acción	- Planear y realizar una programacion de actividades. - Ejecución (Realizar la puesta en marcha de las diferentes propuestas, incluyendo actores viales)	1. Canalizar la recepcion de actividade culturales, ciclisticas y de situaciones en general para que centralice las apps publiquen la información. 2. Organizar la información y distribuirla a los 3 canales de difusión. 3. Publicarla en los 3 canales	- Convocatoria por meritos. Secop II. Consejos de la bicicleta, presupuestos por las alcaldías locales	Que existan estimulos que incentiven a mantener los diferentes roles y a la colectividad entorno a la bici como su reconocimiento y pedagogizar	Divulgar los beneficios que genera la bicicleta de forma de integración hacia el turismo
¿Qué cooperantes o aliados podrían aportar a la financiación de esta acción?	- Entidades públicas o privadas, Secretaría de movilidad, Desarrollo sostenible	- Sector privado con descuentos y bonos por utilizar las 3 apps. - Sector cooperantes internacionales que fortalezcan las apps. - Sector público involucrado constantemente .	Secretaría de desarrollo económico IPES, SENA, Secretaría de la movilidad, IDEPAC, Alcaldías locales, colectivas ciclistas, Min deporte , IDRD	Todas las instituciones nacionales, ciudadanas, locales y focales. Como una red de apoyo desde la ciudad que sigan promoviendo la bici en todas las poblaciones	La empresa privada, el estado, la comunidad, a través de la ley del deporte

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

NUESTRA BICI, NUESTRO PATRIMONIO: TALLER DISTRITAL DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA

ficha de sistematización

MATRIZ DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA

Línea de acción _____

Aspecto	Acción 1	Acción 2	Acción 3	Acción 4	Acción 5
Nombre de la accion	ARTICULACIÒN PUBLICO	SEGURIDAD	ARTICULACIÒN PRIVADA		
¿En qué consiste la acción de salvaguardia?	Las instituciones publicas encaminaran acciones para proteger al ciclista a travès de ampliar sus ofertas de bienes y servicios asociados a la bicicleta (infraestrutura, seguridad, formaciòn.)	Facilita el uso de la Bicicleta de manera confiable sin temor y ayuda a generar redes de ciclistas.	Involucrar, concertar y planificar acciones con el sector : publico, privado, asi desarrollar la cilturaa de la bicicleta, alimentar		
¿A cuál componente(s) del diagnóstico responde?	Responde a las amenazas tales como inseguridad, riesgo de accidente, mecanica de la bicicleta, infraestructura propia de loa bicicleta, falta de infraestructura responde a una oportunidad: La cultura Bici y el fomento institucional.	Gestiòn Publica	Gestion Publica. Fomento de Economia. Infraeestructura (Servicio, accesorios) Biciparqueaderos, duchas , lokers. Academizar la Bicicletas, (investigaciòn, diversificaciòn desde cada profesiòn		

¿Cómo se relaciona la acción con la línea de acción?	La oferta de servicios publicos hace parte de la articulaciòn del estado con la ciudadania. el adecuado uso de los recursos publicos influyen en la calidqad de los recorridos en bicicleta de la ciudad.	El Distritoo es el garante de la seguridad y tiene esta responsabilidad. Promover el engranage de las instituciones a nivel Distrital y Local.	Por la Articulaciòn y acciòn en los puestos de		
¿Cuál es su objetivo general y específicos?o	Fortalecer las herramientas y mecanismos publicos en relaciòn con la experiencia del biciususrio.	Garantizar la seguridad de los ciclistas a nivel nacional. Generar una estrategia de acompañamiento en las rutas de la bici. Concertrar las acciones de seguridad en puntos criticos.	Genera: aumentar el uso de la bicicleta en el sector Privado. Especifico: ver potencialidades en el sector con las diferentes lineas acciòn del PES.		
¿Cuáles actores están involucrados? ¿Cuál es su función?	IDU: planeaciòn, construcciòn y , antenimiento de la infraestructura, secretaria de movilidad: articulaciòn de la bici con todos los sistemas de transporte publico, estrattegias pedagogicas. Biciusuarios: Uso adecuado de la infraestructura, participaciòn activa, solidaridad.	Policia. Secretaria de Movilidad. Secretaria de Seeguridad , convivencia y Justicia. Alcaldia Mayor. Ministerio de transporte. Ministerio del Deporte.	Empresas. Universidades, Entidades Publicas y agremiasiones.		
Plazo de ejecución (Corto, mediano, largo)	Corto: planeaciòn, replaneaciòn, de rutas y espacios seguros paraa la bici. Mediano: Mejoramiento de la infraestructura, servicios y acciones pedagogicas. Largo: Fortalecimiento de la cultura bici por parte de todoas las instituciones.	Corto Plazo: Rutas seguras, articulaciòn institucional. Mediano Plazo: Grupo de reacciòn a emergencias de ciclistas. Largo Plazo: Grupo de ciclistas capacitados en seguridad y especificoo para el cuidado y seguridad del ciclista.	La ejecuciòn permanente y segun la acciòn y el publico a corto, mediano y largo plazo		

¿Qué insumos y aspectos logísticos se requieren?	Reuniones periodicas de mejoramiento en todas las localidades. Disponibilidad de recursos paraa la infraestructura. Personal Local que participe en estas acciones.	Personal Capacitado. Talleres de Formaciòn y capacitaciòn (Mecanica, primeros Auxilios, defensa personal, uso de Apps para reconocimiento de rutas, etc.)	El sector privado tiene usuarios y potenciales usuarios, insentivar este uso , apoyo para transformar el utilizarla y transportarse con beneficios y muchos		
¿Cuáles son los pasos principales para lograr esta acción	identificaciòn de las problematicas Locales. Reuniòn e invitaciòn a los actores locales. planeaciòn de las estrategias. Acciones Concretas. Control de las acciones (evaluaciòn)	Planeaciòn de la acciòn junto con las instituciones antes mencionadas. Ejecuciòn de la acciòn. Desarrollo de la Acciòn propuesta.	Tender Puentes: Divulgar, involucrar, concertar, planificar.		
¿Qué cooperantes o aliados podrían aportar a la financiación de esta acción?	Secretaria de Movilidad. transmilenio. IDU. Alcaldias Locales.	Colectivos de cada Localidad. Empresas Privadas. Ciudqadanos.	Actores multilaterales: ONG, fundaciones, empresasa, impuestos con aportes voluntarios y el compromiso socila de responsabilidad y recuperaciòn del entorno y la ciudad.		

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 NÚMERO 7896 • PP. 1-1054 • 2023 • DICIEMBRE • 28

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA

NUESTRA BICI, NUESTRO PATRIMONIO: TALLER DISTRITAL DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA

ficha de sistematización

MATRIZ DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA

Línea de acción

Aspecto	Acción 1	Acción 2	Acción 3 (no corresponde a	Acción 4	Acción 5
Nombre de la accion	**pedagogia,cultural y normativa**	**ambiente y bici**	**fomento de la practica bici**	**organizacion de eventos**	**investigacion y divulgacion**
¿En qué consiste la acción de salvaguardia?	desarrollar actividades relacionadas con convivencia que es un actor vial hacer pedagogia a la normatividad formar a las personas en tema bici	procesos ambientales biciturismo apropiacion del territorio	en generar Carreras locales, carreras distritales, encuentros de ciclismo oficio practicas y deporte, incentivar el uso de la bici con infraestructura adecuada y mas seguridad	ferias eventos carreras orientadas a divulgar el tema bici	cear un museo itineante de la bici documental o un programa en tv acerca de la bici crear un achivo historico acerca de la bici
¿A cuál componente (s) del diagnóstico responde?	pedagogia,cultural y normativa	investigacion pedagogia	divulgacion cultura	investigacion divulgacion cultura	pedagogia investigacion
¿Cómo se relaciona la acción con la línea de acción?	En fortalecer los centros de enseñanza para tener una mejor pedagogia	recorridos con sensibilizacion ambiental	sensibilizar a los mas pequeños para la continuidad de proyectos	rutas seguras festivales deportivos para que la comunidad se involuce nas	realizar una linea de tiempo desarollar y consolidar el conocimiento entorno de la bici difundir y visibilizar los conocimientos de la bici

¿Cuál es su objetivo general y específicos?o	fortalecer los procesos de enseñanza y pedagogia bici en institciones educativas capacitacion desarrollar y consolidar el conocimiento especificos de la biciuso de la bici necanica basica	reconocimiento del territorio de la bici fomentar el tema del reciclaje	garantizar los espacios seguros rutas seguras con acompañamiento. organizar carreras o competencias diferentes modalidades	**que mas comunidad se entere de pacticas deportivas entorno de la bici**	**desarrollar iniciativas y dar a conocer a toda la comunidad la historia de la bici**
¿Cuáles actores están involucrados? ¿Cuál es su función?	entidades publicas y privadas secretaria de educacion idrd movilidad consejos locales de la bici colectivos bici agencia de seguridad vial	comunidad en geneal entidades academias instituciones lideres	secretaria de seguridad policia clb	consejo local de la bici lideres de colectivos entidades	instituciones comunidad lideres colectivos
Plazo de ejecución (Corto, mediano, largo)	largo plazo	largo plazo	largo plazo	largo plazo	largo plazo
¿Qué insumos y aspectos logísticos se requieren?	medios de comunicacion para realizar mateial pedagogico tik tok infogafias eventos mas mecanismos de difusion recursos	talento humano seguridad gestores entidades instituciones	recurso publico infraestructura	recursos seguridad instituciones clb	talento humano recursos publicos
¿Cuáles son los pasos principales para lograr esta acción	presentar la propuesta del proyecto plan de accion hacer un seguimiento veeduria desarrollo de la politica publica actualizar la politica publica	convocatoria masiva puntos referenciados retro alimentacion dsarrollo del plan de accion buscar recursos	articular instituciones colectivos desarrollar programas integracion	propuesta ejecucion veeduria	convocatoria paga para la investigacion buscar los recursos
¿Qué cooperantes o aliados podrían aportar a la financiación de esta acción?	empresas privadas (todas) ong colectivos	empresas relacionadas con el turismo entidades guias de biciturismo	empresas instituciones recursos	instituciones empresas	instituciones ministerios

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

FORMULACIÓN PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES)
CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA
NUESTRA BICI, NUESTRO PATRIMONIO: TALLER DISTRITAL DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA
ficha de sistematización

MATRIZ DE SALVAGUARDIA DE LA CULTURA DE LA BICICLETA
Línea de acción _____

Aspecto	Acción 1	Acción 2	Acción 3	Acción 4	Acción 5
Nombre de la accion	Más Mujeres en Bici	Gestión y Fortalecimiento para la P.P para la Equidad	Bici Divulgación Mujer	Fomento de la equidad	
¿En qué consiste la acción de salvaguardia?	Generar espacios de formación y fortalecer los ya exsitentes para las mujeres y diversidades que aborden aspectos de mecanica, uso, emprendimiento, etc.	En generar politicas publicas que permitan el acceso del uso y disfrute de la bici por parte de todos y todas (ciudadania en general)	Poder integrar a las actividades colectividades, lideresas entorno a la bicicleta, par que más mujeres se enteren y se unan de una manera segura al mundo de la bici	Dar a conocer los territorios rurales a través de la bicicleta	
¿A cuál componente(s) del diagnóstico responde?	Mujer y genero	Riesgos y acciones basadas en VBG e inseguridad, problemas de infraestructura. Támbien se relacionan la gestión pública , la organización social y con las posibilidades de apropiación.	Mujer y genero en la cultura bogotana de la bici	C. Economias populares y estructuras productivas. D. Deporte, recreación y bienestrar.	
¿Cómo se relaciona la acción con la línea de acción?	Equidad de genero - Mujeres, diversidades y disidencias	Procura acceso equitativo de la bici. Las politicas publicas como la garantia de lograr la transformación a escala urbana que permita el acceso equitativo de la bici.	Fomenta la equidad y respeto	Vincular a la economia en general y las entidades y comunidades prupias de la ruralidad	
¿Cuál es su objetivo general y específicos?o	Crear un grupo de formación permanente y a largo plazo de mujeres formadoras sobre mecanica, destrezas, habilidades, cultura, primeros auxilios, fortalecimeinto y sinergia colectiva.	General: Incidir en el diseño de las politicas publicas que permitan superar las brechas de genero, edad (niños/ niñas), condición social, discapacidad en el acceso, uso y disfrute de la bici.	Gral: Integrar a las entidades para la divulgación eficiente de eventos bici Especificos: 1 Geolocalizar colectividades y activistas de la bici en la ciudad para generar una comunicación en pro de habitar el territorio.	**V**isibilizar la ruralidad, sus beneficios, importancia para la ciudad urbana.	

¿Cuáles actores están involucrados? ¿Cuál es su función?	Contribuir la estrtegia de formación entre las mujeres formadoras de colectivos y redes respaldadas por mujeres y con recursos compartidos y equitativos.	Entidades publicas (IDU, SDMujer, IDRD, IDPAC, Integración Social, SDMovilidad, Planeación, SDPC, SDSeguridad, entre otras)	- SDMovilidad - SDMujer - IDPAC - IDRD - Secretaría de Ambiente - Secretaría de Integración Social - Scretaría de Seguridad - Activistas bici - Colectividades - Mujeres	- Entidades (distritales y nacionales) - Comunidad Rural - Academía	
Plazo de ejecución (Corto, mediano, largo)	Corto - un mes Mediano - tres meses Largo - Seis meses	Permanente	Mediano	Debe vincular a la niñez, quienes disfrutarían y utilizarían estas rutas, a mediano y largo plazo.	
¿Qué insumos y aspectos logísticos se requieren?	Herramientas Espacios Modulos de formación que tengan un portafolio amplio	- Profesionales en aspectos sociales. - Canales de acceso a las entidades para poder trabajar mancomunadamente	- Colectivos y Activistas - Articular entre secretarias (entidades) y colectividades - Canales de difusión donde sea especifico para mujeres	Señalización, iluminación, infraestructura, acceso a herramientas y primeros auxilios. La servidumbre rural para lograr transitar.	
¿Cuáles son los pasos principales para lograr esta acción	- Generar apropiación e interes en las mujeres para formarse y capacitarse en los diferentes temas. - Incluir un aprendizaje sobre derechos de las mujeres y VBG - Proceso de fortalecimiento a los procesos organizativos de mujeres - Realizar una feria de insentivos con las mujeres particiapntes para promover las nuevas generaciones	1. Identificar y priorizar necesidades 2. Establecer mecanismos e instalaciones de discusión en el sector público 3. Priorizar presupuestos para la formación sobre las politicas publicas 4. Formular, ejecutar y divulgar.	1. Geolocalización 2. Identificación 3. Integración 4. Realización	- Educación a la comunidad - Comunicación - Inversión - Divulgación de los procesos - visualización de los propositos	
¿Qué cooperantes o aliados podrían aportar a la financiación de esta acción?	- IDRD - S. Movilidad - SENA - ANSV - Colectividades - Manzanas del Cuidado - SDMujer - SDSalud	- ONU Mujeres - Sector turismo y seguridad - Empresarios del turismo - Sector público y privado - Universidades - Coperación Internacional	Secretaría e instituciones distritales	- Embajadas - Empresas privadas	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
1. Suba	Suba	Suba en Bici (Talleres, recorridos, campañas)	Secretaría Distrital de Movilidad	Escuela de la Bici (mujeres, niños, comunidad en general)	Centro de Educación Popular Chipacuy (educación, comunitario)	Tamara Camacho (mujer, adulto mayor, ciclista, cicloviajera, lidereza Poder Femenino)
1. Suba	Suba	Subase a la Bici (competencias, recorridos, participación)	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Bicidestrezas (colegios)	Bicitaller Comunitario (Talleres, campañas)	Fabian Munar (líder Subase a la Bici)
1. Suba	Suba	Zona Biciclaje - Tortuga (recuperación, talleres, campañas)	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Presupuestos Participativos (proyectos)	Diplomado Amienta en Bici (protección de ecosistemas)	Luis Rincón MTB
1. Suba	Suba	Paradas en los Pedales (mujeres, competencias)	Ministerio de Transporte	Al Colegio en Bici (colegios oficiales)	Consejo Local de la Bici (participación, gestión)	Antonio Silva "Toño" BMX
1. Suba	Suba	Parceros Suba (eventos, competencias)	Universidad Pedagógica Nacional	Ciclovía Bogotá	Comité Operativo Local de Mujer y Género (mujeres)	Camilo Julio (líder DAB)

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
1. Suba	Suba	Poder Femenino (mujeres)	SENA (talleres mecánica)	Biciclick (servicio de préstamo)	Biblioteca comunitaria Casa Blanca	Anderson Mamaya
1. Suba	Suba	Ambiente, mujeres y juventudes (mujeres y ambiente)	Alcaldía		Bicimensajeros	Johana Gómez (lidereza mujeres)
1. Suba	Suba	Subacletta (rodadas, talleres)			Sandia Mess (mujer bicimensajera)	Daniela Pinillos (lidereza Bonitas en Bici)
1. Suba	Suba	Coyotes (rodadas, campañas)			Biblioteca comunitaria El Viejo Topo	Oscar Ávila
1. Suba	Suba	Curvas en Bici (mujeres, talleres, rodadas, campañas, artículos)			Red La Conejera - Sembradores de la RFTVH (protección de ecosistemas)	Daniel Romero
1. Suba	Suba				Suba Nativa (protección de ecosistemas)	
1. Suba	Suba				Red de Cuidadoras	
1. Suba	Suba				Mufagi	
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Bicicultura Usaquén - BCU	SDM - Secretaría Técnica CLB Usaquén	SDM - Secretaría Técnica CLB Usaquén		Rafael Antonio Niño - Lijacá
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Tras la Huella del Tibacuy	SDMujer - Enlace Sofia	SDMujer - Enlace Sofia		Patrocinio Jiménez - Orquídeas
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Viole(N)tas	SDMujer - Manzana del cuidado	SDMujer - Manzana del cuidado		Raúl Santi - Codito

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Usaka	IDRD - Escuela Bici (Manzana del Cuidado)	IDRD - Escuela Bici (Manzana del Cuidado)		Alajandra Cadena
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Velonorte	Bibliored			Ana Isabel Arévalo
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Parceros				Lina Becera
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Contramontaña				Sandía Messenger
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Rueda Sola				Jackson González (LGBTI)
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Ventura MTB				Andrés Felipe Fandiño (Chutti)
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Estación Bici				Mauro Como le dije
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	En pie de arte / Mariposa				Andrés Felipe Vergara
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	A la Cargo por los peludos				Mónica Davila
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Pedalazos que unen pueblos				Aura Rodríguez
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Redimyd				Yesid Albeiro Pira Parada

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén	Nosotras pedaleamos				Karen Wilcken Estevez-Breton
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén					Felipe Tamayo
2. Usaquén y Chapinero	Usaquén					
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	CPM	Universidad de La Salle	IDRD- Escuela de la bici (Parque Hippies)		Alejandro Barrera (Bike Team - Lgbti)
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Chapibici	Universidad Javeriana	Ciclovia		Paula Vazquez (Rodadas La Salle)
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	BikeTeam - Lgbti	Universidad Distrital			Laura Pava (UnaRolaEnBici)
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	RedBicimensajeras	Universidad Pedagógica			Iván Vengoechea (Chapibici)
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Escuelita de Patios	Universidad Católica			Egan Bernal
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Ciclopaseo Cachaco	Universidad Piloto			Jorge Malagón (CPM - Escuelita)
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Dama de la Bici				Francy Vera (Dama de la bici)

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	La locomotora				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Escuelita de Patios				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Ciclocanabis				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Métele Pedal				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	BiciVurger				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Bike Polo Feminístico				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Distrito CH				
2. Usaquén y Chapinero	Chapinero	Taller Colaborativo				
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo	Teusaca tu bici	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Presupuestos Participativos (proyectos)		
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo	Bogochicas (Virgilio)	IDU - Infraestructura	Ciclovía Bogotá		

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo	Criterium Bogotá (Virgilio)	Ciclovía - vendedores			
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo	Efimeran (Concejo de Bogotá)	Calle 26 - mecánica de bicis			
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo	Ciclocannabis (Campín, Virgilio)	Espacios comerciales (Emprendimientos)			
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo		Ministerio de Transporte			
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Teusaquillo		ANSV			
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	La Locomotora	Alcaldía local de Engativá	Escuela de la Bicicleta - IDRD	Uniminuto Radio Cl. 80	Jennifer Sainea Rueda como Niña
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	Engatibike	Consejo Local de la Bicicleta de Engativá	Manzana de Cuidado-Secretaría de la Mujer,IDRD	Universidad Minuto de Dios Cl. 80	Eliana Gónzales Mamacitas en Bici

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	Warmi Salvaje	Secretaría de Movilidad	Escuela 2.0 IDRD	Universidad UDCA Av. Boyacá	Diego Andrés Barragán, Club Dalamatia
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	Mamacitas en Bici	Secretaría de Seguridad	Paradero Para Libros Para Parques - PPP	Politecnico sede cl. 80	Heidy Coy - CLB, Warmi Salvaje
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	Club Bactá	Consejo de Arte y Cultura	Literatura Engativá	Veeduria ciudadana VESAME	Profe Jhony Tambores
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	La Diez Radio	Consejo Drafe	Espacio cultural Casa Mirla - Bosque Popular, 3115578654	Equipo Bolo Paralimpico	Helman Cantor Veeduria VESAME
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	Engatiparks	CAMI EMAUS		Consejo Colombiano de Recreación	
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	Engativá Resiste con Ellas	Biblored biblioteca Ferias		Enciclaje Aracelly Plaza 300 7672122	
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá	colectivo Nornas, 3044672653 https: //www.facebook. com/grupoculturalnornas/				

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá					
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá					
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Engativá					
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Barrios Unidos	CURVAS EN BICI 3046803726	ALCALDIA LOCAL PUNTO FOCAL MUJER - PAULA PARDO 314 3996184	DIPLOMADO AMBIENTAL EN BICI - GRUPO CICLISTAS DAB HUMEDAL SALITRE	RED HUMEDAL SALITRE	FABIO DUARTE Fabrican marcos
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Barrios Unidos	CARGUEROS ENTRE BARRIOS	IDRD		HUERTAS: 1, CANAL SALITRE - CANAL LA ESMERALDA, PARQUE CUADRADO 2, DETRÁS DEL D1 JJ VARGAS 3, DETRÁS DEL HUMEDAL SALITRE	EL TRIUNFO Venden partes
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Barrios Unidos	CAMILO REY BICICARGO- CERCA A LA ESTACIÓN DE LA 45	ADMINISTRACIÓN HUMEDAL SALITRE SECRETARÍA DE AMBIENTE - HEIDY 3228845454			BAMBURRA

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Barrios Unidos	BICI TEAM LGTBIQ https://m.facebook.com/biketeamlgbti/				GREENMAN Personaje que acompaña actividades en bicicleta https://www.facebook.com/greenman.verde?mibextid=ZbWKwL
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Barrios Unidos	COLECTIVO SIMBIOSIS - FABIAN OSORIO 319 4826724				YUGO https://instagram.com/yugo_msn_bags?igshid=MzRlODBiNWFlZA==
3. Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá	Barrios Unidos					YULI BEJARANO - CONSEJERA DE LA BICI BARRIOS UNIDOS 318 4034959
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé	BICIRODADAS BOGOTANAS	Secretaría Distrital de Movilidad	Escuela de la Bici (mujeres, niños, comunidad en general)	Pajara RACE	Felipe Cortez (Consejero Local)
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé	CICLOPASEO CACHACO	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Bicidestrezas (colegios)	Bicimensajeros	DICXON RODRIGUEZ (Lides Bicirodadas Bogotanas)
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé	BIKE POLO (PARQUE NACIONAL)	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Al Colegio en Bici (colegios oficiales)	Consejo Local de la Bici (participación, gestión)	Greenman Verde

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé		Ministerio de Transporte	Ciclovía Bogotá	Veloroute	
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé		Universidad Central	Tandem (servicio de préstamo)		
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé		Alcaldía local de SANTA FE	Manzanas del cuidado (Mujeres, adulto mayor)		
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé		Universidad Central Distrital Fransisco Jose de Caldas			
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé		IPES (Instituto para la economia Social) Ciclo parqueaderos			
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé		Ejercito nacional			
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé					
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Santafé					

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires	A la Cargo por los Peludos	Secretaria Distrital de Gobierno	Manzanas del Cuidado (mujeres, adulto mayor	Junta Administrativa Local JAL	Clara Diaz Pta JAC Eduardo Santos
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires	Ruedas Sin Censura	Departamento Administrativo de la Defensoria del Espacio Público DADEP	Bicidestrezas (colegios)	Junta Acción Comunal JAC	Alejandro Trujillo Eduardo Santos
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires	Familia de 4 Patas	Instituto de La Participación y Acción Comunal IDPAC	Al Colegio en Bici (colegios oficiales)	Estación Policia 14	Fanny Viancha JAC El Liston
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires			Ciclovía Bogotá	Casa de Justicia de Los Martirés	Cesar Augusto Rojas JAC El Progreso
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				CLAN La Pepita	Melco Hernandez JAC El Vergel
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				CAIDS Centro de Atención a la Diversidad Zona Centro	Carlos Eliecer Barriga JAC La Estanzuela
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				Casa de La Juventud de Los Mártires	Jaime Garzón JAC La Pepita

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				PROBIKES	Ana María Astaiza JAC Panamericano
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				ITM Bikes	Martha Cecilia Pedraza JAC Ricaurte
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				Sport Bike LG	Enrique Marcella Coronado JAC Samper Mendoza
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				Almacen Juan Pachon	HEctor Eduardo Lopez JAC San Victorino/La Favorita/La Capuchina
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				Almacen Ciclo 13	Carlos Vasquez JAC Santa Fé
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires				Biciletas X-trem	Jeraldine Mora JAC Santa Isabel
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires					Nancy Esperanza Abril JAC Veraguas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Martires					Orlando Cortes JAC Voto Nacional

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	CONSEJO LOCAL DE LA BICICLETA	ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C.	MANZANA DE CUIDADO	Comité Operativo Local de Mujer y Género (COLMY)	ALVARO MORENO HOFFMANN
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	MAKEUP-Maquillaje Navideño en Vivo	SECRETARIA DE GOBIERNO	ORQUESTA FILARMONICA	FUNDACIÒN CASA DE LA MONTAÑA	MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	Skate Belén	CAPITOLIO NACIONAL DE COLOMBIA		BOGOTA BIKE TOURS	EDEL ZARAY RAMÌREZ LEÒN
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	Photo Bike Colombia	CONGRESO DE LA REPUBLICA		CASAS CULTURALES	ALBERTO OSUNA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	CONSEJO LOCAL DE LA BICICLETA	CONSEJO DE ESTADO		CONSEJO DE SABIOS Y SABIAS	ANDRES CASALLAS
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	DOMICILIARIOS Y BICIMENSAJEROS	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA-DAPRE		JUNTAS DE ACCIÒN COMUNAL	GESTORES DE CONVIVENCIA-Alcaldia Local de la Candelaria.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria	ESCARABAJOS BELEN	DIRECCCIÒN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES- DIAN		CPL	LILIANA GAVIRIA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		MINISTERIO DE HACIENDA		COPACOS	EDILESA CANDELARIA - GINNA QUIROGA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA		Juntas de Acciòn Comunal	EDIL CANDELARIA - MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL -IDPC		CONSEJO DE SABIOS Y SABIAS	MIRIAM ESPEJO
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		INSTITUTO DISTRITAL DE TURISMO-IDT		IMPACTO TERRITORIAL	ALVARO MORENO HOFFMANN
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA		PROFESORES	EDEL ZARAY RAMIREZ LEÒN

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNIVERSIDAD LA SALLE		MESA DE VICTIMAS	LILIANA GAVIRIA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNIVERSIDAD LOS ANDES			ALBERTO OSUNA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNINERSIDAD EL ROSARIO			ANDRES CASALLAS
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA			GESTORES DE CONVIVENCIA - ALCALDIA LOCAL DE LA CANDELARIA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNIVERSIDAD LIBRE DE COLOMBIA			EDILESA CANDELARIA - GINNA QUIROGA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		UNIVERSIDAD AUTONOMA			EDIL CANDELARIA - MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		FUNDACION GILBERTO ALZATE AVENDAÑO -FUGA			MIRIAM ESPEJO

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		MINISTERIO DE VIVIENDA CIUDAD Y TERRITORIO			ALVARO MORENO HOFFMANN
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		BATALLON GUARDIA PRESIDENCIAL			EDEL ZARAY RAMIREZ LEÒN
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		ESTACION DE POLICIA No 17 CANDELARIA			LILIANA GAVIRIA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		ARCHIVO NACIONAL			ALBERTO OSUNA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		ARCHIVO DISTRITAL DE BOGOTA			ANDRES CASALLAS
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		MINISTERIO DE INTERIOR Y DE JUSTICIA			GESTORES DE CONVIVENCIA - ALCALDIA LOCAL DE LA CANDELARIA
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		MNISTERIO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL			
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria		DEPARTAMENTO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria					
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria					
4. Candelaria, Santa fé y Martires	Candelaria					
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda	Huertas XUE	Secretaría Distrital de Movilidad	Escuela de la Bici (mujeres, niños, comunidad en general)	Consejo de mujeres Puente Aranda	Esteban " Rolo" Consejero bicicleta y lider de fundacion cometa
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda	Mesa lgtbi	Alcaldía	Presupuestos Participativos (proyectos)	Consejo local de la bicicleta	Yulieth Riaño Consejera, lider Pedaleando y rodadas Puente Aranda
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda	Rodadas Puente Aranda	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Al Colegio en Bici (colegios oficiales)	Mesa local canabica	Blanca Monroy comunidad lgtbi rodada lesbica
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda	Bicirodadas Bogotanas		Ciclovía Bogotá		
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda	Fundacion la Cometa				
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda	Team Santa Rita				

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
5. Fontibón y Puente Aranda	Puente Aranda					
5. Fontibón y Puente Aranda	Fontibón	Consejo local de la bicicleta	instancia de participación		consejo local de la bicicleta	Lorena Nieto
5. Fontibón y Puente Aranda	Fontibón	La rueda mensajeria	bicimensajeria - emprendimiento		emprendimiento	Lorena Nieto
5. Fontibón y Puente Aranda	Fontibón	Fontirueda	colectivo		colectivo	Carlos
5. Fontibón y Puente Aranda	Fontibón					
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Bielrats	Secretaría Distrital de Movilidad	Escuela de la Bici (mujeres, niños, adultos mayores comunidad en general)	Consejo Local de la Bici (participación, gestión)	Katherine Rodriguez
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Biciterritorializando	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Bicidestrezas (colegios)	Comité Operativo Local de Mujer y Género (mujeres)	María Alejandra Niño López
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Curvas en Bici (mujeres, talleres, rodadas, campañas, artículos)	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Presupuestos Participativos (proyectos)	Escuela de ciclismo para infancias Ibex bike	Andres Pedraos
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	BiciParchadas	Ministerio de Transporte	Al Colegio en Bici (colegios oficiales)	Bici Motora BMX escuela de formación deportiva	Yennifer villanueva

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Rueda Como Niña	Colegio Inem Francisco de paula Santander de kennedy	Ciclovía Bogotá Av. Boyacá		Dalila Ochoa Muñoz (Mecánica)
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Actitud Bi-Si	SENA (talleres mecánica)	BiciParceros (SECRETARÍA DE MOVILIDAD)		
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	DISIDENTES MTB	Alcaldía	sistema de bicis publicas cc Plaza de Las Américas		
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Bikennedy	Centro Comercial Plaza de las Américas	Registro Bici		
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Parceras	Instituciones educativas publicas vinculadas al programa niñas y niños primero			
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	Sound sistem				
6. Kennedy y Bosa	Kennedy	De Kennedy para el Mundo				

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	CONSEJO LOCAL DE LA BICICLETA	Alcaldia Local RAFAEL URIBE URIBE	MANZANA DE CUIDADO	Juntas de Acciòn Comunal	Lellar Alfredo Cobos
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	Montaña Sureña Rompiendo Mitos	IDRD ESCUELA DE LA BICI	AL COLEGIO EN BICI	corporacion equipo de paz	Valeria Bonilla
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	PEDAL DESDE EL SUR	UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO		mesa lgbti	Edgar Julian Rodriguez
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	BOGOCIPEDO	COLEGIO LICEO FEMENINO DE CUNDINAMARCA		PROACTIVAS	Lorena Martinez
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVO ARCHIPIELAGO	COLEGIO ENRIQUE OLAYA HERRERA		COLECTIVA CATALEYA	Daniel Alexander Moreno

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVO JOVENES POR LA PAZ	COLEGIO GUSTAVO RESTREPO		LECULTURA LA LIBRO TK	Fredy Quintero Motato
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVO AUDIOVISUAL CUARTO ROJO	BIBLIOTECA PUBLICA RAFAEL URIBE URIBE		TALLER CREATIVO QUINCHE	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVO DIVERSIA SPORT	COLEGIO CARMEN TERESIANO		COLECTIVO ARCHIPIELAGO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVO ARTISTICO ENCANTO FLAMENCO	SALONES COMUNALES		ASOCIACION NACIONAL CINCO SENTIDOS	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVA EMERGENTE			ASOCIACION AFROS A FUTURO	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	COLECTIVO DE JOVENES KUBEO			STUDIO HATHOR DANCE	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe	BICILAB			SINCARIMBA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				CORPORACION AFROINDIGENAS MI COLOMBIA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				AFRODES BOGOTA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				BALONCESTO POR SU VIDA	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION TRANSFORMANDO NACIONES	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				NEW WORD	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				HUERTA NUEVA XISQUA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				CORPORACION RESILIENCIA CIENCIA Y TECNOLOGIA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				LA BANDA KOLINA	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION RADABER	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				VOZ ANCESTRAL	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				DEKADENTES	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				SALVEMOS LA LOMA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				ESCUELA DE FORMACION CULTURAL RETADORES DE LA GRAVEDAD	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION ANGELES CREANDO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				BULLA AMBIENTAL	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				BOGOTA ORGANICA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				CORPORACION AMA COLOMBIA AGROECOLOGICA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				CORPORACION DE FAMILIAS UNIDAS POR COLOMBIA Y EL MUNDO CORFAUNICOL	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				TALLER CREATIVO QUINCHE	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				OPERACION HIP HOP	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				LECULTURA LA LIBRO TK	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				CIRCO ENCUENTRO PRODUCCIONES	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				BOMBILLO ROJO	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION ONG MANOS EN ACCION	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION MULTIETNICA MUJERES GUERRERAS	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				EQUIPO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION ONG CORAZONES SIN FRONTERAS	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				COMISION DE JOVENES BAKATA	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				ENSAMBLE FOLCLORICO EXPERIENTAL PARA JOVENES EFEJ	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				ESCUELA DE FORMACION ARTISTICA ESPECIALIZADA BATA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION SEMBRADORES DE CAPACIDADES	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION SPORT FENIX	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				BLACK SOMBRA	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				AFROS A FUTURO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				AFROPADES	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				LATHINS NIGGA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				LAS PROACTIVAS	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				AFRO INDIGENA	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION SOCIAL Y CULTURAL SEMILLAS DE CRISTO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION CAMINOS DIVERSOS	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				CONSTRUCCION VITAL JUVENIL	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Rafael Uribe				FUNDACION DOLORES SOPEÑA	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño	CONSEJO LOCAL DE LA BICICLETA	ALCALDIA LOCAL ANTONIO NARIÑO	ESCUELA DEPÓRTIVA DE BMX ANTONIO NARIÑO	THE FIXIE HOME 24 SAN ANTONIO	MARLON ROJAS

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño	RUEDA LIBRE	CENTRO LOCAL DE MOVILIDAD	ALCALDIA AL BARRIO	CICLOTALLER CALLE 11 S LUNA PARK	MIGUEL LEON
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO ATANASIO GIRARDOT	COMITE OPERATIVO LOCAL DE MUJER Y GENERO	BICICLETAS ACUÑA SAN ANTONIO	JHON BOTERO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		CEDIT JAIME PARDO LEAL	TODOS A LA U	PACHO BICICLETAS DEL RESTREPO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO DISTRITAL GUSTAVO RESTREPO SEDE D	BOGOTA CORAZON PRODUCTIVO	POSEIDON BIKE	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO BILINGUE SAN GABRIEL ARCANGEL	UNIDOS POR EL FUCHA	MANCH BIKES AVENIDA 27	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO ARTEAGA MUÑOZ	SEMANOTA COMERCIAL BARRIO RESTREPO	CICLO TALLER EL TIGRE CALLE 17	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO GUILLERMO LEON VALENCIA		FABRICA DE BICICLETAS ROMAN	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO COOPERATIVO DEL MAGISTERIO DE CUNDINAMARCA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		ESCUELA NORMAL SUPERIOR DISTRITAL MARÍA MONTESSORI			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO INSTITUTO BOGOTÁ CIUDAD BERNA			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL ESINC - POLICÍA NACIONAL			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO MILITAR MANUEL MURILLO TORO			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		GIMNASIO MONSEÑOR MANUEL MARÍA CAMARGO			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO REPUBLICA DEL ECUADOR			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		UNAD UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		FUSDESA ESCUELA DE ENFERMERIA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO ADVENTISTA ENMANUEL			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		LICEO PEDAGÓGICO MARCEL MARCEAU			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		SENA CENTRO DE TECNOLOGÍAS PARA CONSTRUCCIÓN Y LAS MADERAS			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		POLIDEPORTIVO LA FRAGUA			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		SENA CENTRO DE ELECTRICIDAD			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		COLEGIO MANUELA BELTRAN SEDE C			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		HOSPITAL SANTA CLARA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO CARACAS			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO SANTA ISABEL IV SECTOR II ETAPA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO 5 DE NOVIEMBRE			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO SEVILLA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO CIUDAD BERNA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO SANTANDER			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO CIUDAD JARDÍN			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO SAN ANTONIO DE PADUA, LUNA PARK Y SANTA CATALINA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO SAN JORGE CENTRAL			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO POLICARPA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO VILLA MAYOR			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO FRAGÜITA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO EDUARDO FREI			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO FRAGUA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	Antonio Nariño		CONSEJO LOCAL DE CULTURA			
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	CONSEJO LOCAL DE LA BICICLETA	ALCALDIA LOCAL DE SAN CRISTIBAL	MANZANA DE CUIDADO	Comité Operativo Local de Mujer y Género (COLMY)	Maria Angelica montoya

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	Tia - Cleta	SECRETARIA DE GOBIERNO	AL COLEGIO EN BICI	DL BIKES	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	COLECTIVO CAYPFO	SECRETARIA DE MOVILIDAD	ESCUELA DE LA BICI	BICICLETERIA JT	Fabio Grisales
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	COLECTIVO CULTURAL MáQUINA DE HACER PáJAROS	SECRETARIA DE LA MUJER	RUTAS SEGURAS	CASAS CULTURALES	Fernando Perez
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	CONSEJO LOCAL DE LA BICICLETA			FUNDACION MI MUNDO IDEAL	Jesus Yosa
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	DOMICILIARIOS Y BICIMENSAJEROS			JUNTAS DE ACCIÒN COMUNAL	Samuel Huertas

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	COLECTIVO REINA AFRICANA			FUNDACION LXS LOCXS	ALFONSO TIBABISCO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	COLECTIVO RESCATANDO ESPERANZAS			FE FE Y ESPERANZA	CHRISTIAN DAVID JIMENEZ PERALTA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	COLECTIVO IDEVOS (IDEAS PARA LA EVOLUCIóN Y EL DESARROLLO SOCIO CULTURAL)			Juntas de Acciòn Comunal	MARIA ANGELICA MONTOYA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal	COLECTIVA SURCOS EN LA PIEL			Corporación Escuela Itinerante Teatro Emplumado	MÓNICA MARCELA GONZÁLEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				Corporación Colectivo de Estudios Geográficos Pangea	ANGYE YADIRA URRUTIA YEPES

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				EnBICladoos por Bogotá	WILMAN LARA PALACIOS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				Enbiciadxs por Btá	NIEVES MERCEDES LEMOS GARCIA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				#montañasureña	BRAYAN CAMILO PARAMO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				Consejo local de la bicicleta	SEVILIO VALENCIA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				Tienda Armazi	ESTEBAN ALBARRACIN

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				Bicicletas Boyacá	OCTAVIO DAVID ROBLES PACHECO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				Ciclo Yossa	MAICOL BABATIVA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				El Velocista	MARÍA ANGéLICA LOZANO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				AMIGOS DEL VELODROMO	JOAN CORREA (ANDREA CORREA)
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ENBICIADOOS POR BOGOTA	ROSA ELENA JACANAMIJOY

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				TIA CLETA BICIESCUELA	JHON ALEXANDER SAAVEDRA MELO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				LA FRATERNIDAD IMP FSC	PLINIO JESUS HURTADO HURTADO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MUSOKE	LUIS EDUARDO QUINTERO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION ESPERANZA AFRO	LUISA MARIA GONZALEZ DE PARRA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIÓN AFRO 20	CAROLINA RICAURTE MORA

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CLUB SOCIAL Y DEPORTIVO COPAVI	ANA BEATRIZ ACEVEDO MORENO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CABILDO EPERARA SIAPIDARA DE BOGOTá - CIESB	DIANA MARCELA PRECIADO CABEZAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				TBM CLAN	ROMANOFF CALDERóN
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CORPORACIóN ARTíSTICA KAYEYE	MóNICA MARCELA GONZáLEZ BUITRAGO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				OTOñOS DORADOS	MARíA TERESA AYALA FAJARDO

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDARTE WISSTEN	JAIRO ALBERTO PéREZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIóN LXS LOCXS	JAIRO ALBERTO PéREZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MESA INDÍGENA LOCAL DE SAN CRISTOBAL	: FABIAN ANDRES MIRANDA JACINTO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIÓN PARA DISCAPACIDAD OTRO CIELO	CARLOS ARTURO VILLAMARÍN
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION IDENTIDAD PACIFICA	LEIDY GISELL PATIñO LEóN.

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				AMBIENT - ARTE	MARIA ANGELICA MONTOYA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIÓN IGUALDAD Y PROGRESO COLOMBIANO	EDNA NATHALIE ARIZA RICO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIÓN MIRADA SOCIAL DE COLOMBIA - FUMISOCO	ADRIANA MARIA VELASCO MUELAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MUJERES AFRO DESPLAZADAS EDIFICANDO REDES DE EQUIDAD	MóNICA MARCELA GONZáLEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				AFROCOP	KAIRA JINETH CANGA RENTERIA

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CORPORACIóN ARTíSTICA JERA DAZAS	DANNY YESID BARAJAS VARGAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CULTURA ALTERNA	YORDI ENRRIQUE DE LA HOZ MONTERO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				JUAN PABLO II	CARLOS ANDRES APONTE JULA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ORIGEN ENSAMBLE	JENNY ANDRADE
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				AMERICANTA	YURY PAOLA NIÑO

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CORPORACION CONECTANDO EXPRESIONES POR LA LIBERTAD DEL ARTE CELA	DIANA CAROLINA FORERO JIMéNEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ASOCIACIÓN FOLKLÓRICA PALOS, CUERDAS Y KOTIZAS - PCK	DANNY YESID BARAJAS VARGAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				PODER POPULAR (UNIDOS SOMOS MáS FUERTES)	JULIO CéSAR PEREIRA MUñOZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ORGANIZACION INDIGENA DE LOS PUEBLOS EMBERA EN BOGOTÁ - EMBERABACATA	RAFAEL HERNANDO GOMEZ QUINTERO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CENTRO DE CONOCIMIENTO CASA MISAK BOGOTA	ARNEDIS ANTONIO RACERO ARTEAGA

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				LA FRATERNIDAD IMP FSC	GINNA DANIELA URIBE MARIN
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MMA WOMAN	JUAN FELIPE TORRES BARRIOS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION DE LA MANO DE DIOS	CESAR YESID BERNAL
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				PAINTERY	OCTAVIO DAVID ROBLES PACHECO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				HUELLITAS QUE SUMAN	CLAUDIA YADIRA MURILLO

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDARTE WISSTEN	JHOHAN STEEVEN MORENO JIMENEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MMA KIDS	MARIA ALIXE PATIñO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FIVA AKA PACHA	JOHN ALBERTO RODRÍGUEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				PRGAMNIZACION JUAN RAP	PAULA NATALIA LARA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ESCUELA DE FORMACION FOLCLORICA MOHANA (EFF MOHANA)	DESISY JULIA RAMIREZ VARGAS

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CULTURA AMBIENTAL	MARIA ERMINDA TORRES SORDIVA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				LA CAJA VIAJERA BIBLIOTECA DIGITAL	ESTEBAN ALBARRACIN
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDEHA	MIGUEL MORALES
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CORPORACIóN ARTíSTICA KAYEYE	JORGE VILLABONA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION TRIUNFO JOVEN 'F.T.J'	WILAM LARA PALACIOS

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ALIANZA JUVENIL SAN CRISTóBAL	ANA BEATRIZ ACEVEDO MORENO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				OTOñOS DORADOS	NIEVES MERCEDES LEMOS GARCIA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				LA ETERNA DINASTÍA	YULI ANDREA LASERNA USMA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FLOOR HUNTERS CREW	ANGYE YADIRA URRUTIA YEPES
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION MI MUNDO IDEAL	LUIS MIGUEL REY CRUZ

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				LA TAGUA	DIANA BENAVIDES
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				TBM CLAN	ALFONSO TIBABISCO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CORPORACIóN EKOSIENTE	LIGIA SANCHEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				NATURAL MOVIMIENTO SOCIO AMBIENTAL	SEVILIO VALENCIA CHIRIMIA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION ESPERANZA AFRO	JOSé MIGUEL BARAJAS

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MUJERES AFRO Y DESPLAZADAS EDIFICANDO REDES DE EQUIDAD (ASOMADERE)	LUZ STELLA ROJAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNADCION AFRO 20	ANGIE MILENA MENDEZ GIL
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				HUERTA RAICES DE MONTAÑA	CHRISTIAN DAVID JIMENEZ PERALTA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ORGANIZACION MUSOKE	BRANDON PESCADOR CELY
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				TEATRO PIEL DE ROCA	FRANCIALENA MEPAQUITO CABRERA

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				AMIGOS DEL VELODROMO	KEVINS CASTILLO TENORIO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION PARTICIPANDO ANDO	WENDY CAROLINA GARCIA JIMENEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CABILDO EPERARA SIAPIDARA - CIESB	BLANCA INéS REYES GUATIVA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				GRUPO DE PERSONA MAYOR SOL Y LUNA	JUAN DAVID RINCÓN CARDENAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CULTIVANDO ESPERANZA Y AMOR	KAREN ANDREA BARRETO FRENCHI

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIÓN AMBIENTAL PARA UN MUNDO VERDE	DORA HILDA RINCóN
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ENBICIADOOS POR BOGOTÁ	HENYI KATERINE POVEDA RAMIREZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MILU DANCE	DEYSY YANIRE RODRÍGUEZ RAMÍREZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				MUJERES EMBERA DOBIDA	JONATHAN ALEJANDRO RODRIGUEZ RIVERA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				SUNDIATA KEITA	LUIS GABRIEL LAGOS ROMERO

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CAJA DE PANDORA	ANGIE PEREZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ASOCIACION DE MUJERES CON DISCAPACIDAD DE COLOMBIA	MARIANA RAMíREZ VALENCIA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				HEREDEROS LGBTI	LUIS FERNADO PARAMO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				TRANSFORMANDO MUNDOS	ANA ELVIA GARCIA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIÓN PONES	GLORIA INES BECERRA MORALES

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CAMINI VIEJO RECORDS	OLGA YOLANDA BARRERA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION CAMINANDO Y CRECIENDO EN BRAZOS DE AMOR	CRISTIAN DAVID MORENO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				EL CAMBIO SOY YO	SEIDEL SINISTERRA TORRES
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				G' LOOK DANCE	REYNEL GARCIA MARTÍNEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CLUB SOCIAL Y DEPORTIVO COPAVI	EMILSEN VARGAS

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				CORPORACIóN PAíS Y VIDA	MARTHA LILIANA LOPEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ESCUELA DE FORMACIóN INTEGRAL Y DEPORTIVA DE BALONCESTO SCAPE	SANDRA YANETH CHIQUIZA BALLESTEROS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACIóN BELLEZA POR UN GRAN FUTURO	ANDREA CORREA
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				AMOR Y SONRISAS	JOHN EDUARDO ARIAS CASTILLO
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				LA CONCHA	DIANA BOGOTá

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION RENACER SANTA ROSA - FUNDAROSA	DEISY JULIA RAMIREZ VARGAS
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION CRECIENDO UNIDOS	RONALD GAMEZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				ALCANZANDO SUEÑOS ESPECIALES	SOLEDAD DIAZ
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION ACUARIO	
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FUNDACION LXS LOCXS	

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
7. Antonio Nariño, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe	San Cristobal				FE FE Y ESPERANZA	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar	Corporacion Social Curvas en Bici (mujeres, talleres, rodadas, campañas, artículos)	Secretaría Distrital de Movilidad	Al Colegio En Bici (Colegio Rogelio Salmona)	COLMYG (lideresas, representantes de organizaciones y colectivos	Sangra Reinoso (Emisora Golden Radio Latina)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar	Parceros Sur (eventos, competencias, rodadas)	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Escuela de la Bici (Parque Sierra Morena)	Instituto Cerros del Sur (Corporación Cultural y de Desarrollo Comunitario)	Bellanir Montes (Representante del COLMYG)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Secretaria de Movilidad	Manzana del cuidado (MOCHUELO, SUPER CADE MANITAS, VISTA HERMOSA)	Consejo Local de la Bici	Olga Merida (Consejera Local de la Bici)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Secretaria Distrital de la Mujer	Presupuestos Participativos	LGBTI Diversidad Humana	Yeiner Malo (Consejero Local de la Bici)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Universidad Distrital	PRAE	JAC	Jean Durango (Alcladia Local CB)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		SENA (talleres mecánica)	Convenio 753-2022. UNAL-Alcaldia Local CB Espacio Publico	Fundación Kamariy	Andrea Yara (Lideresa Curvas en Bici)

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Alcaldía Local de Ciudad Bolivar		Biblioteca Pública El Mirador	Sindy Loaiza (Lideresa Curvas en Bici)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Idartes		Biblioteca Comunitaria Violetta	Liliana Bernal (Lideresa Curvas en Bici)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Secretaría de Gobierno		Biblioteca Pública Perdomo Soledad Lamprea	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Secretaría de Seguridad Bogotá		Museo de la Ciudad Autoconstruida	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		ICBF		Biblioteca Pública de Pasquilla	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Casa de la juventud Ciudad Bolivar		REDA (Red de Emprenderores Activos)	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Acueducto Bogota			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Secretaria de Ambiente			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Jardin Botanico			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		SDIS			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Casa de la Cultura Ciudad Bolivar			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		SED (Colegio José Celestino Mutis, Mochuelo Alto)			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Ciudad Bolivar		Casa Cultural de Arabia			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito	Curvas en Bici	Secretaría Distrital de Movilidad	Escuela de la Bici sede Parque Tunal (mujeres, niños, comunidad en general)	Consejo Local de la Bici (participación, gestión)	El mensajero (Alexander Fabra)
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito	Parceros Sur (eventos, competencias, rodadas)	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Manzanas del Cuidado	Consejo Consultivo de Mujeres - Espacio Autónomo	Kevin Zambrano B- ONE
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito	Biela tunal (Rodadas)	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Presupuestos Participativos (proyectos)	Huerta Chihiza-I	Andres Villalba Biela Tunal
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Secretaria Distrital de la Mujer	Al Colegio en Bici (Ied Venecia, Ciudad de Bogota, Marco Fidel Suarez, Rafael Uribe Uribe, Rufino Cuervo, San Carlos,)	Aula Ambiental SieKika	Darwin Paez .lider
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Universidad del Tolima	Ciclovía Bogotá	Biblioteca Popular y Comunitaria EUREKA	Derly Ramirez Parceras Sur

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		SENA (talleres mecánica)	Prestamo de bicicletas, Centro Comercial Ciudad Tunal	Consejos Tutelares	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Alcaldía Local de Tunjuelito	Pedalea por Bogotá Sistema de Bicicletas público	Fundación CONTRABAJO	
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Idartes			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Secretaría de Gobierno			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Secretaría de Seguridad Bogotá			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		ICBF			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Crea Tunjuelito			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Acueducto Bogota			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Secretaria de Ambiente			
8. Tunjuelito y Ciudad Bolivar	Tunjuelito		Jardin Botanico			

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
9. Usme y Sumapaz	Usme	Extreme Riders yecid ramirez ,diana piraquive demian ramirez		Manzanas de cuidado	Consejo local de la bici	Yecid ramiez
9. Usme y Sumapaz	Usme	Pasion en 2 ruedas jhon bernal		Escuela de la bici	Biciclub juvenil	Diana piraquive
9. Usme y Sumapaz	Usme	Pocholeros mountain bike willinton guerra		Bici destrezas	NTD(nuevas tendencias deportivas)	Wilmar contreras
9. Usme y Sumapaz	Usme	Mtb usme sumapaz yeison		Orvi	Años dorados	Alirio diaz
9. Usme y Sumapaz	Usme	Parceros sur german santacruz		Registro bici		Leonel real
9. Usme y Sumapaz	Usme	Bacata mtb willian, andres, yecid		Puntos ciegos		Yeison
9. Usme y Sumapaz	Usme	tyguas mtb leonel leal		Bici turismo		German Santacruz
9. Usme y Sumapaz	Usme	Montaña sureña no hay lider pero el fundador es harrison		Presupuestos participativos		Willinton guerra

BOGOTÁ INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Nucleo	Localidad	Coletivos	Entidades	Programas	Organizaciones	Líderes/liderezas
9. Usme y Sumapaz	Usme	Alpino bike wilmar castiblanco				Jhon bernal
9. Usme y Sumapaz	Usme	Riders underground Gustavo				Will castiblanco
9. Usme y Sumapaz	Usme	Escuela de la bici idrd				Andres mendoza
9. Usme y Sumapaz	Usme	Ruedela usme				Carlos mayorga
9. Usme y Sumapaz	Usme	Pedal al sur				Julio forero
9. Usme y Sumapaz	Usme	Curvas en bici				Brayan guzman
9. Usme y Sumapaz	Usme	Biciclub usme ceciclia, miguel				Demian Ramirez
9. Usme y Sumapaz	Usme	Escarabajos usme (x). ya no existe				Cristian jimenez
9. Usme y Sumapaz	Usme	usme cycling				
9. Usme y Sumapaz	Usme	La quinta rueda (x). ya no existe				

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Bibiana (artesana)	Bonitas en Bici Actions (emprendimiento ropa y accesorios)	Trabajadores en bici	Suba Tierra de Ciclistas
Jorge Lopera (restaurador del puente el Barco)	Talleres de mecánica	Cuidadores en bici	Bicicletas blancas (en memoria a ciclistas fallecidos en siniestros)
Bicistema (urbanismmo táctico, Av. Cali)	Bicicargueros	Sistema de huertas (Guerrero y Guerrera, Angelita, Polinizadores, Colibrí Dorado, Siembra Mundos, Campanella, Guardianes del día)	
	Bicimáquinas	Cicistas "Fantasmas" no organizados	
	Ensables	Mecánicos	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Bicitaxistas	Representantes de BMX	
	Tiendas deportivas	Ciclistas MTB	
	Suburban Cargo		
Tatiana Barato - Donde Barato Casa Cultural	SITEC	Bicicletas de carga tradicional en Codabas	Semana de la bicicleta - Distrital
Gina Paola Soto - Artista	Viro - Espacio Bicicultural	Triciclos en Codabas	Ciclovía dominical - Distrital
Ingrid Chavarro - Artista	Chutti Express - Logística en bici	Bicitaller Ramo (Triciclos Ramo)	Ciclovía nocturna - Distrital

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Colectivo Arte y Magia	Sandía Messenger - Bicimensajera	Domiciliarios restaurantes	
Viro - Espacio Bicicultural	Rocket Courier - Mensajeros en bici	Domiciliarios fruver	
	Alejandra Paula - Bicimensajera	Domiciliarios carnicerías	
	Cristian - Bicimensajero		
	Walter Voy - Bicimensajero		
	Bicicletas Castillo - Cra. 7 #121-21		
	Bikexperts - Probike Cra. 7 #112-38		
	Bicicletas Doble A - Cl. 145 #13 - 36		
	Bicicletas CB Los Escarabajos - Av. Cra 19 #No 148-86		
	Bicicletería JD - Ak. 9 #152A-42		
	Ciclo SportsOne - Cl. 150 #19-20		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Bogota Bicycles - Av. Cra 19 #150-61		
	RunBike - Cl. 163 #18A 74 Piso 3		
	Todo Bici - Av. C. 127 #20 65		
	Red de huerteras y huerteros de Chapinero	Tembici (Sistema de bicicletas electricas)	Semana de la bicicleta - Distrital
	Movelo - Bicimensajería	Cicloruta carrera 11	Ciclovía dominical - Distrital
	Tropical - Bicimensajería	Cicloruta carrera 7ma	Ciclovía nocturna - Distrital
	TejiendoRuedas	EU MEPEGO - BOTIQUE (operador de Turismo)	
	Moovil - Galería de Ciclismo (Calle 71 # 10 - 47)		
	Mobok Store Colombia - (Calle 96 # 10 - 72)		
	Specialized 96 - (Calle 96 # 10 - 57)		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Beth Lehem - Panadería Vegana (Vía Patios)		
	People For Bikes - (Cra 7 # 84a -29)		
	Rosseti - Tienda		
	Bk BiciStore (Cra 9 # 59 - 29)		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Asamblea de Artistas	Taller Bici Don Victor Av. Rojas con 75 CEL: 3108350654	Biciclick Portal 80	Día munial de los Humedales
Acto latino	Don Ramiro, Taller de mécanica ambulante en los Patios de la Cl. 63 con 96a. CEL: 3208142694	Biciclick CC TITÁN	El Festival de la Culebra

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Teatro "La Sombra De Las Mascaras"	Tienda NÚcleo BMX Cra. 69 #63c-32 · 311 4957985	Biciclick Nuestro Bogotá	
Casa de la Cultura de Engativá	Almacen Casa Del Deportista Cra. 69 #63-34 · 312 4826513	Biciclick Diverplaza	
		Biciclick Compensar Av. 68	
		puente de guadua jugos proteínicos	
		Humedal Jaboque	
		Humedal Tibabuyes	
		Humedal Santa María del Lago	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
		Parque San Andrés	
		Jardín Botánico	
		Unidad Deportiva el Salitre - UDS	
GALERIAS SAN FELIPE	MECHANIC BIKE Servicio mecánico 7 de Agosto NAVI-MUJER MECÁNICA 3118697613	ENRIQUE PEÑALOZA SUBE LA CALERA LOS SÁBADOS	FESTIVAL OPEN SAN FELIPE
COLECTIVO PROYECTO BINARIO ANDRES PARDO 317 3746150	MERIDA BIKES 3203201288 Servicio mecánico 7 de Agosto YALIMAR - MUJER MECANICA		
	F DUARTE BICICLETAS HECHAS A MANO 3108194463		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Lottie Raiders	Trabajadores en bici	Ciclopaseo Cachaco
	Talleres de mecánica	Cuidadores en bici	Down hill Monserrate
	Bicicargueros	Representantes de BMX	Ciclopaseo nocturno guadalupe

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Bicimáquinas	Ciclistas MTB	Recorridos patrimoniales localidad santa fe
	Cicloparqueaderos	Ciclistas recreativos	
	Ciclomensajeros	Ciclisstas Down Hill	
	Tiendas deportivas	Puntos de encuentro: Cerro de gualadupe	
	Plazas de mercado (La perseverancia)	Puntos de encuentro: Torre colpatria	
		Puntos de encuentro: Iglesia la perseverancia.	
		Puntos de encuentro: Museo Nacional	
		Puntos de encuentro: Parque Nacional	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Talleres de mecánica de bicicletas	Trabajadores en bici	Festival Artístico de Los Mártires
	Talleres de mécanica de automotores	Cuidadores en bici	
	Bicicargueros	Ciclistas MTB	
	Bicimáquinas	Ciclistas recreativos	
	Cicloparqueaderos	Puntos de encuentro: Centro Memoria	
	Ciclomensajeros	Puntos de encuentro: Estación del Tren o de La Sabana	
	Tiendas deportivas	Puntos de encuentro: Plaza de las Hierbas	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Paloquemao	Puntos de encuentro: Plaza de Paloquemao	
	Plaza de las Hierbas	Puntos de encuentro: Iglesia Voto Nacional	
		Puntos de encuentro: Mall Calima	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
LAS PERLAS DEL RITMO	DOMICILIARIOS	Red de Huertas Centro	FESTIVAL DE PUERTAS ABIERTAS
BATUCADA BEMBÈ	BICIMENSAJEROS	Mecánicos Carrrera septima	FESTIVAL DE ARTE POPULAR URBANO
SENTIR COLOMBIAO	Talleres de mecánica	ATS AMBIENTAL OFICIAL	FIESTA DE REYES -EGIPTO
MEVANAWI	Tiendas deportivas	ARTE Y ENTRETENIMIENTO	FIESTA DE LA VIRGEN DE LA CANDELARIA
KIN OF THE STREET		VENDEDORES INFORMALES CARRERA SEPTIMA	FERIAS POPULARES
DIXIELAND -Dueto	GIMNASIO MENTOR FITNESS		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
DE CAMINO A LA TRADICIÒN	BOGOTA BIKE TOURS TEM BICI Alquiler de Bicicletas Compartidas en Bogota Taller de Bicicleta		
GWARA-Danza			
RIO ABAJO-Musica			
DESMANES			
ROCKO			
ERGOS POSS			

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
TIGRE MARIPOSA			
FLAYINGFEET			
TERRITORIO TROPICAL			
MAKEUP-Maquillaje Navideño en Vivo			
SENTIMIENTO ANDINO			
SIN AUSENCIA			
MAURICIO MILAGROS			

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
PREMATURE AMPUTATION			
NIÑOS EL VIA			
YAQNDRO RIVERA			
NOHORITA PLATA Y SU GRUPO			
CHACON 91			
SPARTRAP			
LA GRAN NOVA A DUO YRIS YLIANA			
PLAZA DE BOLIVAR			

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
CHORRO DE QUEVEDO			
LAS PERLAS DEL RITMO			
BEMBE			
Distrito Grafity, grafiteros locales	tiendas Bicicleta alqueria y primavera	Trabajadores en bici	Rodada lesbica
	Talleres de mecánica	Cuidadores en bici	Rodada enfermedades Huerfanas
		Huertas locales	Rodada por la mujeres
		Cicistas "Fantasmas" no organizados	Rodadas por Puente Aranda
		Mecánicos	Rodada Canabica
		Representantes de BMX	Semana de la bicicleta

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
		Representantes de skate	Dia Mundial de la bicicleta
			Incidencia participación
	Bicimensajeria - emprendimeitno		Bicimensajería
			Ciclopaseos locales
Sound sistem	Sector amplio de comercio y venta de partes	Trabajadores en bici	Vuelta Kennedy
	Talleres de mecánica	Cuidadores en bici	20 de abril (4:20)
	Bicitaxistas	Cicistas "Fantasmas" no organizados	8M
	Tiendas deportivas	Mecánicos	MASA CRITICA

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Zueden Tienda de ciclistas	Representantes de BMX	
	Bike parts	Ciclistas MTB	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
la noche de los gatos grupo de teatro	jardineros en bici	RUTAS TURISTICAS MIRADORES ,HUERTAS, PATRIMONIO	
bombillo rojo fotografia	BICIMENSAJEROS	SALIDAS NOCTURNAS EN BICI POR LA LOCALIDAD	
William Bustamante coleccionista	Talleres de mecánica	TOUR PLAZAS DE MERCADO,CEMENTERIO HEBREO,ANTIGUA PLAZA DE TOROS	
	tiendas articulos deportivos	RUTA DEL LIBRO PPP	
	MANTENIMIENTOS LOCATIVOS EN BICI	CIRCUITO BOSQUE SAN CARLOS	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
		CRONOESCALADA RUTA KILLER RUTA ENTREBARRIOS	
		ALTO USO DE LA BICI COMO MEDIO DE TRANSPORTE	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	DOMICILIARIOS		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	BICIMENSAJEROS	Mecánicos Carrrera septima	
	Talleres de mecánica		
	Tiendas deportivas		
		VENDEDORES INFORMALES CARRERA SEPTIMA	
		TIENDA ARMAZI	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Graffiti Tour de Ciudad Bolívar (May Rojas)	Bicitaxistas	Trabajadores en bici	Vuelta ciclistica Ciudad Bolivar
K-no Delix (Grafitero)	Puestos de mecanica para bicicletas	Cuidadores en bici	Cronoescalada Quiba
Caimacan (Espacio de formación artística, cultural y deportiva)	Bici mensajeria	Mecanicos independientes	Cronoescalada Sierra Morena
Festival Internacional Ojo al Sancocho	Tiendas deportivas	Representantes de BMX	Circuito BiciBogotá Región en Ciudad Bolívar
Centro Cultural Compartir en Sumapaz	Talleres de mecanica tradicionales	Ciclistas MTB	Ciclomontañismo para ver de otra forma a Ciudad Bolívar
Teatro el Ensueño	Lavaderos de Bicicletas		Jueves nocturno de Sierra Morena

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Movimiento Rock			Jueves de Bicirecorrido con la Alcaldia Local CB
Fundacion Ciudad Talento			

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Consejo Local de Grafiti Tunjuelito	Bicitaxistas	Trabajadores en bici	Clasica de Ciclismo Isla del sol
Engranarte	Puestos de mecanica para bicicletas	Cuidadores en bici	Bogotá Master Bike
Grupo De Teatro El Mural	Viandante Escuela Artistica	Mecánicos	Biciexperiencias IDRD
Asociación Cultural Eureka Teatro	Club No Limits BMX	Representantes de BMX	Criterium IDRD
Grupo de Teatro El Contrabajo	Fenix Racing BMX	Ciclistas MTB	Tunjo Rock

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
Festival entre cuadras		Ciclistas Modalidad de Ruta	
Casa de la Cultura		Biblioteca Pública Venecia Pablo de Tarso	

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones
	Street hobbies (guarda barros y placas)		
	Fredd (fabrica marcos bici)		
	Cardona(fabrica marcos de ruta y fixe)		
	Marjor(fabrica prendas ciclismo)		
	El mono (fabrica de uniformes de ciclismo)		

Arte	Sistemas económicos	Otros	Festivales/conmemoraciones

Señor
José David Riveros
Secretario
Secretaría Distrital de Gobierno
radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060481 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:35:09

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

cfdbff80b9e944df078730d2b9315cc5961f968caa966b2e2a56ce3d7b6c2f7d

Señor
Diego Sánchez Fonseca
Director
Instituto de Desarrollo Urbano
correspondencia@idu.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060471 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:31:26

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

9a566d6f524e102436a9c69d21b75bddda311be0e2636305b79bb77221d82919

Señor
Alexander Reina Otero
Director
Instituto Distrital de La Participación Y Acción Comunal
atencionalaciudadania@participacionbogota.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060461 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:29:03

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

c9915f7fac8247480b3fa68845ae367b45861b4ae8b2f2c17a727653c01c26e2

Señor
Andrés Clavijo Rangel
Director
Instituto Distrital de Turismo
correspondenciarecepcion@idt.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060451 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:26:15

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

47d4b18ef9c40b09b9621ba8eae89dc77f161da1173a8045407f419c0dfa975f

Señor
Alfredo Bateman Serrano
Secretario
Secretaría Distrital de Desarrollo Económico
contactenos@desarrolloeconomico.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060431 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:23:43

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

01accb27ddc2e10a7b01514c39aba3c20392e2042d28247a9456ecd3f0282256

Señor
Álvaro Arias
Director
Archivo de Bogotá
notificacionessecretariageneral@alcaldiabogota.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060401 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:20:20

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

b18a85095d4e2dd9beb51d35705da6836c3370a5c703f1b730218fe328c72912

Señora
Blanca Durán
Directora
Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)
correspondencia@idrd.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060391 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:18:15

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

13d9e688239ff2369ab7b1ec2ad2989836f6902038be4d2d3b2fa66b0b193edf

Señor
Felipe Jiménez
Secretario
Secretaría Distrital de Planeación
servicioalciudadanoGEL@sdp.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060371 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 14:09:35

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

128848c21c46d56df20d69ae3934f6b5853cbe921da0280cd1d4c81bb6b166d7

Señor
Alejando Rivera Camero
Director
Instituto Para La Economía Social - IPES
gestiondocumental@ipes.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060361 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 13:00:33

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

1fcb9bfc5941daf84eb5f3c4cc44c6862a068d874f8d9dd16b682fed093c337b

Señora
Carolina Urrutia
Secretaria
Secretaria Distrital de Ambiente
atencionalciudadano@ambientebogota.gov.co

Asunto: invitación a la sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta.

Cordial saludo,

El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de la Mujer, viene liderando desde el 2020 la inclusión de la "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá (LRPCID). Lo anterior, de acuerdo con las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y el Plan de acción de la de la Política Pública de la Bicicleta.

En ese contexto, el IDPC junto con las entidades referidas, ha promovido la comprensión de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como un sistema cultural de alto valor patrimonial 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. 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 de la identidad y la memoria colectiva, y como herramienta de apropiación, hábitat e integración diferenciada del territorio de la ciudad. A su vez, esta cultura 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.

Actualmente, el proceso de inclusión de esta manifestación cultural en la LRPCID se encuentra en etapa de ajustes finales del Plan Especial de Salvaguardia (PES), luego de su presentación el pasado 20 de septiembre ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, donde fue aprobado por unanimidad.

De esta manera, queremos invitarles a participar en la Sesión de ajustes y revisión del mecanismo de gestión y presupuesto del Plan Especial de Salvaguardia (PES) de la Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta, que se llevará a cabo el viernes 13 de octubre de 2023 a las 4:00 pm en la sede del IDPC Casa Genoveva ubicada en la calle 12b No. 2-58.

Agradecemos confirmar su participación o delegación de alguna persona de nivel directivo al profesional del Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial Carlos Sánchez Otero, al correo electrónico carlos.sanchez@idpc.gov.co.

Cordialmente,

Documento 20234000060351 firmado electrónicamente por:

CAMILA MEDINA ARBELÁEZ, Subdirectora de Divulgación, SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO, Fecha firma: 09-10-2023 12:54:19

Revisó: BLANCA CECILIA GOMEZ LOZANO - SUBDIRECCIÓN DE DIVULGACIÓN Y APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO

30b72a60a387e0c66281b964a3cc58d8a761f51d4e32012b024e29dcb5d05c9f

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

INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL
PROCESO DE GESTIÓN DE TALENTO HUMANO
LISTA DE ASISTENCIA

Tema	Reunión cyclo mecanismo de gestión PES Bici	Responsable	Cocas Sanchez	Lugar					
Fecha (dd/mm/aa)	13/10/2023	Hora	4:00 - 5:00 pm	Anexo de acta (S / N)	N	Número acta		Cuál?	

	Nombre	Dependencia	Rol (Directivo, Asesor, Profesional, Apoyo a la Gestión, Asistencial)	Tipo de Vinculación (Contratista, Planta)	Correo electrónico	Firma
1	Yasmid Ardila	DGP - Equipo Cultura	Coordinadora Juntas, Contratos y	Planta prov.	Yasmidardila@gobiernobogota.gov.co	
2	[illegible]	DGP - Equipo Cultura	Auxiliar	Planta Empod	luis.osorio@gobiernobogotagov.co	
3	Diego Molano	SDDE - Emprendimiento	Piget manager	Contratista	dmolano@sddegov.co	
4	Camilo Ovalles	SDDE - Emprendimiento	Contratista	Contratista	dovalles@sdegov.co	
5	Victoria Moya	IDT - Planeación	Contratista	Contratista	victoria.moya@idt.gov.	
6	Ella Victoria Villamil C	SDP - Sub Norocciol.	Subdirectora	Planta	evillamil@sdp.gov.co	
7	Claudia C. Tovar V.	OESC - IDU.	Contratista.	Contratista.	claudio.tovar@idu.gov.co	
8	Mario Solano P	IDPC Gerencia	Contratista		mario.solano@idpc.gov.co	
9	Mauricio Garzón	SDP - SPLocal Nov.	Contratista	Contratista	johnny.mauricio.barrios@gmail.com	
10	Angela Higuera	IDPC - Pes Bici	Contratista	Antropóloga	cubeguiz@unal.edu.co	
11	Jorge Sánchez	ZOPC - PCI	Contratista	Profesional	Cocas.sanchez@cepcgov.co	
12	Jimena Silva Lleda	SDMUJER - DDDYPP	Contratista	Contratista	leoilvale@sdmujergov.co	
13	Daniel Rueda	IDPAC - SFOS	Contratista		dmueda@parti.	
14	José Fdo Cuello C.	SEGAE - SDA	Profesional	Planta	jose.cuello@ambientebogota.gov.co	
15	Carlos H. Gordillo C.	SDAE - IPES - Sector EDDE	P. ESPEC.	Carrera Admva	chgordillo@ipes.gov.co	
16	Luisa - Castancda	IDPC — PCI	Profesional	Contratista	luisa.castaneda@idpc	
17						
18						
19						
20						

Powered by CamScanner

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

INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL
PROCESO DE GESTIÓN DE TALENTO HUMANO
LISTA DE ASISTENCIA

Tema	Ajuste Mecanismo de ges	Responsable	Carlos Sanchez	Lugar	IDPC Gerencia		
Fecha (dd/mm/aa)	13/10/22	Hora	9:00	Anexo de acta (S / N)		Número acta		Cuál?	

	Nombre	Dependencia	Rol (Directivo, Asesor, Profesional, Apoyo a la Gestión, Asistencial)	Tipo de Vinculación (Contratista, Planta)	Correo electrónico	Firma
1	Julian Alfonso	SDAP	Profesional	Contratista	Julian.Alfonso@idpc	Julian Alfonso
2	Daniel Perez Rodriguez	SDA	Asesor	"	daperezperez@sda.gov.co	
3	Paola Gómez A	S.D.M - SBP.	Contratista	Contratista	pagomez@movilidadbogota.gov.co	Paola Gómez A
4	Edgar D Velosa	SDM - SBB.	Profes. Superv.	Planta	evelosa@movilidad Bogota.gov.co	Edgar D Velosa
5	Nicte Sonia Ortiz Rio	SDM - SBP	Contratista	Contratista	nortiz@movilidad bogota.gov.co	Sonia Ortiz
6	CRISTIAN CASAS	DD ARCHIVO BOGAM	CONTRATISTA	CONTRATISTA	ccasas@catastrobogota.gov.co	
7	JOSE LUIS MARCON V.	IDAB - SDAMB	Profesional U.	Planta	jlmarcon@alcaldiabogota.gov.co	
8	MARIO SOLANO	IDPAC GTTP	Contratista		mariosolanop@hotmail.com	
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						

Powered by CamScanner

PRESUPUESTO PLAN ESPECIAL DE SALVAGUARDIA (PES) CULTURA BOGOTANA DE LOS USOS Y DISFRUTES DE LA BICICLETA: ACCIONES DE CORTO PLAZO.

LINEA DE SALVAGUARDIA	PLAZO	NO.	ESTRATEGIAS	ACCIONES	ACTIVIDADES	COSTO INDICATIVO PARA EL PRIMER AÑO (VIGENCIA 2024)	COSTO INDICATIVO PARA EL SEGUNDO AÑO (VIGENCIA 2025)	COSTO INDICATIVO PARA TERCER AÑO (VIGENCIA 2026)	TOTAL
PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DEL PES	CORTO PLAZO (1-3 AÑOS)	1	Alistamiento, planeación estratégico, gestión interinstitucional y divulgación del PES.	Planeación estratégica de PES y consolidación del mecanismo de gestión	1. Contratación de profesional	$ 79.117.500	$ -	$ -	$ 79.117.500
				Acompañamiento técnico y seguimiento a la implementación del PES	1. Contratación de profesional	$ -	$ 79.117.500	$ 79.117.500	$ 158.235.000
				Acciones de divulgación, pedagogía y gestión al interior de las entidades inmersas en la ejecución de PES.	1. Gestión interinstitucional	$ 20.000.000	$ 20.000.000	$ 20.000.000	$ 60.000.000
LÍNEA 1. FORTALECIMIENTO ORGANIZATIVO Y PRODUCTIVO.		1	Bici-emprendimientos y saberes locales: caracterización y fortalecimiento del trabajo digno asociado a la bici	1. Identificación y caracterización del ecosistema de valor asociado a la bicicleta en Bogotá.	1. Contratación de equipo profesional (4 personas x 10 meses) para el levantamiento de 2. Ejecución de un proceso distrital de caracterización del ecosistema productivo en torno a	$ 250.000.000	$ 250.000.000	$ 250.000.000	$ 750.000.000
				2. Registro de información y generación de diagnósticos participativos.	1. Desarrollo de sistematización de la información recopilada. 2. Consolidación de registro en sistema de información. 3. Consolidación de un diagnóstico participativo de necesidades.				
				3. Diseño y puesta en marcha de estrategias de apoyo técnico y financiero para la sostenibilidad de unidades productivas.	1. Diseño de portafolio de estímulos e incentivos. 2. Entrega de estímulos y capital a unidades productivas.	$ 50.000.000	$ 50.000.000	$ 50.000.000	$ 150.000.000
LÍNEA 2. ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL Y GESTIÓN PÚBLICA	CORTO PLAZO (1-3 AÑOS)	1	Gobernanza y cooperación interinstitucional: activación de alianzas intersectoriales	1. Mapeo de alianzas y políticas intersectoriales en pro de la Cultura bogotana de la bicicleta.	1. Recopilación de información sobre estrategias y políticas públicas asociadas a bicicleta.	$ 39.558.750	$ -	$ -	$ 39.558.750
					2. Revisión de fuentes secundarias y primarias por entidad.	$ 39.558.750	$ 39.558.750	$ -	$ 79.117.500
				2. Desarrollo de talleres ciudadanos para identificación de necesidades en materia de articulación intersectorial.	1. Diseño de metodología de talleres ciudadanos de diagnóstico.	$ -	$ 39.558.750	$ -	$ 39.558.750
					2. Desarrollo de 4 talleres ciudadanos de diagnóstico.	$ -	$ 15.000.000	$ -	$ 15.000.000
				3. Diseño e implementación de un plan de acción de alianzas intersectoriales.	1. Diseño de plan de acción de alianzas a partir de información.	$ -	$ -	$ 39.558.750	$ 39.558.750
					2. Implementación de plan de acción.	$ -	$ -	$ 39.558.750	$ 39.558.750
LÍNEA 3. INVESTIGACIÓN, DIVULGACIÓN Y PEDAGOGÍA.			Bicihistorias: Investigar y divulgar la Cultura bogotana de la bicicleta	1. Desarrollo de una exposición museal sobre la Cultura bogotana de la bicicleta.	1. Realización de encuentros comunitarios para construcción para la concertación de la exposición (Año 1)	$ 15.000.000	$ -	$ -	$ 15.000.000
					2. Creación de un guión museológico en diálogo con la comunidad para exposición itinerantes sobre la bicicletas (Año 2) 3. Creación de un guión museográfico en diálogo con la comunidad para exposición itinerantes sobre la bicicletas (Año 2)	$ 50.000.000	$ 55.000.000	$ -	$ 105.000.000
					4. Montaje de la exposición (Año 3)	$ -	$ -	$ 70.000.000	$ 70.000.000
					5. Itinerancia de la exposición en 5 lugares representativos de la bicicleta en Bogotá (Año 3)	$ -	$ -	$ -	$ -
				2. Gestión y asesoría de archivos sobre la bicicleta	1. Diálogos interinstitucionales y comunitarios (IDPC- Secretaría General/ Dirección Distrital Archivo de Bogotá)	$ -	$ 160.000.000	$ 160.000.000	$ 320.000.000
					2. Convocatorias e invitaciones para la identificación de archivos comunitarios alrededor de la bicicleta en Bogotá (Convocatorias, invitaciones, inventarios, etc).				
					3. Realización de talleres sobre gestión participativa de patrimonio documental comunitario				
					4. Acompañamiento en el uso y apropiación de contenidos comunitarios sobre la cultura de la bicicleta (a través de Bogotá historia comun 2.0 u otras iniciativas)				
				3. Creación de productos divulgativos (documental, podcast, etc.)	1. Planteamiento, ejecución y evaluación de 2 estímulos para realización de productos divulgativos alrededor de la cultura bogotana de la bicicleta	$ 29.000.000	$ 29.000.000	$ 29.000.000	$ 87.000.000
		2	Territorio seguro: pedagogía sobre normativa ciclista y Cultura bogotana de la bicicleta	1. Articulación del PES en procesos de pedagogía vial se realizará a través del cumplimiento de los productos 2.1.2 y 4.1.1	1. 4.1.1 . Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista enfocadas en factores de riesgo y comportamiento en el marco de la Política Pública de la Bicicleta	$ -	$ 46.000.000	$ 46.000.000	$ 92.000.000
					2. 2.1.2 . Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.	$ -	$ 160.000.000	$ 160.000.000	$ 320.000.000
Línea 4. FOMENTO A LA EQUIDAD			Mujeres en Bici: Fomento a los liderazgos femeninos en la Cultura bogotana de la bicicleta	1. Fomento de carreras, festivales y competencias deportivas de mujeres ciclistas.	2. Realización de 3 actividades (carreras, festivales y competencias) de mujeres ciclistas.	$ -	$ -	$ 30.000.000	$ 30.000.000
				2. Encuentros académicos alrededor de las mujeres en la Cultura bogotana de la bicicleta.	2. Realización de 1 encuentros académicos al rededor del rol de la mujer en la CBB	$ -	$ 10.000.000	$ 10.000.000	$ 20.000.000
				3. Encuentros de emprendimientos ciclistas de y para mujeres	1. Gestión interinstitucional 2. Realización de un encuentro de emprendimientos ciclistas de y para mujeres	$ 15.000.000	$ 15.000.000	$ 15.000.000	$ 45.000.000
					3. Divulgación y logística	$ -	$ 15.000.000	$ 15.000.000	$ 30.000.000
		2	Bicisaberes: Fortalecimiento de conocimientos y habilidades en bici con enfoque de género	1. Transversalización del enfoque género en espacios de formación habilidades y conocimientos de la bicicleta.	1. Contratación de una profesional en estudios de género 2. Identificación de procesos distritales de formación habilidades y conocimientos de la bicicleta 3. Realización de 20 talleres con enfoque de género al rededor de la cultura bogotana de la bicicleta	$ 3.000.000	$ 3.000.000	$ 3.000.000	$ 9.000.000
		3	Promoción de la igualdad y el respeto por las diversidades en la Cultura bogotana de la bicicleta	1. Caracterizacion y generación de campañas informativas y otras acciones sobre igualdad y la no discriminación de comunidades por razón de pertenencia étnica, edad, procedencia territorial o condición	1. 1.1.3. Estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias,	$ 70.000.000	$ 70.000.000	$ 70.000.000	$ 210.000.000
				1. Caracterizacion y generación de campañas informativas informativas otras acciones sobre igualdad de género y respeto a las diversidades sexuales en la Cultura bogotana de la bicicleta.	2. 10.1.2 Estrategias de promoción del uso de la bicicleta enfocadas en el aumento del uso de la bicicleta por parte de las mujeres. Un producto dentro de la política pública de mujer y género	$ 70.000.000	$ 70.000.000	$ 70.000.000	$ 210.000.000
					TOTAL	$ 730.235.000	$ 1.126.235.000	$ 1.156.235.000	**$ 3.012.705.000**

Bogotá D.C., 3 de diciembre de 2023

CERTIFICACIÓN DE PUBLICACIÓN PROYECTOS DE ACTOS ADMINISTRATIVOS

Por medio de la presente certificación nos permitimos informar que el proyecto de acto administrativo Proyecto Resolución Lista Representativa Patrimonio Cultural - Plan Especial de Salvaguarda - BIcicleta publicado por SECRETARÍA DISTRITAL DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE el 24 de noviembre de 2023 a las 11:59 p. m. estuvo disponible para publicaciones y comentarios hasta el día 1 de diciembre de 2023 a las 11:59 p. m..

El acto administrativo no tuvo comentarios por parte de la ciudadanía.

Cordialmente,

Oficina De Tecnologías De La Información Y Las Comunicaciones

Sistema Integrado de Información de la Secretaría Jurídica Distrital (LegalBog)

Carrera 8 No. 10 – 65
Código Postal: 111711
Tel: 3813000
www.bogotajuridica.gov.co
Info: Línea 195

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2311520-FT-019 Versión 02

Nota. *La presente certificación se emite de forma automática por el Sistema Integrado de Información de la Secretaría Jurídica Distrital (LegalBog)*