



LA BICICLETA COMO UN DISPOSITIVO SOCIAL DE CONSTRUCCIÓN DE  
CIUDADANÍA: UN ANÁLISIS DESDE LOS LÍDERES DE ORGANIZACIONES DE  
BICIUSUARIOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

ZADIA STEFANY GARCÍA MONTAÑEZ

PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE TRABAJADORA SOCIAL

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL

BOGOTÁ D.C. 2018



LA BICICLETA COMO UN DISPOSITIVO DE CONSTRUCCIÓN DE  
CIUDADANÍA: UN ANÁLISIS DESDE LOS LÍDERES DE ORGANIZACIONES DE  
BICIUSUARIOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

ZADIA STEFANY GARCÍA MONTAÑEZ

PARA OPTAR POR EL TITULO DE TRABAJADORA SOCIAL

DOCENTE SEMINARIO DE TRABAJO DE GRADO:

LUZ DARY CUBIDES MARTINEZ

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL

BOGOTÁ D.C. 2018

**CONSTRUCCIÓN DE CIUDADANÍA DESDE LA BICICLETA:  
UN ANÁLISIS A PARTIR DE LAS ORGANIZACIONES DE BICIUSUARIOS EN LA  
CIUDAD DE BOGOTÁ**

Zadia Stefany García Montañez

**Objetivo General**

Analizar el uso de la bicicleta como un dispositivo social que permite la construcción de ciudadanía desde los líderes de organizaciones de biciusuarios en la ciudad de Bogotá.

**Objetivos Específicos**

- Identificar los tipos de participación de las organizaciones de biciusuarios en la ciudad de Bogotá, a través de la conformación y la incidencia en el ámbito público.
- Describir las acciones y logros de las organizaciones de biciusuarios del espacio muestral en el marco de la representación descriptiva.
- Determinar la relación entre el uso de la bicicleta, la construcción de ciudadanía y el rol del trabajador social.

**Resumen**

El Trabajo Social como disciplina, indica que es deber del profesional reconocer a los sujetos sociales y políticos, puesto que son ellos los que pueden transformar y modificar su realidad a partir de procesos de formación, participación y representación. En este ejercicio profesional, el Trabajador Social accede a nuevos campos de acción donde el sujeto de intervención, refiere no sólo a los grupos poblacionales establecidos, sino también a los grupos de interés emergentes, como es el caso de los biciusuarios en Bogotá.

En las últimas décadas, la bicicleta ha hecho parte de procesos sociales alrededor del mundo. Para el caso bogotano, el incremento del uso de este vehículo ha sido notable,

permitiendo que los biciusuarios conformen grupos y organizaciones para promover su uso, a partir de diferentes iniciativas.

A su vez, el uso de la bicicleta, genera un reconocimiento de la ciudad y por lo tanto el Distrito Capital en las últimas administraciones, se ha interesado por tener puntos de encuentros con los biciusuarios. Por lo tanto, esta herramienta permite la construcción de ciudadanía, visibilizando aspectos como la participación en torno al proceso organizativo y la toma de decisiones en los aspectos públicos.

**Palabras clave:** Ciudadanía, participación, representación, espacio público, dispositivo social

### **Abstract**

Social Work as a discipline indicates that it is the professional's duty to recognize social and political subjects, since they are the ones who can transform and modify their reality through processes of formation, participation and representation. In this professional practice, the Social Worker accesses new fields of action where the subject of intervention refers not only to established population groups, but also to emerging interest groups, such as bicycle users in Bogotá.

In recent decades, cycling has become part of social processes around the world. In the case of Bogota, the increase in the use of this vehicle has been notable, allowing bicycle users to form groups and organizations to promote its use, based on different initiatives.

At the same time, the use of bicycles generates a recognition of the city and therefore the Capital District in the last administrations, has been interested in having meeting points with bicycle users. Therefore, this tool allows the construction of citizenship, making visible aspects such as participation in the organizational process and decision-making in public aspects.

**Keywords:** Citizenship, participation, representation, public space, social device

## TABLA DE CONTENIDO

<b>Introducción.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO I.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Definición y exploración de la situación a investigar.....</b>	<b>3</b>
1.1 Antecedentes .....	3
1.2 Planteamiento del problema.....	13
Pregunta problema .....	16
1.3 Objetivos .....	16
1.4 Justificación.....	16
1.5 Marcos de referencia.....	18
1.5.1 Institucional.....	18
1.5.2. Legal.....	20
1.5.3 Teórico .....	29
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>37</b>
<b>2. Diseño Metodológico .....</b>	<b>37</b>
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>41</b>
<b>3. Trabajo de campo .....</b>	<b>41</b>
3.1 Preparación del trabajo de campo .....	41
3.2 Recolección de datos cualitativos .....	42
3.3 Organización de la información .....	43
3.3.1 Categorización Inductiva .....	43
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>45</b>
<b>4. Identificación de patrones culturales .....</b>	<b>45</b>
4.1 Análisis descriptivo e interpretación de los datos cualitativos.....	45

4.1.1 Participación de los biciusuarios bogotanos.....	45
Apropiación del espacio a través de la promoción de uso de la bicicleta .....	45
Propuestas en el ámbito público.....	49
4.1.2 La representación descriptiva .....	51
La bici: una pasión en común.....	51
Proyección Social del uso de la bicicleta .....	53
4.1.3 ¿Qué están haciendo las organizaciones de biciusuarios en Bogotá? .....	55
4.2. Discusión final: la relación entre el uso de la bicicleta, la construcción de ciudadanía y el rol del Trabajador Social .....	60
<b>CAPÍTULO V .....</b>	<b>62</b>
Conclusiones .....	62
Recomendaciones.....	63
<b>Referencias Bibliográficas .....</b>	<b>65</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>72</b>

**Lista de figuras**

Figura 1 - Entidades del "Plan bici" Fuente: elaboración propia .....	18
Figura 2 – Categoría inductiva N°1: Apropiación del espacio público a través de la promoción del uso de la bicicleta.....	46
Figura 3 - Categorías inductivas N°2: Propuestas en el ámbito público y desacuerdo con la actual administración .....	49
Figura 4 - Categorías inductivas N°3: Pasiones en común .....	52
Figura 5 - Categorías inductivas N°4: Proyección social del uso de la bicicleta.....	53

**Lista de tablas**

Tabla 1 - Proyectos del Plan Bici .....	19
Tabla 2 - Normatividad Internacional .....	20
Tabla 3 - Normatividad Nacional.....	21
Tabla 4 - Normatividad Distrital .....	24
Tabla 5 - Criterios de selección de la muestra .....	40
Tabla 6- Categorización deductiva inicial.....	41
Tabla 7 – Codificación .....	43
Tabla 8 –Descripción de las acciones de los biciusuarios organizados .....	55

**Lista de anexos**

Anexo 1 - Instrumento de recolección de la información .....	72
Anexo 2- Lista de organizaciones e iniciativas Probici de la ciudad de Bogotá.....	73
Anexo 3 - Transcripción de entrevistas.....	92
Anexo 4 - Fragmentos .....	121
Anexo 5- Infografía.....	129

## Introducción

En Bogotá se ha incrementado el uso de la bicicleta como medio de transporte en los últimos años; del año 2005 hasta el año 2015 ha aumentado considerablemente: del 2005 al 2011, el aumento fue del 30,44% mientras que del 2011 al 2015 fue del 56,85% (Secretaría de Movilidad, 2015). Esta situación nos indica que algo está pasando en la ciudad, lo cual es debido en primera instancia al incremento poblacional por sus migraciones y el alza de las tarifas del transporte público, que no da abasto para trasladar a tantas personas. Para darle solución a esta problemática, muchos bogotanos deciden acudir a la bicicleta por su economía y su amistad con el medio ambiente.

Es entonces que recorriendo las calles, los barrios y las vías, los biciusuarios identifican que a través de la bicicleta pueden hacer algo más que transportarse. Esto es, ejercer su ciudadanía a partir de acciones diversas, dándolas a conocer a nivel ciudad y teniendo una influencia en los planes de gobierno de las últimas dos décadas.

Es por esto, que se realiza una investigación cualitativa bajo el paradigma interpretativo. Teniendo en cuenta que esta permite conocer la realidad social tal como la perciben los actores sociales. En el proceso se busca identificar la construcción de ciudadanía desde el campo político, teniendo en cuenta la participación, la representación y la convivencia.

Para ello, se opta por el muestreo teórico, donde el investigador tiene en cuenta los informantes y los escenarios, que harán parte de la experiencia y exista una motivación para hacer parte del estudio. A partir de esto, se recogen 9 entrevistas estructuradas con una guía a líderes de organizaciones probici de la ciudad, siendo esta la técnica utilizada para la recolección de la información.

Como guía metodológica se retoman los planteamientos de Elssy Bonilla y Penélope Rodríguez en su libro *Más allá del dilema de los métodos* (2005), desarrollando los tres momentos que las autoras plantean en el proceso de investigación cualitativa los cuales son: la definición de la situación a investigar, el trabajo de campo y la identificación de patrones culturales, presentados de la siguiente manera:

El capítulo I, hace referencia a la definición de la situación problema, en el cual se desarrolla los marcos de referencia y se realiza la exploración del problema por medio de los antecedentes, se plantea el problema dando unos ejes con los objetivos y los marcos de referencia que guían la investigación.

En continuidad, en el capítulo II, denominado diseño metodológico, se realiza la propuesta con la cual se busca identificar los patrones culturales presentes en el contexto donde se desarrolló el ejercicio investigativo, además, se delimita la población y la muestra a la cual se aplica el instrumento escogido.

En el capítulo III se encuentra el trabajo de campo, en este apartado se lleva a cabo la recolección de la información, organización de la misma, diseño de categorías para posteriormente realizar el respectivo análisis de la información el cual permite generar las conclusiones y recomendaciones de acuerdo con los hallazgos que el proceso permitió.

Por último, se encuentra la relación del rol del trabajador social con los procesos organizativos de biciusuarios, la construcción de ciudadanía, el desarrollo humano y el desarrollo sostenible.

## CAPITULO I

### 1. Definición y exploración de la situación a investigar

La exploración del problema tendrá en cuenta los antecedentes, en los que se documenta la experiencia del uso de la bicicleta y aquello que se ha escrito con relación a la misma. Adicionalmente, se da apertura al proceso investigativo con el planteamiento de la situación a investigar, así como, los objetivos, la justificación y los marcos de referencia.

Por medio de la investigación cualitativa, se realiza un acercamiento a las organizaciones de biciusuarios a través de los líderes que las conforman, para explorar y describir las iniciativas y acciones para llegar a comprender los significados propios del contexto social, en este caso: la ciudad.

#### 1.1 Antecedentes

Para exponer aquella información que antecede a la construcción de los referentes en esta investigación se tienen en cuenta las experiencias de otros países en Europa y América Latina tales como Holanda, Dinamarca, Francia, México, Chile y Ecuador. Por último, en este apartado, se indicará la situación de Colombia en el orden nacional y de manera consecuente en Bogotá como territorio referente para este estudio cualitativo.

#### *El uso de la bicicleta una propuesta desde Europa y América Latina*

##### *Europa*

En Europa gracias a la infraestructura dispuesta a nivel tecnológico y de vanguardia, se le ha facilitado implementar de manera adecuada los servicios a favor del uso de la bicicleta, tales como alcance, distribución, conectividad y aparcamiento, por mencionar unos pocos. Es por esto, que la masificación se incrementa con el paso del tiempo, uno de estos ejemplos es visto

claramente en el sistema de bicicletas en libre servicio (BLS), que detienen momentáneamente la producción acelerada a vehículos automotores, principal icono de la era industrial.

Este movimiento es generado por primera vez en el año de 1964 en la ciudad de Ámsterdam por el movimiento contestatario de los *provos*, y conocido allí con el nombre de *White Bikes*. Sin embargo, en la actualidad el sistema BLS se encuentra disgregado en las principales ciudades europeas como Viena, Berlín, Bruselas, Sevilla, Dublín, Barcelona, París, Roma donde muchas multinacionales han tratado de incluir propuestas innovadoras para el libre mercado, equipándolo con las últimas tecnologías. (Tironi, 2011)

### ***Países Bajos***

Los Países Bajos en el contexto actual, llevan la delantera a nivel mundial en el uso de la bicicleta. Esto empieza con la posesión de la misma, puesto que en este país hay más bicicletas que habitantes y realizan de manera frecuente asesorías para desarrollar políticas, programas y proyectos para incluir sus iniciativas en otros países. (Ministerie van Veerker en Waterstaat, 2009).

Según el informe La Bicicleta en los Países Bajos (2009) existen unas razones claras, por las cuales, el uso de la bicicleta es importante en su país. La primera de ellas está relacionada con el mejoramiento del tránsito en las ciudades, ya que ésta ocupa menos espacio que otros vehículos. La segunda, tiene que ver con la movilidad sostenible y la tercera hace referencia al bienestar del ser humano, ya que la movilización no sólo implica un traslado sino un ejercicio constante, lo cual combate enfermedades como la diabetes y el cáncer.

Es por esto, que los holandeses son pioneros en este aspecto, el cual se maneja desde las políticas municipales y la descentralización de las estructuras, el presupuesto y las propuestas. Sus iniciativas radican en la Educación, información y Cumplimiento, como por ejemplo que todas las especificaciones del uso de este medio estén explícitas para extranjeros en el idioma anglosajón. En cuanto a los proyectos, se pueden mencionar los siguientes: En bicicleta a la escuela y al trabajo, bicicletas y actividades recreativas, Ciclismo encadenado –la combinación

con el transporte público, política territorial, infraestructura vial para ciclistas y zonas de parqueo para bicicletas.

A pesar de la excelente planeación, en Holanda existe un problema y es la cantidad de robos, siendo alrededor de las 900.000 bicicletas la cifra de hurto, sobre una cantidad de 18 millones de bicicletas adquiridas en este país. Además de esto, aquellas personas que son robadas, solo el 45% realiza la denuncia. Esta cifra puede disminuir (según investigaciones) con la constancia en que se use la bicicleta, ya que los usuarios prestan más atención y las autoridades tienden a estar más pendientes. Por otra parte, la accidentalidad y los inconvenientes con otros actores viales no son tan frecuentes, puesto que el 60% de las personas que manejan un automóvil son también usuarios de la bicicleta. (Ministerie van Veerker en Waterstaat, 2009)

### ***Dinamarca***

“Ninguna otra actividad individual puede simultáneamente mejorar la salud general y condición física, reducir la contaminación y emisiones de CO<sub>2</sub>, y ayudar a abordar congestión.” (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2010, pág. 4) Esta es la razón por la cual en el mundo los países quieren incluir a la bicicleta como transporte de uso diario. Así inicia el informe del Ministerio de Asuntos Exteriores de Dinamarca *Let's reinvent the wheel for a change* (Reinventemos la rueda por un cambio), en el cual se exponen los programas que tienen en ciudades como Odense y Copenhague.

Si bien estos planteamientos incluyen las propuestas holandesas, el caso de los daneses no es diferente. Sin embargo, este destaca en su enfoque que está dirigido a mantener la motivación y que a partir de esta se cambie el sistema de movilidad. ¿Qué hacer para esto? Tener ciudades en las cuales sea más fácil, más seguro y más cómodo andar en bicicleta.

A diferencia de Holanda y los países de América Latina, la propuesta de este país está orientada a la infraestructura, la cual compite de manera directa con los problemas subyacentes a la vida moderna en ciudades de crecimiento acelerado.

### ***Francia***

Francia es reconocida a nivel mundial por el sistema de bicicletas públicas llamado Vélib', el cual tuvo apertura en el año 2007 con 1.800 estaciones y más de 20.600 bicicletas, convirtiéndolo en el sistema de bicicletas publicas más grande del globo (Tironi, 2011). Es por esta razón, que es visitado y es un lugar de estudio en cuanto a la interconectividad que proporciona este servicio y su funcionamiento.

Este proyecto no solo se quedó en París, su capital, sino que tiene un alcance a las zonas periféricas y se destaca por tener aproximadamente 74 millones de viajes realizados, lo cual permitió que muchos usuarios de vehículo automotor lo reemplazaran por este servicio, teniendo una fuerte apropiación por parte de los franceses, “el renacer de las prácticas urbanas en las grandes metrópolis.” (Tironi, 2011, pág. 42)

### ***América Latina***

Según el informe del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en América Latina en el incremento del uso de la bicicleta se encuentra ciudades grandes como Bogotá, Buenos Aires, Lima, Ciudad de México, Santiago y São Paulo. Sin embargo, hay ciudades emergentes como Bucaramanga, La Paz, Montevideo y Santa Ana, por mencionar algunas, las cuales están incursionando en la promoción del uso de la bicicleta. Cabe resaltar que la búsqueda de información en las ciudades del Caribe fue escasa por el acceso a los gobiernos y a las organizaciones sociales. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013)

De igual forma se encuentra que en países como Brasil y Argentina, el acceso a la compra de una bicicleta se dificulta por los costos del país. En esta parte del contienen se resaltan las acciones de promoción del uso de la bicicleta en países como México, Chile y Ecuador.

### ***México***

En ciudad de México los desplazamientos urbanos están en la búsqueda de alternativas sustentables a partir del uso de medios respetuosos con el medio ambiente. En el estudio llamado

el sistema de bicicletas públicas *Ecobici* (2013), identifica tres factores para este cambio: el primero, relacionado con el incremento del uso del transporte individual, el segundo referido al gobierno, el cual se enfrenta a este cambio a causa de los grandes problemas ambientales y por ultimo son los ciudadanos y las organizaciones sociales no gubernamentales las que ejercen presión para que se mejore la política pública de movilidad.

Así mismo, el estudio indica que “la bicicleta transmite una imagen estereotipada de su usuario: procedente de la clase obrera y pobre, es aquel que no cuenta con los medios para comprarse un automóvil.” (Pérez López, 2013) Sin embargo, los usuarios del programa *Ecobici*, tiene en 60% estudios en licenciatura o pregrado, lo cual difiere con el planteamiento anterior. Por lo tanto, se tiene en cuenta que la promoción del uso de la bicicleta debe darse también en zonas de “status social más elevado” (Pérez López, 2013, pág. 122) para que el sistema evolucione no solo en su uso, sino en su concepción social y económica.

Por otra parte, en el estado de Jalisco, en el municipio de Zapopan, los jóvenes de esta comunidad le dieron vida a 5 kilómetros de ciclovía en esta vía por medio de un triciclo y una maquina trazadora. Al día siguiente la Secretaría de Transporte del Estado se comprometió a hacer el acompañamiento de esta propuesta y otras propuestas en torno a la movilidad sostenible. (UNESCO Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2011)

### ***Chile***

Al igual que México, este país ha sido uno de los pioneros en el uso de la bicicleta a nivel América Latina y el Caribe, tanto así, que creó una guía para tomadores de decisiones llamada *Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la Bicicleta en países de América Latina* (2009). En ésta, plantea los beneficios y las barreras del uso de la bicicleta, así como, la metodología planteada desde el contexto chileno.

Los beneficios del uso de la bicicleta se radican en tres aspectos siendo estos económicos, ambientales y sociales. Dentro de los primeros, atañen a dos posiciones: la individual en cuanto al bajo costo adquisitivo y la manutención del vehículo con referencia al uso del transporte

público y otros vehículos de calidad automotores. En la posición que concierne a la ciudad relacionado directamente con la reducción de la pobreza, ya que las personas acceden a un empleo y a unos servicios incrementando el *Producto Interno Bruto (PIB)* de la ciudad o país. Los beneficios ambientales hacen referencia a la reducción de emisión de gases en su producción y una nula en cuanto a su utilización. En consecuencia, los bajos niveles de contaminación, van mejorando ámbitos como la salud de los habitantes de la ciudad, así como sus usuarios son menos propensos a enfermedades cardiovasculares, llegando a los beneficios sociales; además del anterior, teniendo una reducción en accidentalidad, permite la interacción social más cercanía por el hecho de compartir espacios físicos. “En términos generales, la bicicleta mantiene una *relación armónica* con la forma urbana, pues no influye sobre el distanciamiento de los lugares destinados a actividades cotidianas.” (UNESCO Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2011, pág. 15)

Si bien se entiende que existen múltiples beneficios de su uso, la bicicleta también tiene unas barreras que en ocasiones han sido mitificadas por los mismos usuarios y otras son de carácter gubernamental. A grandes rasgos, estas se pueden clasificar en las siguientes: culturales, psicológicas, de infraestructura, de imagen, políticas y topográficas.

### ***Ecuador***

En Ecuador en el plan *El uso masivo de la bicicleta para el buen vivir*, se muestran las estrategias para la creación de una política pública, que structure la económica y la cultural para que el uso de la bicicleta se incremente como una alternativa de movilidad limpia en el Ecuador. Aquí además de relatar los problemas y ventajas al momento de usarla, hace referencia de manera puntual a tres tipos de iniciativas que se han venido dado en ese país. Estas iniciativas han sido gubernamentales, municipales y de la sociedad civil.

En enero del año 2012, el gobierno dio el aval de construir alrededor de 270 kilómetros en ciclovías, dispuestas en varias regiones del país, éstas escogidas bajo un sentido estratégico y de conectividad. Con esto, el Estado ecuatoriano busca promover “un sistema de transporte alternativo no motorizado y la seguridad deportiva.” (Ministerio de Relaciones Exteriores,

Comercio e Integración, 2012, pág. 41) Los ecuatorianos entonces, tendrán carriles exclusivos para el uso de la bicicleta y estos contarán con la señalización correspondiente. En cuanto a las iniciativas municipales, en Quito en el año 2010 se dio apertura a *la Semana de la Movilidad y Día Mundial sin Auto*. Desde ahí, se han impulsado programas como *Muévete en Bici*, orientado a los funcionarios públicos de la capital ecuatoriana. En Cuenca, la alcaldía promovió la actividad física y la unión familiar, la población de este municipio sale a montar bicicleta, correr y caminar en familia, donde se habilitan los espacios públicos para que estas conductas deportivas reduzcan el sedentarismo. En Carchi, se encuentra en proceso la creación de una escuela deportiva, para que los carchenses accedan a un servicio deportivo de manera adecuada.

Finalmente, las iniciativas ciudadanas se encuentran la *Biciacción*, conformada por jóvenes que buscan “promover nuevas formas y espacios de movilidad, mediante el uso de la bicicleta como modo de transporte, deporte y recreación”. Siendo esta la solución para la movilidad. Otra de estas, son los *BiciPaseos Patrimoniales*, en los cuales se hace reconocimiento de espacios culturales e históricos en las horas de la noche, A clases en bici, dirigido a la población estudiantil desde la básica primaria a los universitarios. Estas por resaltar algunas de las propuestas más reconocidas en este país, también se encuentran *Ciclopolis*, *Mejor en Bici*, *Eco Paseos* entre otros.

### ***Contexto nacional y distrital: Colombia - Bogotá***

En la actualidad, la bicicleta es una representación del colombiano, esto se ha dado inicialmente por los recientes triunfos de los ciclistas profesionales y las grandes competencias en el extranjero, pero este no ha sido el único motivo para su uso. Las bicicletas en un inicio, se han usado con fines recreativos y deportivos. Como transporte tuvo auge en la primera mitad del siglo XX.

Como en otros países, la era automovilística, la fue desplazando dándole una representación social peyorativa y poco estimada en el contexto nacional, puesto que las personas que la usaban contaban con bajos recursos, siendo el caso de vigilantes, jardineros,

constructores, recicladores de basura o para ventas ambulantes. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016)

Posteriormente, a finales de los noventa diferentes grupos sociales, empezaron a promocionar su uso en eventos, manifestaciones y otras actividades con el fin de recuperar su uso en el diario vivir del colombiano, afrontando problemas como la pobreza, la contaminación, la desigualdad y el cambio climático.

Es por esto que el Plan Nacional de Desarrollo del gobierno actual, propone acciones para promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias en las principales ciudades del país, esto con el fin de descongestionar la movilidad urbana. La iniciativa del gobierno es construir una “infraestructura en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades y terminales de transporte para que bicicletas y tricimóviles sean 'alimentadores' de los Sistemas de Transporte Masivo.” (Departamento Nacional de Planeación , 2015) Lo cual fortalece de manera efectiva al transporte público actual.

A esto se le suma la creación de organizaciones alrededor del país que incursionan en este proceso, en el caso Santander, específicamente en Bucaramanga la iniciativa de *Ciclaramanga* tiene el propósito de poder aplicar un modelo orientado al bienestar del ciudadano, ya que su implementación crearía una ciudad amable, esto no solo dirigido al ambiente sino al ejercicio de participación de los ciudadanos y sus gobernantes. (Ciclaramanga, s.f.) ¿Cuáles son sus iniciativas? Estas son esencia un voluntariado que trabaja a favor de la bicicultura en Bucaramanga y el alquiler de bicicletas, siendo este el sustento económico de la organización.

En el caso de Medellín, se destaca el trabajo de *Siclas*, siendo una corporación con un objeto social de generar una movilidad sostenible en su ciudad, ellos producen proyectos, realizan investigaciones y así son capacitadores para este objeto. Al igual que *Ciclaramanga* tienen un voluntariado al cual los paisas de la zona pueden ser parte. (Siclas, s.f.)

En Pereira, la sociedad civil en proceso de organización se crea la *Asociación Colectivo Ciudadano Espacio y Ciudad*, la cual busca aportar a la ciudad desde la pedagogía social incorporando aspectos técnicos y científicos. Esta se conforma por un grupo de profesionales que desde el ámbito interdisciplinar le apuesta a la “veeduría ciudadana y divulgación de información

sobre el espacio público y la movilidad sostenible, construcción de ciudadanía y sentido de pertenencia por la ciudad y a la participación activa en la toma de decisiones de desarrollo de la ciudad.” (Portafolio Cultural, 2014, pág. 1)

*Cicloamigos* es una organización que lleva alrededor de 20 años en la ciudad de Cali, que se predominan veedores del Sistema de Movilidad Nacional, donde su apuesta se enfoca entre aspectos: la movilidad sostenible, la infraestructura integral de ciclorutas y una movilidad segura. (Cicloamigos, 2016). Así mismo, con el crecimiento de las organizaciones a nivel mundial el *Cultura bici* conformada por jóvenes de Cali, Jamundí y Buga, dirigen sus actividades hacia la premisa más ciclorutas en Cali. Otra de las organizaciones más reconocidas en la capital del valle del Cauca son los *Hemoraiders* conformada por mensajeros de bicicleta desde el año 2014 los cuales han crecido y cuentan con miembros en ciudades como Miami y New York. (Redacción Bogotá, 2015)

En Bogotá, como en otras ciudades del país, la iniciativa por estos temas cercanos al uso de la bicicleta y la movilidad sostenible, han hecho que además de las organizaciones sociales también exista un interés por parte de las universidades de la capital, este interés ha sido a nivel académico y práctico. Por ejemplo, el estudio de caso de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas (Rojas, 2015) en el cual se evalúa la cercanía de sus sedes con respecto a la interconectividad con el sistema de ciclorutas de la ciudad. La Universidad Nacional por otra parte tiene la propuesta *A la Nacho en bici*, liderada por sus estudiantes dentro del campus universitario. (Universidad Nacional de Colombia, 2013)

La Universidad Jorge Tadeo Lozano, con el observatorio de comportamientos culturales de la escuela de publicidad tiene como iniciativa *e bici parche*, el cual fomenta los puntos de encuentro para el biciusuario. (Observatorio de Comportamientos Culturales ) Otra de sus propuestas son *Bicultura: a rodar en bicicletas*, donde los Tadeístas se integren y realicen ciclopaseos los días miércoles y a la Tadeo en Bici para los días sin carros en la ciudad de Bogotá. (Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2014)

Otra muestra de ello, es la propuesta de la Universidad del Rosario, que desarrollo una herramienta para sus estudiantes, llamada el *Plano ciclista*, en la cual se ubican parqueaderos, estaciones de servicios, bicicleterías y estaciones de bicicletas públicas. (Universidad Nuestra

Señora del Rosario, 2013) Además, otra de sus propuestas es una red de negocios que apoyan la bici, la cual ofrece descuentos y beneficios, así como lugares seguros para la bicicleta, este es llamado *Red Rosario en bici*.

Cabe resaltar que en Bogotá, se calculan aproximadamente 800.000 viajes diarios en bicicleta,

### ***Estudios sobre la bici en la Ciencias Sociales***

La revisión documental que fundamenta este apartado comprende la relación entre el concepto de ciudadanía y la bicicleta, siendo esta última una herramienta para la construcción de la ciudadanía. Para esto se han tomado tres estudios, que muestra la luz de las acciones de los ciudadanos en diferentes contextos de la polis.

En un primer momento, se encuentra un estudio internacional realizado en Chile, que retoma factores históricos y culturales y como estos están conectados con la protesta y las acciones de agrupaciones sociales. En este caso se han estudiado grupos como *Los Furiosos* (2014) que en confrontación con todas las barreras que implica el uso de la bicicleta en las ciudades capitales de América Latina, estos grupos surgen debido a la contingencia de las problemáticas latentes en la movilidad. Este grupo, por ejemplo, con las cicletadas (concepto relacionado con las rodadas en el contexto colombiano) “que realizan el primer martes de cada mes, han logrado llevar el problema en torno a la movilización a un punto crítico” (2014, pág. 104), lo cual ha permitido su visibilización como movimiento social local.

En el contexto nacional se retoma el artículo “El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia” (Mosquera Becerra, 2016) a partir del cual se realiza una contextualización socioeconómica de la capital Valle Cauca, el aumento en su población y las problemáticas que llevan al uso de la bicicleta como medio de transporte a partir de un estudio de caso. El proceso de recolección de la información se llevó a cabo bajo dos métodos: las entrevistas y la revisión documental; en estas se evidencian diferentes situaciones que han permitido que el transporte motorizado predomine, por encima del uso de la bicicleta y demás vehículos de transporte en la ciudad, situación que genera discusiones entre los mismos actores viales. El estudio arrojó que existen discusiones políticas, referente al espacio vial;

medioambientales y de salud, que afectan a la población, tanto biciusuaría de la ciudad, como a los habitantes caleños en general.

A nivel local, se encuentra el artículo la Etnografía de la Ciudad desde la Bicicleta de la psicóloga Mónica Dávila Valencia, en el cual se identifica la etnografía como herramienta de investigación que permite tener una visión desde diferentes grupos y sus prácticas. En este caso, la autora hace referencia a los sujetos y el espacio público por medio de la bicicleta. Allí describe la relación entre el ciclista y la ciudad como “dinámica y recíproca”, esto configura la realidad del individuo dentro de la ciudad. De igual forma, reconoce la importancia de la norma y su cumplimiento para que el ciclista pueda recorrer la ciudad.

Adicionalmente, la autora encuentra una de relación directa entre el sujeto y el uso de la bicicleta, lo que establece un estatus de bienestar y evidencia la representación de lo urbano y el espacio, con referencia a la psicología ambiental.

## **1.2 Planteamiento del problema**

En las últimas décadas, la bicicleta ha hecho parte de la agenda de gobierno, pero su inclusión proviene del año de 1974, desde el cual se han proclamado diferentes iniciativas para apropiarse de los lugares que eran exclusivos para los automóviles, en los cuales no era permitido transitar. Esta fue una iniciativa de la organización “Pro-cicla” la cual permitió la creación de la ciclovía en las carreras 7ma y 13, acuñando la frase “Bogotá no tiene mar, pero tiene ciclovía”. (Acosta, 2015)

A partir de esta propuesta, años más tarde, entre 1995 y 1998 durante la administración de Antanas Mockus se construyó la primera fase de ciclorrutas: carriles exclusivos para el tránsito de bicicletas. Esta fase comprendió 55km en toda la ciudad. Por otra parte, en la administración de Gustavo Petro se establecieron programas en los cuales la bicicleta fue protagonista como: bici-corredores de la Carrera 7ª, al colegio en bici y el libro de la bici. De igual forma, en este gobierno se buscó impulsar acciones ciudadanas promotoras de la cultura de

la bicicleta en Bogotá. (Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Cultura Recreación y Deporte, 2014)

En continuidad, en el 2015 en su segundo mandato, Enrique Peñalosa postula el plan de desarrollo Bogotá Mejor Para todos, el cual propone acciones que promuevan el uso de la bicicleta, como: “Plan bici”, siendo un trabajo interinstitucional del Distrito. Además, el informe de movilidad registra que desde el año 2005 hasta el año 2015 el incremento de los viajes en bicicleta en la ciudad ha aumentado considerablemente: del 2005 al 2011, el aumento fue del 30,44% mientras que del 2011 al 2015 fue del 56,85%. (Secretaría de Movilidad, 2015)

Teniendo en cuenta los procesos llevados a cabo desde hace más de 20 años, Bogotá cuenta con 478 km de ciclovía, lo cual la convierte en la ciudad del mundo con más ciclovías trazadas y construidas (Observatorio Ambiental de Bogotá, 2017). Pero incluso, con dicha extensión, las mejoras en la infraestructura e inclusión de la población en programas distritales han sido insuficientes.

Adicionalmente, la movilidad para los biciusuarios trae algunos inconvenientes que pasan de la agresión y la lesión a la muerte. Según la encuesta de Cámara y Comercio de Bogotá, los biciusuarios involucrados en accidentes de tránsito han sido 715 lesionados y 60 han muerto, estos los casos reportados. Así mismo, se da lugar que las muertes se relacionan con accidentes con vehículos del transporte público mientras que las lesiones con vehículos de transporte privado. De igual forma, se reporta que el 95% de estos accidentados son hombres y el 5% son mujeres ambos entre los 20 a los 29 años siendo ésta una población joven. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2015)

Los accidentes, no son el único problema que aqueja a los biciusuarios; la recuperación de datos arroja diferentes problemas, los cuales se pueden clasificar en dos categorías: los primeros con referencia a problemas de carácter estructural como la inseguridad, la falta de parqueaderos y señalización, la desconexión de vías y recorridos y el abandono de la infraestructura; y los segundos, problemas que implican la tolerancia de otros actores viales y la normatividad, estos son: los ciclomotores, la invasión de vías y pasos prioritarios del biciusuario, el conflicto con peatones y otros biciusuarios (Flórez, 2016).

Ahora bien, en los procesos llevados a cabo en otros países sobre la implementación y uso de la bicicleta en las principales ciudades, se evidencian las acciones ciudadanas que recaen en iniciativas acompañadas de temáticas para el uso de la bicicleta, siendo esto “un método de promover soluciones de movilidad, ambientales y sociales.” (Embajada del Ecuador en Los Países Bajos, 2012)

A partir de lo anterior, se tiene en cuenta que a pesar de la promoción del uso de la bicicleta por las diferentes administraciones distritales y sus entes adscritos, la acción de la ciudadanía ha sido un mecanismo de empoderamiento que han generado acciones autónomas y voluntarias de algunas organizaciones conformadas por biciusuarios. Estas organizaciones, realizan acciones ciudadanas que le apuestan al cuidado del medio ambiente, la defensa de derechos y promover la visión del buen ciclista. Es por esta razón, esta investigación pretende visibilizar el uso de la bicicleta como un dispositivo social que permite la construcción de ciudadanía.

Para dicho análisis se tendrá en cuenta la conexión con el Instituto de Participación y Acción Comunal (IDPAC), el cual presta servicios de acompañamiento que promueve los procesos y prácticas que adelantadas por los biciusuarios y sus organizaciones de los mismos, así como, generar espacios y proyectos que posibilitan el fortalecimiento del uso de la bicicleta. (Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, 2017).

Por otra parte, el ejercicio de la ciudadanía es importante para generar los cambios sociales en las diferentes comunidades, siendo el trabajador social agente y acompañante de estas iniciativas. Esto se debe a que la sociedad encuentra en las convicciones de los sujetos y sus acciones el esbozo de problemáticas emergentes, dinámicas, complejas, que se reconfiguran permanentemente (Cifuentes Gil, 2004).

### **Pregunta problema**

¿Cómo el uso de la bicicleta se convierte en un dispositivo social que permite la construcción de la ciudadanía desde las organizaciones de biciusuarios en Bogotá?

### **1.3 Objetivos**

#### **Objetivo General**

Analizar el uso de la bicicleta como un dispositivo social que permite la construcción de ciudadanía desde los líderes de organizaciones de biciusuarios en la ciudad de Bogotá.

#### **Objetivos específicos**

- Identificar los tipos de participación de las organizaciones de biciusuarios en la ciudad de Bogotá, a través de la conformación y la incidencia en el ámbito público.
- Describir las acciones y logros de las organizaciones de biciusuarios del espacio muestral en el marco de la representación descriptiva.
- Determinar la relación entre el uso de la bicicleta, la construcción de ciudadanía y el rol del trabajador social.

### **1.4 Justificación**

En el marco de la línea de investigación “Sociedad y Cultura” este estudio promueve el conocimiento, ya que tiene en cuenta las expresiones sociales y culturales de una población específica; en este caso, las organizaciones sociales de biciusuarios, las que a partir de unas acciones generan una identidad que busca satisfacer necesidades a nivel de movilidad. Cabe resaltar que uno de los principales rasgos de esta línea es la participación ciudadana, por medio de la cual las instituciones del Distrito y las organizaciones anteriormente mencionadas buscan fortalecer canales de comunicación desde la veeduría ciudadana.

De acuerdo con la revisión documental previa a los postulados teóricos del tema a investigar (ciudadanía) y de fijar el objeto de investigación (líderes de organizaciones biciusuarias), se evidencia que a nivel académico no se han realizado investigaciones de corte cualitativo en los cuales se describa de manera específica a la población biciusuaría, siendo ésta importante en la situación actual de la ciudad de Bogotá. Es por esto, que es generar una reflexión en torno a procesos de organización y a la acción comunitaria, reconociendo su pertinencia frente a los programas y proyectos que ejecutan las administraciones del Distrito.

Por otra parte, el Trabajo Social como disciplina, indica que es deber del profesional reconocer a los sujetos sociales y políticos, puesto que son ellos los que pueden transformar y modificar su realidad a partir de procesos de formación, participación y representación. De igual forma, se debe defender los derechos de dichos sujetos, por lo cual, deben interpretarse sus acciones, su contexto y su cultura para construir sociedad. En este ejercicio profesional, el Trabajador Social accede a nuevos campos de acción donde el sujeto de intervención, refiere no sólo a los grupos poblacionales establecidos, sino también a los grupos de interés emergentes, como es el caso de los biciusuarios en Bogotá.

Esta investigación se realiza con el fin de visibilizar la manera en que las organizaciones de biciusuarios aportan a la construcción de ciudadanía a partir de las acciones propias, las cuales pueden ser incluidas y apoyadas por las administraciones distritales (actuales y futuras). Lo anterior, teniendo en cuenta las problemáticas y necesidades de los sujetos que recorren las calles bogotanas haciendo uso de la bicicleta; esto basado en la convivencia, la participación y la seguridad ciudadana como compromisos del Trabajador Social.

## 1.5 Marcos de referencia

### 1.5.1 Institucional

Este proyecto, se realiza bajo las iniciativas del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC, que busca “fomentar la cultura democrática, el conocimiento y apropiación de los mecanismos de participación ciudadana y comunitaria”, como un deber con la población biciusuaría (Consejo de Bogotá, 2006, pág. 1). Además de esto, es el ente encargado de orientar y coordinar acciones que fortalezcan la participación y conformación de organizaciones de biciusuarios (IDPAC, s.f.). Brindando asesoría técnica a las Mesas locales y la distrital, donde se construyan planes de trabajo “para el fortalecimiento de la participación y el acompañamiento a espacios de visibilización adelantados por [...] la población.” (IDPAC, s.f.).

Sin embargo, el auge de la bici en la vida pública ha sido uno de los interés de la administración actual, por lo que se creó el Plan bici que recoge diferentes proyectos e incitativas que responden a: la infraestructura, el ambiente y la salud, la promoción y las cultura, así como, su característica institucional, promoviendo el uso de la bicicleta desde diferentes entes distritales.

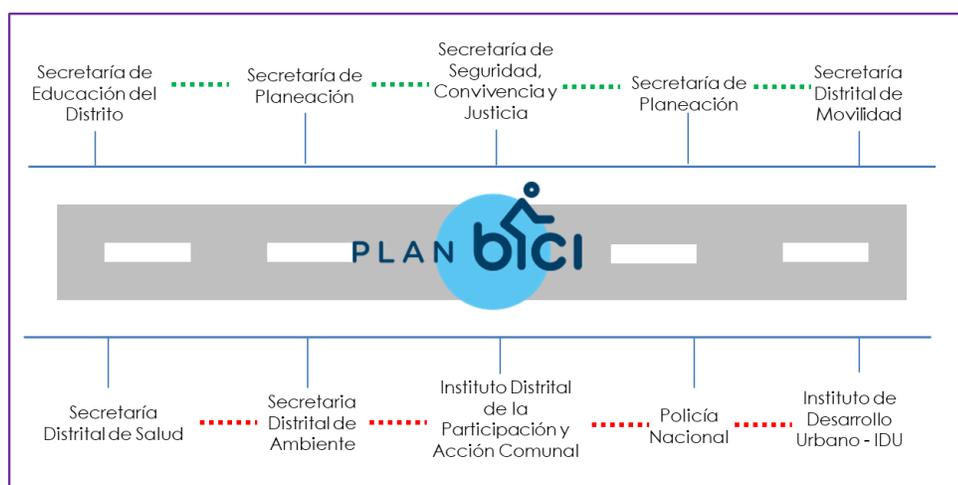


Figura 1 - Entidades del "Plan bici"

Fuente: elaboración propia

El *Plan bici*, está encabezado por la Secretaría Distrital de Movilidad, que lleva procesos en conjunto con las diferentes instituciones (Figura 1). Un ejemplo de esto, es el proyecto *Al colegio en*

*bici*, el cual interviene en 12 localidades del distrito comprendiendo dos fases: la primera la lidera la Secretaria de Educación, que está a cargo del componente pedagógico en el que “se capacita a los niños sobre el comportamiento en la vía, las normas de tránsito, seguridad vial, cultura ciudadana y mecánica básica de la bicicleta” (Plan Bici, 2017) y la segunda por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad que tiene a cargo la operación en vía, donde se diseña y evalúan ruta de seguras para que los niños se movilizan hacia el colegio acompañados por los guías del proyecto.

En la siguiente, se puede observar los algunos de los proyectos vigentes del Plan Bici y las entidades que los dirigen.

**Tabla 1 - Proyectos del Plan Bici**

<b>Proyecto</b>	<b>Entidad que lo dirige</b>
<p><b>Semilleros de la Bici</b></p> <p>Esta estrategia busca generar rutinas de desplazamiento en la bicicleta a niños y niñas entre 3 y 6 años. Con esta población se enseñan temáticas de movilidad, señales de tránsito, normas y conductas en la vía. Lo cual les permite entender la convivencia con otros actores viales.</p>	<p>Secretaría Distrital de Movilidad</p>
<p><b>Calles de Bogotá: Manual de diseño</b></p> <p><i>El Manual Distrital del Espacio Público</i> es un proyecto interinstitucional que coordina la Secretaría de Planeación, su objetivo es prestar a la ciudad que tiene como objetivo presentarle a la ciudad las herramientas para desarrollar proyectos que intervengan el espacio público, esto teniendo en cuenta la normativa y el POT.</p> <p>Entendiendo las necesidades del contexto y como esto se adapta al espacio público.</p>	<p>Secretaría de Planeación</p>
<p><b>Seguridad Ciudadana</b></p> <p>Con ayuda de la policía y la SIJIN, la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia realiza un seguimiento al hurto de bicicletas, donde el objetivo principal es la desarticulación de las bandas delincuenciales dedicadas al robo de bicicletas y ciclistas.</p>	<p>Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia</p>

<p><b>Rutas Seguras Deportivas</b></p> <p>Con esta iniciativa la Policía Nacional ofrece acompañamiento a ciclistas deportivos que practican ciclismo de ruta y ciclomontañismo por la ciudad.</p> <p>Por el momento, las rutas existentes son: Bogotá - La Calera, los miércoles a las 5:30 AM y el Alto del Verjón, los jueves las 5:10 AM.</p>	<p>Policía Nacional</p>
<p><b>Promoción movilidad en bici desde la salud</b></p> <p>Se realizan capacitaciones de promoción de hábitos saludables en el espacio público, brindando información y material sobre las mejores prácticas para montar bicicleta, las buenas conductas de los ciclistas y los temas de salud en general al realizar una práctica deportiva o usar la bicicleta como medio de transporte diario.</p>	<p>Secretaría Distrital de Salud</p> <p>La Secretaría Distrital de Movilidad</p>

Fuente: tomado y adaptado de <https://www.planbici.gov.co/>

### 1.5.2. Legal

Para fundamentar el proyecto de investigación, es importante resaltar las bases normativas y legales en las que se encuentra la población y lo referente a ella. Es por esto, que se encontraran los diferentes niveles: internacional, nacional y distrital.

**Tabla 2 - Normatividad Internacional**

NORMA	ELEMENTOS
<p><b>Convención sobre la circulación vial. Viena, 8 de noviembre de 1968</b></p>	<p>Con esta convención se busca promover la seguridad vial y generar la estandarización de las normas a nivel internacional. Adicionalmente, se definen los diferentes tipos de vehículos y maniobras que se realizan en la vía.</p> <p>Con referencia a la bicicleta, se denomina como ciclo a los vehículos de dos ruedas o más, que “accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan... mediante pedales o manivelas” (Convención sobre la circulación vial de 1968, pág. 3)</p>

Fuente: elaboración propia

Para el contexto nacional, existen diferentes normas que dan apertura al panorama en cuanto a derechos y deberes de los ciudadanos, así como de instituciones que regulan la movilidad en el territorio nacional. Esto se explicara a profundidad en la siguiente tabla:

**Tabla 3 - Normatividad Nacional**

NORMA	ELEMENTOS
<p><b>Constitución Política de Colombia (1991)</b></p>	<p>En la constitución política de Colombia, se encuentran los principios que representan a la nación y por consiguiente estable unas normas que se llevan a cabo en todo el territorio nacional. Para este estudio se tendrá en cuenta, aquello que refiere a las libertades, la ciudadanía y el espacio público.</p> <p>Dentro las libertades, la norma de normas, manifiesta que una de estas es la libre circulación en el territorio nacional (artículo 24) e identifica la libre asociación ofreciéndole al ciudadano desarrollar actividades con sus semejantes (artículo 38).</p> <p>Así mismo, todas personas que se encuentren dentro del territorio tienen derecho a la “recreación, la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.”(1991, pag 24), donde el Estado fomentara actividades para su consecución (artículo 52). Para esto, es necesario gozar de un ambiente sano y la comunidad puede participar en las decisiones que puedan afectarlo (artículo 79).</p> <p>Por último, el artículo 82 indica que es deber del Estado velar por la protección de la integralidad del espacio público y el uso en común.</p>
<p><b>Código de Tránsito de Colombia Título III - Normas de Comportamiento</b></p>	<p>Este capítulo hace referencia a las conductas que deben tener los diferentes actores viales, haciendo énfasis en los vehículos automotores y otros diferentes a la bicicleta. Sin embargo, los conductores en general deben transitar por los carriles demarcados según el <i>artículo 60</i>.</p>
<p><b>Capítulo III - Conducción de Vehículos (Código de Tránsito de Colombia, 2002)</b></p>	<p>Además de esto, refiere al tránsito y el vehículo en movimiento, <i>el artículo 61</i>, dice que toda persona que conduzca debe evitar realizar maniobras y acciones que afecten la seguridad de otros vehículos cercanos y en movimiento, previniendo la accidentalidad y mostrando respeto por los otros en lo que a la vía concierne.</p>

NORMA	ELEMENTOS
	<p>En el <i>artículo 68</i>, habla de la ocupación de los carriles y se “les prohíbe a las motocicletas y motociclos por las ciclorutas o ciclovías.”</p>
<p><b>Capítulo V - Ciclistas y Motociclistas</b></p>	<p>En el artículo 94 de este capítulo, se indica cuáles son las normas generales para las bicicletas en la vía, estas son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Se debe movilizar por el costado derecho a una distancia de la acera que no supere el metro.</li> <li>b) Los conductores deben portar prendas reflectivas para hacerse, en horarios de 6pm a 6 am o en aquellos casos que la visibilidad sea escasa.</li> <li>c) Cuando los conductores de los vehículos mencionados transiten en grupo deben hacerlo uno detrás de otro.</li> <li>d) No se puede transitar sobre lugares que estén destinados a dichos vehículos, por ejemplo, las aceras por las cuales transitan los peatones.</li> <li>e) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones.</li> <li>f) Se debe transitar por aquellos lugares de la vía pública por los cuales les sea permitido o por las vías exclusivas como ciclorutas.</li> <li>g) Sin excepción al caso debe conocer y respetar las normas y señales de tránsito.</li> <li>h) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</li> <li>i) No está permitido adelantar a otros vehículos por el costado derecho o “entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.” (Código de Tránsito de Colombia, 2002)</li> <li>j) Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</li> <li>k) Aquellos que usen estos vehículos, deben usar casco.</li> </ul> <p>En el artículo 95°, se evidencia que el ciclista debe ser sujeto en las normas establecidas por este código, dando las pautas del uso de los implementos de seguridad y el tránsito en la vía.</p>

NORMA	ELEMENTOS
<p><b>Ley 1503 de 2011</b></p> <p>Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>En el objeto de esta ley (que fue modificado por Ley 1811 de 2016) indica que la educación vial, no debe basarse sólo en el conocimiento de la norma sino en hábitos, comportamientos y conductas, siendo conscientes de esto diferentes actores a nivel institucional, organizacional y los usuarios, dando así el comportamiento en la vía.</p> <p>Además de esto, define a los actores de la vía, como aquellos que hacen uso de la vía con la finalidad de trasladarse de un punto a) un punto b). De acuerdo a lo anterior son actores viales los siguientes: “los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros” (Ley 1503 de 2011, pág. 2)</p> <p>Para la inclusión de la comunidad, el artículo 15 expone de la necesidad de Participación de la misma, para que exista un control ciudadano y convocar a las autoridades en materia de seguridad vial.</p>
<p><b>Ley 1801 - Julio 29 de 2016</b></p> <p>Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia</p>	<p>En los artículos 89 y 90 se define el estacionamiento de parqueaderos abiertos al público, los cuales deben adecuar y/o habilitar lugares para el estacionamiento de bicicletas.</p> <p>Con respecto a la movilidad en bicicleta, el <i>artículo 142</i>, presume que las administraciones distritales o municipales “promoverán el uso de medios alternativos de transporte que permitan la movilidad, estableciendo un sistema de ciclo rutas y carriles exclusivos de bicicletas” (2016)</p> <p>En el <i>artículo 144</i>, establece que algunos comportamientos de personas no biciusuarias atentan contra la vida de los que sí lo son, dichos comportamientos son los siguientes: primero, ocupar un carril exclusivo para las bicicletas y dificultar la libre movilidad del usuario de la misma. Aquellas personas que incurran en los anteriores, se le aplicaran medidas correctivas como la remoción de bienes.</p>
<p><b>Ley 1811 – Octubre 21 de 2016</b></p> <p>Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de Tránsito.</p>	<p>Esta ley, busca incrementar el uso de la bicicleta, en pro del mejoramiento de la movilidad urbana con el fin de disminuir la contaminación para el cuidado del medio ambiente. Para la implementación de esta ley, existen diferentes propuestas, reglamentaciones y modificaciones como las siguientes:</p> <p>En el <i>artículo 4</i>, se dispone la vinculación de la bicicleta con los sistemas masivos de transporte para generar una conexión en movilidad. Para el caso de Bogotá dichos sistemas son el SITP</p>

NORMA	ELEMENTOS
	<p>(Sistema Integrado de Transporte Público) y el Transmilenio (Transporte Masivo), estos deben contar con adecuados estacionamientos para los biciusuarios.</p> <p>Otra de sus propuestas se encuentra en el artículo 5°, donde busca incentivar a las empresas públicas y otras a dar días libres a aquellos trabajadores que cumplan con el uso de la bicicleta durante 30 días (según registro), así como adecuar sus instalaciones para el estacionamiento del vehículo no automotor.</p> <p>Con respecto a las normas específicas para bicicletas y triciclos, el <i>artículo 9</i> modifica la Ley 769 de 2002. Esta indica que las personas que transiten en grupo, sólo podrán ocupar un carril sin hacer uso de vías exclusivas del servicio público de transporte.</p> <p>Así mismo, hace referencia al compartir los espacios de la malla vial, de manera responsable y cuando su circulación fuere en horario nocturno deben portar luces: luz blanca en frente y luz roja en la parte posterior.</p> <p>Adicional a esto, el <i>artículo 10</i>, reitera que las alcaldías deben promover la creación de organizaciones de ciclistas y su participación para tratar de manera específica “el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.” (Ley 1811 de 2016, pág. 4) En este proyecto, la propuesta que promulga la ley 1811, es la más importante para la población escogida, identificando el proceso de construcción de ciudadana y la participación en el ámbito local.</p>

Fuente: elaboración propia

**Tabla 4 - Normatividad Distrital**

NORMA	ELEMENTOS
<p><b>Acuerdo 087 de 2003</b></p> <p>disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital (Concejo de Bogotá, 2003)</p>	<p>Se entienden por espacios alternativos las ciclorrutas, ciclo parqueaderos, ciclo puentes y aquellos que permitan el mejoramiento de la circulación urbana. Su disposición tiene en cuenta que el distrito debe ser garante de la seguridad y conectividad de dichos espacios.</p> <p>Por otra parte se deben hacer campañas pedagógicas que permitan el conocimiento de estos espacios, así como, el evitar accidentes; mediante procesos informativos y educativos en diferentes instituciones.</p>

---

**Decreto 036 de 2004**

Normas para los inmuebles habilitados como estacionamientos en superficie y se acogen los diseños de espacio público y fachadas.

En este decreto se establece que por cada 10 vehículos, se debe brindar un espacio para parquear una bicicleta. Por ejemplo, en un parqueadero con un número de cupos de “estacionamiento inferior a 120 vehículos, el mínimo de estacionamiento de bicicletas será de 12 cupos” (Concejo de Bogotá, 2004).

**Decreto 190 de 2004  
Compilación Decreto 619 de 2000 y  
469 de 2003.**

Aquí se tiene en cuenta la recreación pasiva como parte de la ecología de la ciudad, donde se establece que existan senderos para el uso de la bicicleta que estén iluminados adecuadamente y dándole prelación a este vehículo.

También se infiere que la bicicleta es parte del subsistema de transporte como modo alternativo.

**Acuerdo 236 de 2006**

A través de este acuerdo se reglamenta la implementación de cicloparqueaderos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital, prestando seguridad y aparcamientos disponibles. (2006)

**Decreto 319 de 2006**

Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos

Por medio de este decreto se busca priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, tales como el uso de la bicicleta. Es por esto que se busca la articulación entre el sistema de transporte, que incluya nuevos tramos e intersecciones viales, puentes peatonales y de bicicletas para disminuir los tiempos de viaje en la malla vial.

Así mismo, algunos proyectos deben facilitar instalaciones o mobiliario destinado al estacionamiento de bicicletas, que brinden un mejor acceso y salida de los estacionamientos públicos para peatones y biciusuarios. Por otra parte, se habla de unas tarifas que incentiven el uso de vehículos alternativos y que cuenten con localización en estaciones próximas a estaciones y terminales de transporte público o dentro de las mismas. (2006)

---

---

**Acuerdo 346 de 2008**

Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital

Para complementar el Plan Maestro de movilidad en la capital, se incluye el servicio de transporte en bicicleta "BICI" que debe contar con instalaciones, servicios, señalización y red vial, que se determinen en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos. Dichos estudios serán realizados por la Secretaria de Movilidad y verificados por la administración distrital. (2008)

**Acuerdo 506 de 2012**

Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza

En alianza de tres instituciones clave presentes en el distrito como lo son el Instituto de recreación y deporte, la Secretaria de integración social y la Secretaria de movilidad, tienen el deber de promover la donación de bicicletas usadas o no, a organizaciones sin ánimo de lucro.

Para concertar el proceso de donación y beneficio, se da prioridad a las personas que estén en nivel 1, 2 y 3 del Sisbén y que además de esto sean estudiantes de instituciones públicas, devenguen un salario mínimo (o menos) o sean víctimas del desplazamiento forzado. (2012)

**Acuerdo 558 de 2014**

Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia "Onda Bici Segura" para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.

Este acuerdo se establece a partir del programa "Onda Bici Segura, donde habrá acompañamiento por parte de Guías de movilidad e integrantes de la Policía Metropolitana de Bogotá. Esto se hará en los lugares de mayor concurrencia de biciusuarios y donde se presenten de manera frecuente incidentes de tránsito u otras situaciones que tengan que ver con la inseguridad. (Bogotá, 2014)

**Acuerdo 663 de 2017**

Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital.

En liderazgo de la secretaria de movilidad la estrategia institucional tendrá a cargo al promoción del uso de la bicicleta y medios de transporte público, disminuyendo el uso del vehículo privado, esto con el objeto de mitigar la contaminación ambiental y la contaminación auditiva.

Adicionalmente, está bajo la premisa que con esta iniciativa se puede "construir tejido social a través de la promoción de diferentes medios de transporte." (2017)

**Acuerdo 668 de 2017**

Por medio del cual se crea el programa "Parquea Tu Bici", se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

Se plantea el programa "Parquea Tu Bici", en el cual se difunden medidas pedagógicas para la consecución de parqueaderos a nivel público y privado, con articulación al Sistema Integrado de Transporte. Esto también involucra a la policía nacional, para que se inspeccione, se vigile y se controle.

De igual forma se establece la celebración de la semana de la bicicleta la última semana del mes de septiembre, en la cual el distrito está encargado de promover "la participación de los ciudadanos y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta." (2017)

---

<p><b>Acuerdo 674 de 2017</b></p> <p>Por el cual se establece el sistema único distrital de registro administrativo voluntario de control y marcación de bicicletas en Bogotá D.C.</p>	<p>Con una alianza de la secretaria de seguridad y la de movilidad, se busca que los ciudadanos propietarios de una bicicleta, registren su vehículo para tener un mejor sistema de identificación, control y monitoreo, para el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el territorio distrital. (2017)</p>
<p><b>Proyecto de Acuerdo 472 De 2017</b></p> <p>Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones</p>	<p>Este proyecto, busca construir la política pública de la bicicleta, garantizando el derecho que tienen los ciudadanos de elegir ese medio de transporte.</p> <p>Esto es requerido para que se gesticione un cambio cultural a favor de la movilidad sostenible, así como, el incremento de la infraestructura que responda la demanda. (2017)</p>

Fuente: elaboración propia

Adicionalmente, el distrito capital cuenta con el plan de gobierno *Bogotá Mejor para todos 2016- 2020*, adoptado por el Acuerdo 645 de 2016 emitido por el Concejo de Bogotá, en el cual se encuentran diferentes pilares y ejes dentro de los que se incluye los procesos organizativos vinculados con cultura, recreación y deporte.

En el pilar de *Igualdad de calidad de vida* y bajo el eje transversal *de Mejores oportunidades para el desarrollo a través de la cultura, la recreación y el deporte*, el programa busca ampliar las oportunidades y desarrollar capacidades de los ciudadanos mediante organizaciones civiles (en este caso organizaciones sociales) y diferentes agentes del sector, mediante un programa de estímulos, en los cuales habrá programas de formación a nivel cultural donde haya un buen uso del tiempo libre y la actividad física, con el propósito de promover todas las formas en que los ciudadanos construyen y hacen efectivas sus libertades culturales, recreativas y deportivas, en estrecho vínculo con la transformación cultural (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016)

Allí, la Alcaldía Mayor de Bogotá, presenta en un diagnóstico que revela las dificultades para el acceso a las oportunidades para practicar actividades artísticas, culturales, recreativas y deportivas. Sin embargo, los habitantes de la capital, no reconocen como llevar a cabo el derecho

de la recreación, siendo esta una dificultad para promover la igualdad y la libertad de los individuos a nivel creativo.

Así mismo, se tienen en cuenta las cifras de la Encuesta de Consumo Cultural del DANE (2014) y la Encuesta Bienal de Culturas (EBC) 2015, donde se exponen las siguientes cifras: el 12,9% de los bogotanos practica actividades culturales y un 33,9% realiza actividades deportivas. Esto quiere decir que en promedio 6,4 millones de personas no realizan actividades artísticas y 5,2 millones de habitantes no tienen hábitos de estilos de vida saludable asociados a la práctica de actividad física o deportiva.

Las cifras mencionadas, son un reflejo de las dificultades económicas que posee la población bogotana para acceder a la recreación, Es por esto, que se busca generar estrategias desde el Programa Distrital de Apoyos Concertados a cargo de la Secretaría de Cultura recreación y deporte que ofrece estímulos, mediante una bolsa concursable que incluye asistencia técnica y recursos financieros a los proyectos que impulsen las organizaciones del sector en la perspectiva de hacerlos sostenibles social y económicamente; que buscan fortalecer la cultura y el mejoramiento de la ocupación del tiempo libre.

Una de las estrategias presentes, se basa en la **Formación para la transformación del ser permitiendo el desarrollo** humano, desde las iniciativas de un Sistema Distrital de Formación Artística y Cultural que no sólo reconozca las iniciativas de sus agentes y les brinde oportunidades para su desarrollo autónomo, sino que también ofrezca herramientas para que las distintas modalidades se articulen sistémicamente, cuenten con criterios de validación y acreditación de calidad, y se conviertan en experiencias de innovación pedagógica y cultural. Así mismo, desde el sector Cultura, Recreación y Deporte implementará el Sistema Distrital de Formación Artística y Cultural (SIDFAC) para orientar, articular y promover las iniciativas públicas y privadas de formación artística, cultural, recreativa y deportiva (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016)

Por otra parte, se articula el proyecto de investigación a el Tercer Eje transversal consagrado en el plan distrital de desarrollo: *Sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética*, donde buscará *el ambiente sano para la equidad y disfrute del ciudadano*, fortaleciendo programas y campañas para promover el uso del transporte no motorizado y del transporte público de la ciudad, así como procesos de participación y educación ambiental, dirigidos a la ciudadanía, **organizaciones sociales**, sector público y privado, instituciones educativas y de investigación, con el fin de fomentar el disfrute, buen uso y apropiación de los espacios públicos, bajo la premisa: Bogotá sostenible a partir de acciones individuales que contribuyan a la calidad ambiental de la ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016)

### 1.5.3 Teórico

Para este estudio se requiere presentar el concepto de ciudadanía. En primer lugar, se da inicio con un breve recorrido histórico y teórico del concepto; en segundo lugar, se construirá la definición del concepto, a partir del diálogo de diferentes autores, y posterior a esto, se tendrán en cuenta las tipologías que surgen del mismo. En tercer lugar, se ampliarán las categorías de análisis del campo político de la ciudadanía como lo son la participación, la representación y la convivencia. Por último, se destacara el concepto que refiere al dispositivo social.

#### *La ciudadanía desde la historia*

La ciudadanía, se caracteriza la dinámica de su concepto debido a las transformaciones en los modelos sociopolíticos y económicos en el contexto global. Por es necesario conocer su origen que data desde la antigua Grecia, donde la concepción del ciudadano se refería a los lazos consanguíneos teniendo en cuenta que el ciudadano era un ser que vivía en un territorio con unidad política (la ciudad). A diferencia de los griegos, los romanos concebían la ciudadanía desde la de la posición privilegiada a nivel económico que soportaba sus ejércitos. A causa del teocentrismo, en la Edad Media, no se tiene como principal eje al hombre y por consiguiente al

ciudadano, polémica que surge posteriormente en los estados renacentistas y la ilustración. (Quesada, 2012)

El cambio drástico del panorama y de las percepciones de ciudadanía, democracia y política dan paso a que diversas clases sociales, que se encontraban en un estado de olvido y vulnerabilidad, entraran en luchas por ser reconocidas y beneficiadas por los gobiernos. En este sentido, ya no se habla únicamente de las obligaciones que se deben cumplir como ciudadanos, sino que se incluye el concepto de derechos como parte de la manera de ser ciudadano en un pueblo.

Esto abre paso a dos situaciones que marcan la historia: la primera hace referencia a dos revoluciones decisivas: la americana y la francesa, proclamadas como Declaración de Independencia de los Estados Unidos (1776), y como Declaración Francesa de los Derechos del Hombre y del Ciudadano (1789), y la segunda, que se enfoca en la apertura de las tradiciones políticas de occidente, es decir, el republicanismo y el liberalismo (Heater, pág. 95).

El liberalismo, le da importancia al individuo y sus derechos civiles, en relación con el modelo capitalista, que da un bienestar parcial por medio de las acciones asistencialistas dirigidas a las poblaciones vulnerables. El republicanismo, incluye dos nuevas variables para la acción ciudadana; la participación y la capacidad de toma de decisiones en el ámbito público y el comunitarismo, que hace una crítica al liberalismo y pretende visibilizar al ciudadano desde la identidad colectiva y los intereses de la misma, con un referente histórico, cultural y social (Quesada, 2012).

### ***Ciudadanía y su construcción***

Desde la conceptualización de la ciudadanía, se entiende por ésta, una manera particular de expresión, que surge del ejercicio de la existencia colectiva, del convivir en conjunto, permitiendo la existencia humana en sociedad. (Illera, 2005). Por otra parte, el concepto que propone Gallardo (2009) en el texto educación ciudadana y convivencia democrática dice que:

La ciudadanía es un conjunto de derechos, deberes y libertades plasmados en la ley (...) que hacen posible la participación activa de los ciudadanos tanto a nivel individual como colectivo, en la vida pública y política de la sociedad a la que forman parte. (pág. 124)

Se identifica que el concepto de ciudadanía posee rasgos que llaman al individuo y a la comunidad a reconocer los derechos y deberes, siendo estos irrenunciables. El ejercicio de la ciudadanía, de ser ciudadano y todo lo que esta implica, es aplicable en el ámbito externo del sujeto que lo invita a trabajar con el colectivo dentro de la sociedad a la que pertenece. De igual forma, se incluye un principio de libertad y el hecho de que la ciudadanía es una consecuencia del cumplimiento de la ley, sin embargo, se cuestiona el hecho pólítico de ejecutar dicha libertad, siendo de carácter normativo y no voluntario.

Así mismo, la ciudadanía comprende unas dimensiones que no lo alejan del Estado pero le brinda nuevas herramientas para su ejercicio. Una de ellas es la titularidad, que se da a partir del reconocimiento de los derechos y deberes. La segunda, es la condición política, que invita al sujeto a participar en toma de decisiones de carácter político y a hacer parte directa o indirectamente (por medio de alianzas) de las instituciones públicas del gobierno. Por último, la identidad como la dimensión que determina espacio, historia, rasgos y objetivos propios (Quesada, 2012)

Se entiende entonces por ciudadanía, la vivencia del sujeto en comunidad, teniendo en cuenta la participación y representación, el reconocimiento de sus derechos y obligaciones, así como la convivencia donde confluyen intereses particulares en concordancia con el bienestar común y social, dentro del espacio público que comparten.

Entendiendo que la construcción de la ciudadanía es un trabajo que incluye a toda una sociedad que reside en un mismo espacio y que pretende siempre el cuidado de un bien común, es posible entender cuál es la relación directa que tiene el uso de la bicicleta con esta; si bien, construir ciudadanía implica reconocer derechos y deberes, también refiere a la implicación en acciones de carácter público que aporten al espacio compartido de manera política, ambiental, educativo, entre otros; trabajo que implica, en algunas ocasiones, formas de agrupación social para mayor impacto en los resultados.

### *Tipologías de ciudadanía*

La ciudadanía no solo comprende ese paso por el tiempo y la historia, si no que a su construcción teórica se le han atribuido diferentes características, las cuales se basan en intereses y componentes. Siendo múltiple su diversificación y catalogación, según los planteamientos de Cabrera (como cita (Gallardo Vásquez , 2009) se retoman las siguientes tipologías: la ciudadanía global, la ciudadanía activa, ciudadanía crítica, ciudadanía responsable, ciudadanía diferenciada.

La tipología de ciudadanía global, hace referencia a la educación y promoción, fomentado la solidaridad, el respeto, la tolerancia y la defensa del medio ambiente desde la participación, con un principio de corresponsabilidad. Así mismo, la ciudadanía activa retoma el aspecto de la participación, siendo ésta constante en los asuntos públicos y el compromiso cívico. Por otra parte, la ciudadanía crítica retoma el principio de participación activa, en los asuntos que atañen a la comunidad, el mejoramiento de la sociedad con base en los derechos fundamentales y las oportunidades para cada individuo.

El compromiso social, es de interés para la ciudadanía responsable, que propone la construcción de un proyecto en común generando una interdependencia e identidad de los individuos para la transformación de la realidad en la que se encuentran. Además de esto, la ciudadanía diferenciada abarca la cultura y la identidad de los diferentes grupos culturales en una misma sociedad.

Desde las tipologías de ciudadanía se presentan aspectos en común e interrelacionados, donde su finalidad es una participación constante del individuo en el contexto al que pertenece, en pro de una transformación de la sociedad a partir de la educación como proceso, desde la formación, asociación y la opinión. Es por esto, que la concepción principal de la ciudadanía está ligada a la democracia y su ejercicio, es tomada desde los intereses particulares y las necesidades colectivas, entre “nosotros” y “los otros”, en búsqueda de la integración del individuo a la sociedad (Sojo, 2002).

Teniendo en cuenta lo anterior, el concepto de ciudadanía se transforma con el cambio histórico de la sociedad, donde en un principio el concepto va ligado a lo que es el Estado-

Nación; pero en la actualidad se reconocen nuevos elementos donde ya no se ve la ciudadanía desde lo macro hacia lo micro, sino de lo micro a lo macro . Como refiere Anderson, “Supone la aparición de una comunidad imaginada: una comunidad distinta y superior a los demás grupos sociales concretos” (Anderson, citado por (García & Serna, 2002, pág. 67)).

Por lo tanto, el proyecto ciudadano, es una relación constante entre el Estado y la comunidad, partiendo de un ideal en función de un contexto social determinado. Esta relación se puede analizar desde el campo político, que hace referencia a un espacio de toma de decisiones, a partir de la construcción desde la participación y la representación (García & Serna, pág. 44).

### ***Participación***

La participación permite a los ciudadanos la interacción con el ámbito público, ejerciendo la ciudadanía en relación con los derechos políticos y civiles; entorno a la participación en consultas y a la libre conformación de organizaciones, estableciendo un diálogo permanente con el Estado que incide posteriormente en los niveles de gobernabilidad (Ministerio del Interior, 2012).

Según Múnera (2007) citado en el Informe de investigación sobre imaginarios de la participación ciudadana en Medellín, existen dos tipos de participación desde las cuales se expone el papel del ciudadano “frente al poder, es decir, si lo detecta y si lo asume de manera corresponsable” (Instituto Popular de Capacitación, 2014) Estos tipos de participación son: el tradicional y la sinérgica.

La participación tradicional, es aquella donde se manipula al ciudadano por medio de la información, la consulta o la asesoría técnica que solucione cuestiones acordes a sus necesidades. En esta participación, no hay un ejercicio del ciudadano para la construcción de políticas públicas.

En contraste, la participación sinérgica, está supeditada por la distribución del poder entre el gobierno y los ciudadanos, es decir, que hay un espectro más amplio para la toma de

decisiones y la incidencia en las políticas públicas. Aunque el ciudadano este incluido en los ejercicios de poder, se necesita que su actuación sea reflexión y crítica, para que exista un control ciudadano y se prime en interés públicos sobre el privado.

Así mismo, la concepción de participación tiene visión ciudadana, definida como el proceso mediante el cual está inmerso el ciudadano desde lo individual o desde su participación en forma colectiva tomando decisiones y la realización de acciones en los “asuntos públicos y privados, que lo afectan en lo político, económico, social y ambiental para permitirle su pleno desarrollo como ser humano y el de la comunidad en que se desenvuelve.” (Llancar Etcheverry, 2008, pág. 182) Rafael González (s/f) en Carlos Alfonso Llancar Etcheverry

### ***La Representación***

La representación se analiza a partir de los intereses de grupos y colectivos, conforme a una identificación de los mismos y los logros que se desean alcanzar por medio de la representación. Ahora bien, si los ciudadanos, miembros de una organización tienen una participación constante en el ámbito público y privado, la representación como figura política tiene el propósito de llevar las situaciones de afectación y las potencialidades de la comunidad a la agenda pública y a la socialización de las mismas.

Hanna Pitkin en su libro *El concepto de representación* (1985), expone la representación desde cinco dimensiones, que han sido concebidas por medio de la historia. Para la fundamentación teórica de la investigación, se toman las tres más relevantes con referencia a las organizaciones de biciusuarios en la ciudad de Bogotá.

La primera dimensión, es la descriptiva, en la cual existe una correspondencia entre las características personales e intereses de asociación, entre representantes y representados. La segunda, es la simbólica, basada en un vínculo de tipo emocional y por último, se tiene en cuenta la sustantiva, con la calidad de las acciones del representante con respecto a los intereses colectivos.

### *Definiendo la convivencia*

La convivencia se encuentra en todas las relaciones que el individuo establece en la vida diaria, donde se comparten pensamientos, comportamientos iguales o diferentes. Es por esto, que es inherente a un ser social, por lo tanto, es un proceso “permanente de la vida individual, social y cultural” (PROAS DE COLOMBIA)

Pretende la construcción de ciudadanía, desde la creación de políticas públicas en pro del bienestar común, incentivando a los procesos de aprendizaje que generan identidad sobre lo propio y sobre lo que se desea construir como persona y como colectividad (Institución Educativa "Los comuneros", 2007)

La convivencia se divide en diversas tipologías, en tanto el espacio en el que se desarrolla una interacción entre un grupo considerable de personas. Sin embargo, en el contexto de los biciusuarios es la convivencia ciudadana la que propicia la construcción de ciudadanía. Teniendo en cuenta lo anterior, se entiende que la convivencia es una cualidad que se tiene en las relaciones cotidianas de los miembros de una sociedad, en éstas relaciones se deben armonizar tanto los intereses individuales como los colectivos para generar una mayor conciencia del cuidado del espacio público y de las situaciones de carácter público que en éste se generan (Tourrián López, 2008).

En la revista Educación y ciudad (2009) la convivencia es vista más allá de la interacción social en el espacio, lo es también la capacidad que tienen los individuos y grupos para autorregularse, “respetan e incluyen entre sí, armonizan sus intereses individuales con los colectivos; presentan soluciones pacíficas ante los conflictos; y mantienen en conjunto unas normas básicas... bajo una visión compartida de vida.” (Instituto para la Investigación Educativa Y el Desarrollo Pedagógico IDEP, pág. 6)

*Las organizaciones de biciusuarios como un grupo de interés y la bicicleta siendo un dispositivo social*

Un grupo de interés refiere a “cualquier grupo, que con base en una o más actitudes compartidas, realiza ciertos reclamos sobre otros grupos en la sociedad” (Solís Delgadillo, 2017, pág. 87), este es el caso de los biciusuarios y las organizaciones que los representan. Sus inquietudes se exponen ante el aparato estatal, como los inconvenientes que tiene la población en el marco de la ciudad y así como el restablecimiento de derechos que no han sido garantizados o visibilizados, esto con el fin de darse a conocer en el ámbito público.

Por otra parte, la bicicleta acompaña a esta población y sus procesos, por lo tanto es entendida en esta investigación como un dispositivo social, que hace alusión a las practicas no discursivas (Vega, 2017) e intenta ser una respuesta a las preocupaciones que aquejan a un individuo o población.

Foucault, llamo dispositivo “a todo aquello que tiene, de una manera u otra, la capacidad de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar y asegurar los gestos, las conductas y las opiniones de los seres vivos” (Agamben, 2011), asumiendo un proyecto identitario y de libertad en los sujetos.

## CAPÍTULO II

### 2. Diseño Metodológico

Para este proyecto de investigación se toman los planteamientos de Elssy Bonilla y Penélope Rodríguez en el libro *La investigación en Ciencias Sociales: Más allá del dilema de los métodos* (2013). Desde allí se propone el método cualitativo, como una forma de conceptualizar la realidad social.

Para conocer esta realidad, se debe tener en cuenta la perspectiva objetiva y la subjetiva. La primera se identifica a partir de lo institucional, lo legal y lo normativo, y en la segunda, se reconoce la realidad a través de esos parámetros; interpretando aquello que las voces de los sujetos brindan. En convergencia, el método permite indagar el porqué de alguna situación o problema social a través de unas técnicas.

En consecuencia, “la realidad es construida por los actores en relación a la realidad social en la que viven” (Martínez, 2011, pág. 07). Esta manera de comprender la realidad, es abstraída del paradigma interpretativo que desprende de los significados y estudia conductas de las personas inmersas en una realidad construida. (Krause, 1995) Su objeto está íntimamente relacionado con el pensamiento individual y cotidiano.

Es por tal razón, que se retoman los planteamientos de la teoría del construccionismo social de Peter L. Berger y Thomas Luckmann en su libro *La construcción social de la realidad*, en el cual los fenómenos son vistos y analizados a partir de dos conceptos clave. El primero es la **realidad**, definida como una construcción social, que cualifica a los fenómenos como independientes, el segundo es el **conocimiento**, siendo la certeza/certidumbre de que los fenómenos son reales y tienen características particulares. Es por esto, que la concepción de la realidad y el conocimiento es tan dentro de una relatividad social. (Berger & Luckmann, 1968)

Desde esta propuesta, su centro es el sujeto no como algo aislado sino dentro de sus vínculos y relaciones con sus semejantes. Con esta constante interacción entre sujetos, “los

sujetos construyen la sociedad y, a la vez, son construidos por ésta.” ( Rizo García, 2015, pág. 21) Esta asociación se hace en la vida cotidiana, siendo esta un espectro ordenado por medio de significados compartidos por una comunidad.

De acuerdo a lo anterior, la comunidad o grupo son las organizaciones de biciusuarios, las cuales comparten un conocimiento y una realidad en la vida cotidiana, que el investigador pretende analizar y extraer; donde los procesos sociales de estos sujetos se expresen en relaciones y procesos sociales propios, llevando a así de “lo individual a lo social, de lo natural a lo histórico y de lo originario a lo cotidiano.” ( Rizo García, 2015, pág. 24)

Así mismo, el construccionismo social parte de cuatro ideas fuerza, las cuales son su objeto de investigación. La primera hace referencia a las experiencias de los sujetos como **procesos sociales**, siendo la interacción en la vida cotidiana la forma como adquieren los conocimientos. La segunda, está relacionada con la **especificidad histórica y cultural**, esto significa que todos los sujetos son producto de una sociedad y cultura en particular. La tercera, es la **interdependencia entre conocimiento y acción**, donde el conocimiento trae consigo unas “formas de acción diferenciadas” ( Rizo García, 2015, pág. 22). Por último, el construccionismo social hace una crítica al positivismo y al empirismo por ver en ocasiones las acciones y los conocimientos de los sujetos de manera aislada.

Como se menciona en el inicio de este capítulo, el esquema metodológico es escogido a través de los planteamientos de Bonilla y Rodríguez. Las autoras refieren tres momentos que desarrollan el proceso, no de manera jerárquica, sino múltiple. Estas etapas son:

Exploración de la situación: busca determinar cuáles son las propiedades que se deben abordar cualitativamente (...) Además, en pro de demarcar el problema, se delimitan las dimensiones de la realidad que deben ser conocidas. Por último, en esta exploración se decide que método se usara, se diseñara la estrategia preliminar y determinara los instrumentos y técnicas a utilizar.

- La definición de la situación - problema: Esta etapa delimita y establece una relación directa entre el contexto y las acciones de los actores o participantes que son identificados bajo una práctica y como ésta última transforma la realidad social. Además de esto se realiza una exploración de la literatura, documentando así, la realidad específica de análisis. A su vez, se encuentra el diseño, donde se formulan los objetivos que son transversales al proceso investigativo, dando directriz del cómo y qué se va utilizar.
- Trabajo de campo: con este momento, se comienza la recolección de los datos cualitativos que debe realizarse a partir de un patrón de diseño, que constituye la pertinencia de los aspectos con respecto a los individuos y su realidad. Así mismo, es deber del investigador organizar la información recogida con respecto a los rasgos del fenómeno y la configuración de las categorías de análisis del estudio.
- Identificación de los patrones culturales: En esta etapa se propone la conceptualización inductiva o inducción analítica, la cual describe de manera selectiva las características que en esencia configuran lo social y lo cultural de la situación específica de análisis. (Bonilla & Rodríguez, 2013, pág. 143)

Para hallar los elementos esenciales del fenómeno a estudiar, es necesario establecer una muestra, por medio de la que se analizan los datos. En este caso, se opta por el muestreo teórico, donde el investigador tiene en cuenta los informantes y los escenarios, los que harán parte de la experiencia y exista una motivación para hacer parte del estudio (Galeano Marín, 2004). Los actores que se convocaron a hacer parte del estudio, deben tener un grado de legitimidad o reconocimiento, es por esto, que se realiza con diferentes líderes de organizaciones de biciusuarios (nueve), como participantes del proceso investigativo, con los siguientes criterios:

**Tabla 5 - Criterios de selección de la muestra**

Unidad de análisis	Criterios de selección
Líderes de organizaciones de biciusuarios en la ciudad de Bogotá, que promuevan el uso de la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promuevan el uso de la bicicleta.</li> <li>- Residentes de la ciudad de Bogotá.</li> <li>- Proceso organizativo este vigente al momento de realizar la investigación.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia

Es entonces, que la muestra responde a dos principios para su escogencia; la adecuación que refiere a la representatividad, capaz de proveer información sobre problema estudiar y la suficiencia por medio de la cual se da contestación a la pregunta del estudio. (Bonilla & Rodríguez, 2013)

Para el acercamiento a la muestra y la identificación de los patrones culturales, se crea un instrumento de recolección basado en la entrevista individual, específicamente, la entrevista estructurada con una guía (Bonilla & Rodríguez, 2013). Con este instrumento, el investigador define los tópicos pertinentes que deben tenerse en cuenta al momento de la interlocución con el/los sujeto(s), recolectando la información necesaria, pero también le permite ampliar o profundizar si lo considera necesario. (Anexo 1)

## CAPÍTULO III

### 3. Trabajo de campo

#### 3.1 Preparación del trabajo de campo

Para Bonilla y Rodríguez (2013) el proceso debe ser planificado para no caer en la improvisación. Sin embargo, dicha planeación debe ser flexible para poder explorar el contexto. Así mismo, debe incluir los recursos y los tiempos para la realización del estudio, como el establecimiento de contactos que permitan el acercamiento a la población objeto.

Previo a este recorrido que debe dar el investigador, ya en terreno, debe tener establecidas las categorías y subcategorías de análisis que desde la teoría dan apertura a la confrontación de la situación problema. Para el caso de esta investigación se obtienen las siguientes:

**Tabla 6- Categorización deductiva inicial**

Categoría deductiva	Dimensión deductiva	Definición de sub-categoría
Ciudadanía	Participación	La participación permite a los ciudadanos la interacción con el ámbito público, ejerciendo la ciudadanía en relación con los derechos políticos y civiles; entorno a la participación en consultas y a la libre conformación de organizaciones, estableciendo un diálogo permanente con el Estado que incide posteriormente en los niveles de gobernabilidad (Ministerio del Interior, 2012)
	Representación	La representación descriptiva se analiza a partir de los intereses de grupos y colectivos, conforme a una identificación de los mismos y los logros que se desean alcanzar. (Pitkin, 1985)
	Convivencia	La convivencia es vista más allá de la interacción social en el espacio, lo es también la capacidad que tienen los individuos y grupos para autorregularse, “respetan e incluyen entre sí, armonizan sus intereses individuales con los colectivos; presentan soluciones pacíficas ante los conflictos; y mantienen en conjunto unas normas básicas... bajo una visión compartida de vida.” (Instituto para la Investigación Educativa Y el Desarrollo Pedagógico IDEP, pág. 6)

Fuente: elaboración propia

Con la organización y disposición de las categorías deductivas, se construye el instrumento de recolección de la información, con criterios establecidos en la modalidad de entrevista estructurada con una guía, destinada a recoger los datos respecto a la ciudadanía teniendo en cuenta la participación de las organizaciones de biciusuarios, así como la representación y la convivencia.

### **3.2 Recolección de datos cualitativos**

Este paso es de vital importancia, puesto que las personas, nos brindan su voz.

“Cuando se busca conocer el mundo tomando como referencia el punto de vista de las personas, es necesario conocer las actividades diarias, los motivos, los significados, las emociones y reacciones de los individuos (...) el experto de su propio mundo, vive así, lo conoce y sabe describirlo de manera adecuada” (Bonilla & Rodríguez, 2013, pág. 158)

En un primer momento, se realizó un rastreo por medio de redes sociales, donde las organizaciones existentes tienen su descripción y actividades vigentes, para generar una base del espacio muestral, por consiguiente establecer el acceso a la población. (Anexo 2)

En segundo lugar, se accede a la asistencia de reuniones de convocatoria distrital como la Rendición de cuentas de la bici, grupo focal: política de juventud desde el biciusuario, el evento organizado por el IDPAC *Salvemos vidas: el respeto va en doble vía* (2017) y el encuentro de La Mesa de Bici (2018), estos acercamientos con el propósito de conocer las instituciones que promueven el uso de la bicicleta.

Por otra parte, se asistió a algunas rodadas dirigidas por diferentes organizaciones de biciusuarios: la vuelta a la memoria, el ciclopaseo cachaco y todas en la misma ruta. Esto con el fin de tener una idea general de las acciones a realizar y son los posibles lugares de convocatoria.

Por consiguiente, se realizó una prueba piloto con 3 líderes y arrojó que el instrumento debía estar enfocado a las acciones de la organización y su participación, dejando a un lado los aspectos normativos y de movilidad que restaban a los objetivos de la investigación, sin permitir evidenciar la experiencia de los actores.

Por último, el instrumento de recolección de información fue aplicado a 9 líderes de organizaciones. De las mencionadas 2, se hicieron con varios dirigentes de las organizaciones (2

y 5 líderes) y 7 de ellas individuales, brindado a esta investigación la voz de 11 mujeres y 4 hombres líderes de estos grupos.

### 3.3 Organización de la información

La organización de la información se realiza a través de la categorización inductiva y la codificación, convirtiendo lo recolectado en un insumo escrito de la voz de los actores, siendo este un paso previo a su análisis. (Anexo 3)

#### 3.3.1 Categorización Inductiva

En este momento, el investigador identifica las recurrencias o patrones culturales, los cuales son reflejo de la teoría y el problema a estudiar (Bonilla & Rodríguez, 2005) forman así, la categorización inductiva. Para dar cuenta de ello, se realiza una matriz la cual agrupa la información de acuerdo con las categorías y subcategorías deductivas planteadas anteriormente. Esto por medio de una nomenclatura establecida entre número de entrevista y relato recurrente (Anexo 4).

Luego, se abstrae la codificación con los patrones culturales identificados, agrupando las temáticas, adicional a esto se le asigna unos códigos, los cuales podemos observar en la siguiente tabla:

**Tabla 7 – Codificación**

Dimensión deductiva	Sub-dimensión Deductiva	Agrupación por temas	Categorías Inductivas	Codificación
Participación	Conformación de la organización	La bicicleta como el pretexto de generar nuevas apuestas a nivel ciudad.	Apropiación del espacio público a través de la promoción del uso de la bicicleta	AT- PUB
		Provenientes de otros procesos organizativos		
		Miembros de una misma localidad		
	Acciones en los asuntos públicos	Interés y necesidad por hacer parte de la agenda pública	Propuestas en el ámbito público	PRO-PUB
Establecimiento de proyectos propios a través de las administraciones				

		distritales		
		Pensamiento en contravía de las propuestas distritales	Desacuerdo con algunas acciones de la administración.	DES-A.ADMON
Representación	Características personales	El amor por la bicicleta	Pasiones en común	PAS-COM
		Procesos formativos y profesionales en común		
		Los principios filosóficos y políticos que adoptan.		
	Intereses de asociación	Promoción del uso de la bicicleta	Proyección social del uso de la bicicleta	PS-UB
		Consecución de proyectos sociales		
		Dar un trasfondo a la práctica		

Fuente: Elaboración propia

Con esta codificación, las subcategorías brindan 5 categorías inductivas que son: apropiación del espacio público a través de la promoción del uso de la bicicleta, propuestas en el ámbito público, desacuerdo con algunas acciones de la administración, pasiones en común y proyección social del uso de la bicicleta.

## CAPÍTULO IV

### 4. Identificación de patrones culturales

La identificación de los patrones culturales se realiza a través del análisis descriptivo, donde se recomponen los datos y se le brindan “categorías más relevantes” (Bonilla & Rodríguez, 2005, pág. 141), dando respuesta a las preguntas y objetivos que orientan el estudio.

Es entonces, cuando la interpretación de los datos cualitativos genera un dialogo entre lo establecido conceptualmente y la voz de los actores, que direccionan los resultados obtenidos.

#### 4.1 Análisis descriptivo e interpretación de los datos cualitativos

A continuación, se da paso a las categorías inductivas las cuales se construyen a partir de los esquemas taxonómicos que orientan el análisis, como gráfico referente del ejercicio inductivo. (Figura 1, 2, 3, 4)

##### 4.1.1 Participación de los biciusuarios bogotanos

Si bien se entiende que uno de los criterios para que la ciudadanía se dé de una manera activa, es la participación de los sujetos (García & Serna, 2002). Para esto, se accede a diferentes rasgos propios de la participación. Uno de ellos hace referencia a la conformación de la organización y el otro a las acciones que inciden de manera directa en los asuntos públicos. Estos últimos, se expresan en las categorías inductivas que corresponden a: la apropiación del espacio público a través de la promoción del uso de la bicicleta y propuestas en el ámbito público.

##### Apropiación del espacio a través de la promoción de uso de la bicicleta

Los ciudadanos como sujetos de derecho, pueden participar en el ámbito público según espacios concertados que el gobierno y otras entidades propongan para ello. Sin embargo, muchas veces no los conocen y/o no se acerca a ellos. Es por esto, que las personas deciden reunirse y conformar organizaciones, por medio de las cuales se haga parte de las decisiones a nivel público.

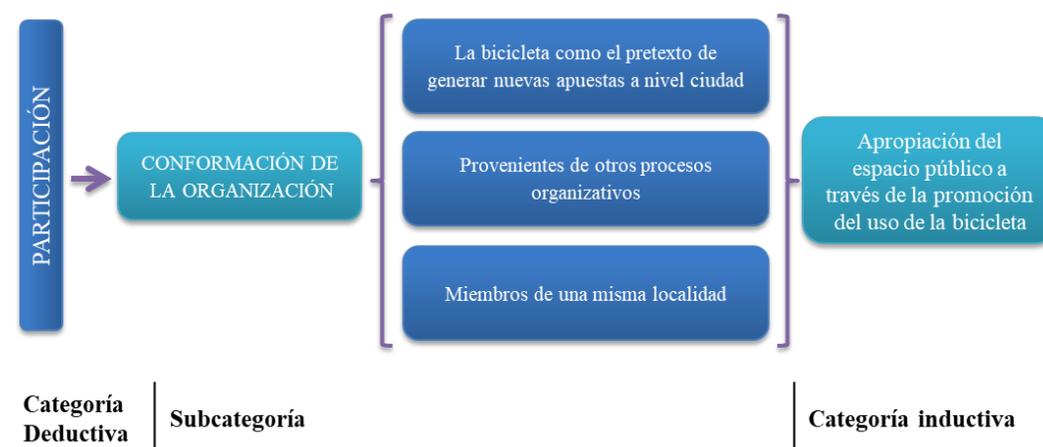


Figura 2 – Categoría inductiva N°1: Apropiación del espacio público a través de la promoción del uso de la bicicleta

Fuente: Elaboración propia

Conformar una organización, tiene un porqué y una razón que fundamenta la creación de la misma. De acuerdo a las recurrencias y los datos condensados (Figura 1), la organización de los biciusuarios desemboca en tres aspectos principales: la bicicleta como el pretexto de generar nuevas apuestas a nivel ciudad, provenir de otros procesos organizativos y generalmente son miembros de una misma localidad.

Para dar cuenta de ello, se recurre a la voz de un líder de organización, en cual se reflejan unas de las razones expuestas anteriormente: “Nos conocimos en un escenario que promueve el uso de la bici y pues ahí tuvimos el gusto de conocernos... unir nuestras ideas que no iban tan de acuerdo a este espacio pero bueno, logramos crear nuestro propio espacio” (*Entrevista 1 comunicación personal, Febrero de 2018*). En este caso, la procedencia de la organización converge de dos de las características principales, provenir de otro proceso organizativo y la promoción del uso de la bicicleta, Sin embargo, estas derivaciones de otros procesos organizativos no son siempre por inconformidades con el espacio y sus apuestas, sino con inquietudes que surgen de la población.

Por ejemplo, en otro proceso organizativo se encontraba un grupo base, pero a causa de un momento coyuntural para la historia del país como lo fue la creación de los acuerdos de paz, hizo hincapié para que algunos miembros de esta organización decidieran conjugar el uso de la bicicleta con su posición respecto al conflicto, la cual se puede leer en la siguiente abstracción:

*“Nosotros también ponemos una parte significativa de las víctimas y de los decesos en las ciudades sobre todo, donde estamos usando de manera continua la bicicleta y ya no como un medio deportivo sino como un medio de transporte. Tenemos un conflicto gigante en las vías y aún no lo vemos y entonces pues parte de ese ejercicio que nosotros... Lo ponemos con una propuesta para la ciudad. Entonces ahí surge como una primera visión de lo que es el colectivo y fue unirnos con el centro de memoria paz y reconciliación” (Entrevista 3, comunicación personal, Febrero de 2018)*

Aquí se evidencia una relación directa entre las situaciones que aquejan al biciusuario, con el contexto del país y como esto trasgrede al espacio en que convergen las relaciones directas, que es la vía. Esto permite, el pensar una organización alterna, a la de origen exponiendo un tema específico. Así mismo, se identifica que la idea inicial es crear una propuesta con otros entes, por medio de la cual puedan llevar una visión diferente de aquello que se puede hacer en el momento en que se monta en la bicicleta, siendo ésta el pretexto para generar nuevas apuestas a nivel ciudad.

Como se enuncia anteriormente, otra razón por la cual los biciusuarios se organizan, incide con la locación de los actores sociales, como se aprecia en el siguiente fragmento:

*“Nosotros empezamos a hacer salidas por nosotros mismos. Encontrar lugares que estaban vedados dentro de nuestro territorio que era Tunjuelito, lugares como el parque el 14 de mayo... Por temas de seguridad, ahí dejaban a los muertos en los 90 siempre encontraban muertos al lado del Río, ahí cercar la cuenca de Tunjuelo nosotros vimos la capacidad que tenía la bicicleta como punto encuentro de la comunidad. (Entrevista 6, comunicación personal, Febrero de 2018)*

De acuerdo a lo anterior, los biciusuarios se organizan en primer lugar en torno a un espacio concreto, pero luego, los actores identifican que esa locación tiene unas problemáticas que van más allá del uso la bicicleta y el encuentro.

Es por medio de la experiencia y la práctica en común, que las personas interpretan la realidad en la que están inmersos. Es así como convergen en una situación y les permite interiorizar una conciencia, con respecto a un espacio (Pol & Vidal, 2005), de manera más concreta el espacio público. Según Borja (1998) este supone un uso colectivo, que se caracteriza en una dimensión física, en su acceso (identificada en el fragmento anterior) y por otra parte la

dimensión que corresponde a las relaciones sociales que allí se gestan, esta última se refleja en el relato presentado a continuación:

*“empezando a permear el tema comunitario, empezar a ver los problemas de nuestra localidad, empezando a hacer propuestas concretas a esos problemas... para empezar a cambiar nuestra realidad. Empezamos a encontrar auto sostenibilidad desde la bicicleta, empezamos a encontrar que por medio de la bicicleta podríamos hacernos una terapia de grupo... Tenemos chicas que venían con temas de violación, chicos que venían con temas de identidad de género que no creo en podido desarrollar porque siempre se han visto como relegados, chicas con bulimia y anorexia, gente que venía como muy golpeada.” (Entrevista 6, comunicación personal, Febrero de 2018)*

De acuerdo a esto, se encuentra que los integrantes de un grupo tienen problemas específicos y esto establece unos lazos afectivos, por lo cual se identifica que las practicas transforman el espacio y este puede ser usado para diferentes fines. En este caso, para compartir experiencias individuales, que proporcionan un ejercicio catártico.

El lector se preguntara, qué relación existe entre la participación y la apropiación del espacio público. Si bien se habla de unas organizaciones constituidas por que buscan incentivar el uso de la bicicleta, cabe resaltar que dicha apropiación permite identificar problemáticas sentidas, no solo como usuarios de la bicicleta, sino como sujetos. Es allí, donde cada grupo crea acciones que resuelvan las inquietudes que se van presentando en el encuentro en el espacio público.

## Propuestas en el ámbito público

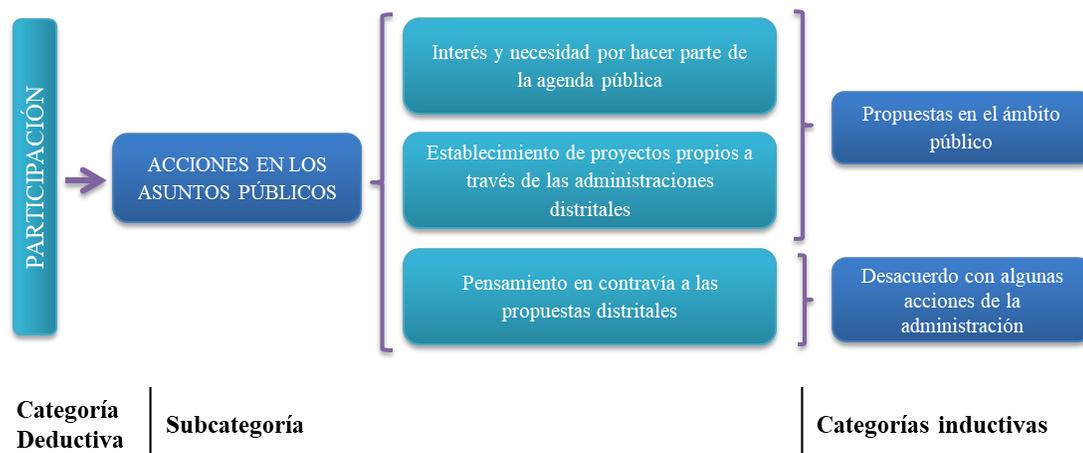


Figura 3 - Categorías inductivas N°2: Propuestas en el ámbito público y desacuerdo con la actual administración

Fuente: Elaboración propia

Además de la conformación de las organizaciones, es necesario contemplar cómo éstas inciden de manera directa en los asuntos públicos, a partir de dos motivaciones: interés por hacer parte de la agenda pública y el establecimiento de proyectos a través de las administraciones distritales.

Para dar cuenta de lo anterior, se toma la siguiente narrativa:

*“Llegamos a un proyecto que tenía que ver con el tema de bicicletas, entonces ese proyecto se realizó con el IDRD, está relacionado con... las salidas nocturnas que hacen los colectivos. Entonces hicimos una especie de colectivo nocturno, el estatal... fuimos itinerantes por toda la ciudad. Hicimos recorridos en Ciudad Bolívar, aquí en Engativá, Suba, Chapinero, Barrios Unidos, Usaquén. Estuvimos como por diferentes lugares.” (Entrevista 2, comunicación personal, Febrero de 2018)*

Las diferentes organizaciones de biciusuarios, pasan sus proyectos a diferentes convocatorias que oferta el distrito y sus entidades, por medio de las cuales pueden promover el uso de la bicicleta, como en el caso citado. Lo cual permite, que incidan de manera directa en la agenda pública y en los procesos ciudadanos. Esto con referencia, a la participación de tipo

sinérgico, donde la administración distrital otorga un poder a los ciudadanos en la toma de decisiones, por medio de proyectos.

Pero la participación sinérgica, no solo se trata de hacer parte de aquello que el gobierno expone y da apertura, sino que, dicha participación tenga como cualidad la reflexión y la crítica. Es por esto, que algunos líderes manifiestan que no siempre hay la facilidad para establecer dichos lazos entre las instituciones y las organizaciones de la población civil.

*“Con el distrito no hemos tenido la posibilidad de trabajar... Digamos que el distrito, seguramente tiene espacios, pero nosotros hasta el momento no hemos podido participar, digamos que no es muy abierto... Yo siento que la promueven pero cómo así por promoverla: - como si apoyamos la bicicleta.- Pero en realidad no se hace donde uno pueda interactuar... Por lo menos pasan muchas cosas, de que matan un ciclista, roban un ciclista y todo el mundo protesta... Yo digo que hace falta mayor gestión por parte de la administración que pueden promover estos espacios, si los promovieran...” (Entrevista 8, comunicación personal, Febrero de 2018)*

En ocasiones, los actores perciben que es insuficiente el actuar de la administración, impidiendo su participación y además de esto, la visibilización de los problemas que aquejan al biciusuario diariamente, no van a solucionarse a partir de los proyectos y financiaciones, que ofrecen.

Aunque algunas organizaciones no participen de manera sinérgica, como lo define Múnera (2007), no se establece que la participación una relación directa e inmediata con lo tradicional sino que ejercen la ciudadanía de manera global, es decir, que promueven ciertos valores y actitudes como la defensa del medio ambiente, la paz y el respeto, en un compromiso con sus semejantes, más no con la participación política que exigen muchas concepciones.

Así mismo del fragmento anterior, se puede rescatar el desacuerdo de la población con algunas acciones de la administración actual, puesto que no toman medidas necesarias nivel de seguridad e infraestructura. A pesar de ello, hay otros que sin importar esto tratan de ser persistentes ante esta situación:

*“Nosotros nos hemos presentado, pero no tenemos palanca de nada. Entonces es difícil. Ahora Último, hemos pensado en volver a retomar... La idea es empezar a hacer un recorrido por toda la cuenca del Río Bogotá íbamos... para eso ya tenemos dos proyectos escritos. Y pues vamos a seguir pasándolo, uno sabe qué no va a quedar porque uno no es amiguís ni familiar de... Pero al menos hacer el ejercicio a ver si algún día... La peor opción es quedarse quieto.” (Entrevista 5, comunicación personal, Febrero de 2018)*

Aunque no haya una convergencia con los postulados del distrito e incluso expresando un sentimiento de inconformidad, los biciusuarios tienen seguridad de que es importante ejercer su ciudadanía por medio de la participación. Es allí, cuando el sujeto puede realizar una veeduría y una presencia, para que el interés público (en este caso de los biciusuarios) prime sobre los intereses privados. Esto siempre en el marco de la crítica, la reflexión y el respeto.

#### **4.1.2 La representación descriptiva**

Además de la participación, la representación juega un papel importante en campo de la ciudadanía y su construcción. En este apartado, se describen las características personales y los intereses de asociación de las organizaciones de biciusuarios. Por consiguiente, las categorías inductivas sobresalientes son: pasiones en común y proyección social del uso de la bicicleta.

Adicionalmente, para realizar el cierre de este numeral, se describen las acciones y los logros obtenidos por cada organización entrevistada.

#### **La bici: una pasión en común**

La representación desde el modelo democrático ha sido delegada a una relación básica de poder, donde una persona representa los intereses de una población o grupo. (Casas, 2009) Sin embargo, dicha representación ha tenido un cambio a nivel histórico, puesto que la figura de representación política ha sido insuficiente y se ha limitado al proceso de votación (dentro de la participación ciudadana), que en ocasiones no satisface de manera directa las necesidades de una población específica. La representación exponen las características particulares que tienen en común los miembros pertenecientes a cada organización, como lo son: el amor por la bicicleta, los procesos formativos y profesionales en común, así como, las preferencias políticas.



Figura 4 - Categorías inductivas N°3: Pasiones en común

Fuente: Elaboración propia

Las características particulares, que representan a cada organización se pueden evidenciar en el siguiente fragmento:

*“El amor por la bici, es lo primordial... También creo que todas vemos la bici como medio de transformación, creo que es lo que impulsa a crear un cambio en la sociedad y creemos que por medio de ella podemos realizarlo.” (Entrevista 1, comunicación personal, Febrero de 2018)*

Desde el construccionismo social, el papel de los actores se encuentra bajo la premisa de restablecer las construcciones sociales de la realidad. En este fragmento, llama la atención, que además de tener un gusto, es atribuido el hecho de que la sociedad puede ser transformada por medio del uso de una herramienta, como lo es la bicicleta. De igual forma, cabe resaltar que este no es el único vínculo que establecen los miembros de una organización. Otro de ellos, se expresan en la próxima abstracción:

*“Nosotros todos somos de pensamiento político más o menos hacia la izquierda, más progresistas que de izquierda. Tenemos una idea de cambio... bien sentida, todos trabajamos temas ambientales, todos trabajamos temas de comunidad... Y también la idea de que la bicicleta no sólo sea como un instrumento recreacional- deportivo sino realmente es un objeto, que en lugar de ser objeto, terminé siendo parte del curso de la vida de las personas, que involucra otras cosas.” (Entrevista 5, comunicación personal, Febrero de 2018)*

Otra característica en común son las preferencias políticas, lo que constituye un proyecto político y de identidad, en búsqueda de trabajar con otros en el mejoramiento de algún aspecto de

la vida cotidiana. Es allí, cuando la practica adquiere un plus y se adhiere al contexto que el sujeto quiera darle. Adicionalmente, a la bicicleta y su uso, se le da una prelación educativa y formativa, desde la labor de los actores:

*“Nuestra formación y nuestras familias han incidido en un pensamiento crítico creo que eso también nos unió, ese pensamiento crítico... Las ganas de generar conciencia donde se transformen realidad.” (Entrevista 3, comunicación personal, Febrero de 2018)*

Es aquí, donde el papel de la representación no es generalizado, puesto que cada organización expresa una nueva forma y desde su unidad pretende darle cabida no solo al uso de la bicicleta, sino a esas características particulares que los lleva a generar unas acciones en torno a la misma.

### **Proyección Social del uso de la bicicleta**

Aunque los biciusuarios que conforman las organizaciones sociales no son escogidos por la comunidad, por medio de parámetros burocráticos como el voto, representan de alguna forma a aquel individuo que rueda en la ciudad y percibe sus problemáticas. Es por esto, que los entes locales, han observado en dichas agrupaciones una oportunidad para corresponder a la población biciusuaría. Es por esto, que la representación es descriptiva es vista también desde los intereses de asociación.

Adicionalmente, para realizar el cierre de este numeral, se expondrán las acciones y los logros obtenidos por cada organización entrevistada.



Figura 5 - Categorías inductivas N°4: Proyección social del uso de la bicicleta

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la promoción del uso de la bicicleta, los líderes hacen énfasis en la propuesta que tiene la organización, como por ejemplo: “Promover el uso de la bicicleta, digamos que es una propuesta activista, el uso de la bicicleta, la ecología y el medio ambiente y la alimentación responsable... Todo eso conlleva a la espiritualidad.” (*Entrevista 8, comunicación personal, Febrero de 2018*).

Si bien, se identifica que la organización posee rasgos distintos que hacen que su apuesta sea diferente y como ya se ha mencionado en otros fragmentos, su vinculación esta permeada por un sistema político o de creencias, como eje rector. Teniendo en cuenta esta especificidad en cada agrupación, se realiza una invitación de las mismas para que aquel individuo que tenga la convicción y crea en los postulados de la misma, pueda montar en bicicleta.

Así mismo, se establece una relación directa de la representación con la proyección social, este último concepto tomado desde la psicología social, en el cual los pensamientos, los sentimientos y los comportamientos se comparten con otros, proyectando unas posturas y opiniones que permiten la pertenencia a un grupo. (Estrada, Oyarzún , & Yzerbyt, 2007)

Por otra parte, se encuentra la consecución de los proyectos sociales, donde los actores cuenta que proyectan “*La promoción del uso de la bici de modo responsable, ganar en espacios de decisión... de pronto más adelante incidir en política pública, participar en algo de toma de decisiones, asesorar en proyectos de intervención social*” (*Entrevista 1, comunicación personal, Febrero de 2018*).

Es entonces, donde la construcción colectiva y la interacción en el contexto del biciusuario a nivel ciudad, hace que los sujetos exploren sus iniciativas, proyectando unas concretas para la consecución de objetivos como organización, que incidan de manera directa con los problemas de la población para la cual desean trabajar, enmarcadas en la implicación de “*un pensamiento político y desarrollo en lo pedagógico, en lo académico, en lo ambiental, en lo comunitario*” (*Entrevista 5, comunicación personal, Febrero de 2018*).

### 4.1.3 ¿Qué están haciendo las organizaciones de biciusuarios en Bogotá?

Para dar respuesta a uno de los objetivos planteados y en continuidad con el proceso de representación descriptiva, en este apartado, se describirán las acciones de las organizaciones biciusuarios a las cuales la investigadora tuvo un acercamiento. (Ver anexo 5)

Tabla 8 –Descripción de las acciones de los biciusuarios organizados

N° de entrevista	Descripción de la organización y sus acciones	Logros
1	<p>Esta organización está conformada por 5 mujeres, que extienden la invitación para que las personas en la ciudad de Bogotá tengan un estilo de vida saludable a partir de la bicicleta.</p> <p>Creer fervientemente en que se puede rodar de manera responsable, rodar comprometido, rodar solidario, dando el ejemplo. Aunque su nombre, tienda a confundir su iniciativa hacia un enfoque de femenino exclusivamente, las fundadoras dicen que el proceso está abierto a cualquier persona que quiera acceder a él.</p> <p>Sus acciones están enfocadas en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Socialización de la ley 1811, dando a conocer derechos y deberes del ciclistas</li> <li>- Trabajar para que los emprendimientos bici (ideas de negocio) de personas de su localidad sean conocidos nivel ciudad.</li> <li>- Realización de rodadas mensuales, para promover el uso de la bicicleta, en los alrededores de la ciudad. Esto dando un tinte temático a cada una de sus salidas.</li> <li>- Inclusión de diferentes etarios dentro de sus actividades probici</li> <li>- Manejo de redes sociales, mediante las cuales publican contenidos sobre información útil para los ciclistas como: mantenimiento de la bicicleta, despinche, seguridad, entre otros.</li> </ul> <p>Esta organización tiene pensado ser creadora de</p>	<p>Ganadoras de una convocatoria con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC) del 2018. El proyecto presentado es acerca de la Seguridad Vial y la promulgación de la ley 1811.</p> <p>Pertenecientes a la red de mujeres en bici Bogotá.</p>

N° de entrevista	Descripción de la organización y sus acciones	Logros
	<p>contenidos, así como, realizar intervenciones callejeras donde se incluyan los niveles de prioridad de los actores viales.</p> <p>Fundación 2017 Localidad: Kennedy</p>	
2	<p>La creación de esta organización surge como un programa de una fundación. El grupo está conformado por 7 personas, que han tenido, una preocupación por la movilidad sostenible y el cuidado del ambiente.</p> <p>Asumen que su organización es una alternativa más para conocer el patrimonio natural, brindando la información e interpretación ambiental que muchos ciudadanos necesitan.</p> <p><i>“nosotros rodamos con un propósito, en este caso el propósito es lo ambiental.”</i></p> <p>Sus actividades son descritas como las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- limpiezas y bicicaravanas por los humedales</li> <li>- bici campamentos: ambientales y ancestrales</li> <li>- Ciclo travesías</li> </ul> <p>A pesar de trabajar con el tema ambiental, ellos proponen operativos, en compañía de la policía para hacer cumplir las normas que tiene el ciclista.</p> <p>Adicionalmente, se estudia la posibilidad de una intervención en las vías férreas abandonadas en el Cundinamarca y Tolima principalmente, para que estas se conviertan en corredores verdes, reactivando empresas como el turismo.</p> <p>Fundación: 2013</p>	<p>Pertenecientes a la Mesa Distrital de la Bicicleta</p> <p>Proyectos con el Instituto para la Recreación y el Deporte (IDRD) y el Instituto Distrital de Turismo (IDT)</p>
3	<p>Es una apuesta de paz transformadora, bajo la reconstrucción del tejido social. Está compuesta por 4 dirigentes, que enfocan sus acciones en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Defensa de los derechos humanos</li> </ul>	<p>“Rodando la Reconciliación” apoyo del Centro de memoria histórica y la Cámara de Comercio de Bogotá.</p> <p>Ganadores del proyecto “Es tu reto” con el Alto Comisionado</p>

N° de entrevista	Descripción de la organización y sus acciones	Logros
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Socialización de los acuerdos de Paz</li> <li>- Generar espacios para pensar la colectividad a través del uso de la bicicleta</li> <li>- Reconocer el entorno y la historia común en lugares de la ciudad.</li> </ul> <p>Fundación 2016</p>	<p>para la Paz.</p> <p>Ganadores de los premios Turner a la transformación social, en la Cumbre mundial de los premios Nobel de paz.</p> <p>Participantes del Festival Votarte - Por un voto Consciente empodera tu Mente</p>
4	<p>Bajo la filosofía del “Hazlo tú mismo” que viene del Hardcore Punk, esta organización identifica el territorio como algo fundamental en su intervención ciudadana. Donde el sur es una concepción que va más allá de lo establecido en los parámetros urbanos, siendo también una condición de vida en la ciudad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Su propuesta radica en reconocer y construir el territorio, a través del uso de consciente de la bicicleta.</li> <li>- Reconocen que como usuarios de la bicicleta tienen el derecho a la ciudad, al igual que otros actores viales.</li> <li>- “La bici es (...) una oportunidad de establecer otra relación social; anular la indiferencia, el olvido y la segregación” (<i>Entrevista 4, descripción de la organización en fan page, Enero de 2018</i>).</li> </ul> <p>Fundación 2012 Localidad: Kennedy</p>	<p>Beca “Pedaleando por Bogotá” durante dos años consecutivos 2013 y 2014, con el Instituto para la Recreación y el Deporte (IDRD).</p> <p>Pertenecientes a la casa cultural y barrial “El trébol”</p>
5	<p>Encima de los pedales y recorriendo referentes ambientales de la capital colombiana, surge esta organización, liderada por 8 personas que enfocan su práctica profesional y educativa al pensamiento político y el desarrollo pedagógico.</p> <p>En un primer momento desarrollan su apuesta en ciclos, proponiendo los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciclo del Agua</li> <li>- Ciclo Histórico</li> <li>- Ciclo Ancestral</li> </ul>	<p>Han trabajado con el cabildo Muisca de la localidad de Suba.</p> <p>Han defendido reservas ambientales como la Van Der Hammer.</p> <p>Participación y ponencia en el 7° Foro Mundial de la Bicicleta (2018) Lima - Perú</p>

N° de entrevista	Descripción de la organización y sus acciones	Logros
	<p>Además de esa apuesta ambiental, se le da un tinte comunitario y académico tratando temas de paz, juventud, feminidad y cuidado de la mujer.</p> <p>Cabe resaltar que en sus eventos hay una gran diversidad en los participantes “la persona más chica que se presentó fue un niño de 12 y la señora más grande fue de 72 años.” (<i>Entrevista 5, comunicación personal, Febrero de 2018</i>).</p> <p>Fundación: 2015</p>	
6	<p>Bajo el pensamiento de “hazlo tú mismo” y buscando una conformación propia desde el Sur, esta organización busca mediante su trabajo recuperar los lugares vedados en su localidad, enseñar a las personas lo importante de la seguridad personal, impulsar las prácticas deportivas a través del activismo social.</p> <p>A su vez, manifiestan que la bicicleta propicia los encuentros comunitarios, tratando de identificar problemas de sus miembros como la depresión, la anorexia, la bulimia y el consumo de sustancias psicoactivas, que van de lo particular a lo general y que pueden mitigarse con el uso de la bicicleta y el acompañamiento relacional que muchas veces las personas no tienen.</p> <p>Por último, su líder indica que la promoción de la bicicleta brinda una identidad colectiva y proyecto auto sostenible.</p> <p>Fundación: 2016 Localidad: Tunjuelito</p>	<p>Ganadores de dos convocatorias distritales, la primera era para la promoción consciente y se llamó “Los jóvenes se suben a la bicicleta en Tunjuelito” y el segundo fue el primer Festival de bici hacia el sur de la ciudad que se llamó “Tunjocleta”.</p> <p>Realización del Bisitpacto con el acompañamiento de Tranzit, iniciativa que buscaba mostrar a conductores del SITP la vía desde la bici y al biciusuario los puntos ciegos de un bus azul.</p>
7	<p>Bajo la premisa de un transporte sostenible para las personas en el ámbito urbano, los pertenecientes a esta organización promueven su uso de una manera distinta: competencia y deporte.</p> <p>Además de esto, sus líderes tienen una iniciativa que pretende ayudar a los más vulnerables, personas en condición de habitabilidad de calle en la zona centro de la ciudad. Con el apoyo de la</p>	<p>Generación de empresa y emprendimientos pro- bici.</p> <p>Creación e impulso de grupos e iniciativas deportivas a nivel local y nacional.</p>

N° de entrevista	Descripción de la organización y sus acciones	Logros
	<p>policía, recorren las calles brindando aguadepanela y pan a los más necesitados.</p> <p>Por otra parte, se identifica que ahora ruedan de una manera diferente, puesto que han cambiado sus prácticas. Por ejemplo, el no uso o el uso responsable de sustancias psicoactivas ha sido uno de esos cambios. Al montar en bici están cuidando su salud, desde lo mental hacia lo físico. “La bici nos ha salvado”.</p> <p>Sus integrantes aman la velocidad, por lo que muchas veces no son aceptados por otros grupos de bicisuarios. Sin embargo, su premisa es que son un medio de transporte más y su movilización también debe ser libre al igual que otro vehículo en la malla vial: “¡la calle es nuestra!”. (<i>Entrevista 7, comunicación personal, Febrero de 2018</i>).</p> <p>Localidad: Suba Fundación: 2013</p>	
8	<p>Los integrantes de esta organización son voluntarios pertenecientes a la comunidad Hare Krishna y por medio del yoga, promueven el uso responsable de la bicicleta.</p> <p>La visión que otorgan es amplia, ya que con pequeñas acciones, pueden generar un cambio y una conciencia ecológica. El desplazamiento, no es lo más importante en el uso de la bicicleta, sino aquello que se puede realizar con ella, como la alimentación responsable, las energías limpias y un transporte amigable con el ambiente.</p> <p>Hasta el momento, sus acciones han girado en torno a la recuperación de prácticas ancestrales, círculos de la palabra, la permacultura, lectura bajo las estrellas y en la apuesta del trabajo en red. “Esa es la idea hacer las cosas de corazón, por la bici y por la madre tierra.” (<i>Entrevista 8, comunicación personal, Febrero de 2018</i>)</p> <p>Fundación: 2016</p>	
9	Siendo mujeres que promueven el uso de la bicicleta, reflejan en su acción la promoción y la	Participantes de la Feria Geek

N° de entrevista	Descripción de la organización y sus acciones	Logros
	<p>visión del buen ciclista. Siendo este, aquel que conoce y respeta la normatividad vigente, que refiere al actor vial.</p> <p>Así mismo, cada integrante de esta organización, posee un proyecto de emprendimiento en el cual acuden a la reutilización y el reciclaje de materiales como textiles, cartones, vidrio, plásticos, entre otros, para la fabricación de indumentaria para el ciclista, mobiliario y joyería.</p>	<p>Pertenecientes a la red de mujeres en bici Bogotá.</p>

Fuente: elaboración propia

#### **4.2. Discusión final: la relación entre el uso de la bicicleta, la construcción de ciudadanía y el rol del Trabajador Social**

Actualmente en la ciudad de Bogotá, el uso de la bicicleta se ha transformado de una práctica deportiva y solución a la movilidad, en una práctica política que busca el reconocimiento de los derechos del biciusuario bogotano, donde dicha reclamación ha llevado a las personas a hacer parte de la agenda pública desde las propuestas que establecen, en el plano de lo vial, local y barrial; ejerciendo su derecho y deber ciudadano

Esto ha llevado a que diferentes disciplinas como el Trabajo Social, se interesen en su apuesta, identificando la intervención colectiva como una forma de ver el contexto más allá de las individualidades siendo un reflejo de las relaciones sociales y su tejido. Es por esto, que la conformación de organizaciones, grupos y asociaciones, permiten al profesional recoger en voz de las personas sus necesidades e inquietudes, que guían los procesos de intervención. Esto teniendo que el profesional en el campo comunitario busca que este proceso organizativo surja, para que las personas tengan continuidad de sus procesos. Sin embargo, este no es el caso y el rol del Trabajador se transforma de orientador y capacitador a mediador entre los procesos organizativos y el aparato estatal, facilitando los canales de comunicación.

Por otra parte, las ventajas que trae consigo el uso de la bicicleta trascienden de las colectividades y los objetivos pensados al escenario de la vida en sociedad. Este aspecto en concreto, se refiere a dos alternativas del desarrollo económico como lo son: el desarrollo humano, entendido como un proceso amigable que destaca la cooperación entre individuos así como las oportunidades sociales que posee la persona en el marco de las libertades (Abella, 2010) y el desarrollo sostenible como la “satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras” (Naciones Unidas), que se están llevando a cabo entre líneas por parte de la comunidad biciusuaría.

En este sentido, el acompañamiento del profesional a estos procesos se puede realizar a partir la visión que representa el sujeto y las organizaciones con relación al medio ambiente. Desde esta perspectiva el rol de trabajador social se instaura dentro de la promoción, facilitando el conocimiento de dispositivos que como la bicicleta suple necesidades económicas y sociales, con un énfasis en la transformación social desde el cuidado del medio ambiente y la movilidad sostenible.

## CAPÍTULO V

### Conclusiones

- La bicicleta es un dispositivo que construye ciudadanía a causa de su componente práctico, donde se identifica la relación del sujeto – objeto que genera una identidad en aquellos que la implementan en los procesos sociales a nivel ciudad. Así mismo, permite la conformación de organizaciones que perciben las problemáticas propias de la población biciusuaría, así como, a las subyacentes del espectro social.
- La conformación de las organizaciones de biciusuarios revela una estrecha relación con la participación de tipo sinérgico, puesto que es mediante esta que se configura su actuación en el ámbito público. Donde sus integrantes acceden de manera activa a espacios de discusión, convocatorias distritales y se apropian autónomamente del espacio público.
- Las acciones y apuestas que crean las organizaciones de biciusuarios desde sus características particulares desembocan de manera efectiva en los intereses de asociación, siendo de vital importancia de incidencia nivel distrital en aspectos como el desarrollo político, ambiental y comunitario.
- El trabajo social tiene una relación directa con la transformación social y los procesos organizativos, en este caso se identifica la importancia del desarrollo humano y el desarrollo sostenible en búsqueda la satisfacción de las necesidades y reconocimiento de libertades del sujeto. Siendo el rol del profesional, de mediador entre los procesos organizativos y el aparato estatal, así como, el de promotor de dispositivos amigables con el medio ambiente como, la bicicleta.

## **Recomendaciones**

### **Recomendaciones al programa de Trabajo Social.**

- Incluir dentro los componentes de trabajo social comunitario o en electivas de profundización, la importancia que tiene para nuestro que hacer el comprender el ejercicio de la ciudadanía desde el ámbito político, económico y educativo. Ya que por medio de ésta, se construye el contexto y se entiende la complejidad que existe en las diferentes comunidades permitiendo una revisión concienzuda y una intervención coherente a las necesidades de la población.

- Tener en cuenta que además de grupos poblaciones y etarios, lo que emerge en el cotidiano son los grupos de interés y es importante para el profesional identificarlos en procesos a nivel ciudad, regional y nacional.

- Facilitar la asignación pertinente de tutores temáticos que fortalezcan y retroalimenten de manera oportuna el proceso de trabajo de grado; potenciando sus habilidades investigativas y el reconocimiento a aporte disciplinar.

### **Recomendaciones a la institución**

- Tener en cuenta que el movimiento de biciusuarios y la conformación de organizaciones está en aumento y por lo tanto, es importante identificar los grupos, sus acciones y aquello que se propone a nivel ciudad, para el bienestar de la población y la convivencia en la malla vial, siendo ésta en la que nacen las interacciones sociales.

- Complementar de manera detallada y cercana la vigencia de las organizaciones e iniciativas probici, encontradas en esta investigar.

- Brindar de manera oportuna información sobre los grupos poblacionales y de interés objeto de la institución, así como, de los programas existentes. Esto con el fin de generar procesos de intervención e investigación de futuros investigadores que acudan a su alianza.

- Promover el reconocimiento de las acciones del biciusuario organizado con otros agentes sociales o actores, para que se visibilicen los aspectos positivos de su actuar y la influencia de los mismos en la construcción a nivel social.

### **Recomendaciones a la población biciusuaría**

- Establecer una relación constante con los entes distritales que promueven el uso de la bicicleta, para ejercer de manera provechosa el ejercicio de participación ciudadana.

- Dar conocer los procesos organizativos con otros actores viales, para la comprensión del rol del biciusuario y todo lo que implica a nivel ciudad.

- Continuar los procesos en red, pues estos son los que facilitan el reconocimiento del uso de la bicicleta en el proyecto ciudad – nación.

## Referencias Bibliográficas

- Rizo García, M. (2015). Construcción de la realidad, Comunicación y vida cotidiana – Una aproximación a la obra de Thomas Luckmann. *Intercom – RBCC*, 38(2), 9-38.
- UNEP RISO CENTER. (2009). *Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América Latina*. (J. Rogat, Ed.) Concepción, Chile: UNEP RISO CENTER.
- Abella, C. B. (2010). Amartya Sen y el desarrollo humano. *Revista Nacional de Investigación - Memorias*, 8(13), 278-288.
- Acuerdo 236 de 2006*. (2006). Bogotá.
- Acuerdo 346 de 2008*. (2008). Bogotá.
- Acuerdo 506 de 2012*. (2012). Bogotá.
- Acuerdo 663 de 2017*. (2017). Bogotá.
- Acuerdo 668 de 2017*. (2017). Bogotá.
- Acuerdo 674 de 2017*. (2017). Bogotá.
- Agamben, G. (2011, Mayo). ¿Qué es un dispositivo? *Sociológica - Scielo*, 26(73).
- Alcaldía de Medellín. (2007). *Encuesta de la Cultura Ciudadana en Medellín*. Medellín: Alcaldía de Medellín.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). *Plan de Desarrollo 2016 – 2020, Bogotá mejor para todos*. Bogotá D.C.
- Ávalos Reyes, C., Hernández Cautivo, B., Fritsch Martínez, C., & Marchant De Brito, T. (2014). Reivindicación de los movimientos sociales en el contexto socio histórico actual de Chile: los Furiosos salen a la calle. *Revista de Estudios Cualitativos REC*, 1(1), 82-115.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2013). *Biciudades*.

- Berger, P., & Luckmann, T. (1968). *La construcción social de la realidad*. Argentina: Amorrortu editores.
- Beuchot Puente, M. (1999). *Perfiles esenciales de la hermenéutica*. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México.
- Bocarejo, J. P. (2009). La movilidad bogotana en el largo plazo y las. *Revista de Ingeniería. Universidad de Los Andes.*, 75-81.
- Bogotá, C. d. (2014). *Acuerdo 558 de 2014*. Bogotá.
- Bonilla, E., & Rodríguez, P. (2005). *La investigación en Ciencias Sociales - Mas allá del dilema de los métodos* (2° ed.). (E. Uniandes, Ed.) Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Bonilla, E., & Rodríguez, P. (2013). *La investigación en Ciencias Sociales* (Primera edición E-Book ed.). Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Borja, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. *Ambiente hoy*, 14(3), 13 -22.
- Casas, E. (2009). Representación política y participación ciudadana en las democracias. *Sociedad y Política*, 51(205), 59-76.
- Casas, E. (s.f.). Representación política y participación ciudadana en las democracias. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas*, 59-76.
- Ciclaramanga. (s.f.). *Ciclaramanga : la bicicleta también nos mueve*. Obtenido de <https://sites.google.com/site/ciclaramanga/quienes-somos>
- Cicloamigos. (2016, 10 22). *Cicloamigos blogspot*. Recuperado el 11 13, 2017, de <http://cicloamigos.blogspot.com.co/>
- Cifuentes Gil, R. M. (2004). Conceptos para “leer” la intervención de Trabajo Social. (2002). Código de Tránsito de Colombia. En *Ley 769 de 2002*. Bogotá.
- Concejo de Bogotá. (2003). *Acuerdo 087 de 2003*. Bogotá.
- Concejo de Bogotá. (2004). *Decreto 036 de 2004*. Bogotá.

Consejo de Bogotá. (2006). *Acuerdo 257 de 2006*. Bogotá.

*Constitución Política de Colombia*. (1991). Bogotá.

Convención sobre la circulación vial de 1968. (s.f.). *Derecho Internacional Público*. Recuperado el 04 07, 2018, de <https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968/>

DANE. (2014). *Encuesta de Consumo Cultural del DANE*. Recuperado el 04 26, 2017, de [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/eccultural/presentacion\\_ecc\\_2014.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/eccultural/presentacion_ecc_2014.pdf)

*Decreto 319 de 2006*. (2006). Bogotá.

Departamento Nacional de Planeación . (2015). *Más bicicleta y mejor transporte público, alternativas de movilidad en ciudades del futuro*. Bogotá.

Estrada, C., Oyarzún , M., & Yzerbyt, V. (2007). Teorías Implícitas y Esencialismo Psicológico: Herramientas Conceptuales Para el Estudio de las Relaciones Entre y Dentro de los Grupos. *Psyche*, 16(1), 111-121.

Gadamer, H. G. (1998). *Verdad y Método II*. Salamanca, España: Ediciones Sígueme S.A.

Galeano Marín, M. E. (2004). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Medellín: Fondo Editorial: Universidad EAFIT.

Gallardo Vásquez , P. (2009). Educación ciudadana y convivencia democrática. *Pedagogía Social - Revista Interuniversitaria*, 119 - 133.

García, R., & Serna, A. (2002). *Dimensiones críticas de lo ciudadano: problemas y desafíos para la definición de la ciudadanía en el mundo contemporáneo*. Bogotá: Centro de Investigaciones y desarrollo Científico. Universidad Distrital. Francisco José de Caldas.

IDPAC. (s.f.). *Participación Bogotá*. Recuperado el 11 13, 2017, de Presentación: <http://www.participacionbogota.gov.co/>

IDPAC. (s.f.). *Participación Bogotá*. Recuperado el 11 13, 2017, de <http://www.participacionbogota.gov.co/index.php/red-biciusuarios>

- Illera, M. (2005). Convivencia y Cultura ciudadana dos pilares fundamentales del derecho policivo. *Revista Derecho Universidad del Norte*, 1.
- Institución Educativa "Los comuneros". (2007). *Educación para nutrir la vida*. Valle del Cauca. Cali: FERIVA.
- Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal. (2017, febrero 21). *Participación Bogotá*. Recuperado el febrero 13, 2018, de Participación Bogotá: <http://participacionbogota.gov.co/>
- Instituto para la Investigación Educativa Y el Desarrollo Pedagógico IDEP. (2009). Convivencia Ciudadana. *Revista Educación y Ciudad*, 1-150.
- Instituto Popular de Capacitación. (2014). *Informe de investigación sobre imaginarios de la participación ciudadana en Medellín*. Medellín : Pregón S.A.S.
- Krause, M. (1995). La investigación cualitativa: un campo de posibilidades y desafíos. *Revista Temas de Educacion* (07), 19-39.
- Ley 1503 de 2011*. (2011). Recuperado el 11 11, 2017, de Alcaldía Mayor de Bogotá: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=45453>
- Ley 1801 de 2016*. (2016). Bogotá.
- Ley 1811 de 2016*. (s.f.). Recuperado el 11 11, 2017, de Presidencia de la República: <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DEL%2021%20DE%20OCTUBRE%20DE%202016.pdf>
- Llancar Etcheverry, C. A. (2008). Sociedad civil y participación ciudadana - cómo los actores sociales se hacen parte de las decisiones. *INTERAÇÕES*, 9(2), 181-188.
- Martínez, J. (2011). Métodos De Investigación Cualitativa. *Silogismo*(08), 1-33.
- Ministerie van Veerker en Waterstaat. (2009). *La bicicleta en los Países Bajos*. Jaarbeursplein.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración. (2012). *El uso masivo de la bicicleta para el buen vivir*. Gubernamental, Quito.

- Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas*. (C. P. (Gea21), Ed.) Bogotá.
- Ministerio del Interior. (2012). *Guía Metodológica para la Inclusión de los Temas del Sistema Administrativo del Interior de los Planes de Desarrollo Departamentales, Municipales y Distritales. Un Instrumento para la COnvivencia Local*. Ministerio del Interior.
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark. (2010). *Let's reinvent the wheel for a change* . Copenhagen: Throstein Andreasen.
- Mosquera Becerra, M. J. (2016). El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. *Sociedad y economía*, 95-119.
- Naciones Unidas. (s.f.). Recuperado el Junio 4, 2018, de <http://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>
- Observatorio Ambiental de Bogotá*. (2017). Obtenido de <http://oab2.ambientebogota.gov.co/es/indicadores?id=312&v=>
- Observatorio de Comportamientos Culturales . (s.f.). *Universidad Jorge Tadeo Lozano*. Recuperado el 11 13, 2017, de <http://www.utadeo.edu.co/es/multimedia/observatorio-de-comportamientos-culturales/207076/bici-parche>
- Pérez López, R. (2013). El sistema de bicicletas públicas “Ecobici”: del cambio modal al cambio social. *Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura.* ., 3(2), 106-124.
- Pitkin, H. (1985). *El concepto de representación*.
- Plan Bici*. (2017). Obtenido de <https://www.planbici.gov.co/>
- Pol, E., & Vidal, T. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 36(3), 281 - 297.
- Portafolio Cultural. (2014, 01). Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad . *Portafolio Cultural*.
- PROAS DE COLOMBIA. (s.f.). *Manual de convivencia inclusivo y cultura ciudadana*.

*Proyecto de Acuerdo 472 de 2017*. (2017). Bogotá.

Quesada, F. (2012, mayo 04). *Internauta Sin Pauta*. Recuperado el octubre 13, 2017, de Internauta Sin Pauta.

Redacción Bogotá. (2015, 02 26). Los colectivos que incentivan el uso de la bicicleta en Colombia. *El Espectador*.

Rojas, O. A. (2015). *Universidad y Ciudad: el fenómeno urbano de la dispersión universitaria. Caso de estudio de la Universidad Distrital de Bogotá*. Bogotá.

Siclas. (s.f.). *Siclas*. Recuperado el 11 13, 2017, de <http://www.siclas.org/somos/>

Sojo, C. (2002). La noción de ciudadanía en el debate latinoamericano. *Revista de La Cepal*, 25-38.

Solís Delgadillo, D. (2017). Hacia una definición del concepto grupo de interés. *Perfiles latinoamericanos* , 83-101.

Tironi, M. (2011). Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París. *Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 11(1), 41-62.

Touriñán López, J. M. (2008). Valores y Convivencia Ciudadana: Una Responsabilidad de Formación Compartida y Derivada. *Revista Bordón. Universidad de Santiago de Compostela*, 261-311.

UNESCO Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2011). La vida en bicicleta. *Cómo los jóvenes cambian el mundo*(3), 46-47.

Universidad Jorge Tadeo Lozano. (2014, 02 06). *Utadeo*. Recuperado el 11 13, 2017, de <http://www.utadeo.edu.co/es/noticia/especiales/home/1/la-tadeo-en-bici-una-experiencia-amena>

Universidad Nacional de Colombia. (2013, 03 14). *Universidad Nacional de Colombia*. Recuperado el 11 13, 2017, de Bienestar Universitario: [http://bienestar.bogota.unal.edu.co/ver\\_noticia.php?id\\_noticia=208](http://bienestar.bogota.unal.edu.co/ver_noticia.php?id_noticia=208)

Universidad Nuestra Señora del Rosario. (2013). *Al rosario en Bici*. Recuperado el 11 13, 2017, de <http://rosarioenbici.com/2013/09/plano-ciclista/>

Vega, G. (2017). El concepto de dispositivo en M. Foucault. Su relación con la “microfísica” y el tratamiento de la multiplicidad. *Nuevo Itinerario - Revista Digital de Filosofía*.

## Anexos

### Anexo 1 - Instrumento de recolección de la información

	<b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b>	
<b>INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN</b> <b>ENTREVISTA ESTRUCTURADA CON UNA GUÍA</b>		
<b>OBJETIVO</b>  Recolectar información, con respecto a la participación, representación y convivencia con líderes de organizaciones de biciusuarios de la ciudad de Bogotá		
<b>ORDEN DE LAS PREGUNTAS</b>  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuénteme la historia del proceso de fundación y hace cuantos años están constituidos. (conformación) Representación.</li> <li>2. ¿Que personas están a cargo de la toma de decisiones dentro de la organización y como llegaron a liderarla? (toma de decisiones). Participación.</li> <li>3. Además de usar la bicicleta como medio de transporte y recreación, ¿Qué tienen en común los integrantes de la organización? (características personales). Representación.</li> <li>4. ¿Cuáles son los intereses de la organización? (intereses de asociación). Representación.</li> <li>5. ¿Qué aportes cree usted que su organización hace a la ciudad y a través de qué acciones inciden en los bici - usuarios bogotanos? (ciudadanía) – (espacios de encuentro). Participación.</li> </ol>		

6. ¿Cómo ha sido la experiencia con otra bici – usuarios y otros actores viales? (Convivencia)
7. ¿Además de las acciones propias hacia la población biciusuaría, qué ha logrado la organización en materia de convivencia con otros actores viales o cuales propondría? (convivencia)
8. ¿La organización tiene o ha generado redes o acercamientos o convenios con otro tipo de organizaciones o entidades del distrito? Sí, no ¿Por qué? (participación)
9. ¿Cómo abrirías los espacios para que más colectivos u organizaciones tuvieran participación en los escenarios de toma de decisiones frente al uso de la bicicleta en la ciudad acceso a convenios y espacios que brinda el distrito? (Participación)

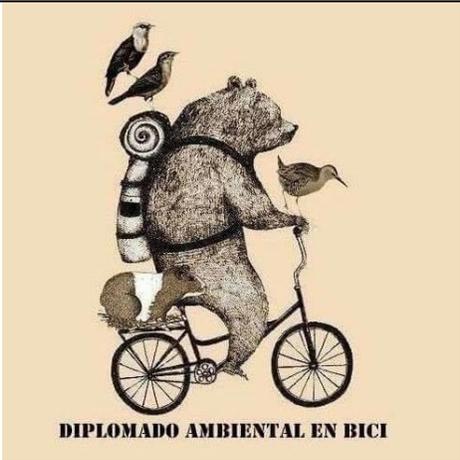
Fuente: elaboración propia

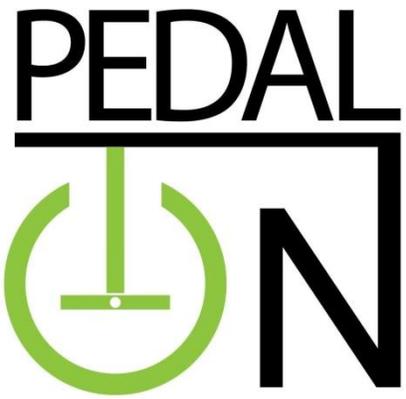
## Anexo 2- Lista de organizaciones e iniciativas Probici de la ciudad de Bogotá

Lista de organizaciones e iniciativas Probici de la ciudad de Bogotá		
#	Logo o nombre	Descripción organización e información adicional
1		<p>Bici-Onarios</p> <p>Invitación a toda la familia millonaria para que rodemos por la ciudad! Punto de encuentro: estadio "El Campin" monumento.</p>
2		<p>Cinebiela</p> <p>analogo.joha@gmail.com</p>

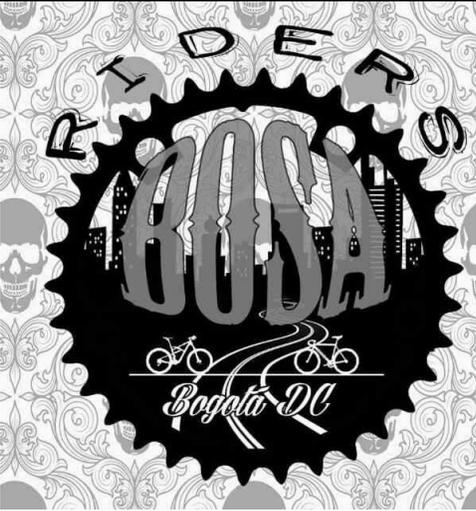
3		<p><b>Conciencia Biciate</b> Somos una “Familia Buena Papa” somos un ejemplo visible ante los ojos de la ciudad, debemos ser respetuosos con todos los que no hagan parte de nuestro grupo (Peatones, carros, buses, taxis, motos) en caso de dar con alguien intolerante, ¡Haz caso omiso a sus acciones! conserva la Calma y el Respeto, dale paso si es necesario, pero no entres en discusión, ni te conviertas también en un ejemplo de intolerancia y mala onda.</p>
4		<p><b>Bosatelabici</b> Colectivo de ciclistas urbanos la localidad de Bosa que promueve la bicicleta como un sistema de transporte saludable y sostenible de manera responsable, fomentando espacios de cultura, arte y recreación donde se crean lazos de amistad y amor propio.</p>
5		<p><b>La teja rota</b></p>
6		

7		<p>En el ocaso de la era del automóvil, somos el único laboratorio urbano que explora junto a los ciudadanos las historias de Bogotá a través de la bicicleta para resignificar y habitar de nuevas maneras la ciudad #soyCicloreader</p>
8		<p>Fundación el 8 de noviembre de 2012</p> <p>Misión</p> <p>Generar espacios de convivencia y formación de nuevas ciudadanía que consideren que la BICICLETA es un medio de cambio, pacificación, construcción y encuentro, un modo de transporte limpio y eficiente, una buena forma de emplear el tiempo libre y realizar actividad física y finalmente un medio de reconocimiento y apropiación del territorio Local y Distrital.</p>
9		<p>Misión</p> <p>Proponemos experiencias a partir del uso de la bicicleta para adoptar estilos de vida amables y saludables.</p> <p>Somos un equipo de ciudadanos convencidos que la bici es la mejor opción para trasladarse en Bogotá.</p>
10		<p>BOGOTA EN BICI</p> <p>Nace 19 de abril del 2006 con la iniciativa de promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo amigable con el medio ambiente en la ciudad.</p>

11		<p>Misión</p> <p>Elevar el nivel de cultura general de intelectual de la población.</p> <p>Fomentar la bicicleta como medio de transporte alternativo.</p> <p>Suplir la función de un colectivo bici urbano en la localidad de Usaquén</p>
12		<p>Desde el 2015 realizamos recorridos en bicicleta por Cerros, Humedales, Ríos, Quebradas y Bosques de Bogotá para incentivar la apropiación del territorio y la conservación de los entornos naturales en la ciudad.</p> <p>Durante nuestros procesos de formación utilizamos la bicicleta como aula ambiental para capacitar a los ciudadanos en temas de conservación y restauración ecológica.</p>
13		
14		<p>Fundación el 26 de septiembre de 2013</p> <p>Misión</p> <p>Fomentar el uso de la bici, enseñando sus beneficios y tips para rodar con seguridad, por medio de sus líderes se busca integrar a los colectivos de ciclistas urbanos en rodadas y actividades al igual que promoviendo todos los eventos en los que el actor principal sea la bicicleta y seguir desarrollando e invitando a más personas a que se unan a sus eventos POR LA CARRETERA, En Bici es Mejor Vivir La</p>

		Ruta de La Navidad y sin olvidarnos del objeto social con BUENA BICI SOCIAL CLUB. SIEMPRE EN BICI ES MEJOR.
15		<p>Pedalers y pedaleras! somos pedalON, un grupo de adictos a las bicicletas, al activismo entorno a ellas. buscamos. ¡Equilibrio!</p> <p>*pedalON es el equilibrio que tiene la sociedad sobre lo natural y lo mecánico.</p> <p>*pedalON es el punto álgido de la sociedad, no solo con el pedal, también actúa el arte, la cultura, la innovación y el trascender, perdurar e inspirar conociendo otras anchas de la sociedad.</p> <p>*pedalON busca lo inédito, lo inexplorable, lo entendible y lo que no.</p> <p>*pedalON es conocer culturas: es la masa flexible que absorbe lo bueno, lo extravagante, lo interminable y lo intangible. Porque a medida que avanza la sociedad tocando con turbulencia las raíces de nuestros ancestros nosotros pretendemos preservar y mantener las culturas con consciencia.</p>
16	<p><b>Bicitadinos – las damas de la bici</b></p>	<p>Somos Bicitadinos rodando por la ciudad. Promovemos la cultura bici apoyándonos en la Ley ProBici (Ley 1811 de 2016, Colombia) para difundir el uso apropiado de este estilo de vida. Las Damas de la Bici es un proyecto de Bicitadinos que busca visibilizar a las mujeres biciusuarias y animar a otras mujeres de todas las edades y condiciones a usar la Bicicleta como medio de transporte y estilo de vida. Creemos en que la bicicleta es un instrumento de cambio que empodera y libera. #SiempreEnBici</p>
17	<p><b>Coyotes</b></p>	<p>A merodear las calles de Bogotá al ritmo de dos ruedas; piñones, platos y cadenas al unísono, chasquidos de nuestras suelas contra el pavimento suenan cada vez que se nos aparecen las curvas, los carros y los baches irregulares de las aceras.</p>

18		<p>QUEENS Bici Mensajeras, es un servicio de mensajería profesional promocionando la sostenibilidad y el empoderamiento de las mujeres a través de ciclismo en el corazón de Bogota</p>
19	<p><b>BiciPAZeando</b></p>	<p>BiciPAZeando es una iniciativa promovida por biciusuarixs orientada a la reconstrucción del tejido social para la transformación de una Colombia en PAZ</p>
20		<p>Bienvenidos los biciadictos, ciclistas, Bikers, Bikeros, Riders y todos los BICIOSOS de Colombia. Pégate a las rodadas, eventos, actividades y comparte noticias, fotos y videos de tu día a día en Bici. Reunimos la información que necesitas para tu viaje.</p>
21		<p>Gonoraiders</p>
22		<p>Las Bicaravanas ambientales son creadas por la Fundación Natural Planet con el propósito de continuar con procesos y/o proyectos que ya ha consolidado en</p>

23		<p>Para todas las personas que habitan en el norte, tendremos un día específico donde podremos salir a rodar con nuestros amigos, vecinos, familiares con todas las personas que tengan una bicicleta en su casa.</p> <p>Cualquier persona de cualquier otra localidad se puede unir. Entre más seamos mejor!</p>
24		<p>RidersBosa es un grupo de ciclistas urbanos que ruedan por la ciudad sin importar día ni hora, también hacemos entrenamientos de ruta por carretera los fines de semana y Eventos fuera de la ciudad.</p> <p>Los únicos requisitos son bici en excelente estado, buen físico (NO ES CICLOPASEOS), hidratación, kit de despinche, CASCO #ConelCascoNoMeCasco, y mucha energía para quemarla en cada rodada!</p> <p>Grupo de Ciclistas Urbanos modalidad Cambios - Fijos - Ruta - Single Speed.</p>
25		<p>Buena la rata team</p>
26		<p>Es tiempo de volar sobre dos ruedas! somos AeroRiders nos gusta andar a toda velocidad por la ciudad sin tiempo ni distancia que nos detengan.</p>

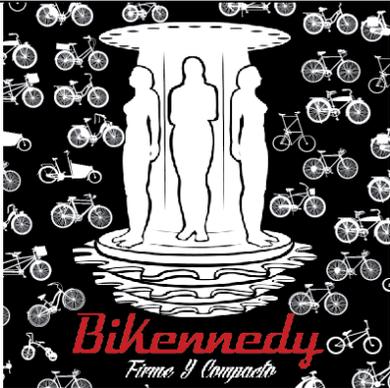
27	<b>Jueves y cleta</b>	Jueves y cleta
28	<b>Bogotá Bike Messenger</b>	Bogotá Bike Messenger Nos comprometemos con el medio ambiente y con Bogotá. Nuestro servicio de mensajería en bicicleta no emite CO2, y mejora la movilidad ciudadana
29		Chapibici Somos un grupo de amigos amantes de las ciclas que nos gusta salir a rodar por Bogotá y sus alrededores.
30		Subacletta
31	<b>Sucicla</b>  <b>Viva la vida, Viva la bici</b>	Sucicla es un colectivo que ha trabajado durante varios años por el uso de la bicicleta en la localidad de Engativá, generando espacios donde la comunidad "No Bici-Usuaría" y "Bici-Usuaría" tenga la posibilidad de hacer presencia, conocer y acercarse a su localidad, a la ciudad y a la bicicleta; haciendo de cada recorrido una oportunidad para perderle el miedo a circular en la ciudad y generar conciencia, vivir el territorio de otra forma, disfrutar la noche y demostrar que la bicicleta no es solamente un objeto recreativo sino un sujeto activo de la movilidad.
32	<b>Bike pola Bogotá</b>	Bike pola Bogotá

33		<p>La Mesa de la Bicicleta en Bogotá es un espacio de discusión y concertación para la generación de acciones que promuevan un mayor uso cotidiano de la bicicleta</p>
34		<p>Espacio Co-working, café tertulia, taller colaborativo, Biblioteca de movilidad, tienda de emprendedores y Alojamiento para ciclo-turistas (Warm showers)</p>
35		<p>Es un grupo creado y dirigido por ciclistas que vieron en la bici un interés en común y con ello quieren demostrar y crear nuevos escenarios para la construcción de un mejor país y mundo, usando la bici como transporte e identidad de este apasionado y activista grupo... cada pedalazo tendrá un sentido un sentimiento y una dirección, el grupo está abierto a cualquier forma de participación artística y voluntaria. el nombre de bogobike será recordado.</p>
36		<p>Somos SUBAse a La Bici, una familia pedalera promotora de la buena onda, enamorados de Bogotá, su cultura, lugares y gente.</p> <p>Estamos convencidos del poder de la bicicleta para crear un mundo mejor, acompañanos a rodar HACEMOS MAGIA EN LAS CALLES.</p>
37	<p><b>Ciclopaseo de los miércoles</b></p>	<p>9 AÑOS RODANDO y recorriendo las ciclorrutas, parques lineales y demás lugares que seguramente no conoce.</p> <p>El frío ni se siente... después de pedalear unos minutos su cuerpo estará a la</p>

		<p>temperatura ideal. Disfrutará de las luces de la ciudad, de la película rodante por sus ojos en forma de escenas y personajes diversos, además de las miradas curiosas o envidiosas de quienes van encerrados en buses o carros en medio de los trancones de la ciudad.</p> <p>Punto de encuentro Plaza CPM Cll 96#10-57 o según eventos especiales se cambia. (pendientes al muro , los flyers de evento)</p> <p>La llegada es en Karens Pizza, o según eventos especiales se cambia. (pendientes al muro , los flyers de evento)</p>
38		<p>Biela y vuela Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en la ciudad de Bogotá, generando ideas para el beneficio de la comunidad.</p> <p>Rodadas todos los sábados desde las 6:30 p.m. en C.C. Centro Mayor ubicado en la Av. NQS con 38A Sur, Bogotá - Colombia.</p> <p>Todo participante asistirá bajo su propia responsabilidad.</p> <p>Se recomienda tener una alta visibilidad en la bicicleta, implementando luces, reflectivos.</p>
39		<p>Somos una comunidad que busca impulsar acciones promotoras por la cultura de la bicicleta en Bogotá y del uso de este medio de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente.</p> <p>Nuestro interés es crear un espacio incluyente que aumente las relaciones de quienes compartimos el gusto de andar en nuestras apreciadas compañeras de viajes y situaciones, de quienes buscamos una excusa para rodar, sentirnos libres y vivir una pasión que va más allá de dos ruedas, estas, nuestras ciclas, burras, cletas, chivas, bicis, rolas, biclas.</p> <p>Mediante una experiencia colectiva en la</p>

		<p>que cada uno se convierte en miembro de una gran masa, manada, familia. Un cuerpo orgánico que se toma las calles Bogotanas para disfrutarlas, a una hora en que la ciudad cambia radicalmente de atuendo y así apropiarnos del espacio, por medio de la libertad que da el vivir en dos ruedas, donde no existe esa brecha entre “ricos” y “pobres”, y quizás aportarle a esta ciudad mediante un pedal y una biela, ciudadanos solidarios que comparten el mismo espacio público y promueven la equidad social.</p> <p>Queremos eliminar las barreras, los paradigmas, los estigmas que generan modelos de ciudad depredadoras y así comenzar una historia donde con cada acto se invite a pensar en una ciudad diferente, una ciudad para los peatones, para los ciclistas, para los cientos de individuos significativos que optan por un medio alterno no motorizado.</p>
40		<p>RuedaLab es la plataforma latinoamericana sobre Ciclismo Urbano para el diálogo e intercambio de conocimiento técnico y científico que aporta a la promoción de la bicicleta como medio de transporte en la región.</p> <p>Esta plataforma nace en el marco de la “Estrategia Integral para el Uso de la Bicicleta en ciudades de América Latina” (EIUBCAM), financiada por el BID y cuya ejecución comenzó en 2014 con la Universidad de Los Andes como Organismo Ejecutor. El objetivo de esta iniciativa es estimular el intercambio de proyectos de investigación, trabajos de grado y posgrado que se hayan desarrollado en la región y que abarquen el tema de la bicicleta como eje central, así como también la generación de nuevos proyectos, trabajos y tesis alrededor de la movilidad activa y la bicicleta.</p>

41		<p>La Rodada Consciente es una propuesta activista que hace parte de Pacto Mundial Consciente y La Revolución de la Cuchara.</p> <p>Promovemos el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, generando espacios activos de reflexión, discusión, construcción y transformación en torno a la ecología, el consumo consciente y el comercio justo, la alimentación saludable, la práctica del Yoga, y los hábitos de vida respetuosos con el planeta Tierra, la Sabiduría Ancestral, los animales, el medio ambiente y la sociedad.</p> <p>¡Pedaleamos para construir propuestas y generar proyectos que puedan traer consigo una verdadera transformación social!</p>
42		
43	<p><b>A Toda Cleta</b></p>	<p><b>A TODA CLETA</b></p> <p>Somos un grupo de apasionados por la bici, que queremos mostrar que es posible una ciudad de otra manera, fomentando el uso de los espacios de la misma y el respeto hacia los demás ciudadanos, dando ejemplo de una Bogotá solidaria, unida y en paz.</p>

44		<p>Grupo pensado en los bici usuarios que viven en la localidad 12 de Barrios Unidos, el primer colectivo de bicicletas que hay en la localidad.</p>
45		<p>Promover el Uso de la bicicleta brindando una alternativa de transporte en la localidad 8 (KENNEDY, BOGOTA, COLOMBIA) de modo que se de a conocer a otros ciudadanos Habitantes y vecinos de la localidad 8 los lugares históricos de nuestra localidad y la ciudad.</p> <p>Promoviendo un sentido de pertenencia y reconocimiento los entornos dispuestos para que la ciudadanía y realizando trabajo SOCIAL y VEEDOR siempre velando por los derechos y deberes de los BICIUSUARIOS por medio de actividades, dinámicas de integración y Participación ciudadana Activa. Miembro de -La Mesa de la Bicicleta Bogota - BICIREN COLOMBIA Participando en el trabajo activo por el reconocimiento de la bicicleta Como Componente activo de Movilidad.</p> <p>BIKENNEDY BOGOTA INVITA, al uso de LA BICICLETA como alternativa de transporte y de transformación social.</p>

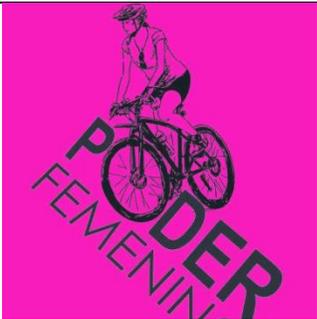
46		<p>Somos un centro de investigación que promueve la calidad de vida de todas las etapas del ciclo vital a través de la investigación aplicada. Nuestro objetivo es retar lo intuitivo mejorando el bienestar de las comunidades y de las personas desde los aspectos más individuales y familiares como: comer, transportarse, criar hijos, organizarse en la casa o en el trabajo; hasta lo más colectivo como: planear, gestionar ciudades y convivir en el espacio público. Nuestra filosofía es similar a la del movimiento Slow que propone andar a la velocidad adecuada para disfrutar la vida. Nuestros tres temas de trabajo son ciudades, vida y clima, en los que trabajábamos a través de proyectos, publicaciones, eventos y un laboratorio.</p>
47		<p>Fundación Tortuga una Organización de la sociedad civil nacida en Bogotá, Colombia la cual tiene la misión de colaborar en la transformación social a partir del uso de la bicicleta bajo los Objetivos de Desarrollo Sostenible, principalmente nuestro trabajo se basa en los Objetivos 4 y 10 referidos a Educación de calidad y la reducción de desigualdades, a través de dos programas estratégicos : #Biciclaje y BiciNet</p>
48		<p>Somos un grupo de mujeres ciclistas que creemos que la bicicleta es una herramienta para la igualdad y la apropiación del espacio público.</p> <p>Empoderando mujeres líderes para construir todos juntos ciudad / territorio!</p> <p>Estamos visibilizando los procesos de liderazgo de género y empoderando particularmente a las mujeres que impulsan la transformación de su territorio, construyendo ciudad</p> <p>Trabajando conjuntamente desde la Bici, por eso ESTAMOS PARADAS EN LOS PEDALES.</p>
49	Biela tunal	Biela tunal

50		<p>Colectivo universitario que fomenta el uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte en Bogotá</p>
51		<p>Espacio para vincular a la familia de biciusuarios de Bogotá con las actividades culturales que se desarrollan en la ciudad.</p>
52	<p><b>Vida sobre ruedas</b></p>	<p>Nosotros somos un grupo de jóvenes que ponemos en práctica una manera alternativa de transporte: la bici. Nos damos cuenta de la contaminación del aire y del ruido que provocan los autos en nuestra ciudad y queremos evitar que esto siga siendo algo "normal". Es el propósito de Vida Sobre Ruedas mostrarte a ti y a todos que pedalear es bueno para tu salud, para tu ambiente y para tu convivencia con los demás. ¿Qué mejor manera de conocer mejor la belleza histórica de tu ciudad?, ¿de hacer algo de ejercicio para salir de la rutina?, ¿de contribuir a un estilo de vida más ecológico? ¡Saca tu bici y ya estuvieras!</p>
53		<p>Invitamos a todas las mujeres en Bogotá que se unan al movimiento en Bicicleta con el fin de fortalecer, liderar, aprender y enriquecer la vida SobreRuedas</p>

54		En bici desde el sur
55		<p>Biciterritorializando no es un trabalenguas. Una apuesta organizativa por el derecho a la ciudad a través del uso consciente y cotidiano de la bicicleta. Creemos en la posibilidad que ofrece la bici de recorrer el territorio y apropiarse de él. Partimos de allí para reconocer las problemáticas de la ciudad y del acceso a la misma, pero nos entendemos como parte de la solución: vemos la bicicleta como un instrumento político que permite construir territorio desde otra visión de desarrollo.</p> <p>Estamos conscientes de las apuestas por hacer una ciudad para la gente y no para el capital y nos recogemos con la propuesta de ciudad para la vida digna desde lo público. La bici es para nosotras una oportunidad de establecer otra relación social; anular la indiferencia, el olvido y la segregación reconstruyendo el tejido social.</p> <p>Queremos que la gente se suba a la bici, que la desempolve, que la use para ir a trabajar, estudiar o para ir a hacer mercado, pero entendemos que no todos optan por la bici, de allí que estemos convencidos de que es un asunto de movilidad, se trata de respetar al ciclista. Dejar de ver al otro como enemigo para verlo como un actor más de la ciudad. Conscientes de lo anterior, no nos reducimos a la bici, creemos y optamos por la posibilidad de construir un transporte público digno, eficaz y público que integre la bici, pero que responda a la ciudad de una manera responsable, es decir, justa y que permita la conexión entre periferias.</p>
56	<b>Bicigotá</b>	Suma de Voluntades por un mundo mejor.

		Red Juvenil Ubuntu
57	<b>Ruedela sabana</b>	<p>Incentivamos el uso de la bicicleta como medio transporte amigable con el medio ambiente.</p> <p>NO simpatizamos con ningún partido político, rechazamos el clientelismo político, este espacio es creado simplemente para quienes de verdad usamos la bicicleta como medio de transporte, para quienes empujamos la biela con amor y pasión, tejiendo lazos de amistad, promoviendo el buen uso de la bicicleta</p>
58	<b>Biciparadais</b>	
59		<p>BogoRide es un colectivo pro bici.a través del cual buscamos contribuir al cambio de paradigma en la movilidad de las personas. ¡We are Bogoride!</p>
60		<p>Bieladentro Rodamos por convicción y buscamos hacer más amantes de la bici.</p>
61	<b>Biciranda</b>	Biciranda
62	<b>Cincuenta 16</b>	<p>«Cincuenta 16» nace como una propuesta sana en la localidad de Puente Aranda para promover el uso de la bicicleta dentro y fuera de ella. Este colectivo está conformado por jóvenes apasionados por el uso de la bicicleta y la promoción de la actividad física, el deporte y la cultura, cuyo interés principal es la participación ciudadana de chicos, jóvenes y adultos.</p>

		Se llama «Cincuenta 16» por dos razones. Primero, porque una de las principales avenidas -la carrera 50- atraviesa toda la localidad, permitiendo a los 'biciusuarios' comunicarse con puntos estratégicos de la ciudad. Y segundo, porque el número 16 representa a la localidad de Puente Aranda ante los entes administrativos de Bogotá.
63	<b>Bicisordos</b>	COMUNIDAD de Sordos e Oyentes que ruedan la bici con comunicar LSC.
65	<b>Acid rider</b>	Acid rider
66	<b>Rueda Como Niña</b>	Es una iniciativa de chicas que aman la bici y que quieren que cada vez más personas tengan un estilo de vida saludable, armónica y amigable.
67	<b>BiciActiva</b>	BiciActiva Radio hecha POR y PARA ciclistas!
68		Montaña Sureña, es un grupo de deportistas aficionados a la bicicleta que se reúnen para escalar en bici las montañas del sur Oriente de la ciudad de Bogotá
69		BeCicleras, es una iniciativa para chicas urbanas que buscan un espacio de identidad novedoso, en opciones de movilidad cómo la bicicleta!
70		Crank Ladies

71		<p>Poder femenino</p> <p>Colectivo de bici usuarias que rueda por Bogotá y sus alrededores. Compartimos hobbies, aprendizajes conocimiento, historias y mucho amor a la bici</p>
72		<p>Nosotras pedaleamos</p> <p>Somos un grupo de mujeres que promueve el uso de la bicicleta y la apropiación del espacio público en Bogotá.</p>
73	<b>Los olvidados</b>	Los olvidados
74		<p>Fundación Gero</p> <p>Somos una entidad sin ánimo de lucro que ha sido creada en septiembre de 2017 para sensibilizar sobre la vida de los ciclistas, promover ciclismo seguro y generar emprendimiento relacionado con desarrollo sostenible.</p>
75	<b>Ruédela Usme</b>	<p>Ruédela Usme</p> <p>Montamos bici por el derecho a un ambiente sostenible saludable y económico apoyamos y fortalecemos el uso de transportes no motorizados e independientes.</p>
76	<b>Bonitas en bici</b>	Bonitas en bici
77		<p>Fuchacleta</p> <p>Nos gusta la bicicleta, respiramos</p> <p>Cerros, habitamos la Localidad 4°- San Cristóbal y nos sobran ganas de explorar rutas, conquistar puertos y gozarnos las calles.</p>

78		<p>Bici-Utopía Promovemos el uso de la bici como objeto generador de sentido y aula de trabajo en torno al buen vivir, sustentabilidad ambiental, derecho a la ciudad..</p>
79	<p><b>Bicistema</b></p>	<p>Taller-estudio de arquitectura y urbanismo. Diseñamos infraestructura y espacios amigables para la bicicleta, ciclistas y peatones, nuestros Biciespacios.</p>

Fuente: elaboración propia a partir de las organizaciones rastreadas en redes sociales y la descripción que ellos proporcionan en su fan page o grupo.

### Anexo 3 - Transcripción de entrevistas

	<p><b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b>  <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>  <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b>  <b>2018</b></p>		
Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 1		
Fecha:	Lugar: Teusaquillo		
<p>¿Hace cuánto están ustedes organizadas? ¿En dónde se encuentran? ¿Quiénes la conforman?</p> <p>Nos llamamos rueda como niña, nacimos hace casi un año el 8 de marzo del 2017. Nos conocimos en un escenario que promueve el uso de la bici y pues ahí tuvimos el gusto de conocernos y unir nuestras ideas que no iban tan de acuerdo a este espacio pero bueno, logramos crear nuestro propio espacio. Somos 5, las 5 y más en la localidad de Kennedy, vivimos y algunas trabajamos también en Kennedy... Y todas trabajamos en alguna área de la educación. Pues digamos que es el patrón como que nos unió a trabajar.</p> <p>Rueda como niña porque estamos convencidos de que hacer las cosas como niña es hacerlas de manera responsable, rodar comprometido, rodar solidario, dando el ejemplo. Entonces digamos que por eso escogimos ese nombre y a pesar de que se puede interpretar que nuestro nombre sea sólo para chicas, es totalmente lo opuesto. Las actividades que hacemos con más hombres que chicas.</p> <p>Hemos participado en convocatorias distritales, también te podemos contar en iniciativa del idpac a la cual nos presentamos y fuimos seleccionados como ganadoras.</p> <p>Nuestro proyecto se trataba acerca de la seguridad Vial la promulgación de la ley 1811, qué es la ley pro-bici que salió... Muchos actores viales no la conocen y muchos ciclistas no la conocen. Entonces se basó nuestro trabajo más que todo en eso nuestro trabajo se basa ahorita en fomentar el uso de la bicicleta en hombres, mujeres, conocimiento del territorio... Eso queremos trabajar con el comportamiento y la cultura ciudadana: Como los comportamientos y los buenos hábitos que debemos tener nosotros y para que puedan tener un buen comportamiento en la vía; por qué actores</p>			

viales hay muchos Y ese es el trabajo que hemos venido desarrollando, con todo tipo de población y en toda la ciudad. Gente que no usa casco no se protegen con los reflectivos, como hay vicio usuarios que lo hacen pero no respetan a los demás. Creo que va enfocado seguridad y eso.

Ustedes cómo toman sus decisiones? como grupo, como es eso?

La ventaja es que tenemos un interés que prima qué es la bici, pues a veces nos cuesta conciliar cosas pero se ajustan a la toma de decisiones. Cada uno aporta desde su saber... Una vez nos toca tomar la decisión por democracia, por mayoría. Hemos aprendido a manejarlo ya que todas pensamos de manera diferente, no sólo en ejecución de actividades sino también en diseños en cosas que hemos fabricado para nosotras y todo eso, hemos aprendido a conciliar.

Algo también importante es que hacemos muchas actividades y tomamos muchas acciones, ha funcionado muy chevere porque cada una líder a lo que le apasiona, o lo que le interesa en ese momento de su vida... Todas tenemos un espíritu líder, tener un espíritu líder es más difícil con mujeres en cualquier espacio...

Además de tenerlo en común la pedagogía, qué otras cosas tienen en común ustedes como miembros del equipo?

Primero el amor por la bici, es lo primordial de todo. Porque para nosotros la bici no es sólo para salir a entrenar, somos para lo que podamos. Entonces si tenemos que hacer una diligencia por la ciudad hay la posibilidad de usar la bici, usamos la bici. Mayoría nos vamos al trabajo en la bici... Ya se convierte en una extensión de nuestro cuerpo. También creo que todas vemos la bici como medio de transformación, creo que es lo impulsa crear un cambio en la sociedad y creemos que por medio de ella podemos realizarlo.

Rueda como niña le apunta a la infancia también, hacer muy natural en su actuar.

Cuáles son los intereses para con la organización?

- La promoción del uso de la bici de modo responsable.
- ganar en espacios de decisión...Nos ganamos una convocatoria del IDPAC y creo que esos son escenarios como de pronto más adelante incidir en política pública
- participar en algo de toma de decisiones
- asesorar en proyectos de intervención social

Como la aporta rueda como niña a la ciudad con sus acciones?

Creo que en primera instancia hemos utilizado como medio de difusión las redes sociales, manejamos nuestras redes sociales no sólo para difundir lo que hacemos sino también para mostrar distintas cosas y enseñar a las personas que no siguen en nuestro Facebook acerca de Qué cuidados deben tener momentos de usar la bicicleta, publicamos artículos acerca del mantenimiento de la bici, distintas cosas que son bastante útiles para los ciclistas.

En cuanto a los eventos, tratamos de hacer eventos distintos no las personas no hagan solamente rodadas y no que se vayan con una enseñanza, que haya una participación ciudadana de la cual ellos se vayan con un aprendizaje. Desde los niños hasta los adultos, etcétera.

Trabajamos con la socialización de la ley 1811, de qué se trata, cuáles son nuestros derechos y deberes como ciclistas... Y cómo haces que hemos trabajado en una plataforma para Resaltar, a lo

que llamamos bici emprendimiento, qué son ideas de negocio de gente de la localidad principalmente y también de la ciudad.

Los planificados en una rodada al mes... Pero el año pasado digamos para capturar público hicimos una rodadas, no en la ciudad, sino en la sabana... Nuestra primera rodada fue prueba como niña se va de fresas con crema, entonces fuimos a Sibate. El otro era de rosas, fuimos al Rosal... Donde siempre estamos con rodadas ya hicimos nosotros queremos es crear contenidos.

Hemos pensado también en una rodada mensual como para que las chicas se acerquen... Pero nuestro propósito no es ese. Para el 2018 tenemos un proyecto, intervención callejera, vamos a empezar claramente nuestra localidad. No sé digamos paramos en el puente peatonal, donde el ciclista debe bajarse. Hacer como una intervención super amable, super cordial de nuevo concentrados en la articulación de los 4 actores viales.

Pues es que yo veo mucho interés, en que la cultura de la bici sea una buena cultura. Entonces estamos en crecimiento y yo creo que más que en crecimiento, estamos en un crecimiento con buena cultura; que en eso estamos muy flojos, si queremos incentivar la bicicleta tenemos que hacerlo desde las buenas acciones... Digamos en la calle pasan muchos biciusuarios pero no hay una precaución de cuidarse ellos mismos utilizando sus prendas de seguridad: Como el casco, como el reflectivo, las luces, por respetar los semáforos... Como concientización de los actos que están cometiendo cuando están montando en bicicleta, puede ser peligroso para ellos y para otros actores viales. El respeto prima, la cadena de de preferencia ha cambiado y primero está el peatón, cuando el ciclista, luego y soy así sucesivamente. Incluso también debe entender que él también es peatón, que los parques y los andenes no son el Tour de Francia y todas esas cosas que también nos afectan mucho; porque nos vemos como unos locos.. Pasamos que por el hecho de tener la bicicleta... Porque está en crecimiento y porque se ve muy bien, también el hecho de que tengamos bicicleta no quiere que todo el mundo nos tenga que rendir pleitesía y dejar que hagamos lo que queramos. Otros también debemos respetar para que nos respeten con respecto a partir de nuestras mismas acciones y el ejemplo, que es lo más importante.

Cómo ha sido su experiencia en la via con otros actores viales?

Estamos en una ciudad en la que todo el mundo va de afán, casi nadie cede El Paso... No hay como esa cultura. Entonces digamos que uno a veces, está inmerso dentro de esa lucha por el espacio. Pero pues la idea es eso generar la conciencia de que hay que compartir sus espacios, para una mejor movilidad en general.

También creo en la sanción social... Creo mucho que las personas a ver también tenemos derecho de decir lo que está haciendo mal, no por Buscar pelea... Si las personas se ponen bravas es porque saben que lo están haciendo mal.

Fuente: tomada por la investigadora

	<b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b>		
	Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 2	
Fecha:	Lugar: Engativá		

La primera pregunta hace referencia a la historia de la fundación de lo que es bici caravanas ambientales...

Bueno bien, nosotros siempre... hemos tenido, digamos como esa preocupación por la movilidad sostenible. Desde nuestra creación nosotros tenemos dos líneas, bueno una para realizar proyectos con la cual la fundación se sostiene, recauda recursos económicos y la otra con la cual nosotros hacemos todos nuestros fines como organización no gubernamental; cursos, las salidas interpretación, todo este tema limpiezas, todos estos temas los financiamos con la otra parte.

Llegamos a un proyecto que tenía que ver con el tema de bicicletas, entonces ese proyecto se realizó con el IDRD comenzamos a trabajar todo este tema... está relacionado con todo este tema de las salidas nocturnas que hacen los colectivos entonces hicimos una especie como de colectivo nocturno el estatal... como fuimos itinerantes por toda la ciudad. Hicimos recorridos en Ciudad Bolívar, aquí en Engativá, Suba, Chapinero, Barrios Unidos, estuvimos como por diferentes lugares, Usaquén. Entonces llegamos al punto como de conectarnos con tanta gente, que podamos: ¡Ey! Continuemos, porque pues obviamente el IDRD no iba a continuar con el programa... las administraciones cambian, entonces decidimos crear un programa al cual llamamos BiciCaravanas Ambientales... es un programa de la fundación

Nace cómo un programa en el cual, realiza actividades ambientales utilizando o con el uso de la bicicleta, ese es nuestro fin, nosotros no rodamos por rodar, nosotros rodamos con un propósito; en este caso el propósito es lo ambiental.

Hemos podido realizar diferentes actividades: limpiezas, bicicaravanas por los humedales... la bici pajareada, bici campamentos: ambientales y ancestrales, hemos realizado bicicaravanas de la Cuenca río Salitre que también es una interpretación... ya vamos haciendo ciclotravesías, hicimos el año pasado en el año 2017 la primera ciclo travesía por el planeta.

Quiénes conforman como el equipo base y cómo toman las decisiones

Nosotros tenemos reuniones, ya programadas en el mes. allí pues ya tenemos unas actividades por trabajar entonces más o menos estamos unas 7 personas más o menos de los organizadores, casi siempre vienen como 5...las decisiones se toman aquí, Ósea que vamos a ir, digamos que en este mes básicamente era como para planificar que se va que se haría durante el año. Con actividades muy puntuales. Anteriormente hacíamos muchas activas pero normalmente esto cansa porque no es nuestro único programa, tenemos otros programas que también estamos trabajando paralelamente.

Entonces en ese orden de ideas también 2012, el programa bicicaravanas... tuvo una gran inversión por parte de la fundación, entonces digamos que este año no puedo invertirle tanto al programa, pero quiere decir, pero continuamos. Pues aquí hemos previsto, ya para 2018 una serie de actividades algunas pues van a tener una propuesta... porque depende algunas entidades si toman o apoyan ese proceso. Pero si no lo hace, Igualmente nosotros seguimos con los recorridos de interpretación.

Estamos trabajando con el IDT (Instituto Distrital De Turismo), para proponer... una salidas para turistas, extranjeros casi siempre, con el fin de que nosotros le copiemos cuáles serían esas rutas seguras, que ya están establecidas por el IDT. Nos han llamado es para validarla... nos gusta ese turismo pausado y que haya una enseñanza.

¿Qué tienen en común las personas que hacen parte de bicicaravanas ambientales?

Yo creo que hay dos cosas: una que inician con el amor a la bicicleta pero también con el amor al planeta; tienen esos dos componentes y eso hace que sea una persona que comparte los pilares de la

fundación, eh ahí la diferencia con otros colectivos que digamos es sólo el tema de la bicicleta y eso lo entendemos... pero en este caso nosotros hacemos, conjugamos esas dos líneas y comenzamos a trabajar.

¿Qué otros intereses tiene bici caravanas ambientales?

Bueno nosotros proponemos desde la fundación, proyectos que puedan realizarse. Te voy a hablar de uno... qué estamos hablando con el Ministerio de transporte y el invías, el invías en este caso es el ente que tiene a su jurisdicción las vías férreas. Nosotros hemos rodado por esas vías férreas, están abandonadas, abandonadas. Queremos que muchos de estos circuitos, de estos recorridos de aquí en Cundinamarca inicialmente y Tolima, donde hay estas vías para no perderlas, se puedan sean unos con unos corredores verdes esos corredores o caminos verdes. No es una idea propia eso es traído básicamente España y eso fue lo que hicieron con sus líneas férreas... las habilitaron recorrido de senderismo como para bicicleta y les ha dado unos resultados espectaculares. Esto reactiva el turismo, las actividades agrícolas en fin todo este tema siempre y cuando se tengan estos senderos inicialmente para el tema de la bicicleta... para esto lo propusimos en el foro Nacional de la bicicleta de Villavicencio nosotros como ponentes.

¿Cómo crees que estas acciones benefician a la ciudad y al resto de biciusuarios bogotanos?

Creo que somos una alternativa más para conocer precisamente el patrimonio natural de la ciudad muchísima gente a la que nosotros llevamos... no conocen ni el lugar o no conoce el dato del lugar qué es lo que básicamente la información... que seamos esa alternativa entendimiento de interpretación ambiental que pronto muchos ciudadanos lo necesita.

¿Cómo ha sido su experiencia con otros actores viales y con los mismos bici usuarios refiriéndonos a la vía

Bueno tenemos parte y parte. Nosotros somos precursores del cumplimiento de la ley y en ese sentido tenemos problemas a veces con los mismos bici usuarios ...el hecho de tener lo de la bicicleta, la nota del canal capital... muchos comparten esa misma filosofía, de la que tenía el chico, para mí muy criticable pero en este caso exigimos la legislación la normatividad cuando el carro se nos pasa y no está cumpliendo con el 1.5m. Cuando lo cierran, cuando el peatón se nos atraviesan, ahí si nos vemos vulnerados, pero nosotros para vulnerar y colocar en peligro a las otras personas nosotros no lo vemos. Eso ha tocado trabajarlo con los mismos biciusuarios... es complicado con ellos, te muestran todas las excusas del planeta: si me paro en rojo me roban la bicicleta, pero si veo que no hay nadie puedo pasar... ya digamos de los otros, pues no hemos tenido una buena recepción creo que digamos lo que encontramos con nuestra misionalidad, como que con el planeta nadie pelea, 2como que sí si usted está haciendo eso está bien, yo la apoyo bien me parece excelente” y hemos tenido buena recepción cuando hacemos los programas No hemos tenido afortunadamente ningún problema con ninguno de los beneficiarios del programa... todo marchado, súper bien. Temas logísticos pero los manejamos internamente.

¿Qué podría plantear bici caravanas ambientales como programó qué trascienda en la en la vía? (convivencia)

Nosotros somos de muchas propuesta, le mandamos a las entidades gubernamentales cómo incluso a veces a los privados para tocar las puertas, entonces digamos que entre una de ellas nosotros habíamos colocado el tema de hacer cómo... operativo si se podría hacer con agentes de tránsito en algunas vías que para nosotros de pronto son críticas en este caso Avenida 68 y Avenida Boyacá. Los ciclistas van por el carril rápido sin ninguna luz o elemento reflectivo, no llevan absolutamente nada.

Nosotros no compartimos eso, no lo compartimos. Por qué no hacer con movilidad, con tránsito, con la alcaldía... para bajar los indicadores de mortalidad que tienen los ciclistas, hacer operativos. Donde ellos estén ahí y tomen la cicloruta. Si la ley a veces es laxa con el tema y hay como un vacío jurídico que sí donde hay ciclo ruta no tienen que tomar las vías. Hay una gente que tiene la interpretación de la 1811, hay un tema y entre sí podemos y otro entre no podemos... el agente de tránsito coloca al parque parte y le dice que pasar por encima cuando hay cicloruta- bicicarril tiene que tomarlo por la seguridad. Al ciclista no le gusta pues porque tiene a veces tiene sardineles, subidas y bajadas pero un podría exigirlo un poco más en el pedaleo, pero quiere decir que está salvando su vida. No veo que más importante pueda ser... pues hay otras, eso como para la seguridad Vial.

Siempre hemos tenido como una iniciativa con el tema del 2 de febrero, es de que rodemos por temas ambientales. El 2 de febrero no es, es un día del no carro, pero es un día que no lo hicieron para los ciclistas y así lo han tomado los ciclistas. Si tú ves el proyecto de acuerdo que se hizo el día del carro es un día ambiental... para que le bajemos las emisiones a la ciudad...

¿Con qué otras entidades tanto públicas como privadas, incluso con las mismas organizaciones de bici usuarios han tenido contacto con ustedes?

Con otros colectivos hemos rodado... con muchos con su cicla, con fontirueda, con teusaca tu bici, con conciebiciate. hemos tenido la oportunidad de hacer rodadas conjuntas... pues digamos que mantenemos una buena sinergia con ellos, no somos tan activos porque ellos tienen muchas actividades a la semana y nosotros somos más bien como programadas... y somos como muy puntuales... lo nuestro Resulta con más logística entonces no es fácil ....no es lo mismo rodar por rodar

¿Cómo harías tú y los miembros del colectivo para que los otros accedieran a los espacios de discusión?

Yo digo que todo está abierto, ellos son muy pilos. En ese caso, aquí hay una Mesa Distrital de la Bicicleta en la que todos estamos ahí sentados, hay algunos que la copian otros que no la copian allí para estar. Pero bueno está abierto el espacio, creo que es un espacio; no es Estatal es más como comunitario pero cuando la mesa cita al estado, el estado llega se sienta movilidad se sienta ministerio, se sienta IDR... Hay un gerente de la bicicleta en esta administración, ya se conocen ampliamente las cosas... más de que le abramos el espacio, la opción está, los espacios están, ya están abiertos, depende de que ellos mismos participe o lo dejen incluso los mismos foros nacionales están para que tú puedas enviar tu ponencia y ya... También es de la voluntad de cada Administración distrital... eso influye.

Año de fundación de bicicaravanas ambientales - 2013

Fuente: tomada por la investigadora

	<b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b>		
	Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 3	
Fecha:	Lugar: Vía Skype		
Una historia previa de la organización, cuántos años llevan?			

Nosotros nos conocimos en un colectivo que se llama TEUSACA TU BICI, ahí todos Llevamos una historia... Siempre creí que la bicicleta era un sinónimo de empoderamiento... Una forma de mostrarse a sí mismo que uno puede moverse por sus propios medios, qué nos puede facilitar la forma en que nos relacionamos con el entorno y las demás personas... Con todos los seres.

Se hablaba del urbanismo, de la construcción y de la incidencia que teníamos como ciudadanos en la gestión pública, buen acercamientos como que ayudaremos a tramitar o pintar amos por primera vez El bicicarril del park way, ese lo pintó teusaca tu bici... Y un grupo de ciudadanos, decidieron vamos a pintarlo y vamos a decirle a las autoridades, qué es pertinente tener un espacio para podernos mover en bicicleta un poco más seguros... Y me empecé a acercar a esto que se llama activismo. Soy defensora de derechos humanos y para mí la herramienta, con la que he hecho defensa de Derechos Humanos ha sido la bicicleta como en medio de esa exploración nos sentamos un día a conversar con Daniel Rueda y yo como hacía febrero del año 2016 recibe un mensaje de unos chinos del centro de memoria paz y reconciliación, ellos me dicen como "Mira estamos organizando una rodada para el 9 de abril, queremos invitar a los biciusuarios, queremos que sea unan" ... Estaban buscando un móvil público para la celebración de los derechos y la memoria de las víctimas... Nosotros hacemos un ejercicio conjunto donde llamamos la atención de las personas que se mueven en bicicleta cómo somos capaces de generar espacios para pensarnos colectivamente a través del uso de la bicicleta y finalmente lo que nosotros estamos buscando es que a través de ese ejercicio de reconocimiento del entorno se pueda dar la historia común en lugares de la ciudad y además... Entender un poco mejor Cuáles son las dinámicas de la ciudad y eso nos ayuda a construir memoria colectiva.

Tenemos un conflicto gigante en las vías y aún no lo vemos y entonces partes ejercicio que nosotros proponemos de ciudadanía... Lo ponemos con una propuesta para la ciudad. Entonces ahí surge como una primera visión de lo que es bicipazeando y reunirnos con el centro de memoria paz y reconciliación y hacer una primera rodada que se llama rodando la reconciliación.¿ que queríamos? Encontrar un lugar común para que la gente se pensará la ciudad, se pensará como Nosotros también estamos si alguna manera vulnerando los derechos, que no los espacios ciudadanos ni tampoco puntos de encuentro, para empezar a pensar en colectivo como parte de la gestión pública... Entonces, en medio de eso montamos la rodada, salimos el 9 de abril álamos de la memoria colectiva, hablamos de una memoria de la ciudad, de los espacios de la ciudad y nos fuimos a rodar. Cuando cerramos hicimos la valuación del asunto, dijimos Oiga este proyecto debe dar, debe desembocar no nos debe dar pie más bien para pensarnos que podemos tener un proyecto de largo alcance y de ahí surgió la vuelta a la memoria...

construimos un proyecto muy bonito que empezando se llamó rodando la reconciliación y lo que dijimos fue Bueno vamos a encontrar lugares que nos cuenten la historia de la ciudad de Bogotá a que la gente ya la conozca y que a partir de esa construcción colectiva ... Haciendo un recorrido por diferentes zonas de la ciudad empezamos a construir una memoria conjunta de lo que es la ciudad, de la forma que se ha construido, de la forma en que nosotros no la vivimos para poder tener una propuesta para hacerle a la ciudadanía para la construcción del territorio. Entonces nos sentamos hicimos el proyecto ileso no muchísimo La Ideal centro de memoria y lo aprobaron... Me dio eso de la cámara y comercio se suma a la iniciativa, también se suma la embajada de Países Bajos y resultamos uniéndonos con operador logístico que era Concienciate y subase a la bici...

Con Daniel empezamos a hablar un poco más y se vino el cuento de Los acuerdos de La Habana, la firma de los acuerdos y el plebiscito... La primera acción... tomando un poco más de posición, creo que lo que ha sucedido en la gente de Bogotá y con la gente que usa la bicicleta Es que la ve simplemente como un fin... Nosotros somos diferentes hemos tenido diferentes escalones en el tema

de la bicicleta. Uno de estos fue retomar que la bicicleta ha sido tomada como un elemento deportivo y recreativo a pesar que muchos municipios y ciudades pequeñas del país la bicicleta seguía siendo un medio de transporte bastante eficiente... Entonces la gente empezó a utilizar la bicicleta otra vez como medio de transporte como segundo estadio, retomar la bicicleta como medio de transporte no es que estamos en este momento... Ver que la bicicleta puede ser una herramienta que dinamiza las relaciones sociales, que es capaz de transformar los entornos a través de ese reconocimiento que puedes hacer, porque estás en un lugar privilegiado... Tienes una herramienta que te pone en un lugar privilegiado en el espacio público.

En ese ejercicio nosotros dijimos efectivamente la bicicleta puede transformar esas relaciones sociales porque tiene la capacidad de sacarnos de la burbuja en la que nos hemos metido en los diferentes medios de transporte en la que nos sentimos tan seguros que podemos ir por el espacio público, en este caso por las vías, sin que nos fijemos mucho en lo que pasa en nuestro entorno. Vamos tan afanados, escuchando música... La gente con la que te encierras en ese lugar no permite que haya una interacción más allá para ver a los otros, saber cómo se mueven, que es lo que piensan, como ven la ciudad... Bueno muchas veces cuando en el transporte público, en un vehículo va tan encerrado que no tienen la oportunidad de disfrutar se la ciudad. En cambio la bicicleta nos da esa posibilidad, porque yo digo que es un lugar privilegiado, tenés la opción de muerte bajo tus propios medios. Bueno es un lugar privilegiado y es un lugar vulnerable... En este caso chasis... Somos nosotros, es nuestro cuerpo. Entonces qué pasa cuando nosotros tenemos como, nos enfrentamos a un lugar muy muy complejo de mucha competencia, hay mucha Competencia... La gente tiene afán por llegar al trabajo, moverse rápido, de ahorrar tiempo y de ir a toda velocidad porque van a alcanzar más rápido el asunto. En cambio cuando nosotros vamos en la bicicleta, somos capaces de advertir todas esas situaciones por es nuestro estado de alerta y la vulnerabilidad en la cual nos encontramos frente a los otros actores viales, frente a los otros ciudadanos que cogen otro medio para moverse.

Nosotros ciudadanos que preferimos la bicicleta para movernos normalmente... Porque no creo en esas palabras de bici usuarios... Porque todos somos ciudadanos y eso es la base para poder empezar a entender que efectivamente estamos haciendo un ejercicio de ciudadanía. Todos somos ciudadanos, Todos somos seres humanos. Lo que hacemos escoger diferentes formas para movernos; qué deberíamos a través de ese ejercicio de coincidencia que uno logra ser a través de la bicicleta, se le oxígeno en el cerebro y es capaz de una manera la realidad... De reconocer al otro que también es vulnerable qué es parte también de la experiencia como nosotros empezamos a entender ese entorno... Los otros ciclistas se comportan de manera inadecuada en la vida. Ese conflicto que se está presentando en las vías nos llevó a nosotros a pensar nos Oiga nosotros tenemos que actuar de una manera, porque aquí también hay un conflicto... Nosotros vivimos un conflicto armado de 60 años y lo que hicimos fue naturalizar acciones violentas de uso cotidiano. Cotidianamente nos tratamos bastante mal.

En ese conflicto de surgir una posición, además de visibilizar El problema... Proponga algún tipo de solución frente a esa matanza que hay en las vías... Ese aporte que queríamos hacer a la construcción de paz, y sobre todo a la construcción de paz urbana que se había quedado como fuera de los acuerdos... Entonces dijimos votémonos con esta una primera acción que tenga bicipazeando es generemos un espacio para la pedagogía para la paz.

La mayoría de los parches en Bogotá estaba pensando que la finalidad era la bicicleta, pero tomar partido oposición en estos temas como la paz podía ser... La gente le tiene mucho miedo hablar abiertamente de temas políticos: Por desconocimiento, por cultura, porque efectivamente nos han enseñado los hemos visto a los medios de comunicación y que la política es corrupción son mentiras

son engaños... Pero no nos damos cuenta que en ese ejercicio de ciudadanía Nosotros somos seres políticos porque estamos en una comunidad, nos relacionamos... Y se nos olvida Porque nos dijeron que lo público, en lo público no teníamos que meternos... La gente lo tilda como algo malo, sin darnos cuenta que nosotros ya hemos dado un paso y estamos incidiendo en la gestión pública, desde que nos montamos en la bicicleta, desde que hicimos como ciudadanos toma esta opción y estoy empezando a ver mi entorno y digo yo aquí las cosas no funcionan bien... Hay un conflicto yo no tengo aquí vías, no tengo infraestructura, no tengo seguridad y ahí ya estábamos incidiendo en la agenda pública, estábamos haciendo ejercicio de nuestra ciudadanía. En este caso es una ciudadanía emergente porque nosotros sabemos que tenemos un espacio donde tenemos unos derechos que los tenemos por el hecho de ser colombianos, porque en la constitución el estado se abroga la responsabilidad de la garantía de estos derechos, derechos fundamentales. Y por otro lado, aunque estos derechos no sean directamente proporcionales al ejercicio de derechos como nosotros tenemos se deber como ciudadanos... Haces un ejercicio paralelo. Y ese ejercicio nos dimos cuenta que lo hacíamos desde la bicicleta, de estar pendiente se alza la mano y decir a nuestro alrededor, las cosas no están funcionando como miré que nos están matando en las vías, no solo nos están matando sino que la gente se está matando por los excesos de velocidad.

Nos presentamos a una convocatoria que hizo el alto comisionado para la paz y el proyecto se llamaba este es tu reto cómo nos presentamos, nosotros lo que queremos es aportar a la construcción de paz haciendo este ejercicio de pedagogía de paz pero lo que queremos es pedalear y decirle a la gente del común en la calle tenemos mucho que construir, queremos de alguna manera poner nuestro granito.

Lo más importante es que hicimos un pacto entre actores viales... Lo que hicimos fue sentar a ciudadanos que normalmente Usan el auto, unos amigos que se llaman s o s moto cultura y también tiene una parte de carro... Queremos hacer un pacto, queremos que la gente se baje de los vehículos... Llegaron y parquear en sus carros, parquearon en las motos, parqueamos las bicicletas y adiviné que quedó, la gente... Eres humano, eres ciudadano y nos vemos a la cara nos reconocimos y dijimos hay otra vida montada en ese otro aparatejo... Las hicieron un número significativo de personas, por ahí una 150 y firmamos una pancarta y dijimos Bueno nos vamos a cuidar en la vía.

Y con eso nos montamos en otra Aventura... Hay una convocatoria de cámara y comercio porque en febrero 2017 se iba a llevar a cabo la Cumbre mundial de los premios Nobel de paz... Iniciativas de construcción de paz y de transformación social particularmente.

Para desarrollar el proyecto de Este es tu reto se nos unieron 2 personas más: Mario mariño y Mónica bolívar... Quedamos entre los cuatro primeros finalistas, que estaba patrocinando la fundación Turner, que se llaman los premios Turner a la transformación social... Finalmente decidieron que no iban a escoger sólo una iniciativa de las 4... Entonces decidieron darnos el premio Turner a las 4... Participamos en la cumbre gracias a ese premio y pues de ahí en adelante llevamos la campaña de todos llevamos la vida

Hemos estado en espacios donde hemos hablado con el consejo, con las alcaldías locales, estamos hablando con la misma alcaldía mayor, con la Secretaría de Seguridad, la secretaria movilidad, moviendo estos temas. Sobre todo el tema de seguridad Vial que fue al que quisimos apostarle el año pasado y ha sido puntual el espacio en el que queremos como incidir. Participamos de algunos conversatorios, en algunos espacios en universidades y en municipios aledaños, hablando de este proceso de construcción de paz urbana y defensa de Derechos Humanos a través de la bicicleta.

Todos somos como bueno Mario es sociólogo, Dani es politólogo, yo soy administradora pública aunque Todos hemos estado trabajando en este tema de construcción de paz desde nuestros parches de afuera, la bicicletas es herramienta que nos puede ayudar a mover el tema. No quiere decir que no esté desligado, tiene todo que ver... Ha permeado el discurso de muchos parches que se han dado

cuenta que hay que tomar posición, hay que salir a proponer y eso hace parte del ejercicio de ciudadanía, el que nosotros seamos más conscientes de nuestra propia realidad y eso nos hace ver la realidad compartida a través de esas formas como injustas que se desarrollan en la vida en la ciudad...

La última acción que tuvimos, trabajamos con un tema de construcción democracia y paz... Y es el festival votarte, no lo hicimos como bicipazeando particularmente sino que nos unimos a una iniciativa que surgió Hace 2 años y se llama votobici... Para crearle a los espacios de participación política ese era nuestro punto así fundamental... Abrir es espacio de discusión para la que para que la gente se acerque tenerle miedo de la política, donde estos espacio realmente son parte de la construcción de participación ciudadana... El voto es una de las formas de hacer esa ciudadanía, nosotros tenemos el derecho y además el deber.

Nos hablemos con diferentes organizaciones como votemos Colombia, congreso visible... Algunos artistas urbanos, concienbiciate, back n' rolla. Festival votar te, consiente que empodere tu mente... También era una manera de poner en la agenda pública los problemas que nosotros hemos identificado. Angélica Lozano, Claudia López... Vamos a montar una ley provincia y la sacaron en octubre del 2016... Bicipazenado está desde mayo del 2016.

¿Cómo toman ustedes las decisiones dentro del grupo?

Todo es horizontal, no hay una jerarquía de hecho siempre ha sido un tema de acuerdos... No por mayoría sino por consenso

Qué más tienen en común las personas que hacen parte de bici paseando?

Le creemos a la paz, somos constructores de paz. Nuestra formación y nuestras familias han incidido en un pensamiento crítico creo que eso también nos unió ese pensamiento crítico... Las ganas de generar conciencia donde se transformen realidad.

Como se ha visto esa convivencia con otros actores viales?

Es nefasta, tenemos un conflicto hay afuera la gente se le olvida... No les importa, porque como en esa burbuja no se dan cuenta que tienen alrededor y basados en afanes, en beligerancia... En la mitad de la vida cotidiana en una ciudad es bastante compleja, el que nos volvemos a ver es algo bastante complejo porque cada quien debe estar pendientes de su propia vida y mirar que puede hacer... Y olvide sé lo que le pasa al vecino como ese primer entendimiento de cómo vivimos en comunidad se destruyó Porque nos dijeron aquí sálvese quien pueda y piense primero nos tengan los demás... Se perdió el concepto de lo público, el público es tan grande que nadie sabe cómo definirlo y nosotros no entendemos que se involucra territorio, relaciones, personas otros seres, el ambiente; se nos pierde de vista o no lo conocemos.

Además de acción del pacto que ustedes hicieron con otros actores, qué otras acciones tienen para con esos otros actores viales?

Nos matamos una campaña con otros compañeros que son los de La burrita... Dijimos recién habían pasado como unos 3 ó 4 accidentes donde Lamentablemente el ciudadano que iba en la bicicleta perdió la vida y estábamos todos como con los pelos de punta porque los medios empezaron a hablar de eso, el tema es que eso pasa todos los días ... Quiero sacar basura 6 o 7 frasesitas, en unos como en unas imágenes en las que llamamos la atención con ciertas frases quedan relevantes y que empezamos a mover en la ciudadanía... Dicen por ejemplo tengo derecho al carril completo, visibilizando el asunto y motivando lo que es la ley. El 1.5 sí me da vida, aquí también hay un conflicto, ese accidente se puede evitar... Entonces nos hicimos unos jerseys de esos que usan los ciclistas, esas frases van todas en la espalda.

Hay personas a las que no les gusta como personas que no le gusta, no sé porqué razones cómo darse a ver en la agenda pública y tú le das un rasgo muy interesante que por qué razón como darse una

polea un rasgo muy interesante que es hagamos parte de lo público porque somos seres políticos y estamos en la ciudad... ¿Cómo crees tú Qué tal vez los entes gubernamentales puedan darle a mas voz a los grupos organizativos que hay en torno a la bici? Los espacios de participación son de papel como la constitución del 91 es preciosa... Esos espacios de participación están cerrados para 1 personas que los conocen, 2 gente cercana qué tiene amigos en el poder... Los espacios participativos no se conocen definitivamente están cerrados.

Cómo crees que se pueden abrir espacios para otros colectivos

Se puede hacer en el trabajo en red... Ejercicio en noción política para la participación ciudadana como porque lo que nosotros estamos haciendo es generar una conciencia propia, luego pretendemos en en un espacio y conciencia colectiva sobre lo público es es un ejercicio de Ciudad emergente. Otros a través de esa toma de conciencia empezando a generar acciones que solucionen las problemáticas que tenemos como comunidad, este es un muy buen ejemplo de innovación social.

Fuente: tomada por la investigadora

	<b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b>		
Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 4		
Fecha:	Lugar: Kennedy		
<p>Cuál es la historia de la fundación del colectivo y Cuántos años lleva?          nosotros nos fundamos finalizando el 2012 osea queríamos a cumplir más o menos 6 años pero como tal los últimos dos años hemos trabajado más localmente que a nivel de Bogotá</p>			
<p>Qué personas están a cargo de la toma de decisiones dentro de la organización y cómo llegaron a liderar esta organización</p>			
<p>Nosotros somos un proceso organizativo que deriva de otros procesos organizativos juveniles por lo tanto nos hemos planteado con mucha distancia de de la toma de decisiones generales en realidad casi siempre y tampoco creemos en la construcción de unos líderes cómo tienes que hablar con el líder de tal Y tal también nos diferenciamos mucho de muchos colectivos que la mayoría de los líderes son hombres de los colectivos que son mixtos entonces Nosotros tomamos las decisiones de forma horizontal es un colectivo relativamente muy pequeño unas 10 personas pero Contamos con un grupo de apoyo unas 25 en ese sentido nosotros también somos de la tradición Hazlo tú mismo que viene del Hardcore Punk creemos que no es necesario mandar a nadie y ese tipo de cosas hemos asumido desde siempre como los siete principios del ejército zapatista de liberación nacional y uno de esos tiene que ver con el sentido de la representación para nosotros se tiene que ver con representar y no con tar entonces por eso en general tú podrías hablar con alguna persona cualquier persona del colectivo hablaste hoy conmigo porque tenía el tiempo. Y la toma de decisiones es de acuerdo a creemos en la horizontalidad pero tampoco en la horizontalidad vacía de todos tienen que hacer todo y hasta que hasta que no hablen todos no vamos a decir algo creemos que la horizontalidad va desde que tengamos el mismo conocimiento y la misma capacidad pero creemos en la división de tareas Entonces por ejemplo a mí me interesa más en el sentido de lo cartográfico y lo geográfico pero no tengo en este momento las capacidades para hacerlo entonces eso después lo hace otra persona no porque le toca sino porque está en la capacidad de hacerlo.</p>			

Cuáles son los intereses de la organización

Nosotros tenemos como cuatro ejes fundamentales pues el primero es que nuestra propuesta se enmarca frente al derecho a la ciudad y Entonces digamos que el uso de la bicicleta de una forma conciente o incluso de forma inconsciente es una reivindicación del derecho habitar ciudad y el derecho a recorrer la ciudad en espacios que nos han sido negados entonces principalmente en la calle y la noche como jóvenes porque no sé es negado está muy regulado el asunto de eso lo puedes estar en la calle hasta las 10 porque pasa trasmilenio y es lo último que te lleva entonces eso por un lado. Por el derecho a los espacios negados... Es lo mismo que pasa con los bici carriles porque no puedo ser parte de la calle y soy parte del tránsito por eso nosotros no nos consideramos bici usuarios no creemos que seamos personas que usamos la bici sino nosotros nos creemos parte de la ciudad parte del tráfico o sea Nosotros somos conductores con responsabilidades pero también somos como ciclista ciudadanos y parte de la ciudad entonces para nosotros el término de bici usuarios es un poco utilitarista en el sentido en que te dice como Si usas una bici y eres bici usuario estamos en una condición de servicio y le quitaron para nosotros el sentido político de recorrer la ciudad. Eso por un lado el derecho de la ciudad nosotros decíamos que para nosotros la bicicleta tiene una marca de clase y en ese sentido no es una marca de clase de ricos a pobres sino una marca de exclusión de la ciudad creemos que el uso de la bicicleta en la gran mayoría de personas que la usan es un uso de necesidad necesidad de movilizarse por eso tiene una marca entre un eslogan que es pedaleando desde el sur, pedaleando el Sur qué quiere decir que no solamente somos el sur geográfico de la ciudad sino en su cultural, social... Es la gente que no tiene derecho acceder al centro Lo que denominamos la periferia y que a través de la bicicleta puede hacerlo. 3 la tercera que nosotros decimos es que creemos precisamente también que la bicicleta es una forma de hacer territorialidad y que es una de las formas... En un lugar tan problemático como Bogotá, porque uno es una ciudad de flujos por una población flotante muy grande y además por ser la capital y el centro que recibe las personas ya sea por necesidad o por conflictos que llegan a la ciudad es una ciudad que se crea un poco sin identidad, frente a la cual la construcción territorial se basa en una identidad de grupo previa de yo como grupo como comunidad hago parte de esta comunidad y me reconozco como tal si no se va a partir de la el recorrido diario, del flujo. Entonces cómo es posible construir nociones como la de territorialidad y como hace procesos de territorialización aparte de flujos Qué cosas que son inestables nosotros creemos que es posible que la que además se empiezan a crear código sí y algún tipo de símbolos de cosas alrededor del uso cotidiano de la bici qué tú vas aprendiendo con el tiempo cuando cuando empiezas a andar en bici pero qué además nosotros nos hemos dado cuenta que aprendes porque te lo enseña la gente en la calle cómo se va construyendo como una comunidad implícita qué es la que hace la territorialización es gente que se iba por la calle te dice ten cuidado que hay un policía hotel cuidado que están robando hotel cuidado que vas en contravía la calle y te pinchas y te puede desvarar en un momento entonces como esas cosas te pueden hacer un asunto de vida y empiezas a ver la Ciudad de una manera diferente cuando andas en bicicleta para nosotros es el. más antes de la territorialidad y así empiezas a entender el flujo de la ciudad empresas atender que no tardas tanto en llegar a un lugar porque sino porque la condición de infraestructura te lo permite y que además puedes llegar a muchos lugares que no te permitían llegar porque no tenías que pagar un dos tres buses para llegar y eso finalizando qué tiene que ver con nosotros con qué la construcción del territorio y la territorialidad y el derecho a la ciudad no es una cosa construcción puramente urbana sino que están marcado dentro de la ciudad región

Bueno pero me vas a contado algo de las acciones que ustedes tienen igual que la primera pregunta igual Qué acciones crees tú que la organización le aporta a los biciusuarios bogotanos

Nosotros hemos estado siempre mucho desde el tema lógico y simbólico y creemos que qué es uno

de los fuertes de la estigmatización de la ciudad hacia el sur... Entonces soportado mucho en el tema de lo simbólico por la cartografía en principio y además en la resignificación de los espacios lo que yo te decía ahorita nosotros tenemos cartografías pero también tenemos como juegos y provocaciones lo primero que hicimos fue el asunto de la cartografía en los lugares de miedo en una segunda etapa hicimos resignificación de los lugares gran Tomás Tomás culturales de los lugares luego finalmente de asuntos como de provocación que tenían que ver Además de eso con el lenguaje en la juegos llamo una campaña que hicimos en la localidad que tenía que ver con los lugares peligrosos de la localidad teníamos todo montón de sticker y cosas que te podían pegar en la bicicleta que puedas llevar en la maleta es que te decían que como avisos de señales de tránsito pero entonces serán señales de tránsito que tenía la cara de un ladrón o señales de tránsito que te indica un peligro y eso da regalamos a la gente y también hicimos unas provocaciones que hicimos debajo de los puentes que nos parecían más peligrosos para el tránsito y era "lonchis"... Y ya lo quisimos en segunda instancia tiene que ver con material pedagógico la sistematización de la primera cartografía y luego unos separadores de libros y y un juego que es como una veleta porque creemos que también hay un asunto de el goce efectivo de la ciudad pero que se disfrute es político entonces de la construcción nada como el juego de las palabras cómo se constituye construcciones política y es territorial y es desde tu bici. Así mismo Nosotros también hacemos talleres de reparación y mantenimiento y de bici escuela porque creemos que también mucha gente no logra ir en bicicleta porque le tiene mucho miedo a eso aparte o a que se le estalló una rueda a sentirse perdida y creemos que eso también es una forma como empoderarse de tu derecho de andar por donde quieras porque si tienes algún problema sabes cómo solucionarlo y finalmente con el uso de la bici escuela porque Aunque te parezca... hay muchísima gente que no sabe andar en bicicleta... Explicando Cuáles son las señales... Finalmente como te decía anteriormente los últimos dos años nos quedamos más en lo local hicimos una bici escuela con niños a través de Todo un proceso de rehabilitar bicicletas que perdimos pero que pues esa es la idea.

Han hecho rodados últimamente o se han enfocado en esos procesos que tú me dices

La última rodada fue la hicimos hace más de un año que fue una rodada de acompañamiento un proceso de Defensores territoriales en sibate que estaban en contra la explotación minera... Entonces hicimos una rodada acompañamiento con un montón de gente que era de socialización y acompañamiento Pues de eso de resto no nosotros en realidad no nos hemos logramos mucho dentro de todas porque nos parece secundario.

Cómo ha sido la relación con otros actores viales

Para nosotros es muy complicado y hemos querido hacer, nosotros tenemos muchos proyectos pendientes... Pero siempre hemos pensado lo complicado qué es que andes en bici sos de la ciudad, que andes en la bici y seas joven, que andes en bici y seas mujer. Tienes las 3 y tienes como triple carga. Que para nosotros es complicado al menos para mí y para los chicos del colectivo en realidad somos un colectivo predominante de hombres hay muy pocas chicas porque hasta ahora se están animando a andar en bici por las situaciones de acoso sobre toda cosa que vives en la calle y sobre todo de agresión bogotá desde hace unos 2 años con toda la onda También de las bicicletas fijas se ha tornado en un ambiente muy agresivo el ciclista el asunto de compartir la vida sobre todo antes éramos como un poco más amables pero se ha vuelto un asunto muy agresivo yo no me accidentado muchas veces pero las veces que me accidentado... Muchos amigos míos se han roto la cabeza también era atropella un montón de veces porque es el asunto de no comprender... Qué es la bicicleta es un actor más dentro de la movilidad y vicios horarios es cómo salgan los fines de semana con su bicicleta... Te exigen que vayas sobre la ruta pero las ciclorutas están mal diseñadas dañadas entonces es muy peligroso y por la ciclo ruta y si eliges la calle estás arriesgando o te cierran SITP o cuando vayas adelantar te cierre otro carro y quedes entre dos carros... Te indica que la ciudad

nuestra no está construida para el peatón que debe ser la primera prioridad sino para los autos entonces todo es tenés que caminar 10 20 cuadras van a encontrar una foto para poder cruzar un puente mal diseñados sin rampas súper estrechos también al robo entonces eso de General la infraestructura de la ciudad y además que es una una ciudad capital que te exige ir tiempo para ir a todo... Que después del peatón la persona más vulnerable eres tú. Entonces debes estar todo el tiempo alerta.

Que se ha logrado desde la organización en materia con otros actores viales

No nosotros nos hemos enfocado mucho en en el asunto del peatón el peatón y el Abismo hemos estado también muy cercanos a la discusión de la movilidad integral osea como discutimos el sistema integrado de transporte de la necesidad de un sistema multimodal... Pero no es una negociación directamente con los actores sino con transmilenio como parte del servicio público... Para nosotros como cambios significativos no.

Organización tiene o ha tenido convenio con otro tipo de organizaciones o entidades del distrito

Nosotros recibimos la beca 2013 y 2014 que era de pedaleando por Bogotá con dos proyectos de ejecución con cultura recreación y deporte luego estuvimos financiados por una ong suiza que se llama Pittsburgh... Precisamente es una organización que está trabajando para la pasé otras formas que no tienen que ver necesariamente con el conflicto armado y es la paz desde los jóvenes y pues en general hemos estado vinculados con otros colectivos artísticos también culturales y políticos en este momento estamos vinculados como promotores de una casa cultural en patio bonito que se llama el trébol.

Fuente: tomada por la investigadora

 <b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b> 	
Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 5
Fecha:	Lugar: Universidad pedagógica Nacional
<p>Cómo se conformó BiciUtopia, cuantos años llevan...</p> <p>Nosotros empezamos inicialmente por Camilo Julio qué hizo el primer diplomado ambiental en bici, hizo la convocatoria amplia a esa convocatoria cayó muchísima gente. La primera vez que hubo reunión era por lo menos 100- 120 personas... No es un diplomado sino que le llama diplomado, es una experiencia de recorrido por los humedales en los que se intenta posicionar a la bici como lo ambiental. En ese momento hicimos las sesiones, se inscribió un montón de gente pero al final terminamos graduándonos como 40 y algo... Y la última actividad era como, se supone que uno ha recibido una capacitación y ha entendido un poco más el tema de la biodiversidad y tal... Pues la idea era también que uno devolviera algo de lo que había recibido. Entonces la idea era de volver hacer algo después de todo. Entonces nosotros de los que nos habíamos quedado, dijimos hagamos un colectivo bici y nos empezamos a mover... Durante el camino nos empezamos a identificar con la apuesta pero también empezamos cada uno a proponer desde sí mismo como enriquecerlo.</p>	

Entonces en el momento inicial Y empezamos a camellar unas 8 personas que salieron de esa experiencia, nos reuníamos en la casa del Ángel inicialmente a pensar que queríamos hacer, en conjunto tomamos la decisión que nos llamaríamos Biciutopía... Y empezamos a pensar que lo que vamos a trabajar le vamos a trabajar por ciclos, porque no teníamos del tiempo para estar planeando una rodada cada 8 días y tampoco nos parece. Sí porque para salir a rodar por rodar para eso... Pero un trabajo que implique un pensamiento político y desarrollo en lo pedagógico, en lo académico, en lo ambiental, en lo comunitario... Necesita preparación y requiere que la gente que esté allí tenga como unos mínimos de unidad, para eso hay que tener formación, toca sentarse, toca hablarlo. Tus es por eso que no lo hacemos de la otra manera, sin decir que los demás lo hacen mal; es una apuesta distinta.

Empezamos un ciclo del agua, visitando diferentes sitios que pues para la comunidad muisca tenían una relevancia en términos de agua. Luego hicimos uno histórico, que fue visitando diferentes puntos de la ciudad que tenían alguna relevancia entonces pues, para eso hicimos: Galán, Gaitán... No me acuerdo bien, pero hicimos varios así, de historia... Nuestros llegábamos y hacíamos como una especie de reseña histórica de los hitos importantes del lugar... Y de ahí hicimos uno de ancestralidad y ya.

De eso, empezamos a estudiar sobre el buen vivir, nos reuníamos en ese momento en el bikelab aún no preparaba un pedazo de la sesión, y así...estudiando eso porque queríamos darle acento al colectivo en términos del buen vivir. Mientras ese tiempo ya no estábamos haciendo ciclo sino que aprovechamos la coyuntura y hacíamos cosas puntual, trabajábamos con el proceso de paz haciendo rodadas por el tema... A Felipe tenía el tema de los niños de la hoja, entonces nosotros resultamos apoyando y proceso, hicimos algunas sesiones con ellos y demás.

Hicimos Rodas por el tema de la juventud y la paz, en conjunto con varios colectivos principalmente bicipazeando y concienbiciate... Luego decidimos sacar el siguiente diplomado, ese diplomado lo hicimos en conjunto y ahí sí ya hubo apuestas de todo. Vamos más o menos desde 2015. Lo divertido Es que para ese último diplomado que hicimos, había gran diversidad de gente y se hizo 14 sesiones, la persona más chica que se presentó fue un niño de 12 y la señora más grande fue de 72 años.

Qué tienen en común los integrantes de biciutopía?

Nosotros todos somos de pensamiento político más o menos hacia la izquierda, más progresistas que de izquierda. Tenemos una idea de cambio Pues bien sentida, todos trabajamos temas ambientales, todos trabajamos temas de comunidad y todos los que estamos ahora en biciutopía digamos que tenemos un tema muy horizontal de trabajo...bien de trabajo en conjunto... Y también la idea de que la bicicleta no sólo sea como un instrumento recreacional- deportivo sino realmente es un objeto, que en lugar de ser objeto, terminé siendo parte del curso de la vida de las personas, que involucra otras cosas.

Lo que quedamos es que íbamos a seguir trabajando por la bici como aula no sólo ambiental, sino como aula pedagógica que involucra diferentes elementos, no solamente que el aprestamiento motriz un tema de transporte sino que a través de la bici puedes enseñar... Casi todos trabajamos en pedagogía, en diferentes áreas, todos tenemos esa inclinación laboral y desde ahí también hemos venido trabajando cosas interesantes.

El año pasado por ejemplo estaba dando mis materias a través de la bicicleta y yo dictó química, química orgánica, la química general y ese tipo de cosas atravesadas por la bicicleta, fue divertido.

¿Además de sus acciones ambientales y pedagógicas, biciutopía se ha involucrado en otras esferas? En lo político... semestre pasado estuvimos en un proceso que adelantó el IDPAC, en el que se hacía capacitación para el tema de redes y de trabajo en medios. Y los otros estuvimos ahí, pues somos críticos de la actual administración. Entonces en el espacio estuvimos todo el tiempo poniendo la posición política... Y nosotros llegamos a decir pues las cosas que no estaban bien.

Nosotros habíamos sacado una propuesta que se llama viva biela, rodada por las personas caídas en bici vinieron 700 ciclistas aquí a protestar, por el tema de que había mucho muerto en bici ...

Con la conejera hemos trabajado, con la van der Hammer, necesariamente todas las acciones tienen algún tocante ambiental pero hemos ido a apoyar sus procesos. El tema de la Paz, nosotros estuvimos mucho tiempo

También cómo con pedagogía para la paz y pan acciones frente al proceso.

Y cómo ha sido la experiencia con otros actores viales y con los mismos biciusuarios?

En el grupo inclusive no hay unidad del tema. Paola Giselle el ángel y yo, yo creo, tenemos una visión más conciliadora porque pues al final del día se trata de que la gente no está educada en el tema y obligarlos a que asuman... Es difícil. Y por otro lado... Ellos son un poco más de acciones beligerantes, de ir y empapelar el carro, tirarle el capo. Entonces no tenemos unidad, hemos tratado de pensar cosas, inclusive intentamos sacar una vaina para lo de Bogotá líder pero sin palanca, complicado.

Es decir, desde lo mucho y lo desde lo poco trata de hacer cosas. Nosotros en las rodadas vamos diciendo: por "Un carril", "tratemos de respetar al otro"... Pero nos ha pasado que llegamos a Rodadas con otros colectivos y nosotros somos los únicos que van por Un carril.

Nosotros por ejemplo para las rodadas no consumimos, ninguno. Algunos no somos consumidores, yo personalmente no lo hago Pero respeto a los que lo hacen. Sin embargo yo personalmente, y si lo digo muy a mi nombre, a creo que cada quien tiene derecho a cuidar su territorio como quiere... En ese sentido llegamos a acuerdo y por lo menos nosotros en las rodadas no consumimos. Por lo menos el grupo base. Se le dice a la gente que en el trayecto no, cuando ya llegamos al sitio guarde su bici... Y en ese momento si lo quiere hacer lo haga, alejado de los demás porque mucha gente que no es fumadora y también merece respeto. Pero por el camino Cómo ir pegandolo, no. No corresponde, porque al final del día si nosotros estamos trabajando por el derecho a la ciudad pues uno tiene que tener pensado en la cabeza como uno invade el derecho a la ciudad de los otros.

Nosotros estuvimos escribiendo una ponencia en la que dice justamente eso del derecho a la ciudad, que es una bandera que nosotros hemos estado cargando últimamente para posicionar un poco porque creemos que el carril es vía pública y por lo tanto tiene derecho a todo el mundo. Entonces no estamos de acuerdo con las ciclorutas, con las vías segregadas si y y tenemos como ciertas críticas a la administración actual lo mismo... Con actores viales nos va fatal.

Qué propuesta pensado para mitigar esto ya desde biciutopía?

Nosotros, entre nosotros tenemos autorregulación... Con otro ciclistas es difícil, nosotros rodamos un poquito fuerte entonces cuando tú vas con otros colectivos la mayoría a veces nosotros salimos, cómo que las velocidades... personalmente me sobrepasan.

Me decías que no están tan acorde con la administración actual, pero sin embargo Ustedes han participado de esos espacios... Han pasado proyectos?

Nosotros nos hemos presentado, pero no tenemos palanca de nada. Entonces es difícil. Ahora Último, hemos pensado en volver a retomar... Los chicos se fueron al Foro Mundial de la bici la ponencia que te decía que habíamos escrito. Ellos llegan ahora... Y la idea es empezar a hacer un recorrido por toda la cuenca del Río Bogotá íbamos a empezar a trabajar buen vivir; para eso ya tenemos dos proyectos escritos. Y pues vamos a seguir pasándolo, uno sabe qué no va a quedar porque uno no es amiguis ni familiar de... Pero al menos hacer el ejercicio a ver si algún día... La peor opción es quedarse quieto.

Por otro lado, nosotros hemos trabajado cosas de feminidad y cuidado de la mujer en bicicleta y lo que empodera la bici. Pero nosotros no estamos de acuerdo en segregar más a las mujeres. Entonces esos parches que hablan de que sólo tenemos que ser mujeres en bici, pues bonito, pero nosotros personalmente lo aterrizamos de otra manera. Entonces hemos estado trabajando también en proyectos que visibilice a la mujer como un par del hombre, no como único ser sobre la Tierra... Hay una complementariedad entre hombre y mujer y Nosotros hemos trabajado siempre desde lo hacen ancestral, pon el Cabildo muisca de suba y uno pues para ser coherente en términos de buen vivir...

Fuente: tomada por la investigadora

	<b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b>		
	Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 6	
Fecha:	Lugar: Centro Comercial Centro Mayor		
<p>Cuéntame acerca de la historia de biela tunal Cuánto lleva...</p> <p>Biela tunal hace 2 años y medio cómo va más o menos para el mes de junio de 2016. Nació gracias a un encuentro de Facebook, una pregunta que hicieron en un grupo de Facebook para ir a una rueda que se hacía los viernes que se llama concienbiciate y pues en un grupo publicaron que quién salía desde el sur alguien dijo yo salgo del tunal y hubo varias réplicas de gente del tunal. Ella también te eso y escribí porque no nos vamos todos juntos... Y nada pues salió muy pegado el tema de salir desde el tunal, nos reunimos, hicimos un evento que se llamó biela tunal y desde ese momento estallo.</p> <p>Biela Tunal nació de esa manera esporádica, y resultó que nunca fuimos a la rueda de concienbiciate, si no nos fuimos a dar las vueltas por nosotros mismos como empezamos a descubrir que tenemos la capacidad de ir a donde nosotros quisiéramos por medio la bicicleta y nada empezó así, así fue como empezó Biela Tunal.</p> <p>Además de ti qué más lidera el grupo, cómo se toma las decisiones del grupo?</p> <p>El grupo tenía varios cofundadores, más o menos era un equipo de 4 o 5 personas telas Cuál es la única que ha sido permanente, he sido yo, las otras personas han hecho aportes muy importantes para el colectivo tanto el tema de organización como en tema de Liderazgo, pero también por cuestiones</p>			

personales se han ido... Parece tiempo llegó un fundador que se llama Carlos Sánchez.

Biela Tunal desde el principio nos reuníamos en la plazoleta del centro comercial ciudad tunal, pues Tunjuelito fue nuestra localidad, el bastión en la que nosotros crecimos... Comenzó hacer un colectivo muy fuerte, el tema organizativo lo teníamos un poco no vertical, si no horizontal donde todos podíamos participar. Siempre se manejó con un tema de autonomía, de hazlo tú mismo y aprendizaje colectivo, solidario, libertario, comunitario.

Nosotros empezamos a hacer salidas por nosotros mismos. Encontrar lugares que estaban vedados dentro de nuestro territorio que era Tunjuelito, lugares como el parque el 14 de mayo... Por temas de seguridad, ahí dejaban a los muertos en los 90 siempre encontraban muertos al lado del Río, ahí cercar la cuenca de Tunjuelo nosotros vimos la capacidad que tenía la bicicleta como punto encuentro de la comunidad... No empezamos a segregar que era cierto tipo de bicicletas, si no todas las bicicletas iban... Empezamos a hacer mucha catarsis en los encuentros que teníamos, como nos encontrábamos casi siempre los jueves pero ya empezamos a hacernos más amigos y empezamos a vernos ...dia de por medio. Haciendo actividades de salida, empezando a permear el tema comunitario, empezar a ver los problemas de nuestra localidad, empezando a hacer propuestas concretas a esos problemas. Empezamos a estudiar la historia misma de Tunjuelito, todo esto nos lleva un tema de una madurez política y ciudadana Gracias a que encontramos que a partir de la bicicleta nosotros teníamos responsabilidades como ciudadanos y nada Así fue como empezó Biela Tunal... Empezamos a ser aprendizaje nosotros como el tema despinche; son personas que venimos de orígenes humildes, pues nada, nuestras bicicletas muchas veces tenían daños, muchas veces pasan cosas y un tema con eso. Empezamos a aprender por nosotros mismos al pararnos un poco más en ese concepto de Hazlo tú mismo... Empezamos a

Empezamos a intervenir bosques de la bici varias cosas... Nuestro Caballo de Troya para empezar a cambiar nuestra realidad. Empezamos a encontrar autosostenibilidad desde la bicicleta, empezamos a encontrar que por medio de la bicicleta podríamos hacernos una terapia de grupo... Tenemos chicas que venían con temas de violación, chicos que venían con temas de identidad de género que no creo en podido desarrollar porque siempre se han visto como relegados, chicas con bulimia y anorexia, gente que venía como muy golpeada. Empezamos a trabajar con el tema del SPA y pues con la bicicleta es un tema que está muy pegado y nosotros empezamos a darle manejo gracias a un compañero que se llama Henry mota, de un colectivo que se llama marcha cultura canabica; que lleva más o menos 5 años desde una propuesta de consumo responsable activos de origen natural.

Todas estas cosas empiezan a girar en torno de biela tunal, gracias a eso, es un punto de encuentro para muchísima más gente... Agente que no tenía idea de estos temas y por esto se subía a biela... Empezaron a ver la bicicleta como eso quedamos nosotros: Un estilo de vida.

Participamos de dos convocatorias distritales las cuales ganamos, una era para la promoción consciente del uso de la bicicleta como se llamaba los jóvenes se suben a la bicicleta en Tunjuelito y el segundo fue el primer Festival de bici hacia el sur de la ciudad que se llamó Tunjocleta. Estas dos iniciativas las desarrollamos más o menos con un espacio de 6 meses cada una y eso también nos sirve para llegar con la bicicleta a muchísimos más sectores, muchísimas más personas que empezaron a ver en la bicicleta como una opción de vida y una respuesta diferentes problemáticas que se presenta... Hablamos del sur como un paradigma, como una forma de ser, no el sur como un lugar. El sur nos ofrece diferentes condiciones económicas y sociales definitivamente lo marcan a uno y hacen mucha Mella en la entidad de cada una de las personas que vivimos al sur. Pues empezamos a ver que el sur no era un lugar sino una forma de pensar, una forma de vida y desde ahí empezamos a tener contacto con las alcaldías locales, luego con nivel central cómo nos sumamos a

un año a la misa de la bicicleta de Bogotá qué es un escenario interlocución los bici usuarios y el distrito que lleva varios años, con activistas a nivel nacional que están ahí y ellos hicieron también esa cuota para empezar a educarnos en temas de urbanismo, sociedad y todo esto. Porque ellos son personas que ya vienen con una preparación académica mucho más fuerte y nos empezaron a permear con todos estos conceptos empezamos a trabajar más el tema de concepto y de un fondo ideológico sobre la bicicleta...

Tenés empezamos desde un activismo, una revolución de la Biela, donde ya hablamos de política, sociedad, economía ya empezamos a ver la bicicleta desde muchos más aspectos. El ciclopaseo empezó a crecer muchísimo tuvimos que mudarnos a centro mayor, hace más de un año porque la cantidad de gente que llegaba y se perdía tratando de llegar era muchísima... Nosotros no hacemos ciclopaseos, hacemos rodadas dónde eran encuentros de más de 120 personas, y empezamos a tener una fuerza tanto en redes como influencia en el territorio en los territorios aledaños bastante fuerte. tanto así, que en el último conteo teníamos 11 localidades, circundantes a Tunjuelito que se sumaron a biela. No te caen y de procesos colectivos bici, que se habían caído y dijeron Vámonos con biela. Tenemos más de 4000 seguidores en Facebook ... Yo lo clasificó de 3 maneras: El staff Qué son los coordinadores logísticos, los miembros que son los asistentes regulares y los asistentes que son las que vienen de manera irregular...Empezó a crecer tanto así que la organización horizontal que se tenía, se convirtió en algo más vertical, porque era muchísima gente.

... Ahorita estamos con el tema del decálogo, porque este año empezamos con un plan de trabajo distinto al que hacíamos antes en cuanto la bicicleta. Anteriormente, a la bicicleta le damos el tema de promoción de la bicicleta y uso responsable de la bicicleta. Seguimos con la promoción, seguimos con el uso responsable pero ahora estamos tratando de generar una entidad colectiva del biciusuario; con el fin de dignificar el uso de la bicicleta, de qué encontramos que las relaciones en las vías son relaciones de poder bastante marcadas por la influencia del automóvil y los vehículos de combustible fósil que históricamente y culturalmente ya los vemos como nuestra primera opción. Somos del primer colectivo a nivel distrital qué piensan tener un decálogo, somos el primer colectivo que ha hecho una asamblea...

En ese grupo que tú me decías que es el staff, más o menos Cuántas personas hay?

Cinco logísticos y tres coordinadores, los coordinadores somos los que estamos atentos a todo el tema de Colectivo pero en un nivel más amplio, somos los que estamos pendientes con las alcaldías, con los otros colectivos, instituciones, el sector privado, temas de proyección, retroalimentación, de catarsis... Y desde ahí empezamos a generar cambios que sean pertinentes o focos que se necesitan.

Cómo crees que aporta biela tunal a los bicicusuarios bogotanos, a la ciudad?

Yo creo que nuestro aporte más significativo qué hace el colectivo es generar un pensamiento crítico, es decir un pensamiento que resiste... Siempre una timidez con ciertos temas, el vínculo con el sector público, con el lenguaje con el sector privado, en el tema de hablar de la realidad por la que pasa el país... Generalmente los colectivos bici lo que hacen es un tema más recreativo- deportivo, nuestro fuerte es tratar de generar un pensamiento consciente y crítico a las vicisitudes de nuestro entorno... Hablamos de movilidad, creación y deporte, pero también Hablamos de sociedad.

Temas la administración de Peñalosa ha sido muy difícil, ya que para nosotros ha sido una administración muy hipócrita. El año pasado tuvimos tomadas de 70 muertes de bici usuarios, a lo cual, en la respuesta fue muy mediocre por parte de la Administración... Tenemos la ley 1811 y yo creo que el 10% de uniformados de Bogotá reconoce la ley 18 11 y siguen pensando cosas muy

básicas y muy banales de la bicicleta... Nos vemos como un grupo contestatario, grupo rebelde definitivamente porque no ASUME su identidad y reclama sus necesidades, con carácter no con violencia, definitivamente siempre nos van a pasar por encima... Y no nos pasan pon encima tenemos el problema de comunicación con las instituciones, porque son muy blandas... Cuando yo te hablo de que muere un bicho usuario, No me sirve que me hagas una campaña de de 4 gatos bailando merengue o sacar un manual... Sabiendo que a uno no lo mata la bicicleta, ni los errores que pueda cometer en la vía, si no nos mata las velocidad.

Ahorita el conflicto armado era lo que daba más víctimas a nivel nacional... La cuota de víctimas más grande era por el conflicto armado. Se acabó el conflicto armado (en teoría) y ahora es el conflicto Vial... Es un tema de unificación y pacificación del conflicto Vial.

Peleamos en Bogotá los usuarios con las resoluciones de la secretaría de movilidad que no están aplicadas sobre la ley 1811. Nos hablan de que obligatoriamente tenemos que estar en la ciclo vía como en la ciclo ruta... Eso es una resolución que salió en el año 2002... Es una ley sobre una resolución, gana la ley. Y Nos multan los agentes de tránsito por no andar en la ciclo ruta. Nos obligan a ir en la ciclo ruta sabiendo que tenemos 400 km de ciclo ruta y yo creo que por ahí el 70% está en mal estado. Hablemos de señalización, de abandono... Nos jactamos de decir que somos una capital bici a nivel Latinoamérica, de pronto sí o no.

... Nos dan unas leyes sin ningún trasfondo ni ninguna pedagogía.

Impacto que se dan en la comunidad enseñarle a la gente que la bicicleta es una alternativa autosostenible, que no necesitas estar en biela para usar la bicicleta, que no necesitas estar aquí para ser tus amigos en bici...

Tenés un grupo de corredores que se llama teamCriollos de D.C, y aquí también salió un grupo que se llama montaña sureña, streetridders que son de MTB...

Es gracias a los colectivos de bici usuarios, COMO BIELA, COMO FONTIRUEDA, COMO BIKENNEDY, SUBASE A LA BICI, SU CICLA, CONCIENBICIAATE... Entre todos nos ayudamos y empezamos a darnos tips de cómo debemos dejarnos en la calle con tema de seguridad personal, seguridad grupal, seguridad en la vía. Es un vos a vos que se da, no es algo que venga y nos expliquen ellos. Alguna vez se trataron de acercar, lo hicieron... Pero nosotros ya no participamos Por qué es eso, vienen por una firma, vienen por una foto, a cumplir un ítem de estadística pero no vienen a salvar vidas. Entonces yo no juego a eso. Yo Trato con gente no con números.

En cuanto a otros actores viales, biela tunal ha tomado alguna medida para que esto se contrarreste? Nosotros viendo que el antagonista directo el usuario es en un momento, fue el SITP, los buses Azules. Nosotros Alguna vez has invitar no juego de roles que era el del suceso en la bici de la bici se sube al bus... Nosotros el año pasado mientras se hizo la semana distrital de la bicicleta, que era un evento distrital, nosotros hicimos la semana local de la bicicleta... Somos el único colectivo y la única localidad en historia de Bogotá, que ha tenido un evento paralelo a la semana la bicicleta como su propia semana local de la bicicleta...

Se hizo un bicipacto, esa iniciativa varios encuentros donde invitamos a los bici usuarios a subirse al bus para ver los puntos ciegos... pacificación del conflicto vial. Ponte en mis ruedas, dentro del programa de bicipacto... Pero mira que si sirve, se llama dignificar la bicicleta. Mostrarle la demás gente que esto no es una pelea.

Qué otras iniciativas ha tenido biela tunal que no me hayas contado?

Hice un biciCine, se llama cinemacleta en la 45... Un escenario no pudieron llegar los chicos en bici, pasarla bien... un espacio de esparcimiento. Proyectaba películas de bici.

Fuente: tomada por la investigadora

 <b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b> 	
Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 7
Fecha:	Lugar: Los Mártires
<p>Cuéntame, Hace cuánto están conformados como organización? ¿Qué es Coyote?</p> <p>Coyotes comenzó aproximadamente hace 5 años es una localidad de suba, pues nos quedamos a partir de un grupo que se llama súbase a la bici... Nosotros hacíamos ahí pero pues lo de nosotros no son los ciclopaseos, ves. Pues a nosotros nos gusta como la velocidad, nos gusta cualquier todo rápido por medio de la bicicleta entonces de ahí partió la idea cómo creemos el grupo. Antes no se llamó a Coyote sino coyoteando la ciudad... Entonces decimos que fuera algo más compacto y coyotes.. Desde ahí comenzamos a crear un logo y pues nos bonificamos inicialmente. Esto lo creamos pues tres amigos qué Sergio, David y yo... Conapo ciclísticos. Desde ahí empezamos a andar como un día en específico pero los jueves los jueves empezamos a salir y pues convocábamos gente. Al principio pues llegaban un pocos.. Le gustaba subir fotos y pues la gente se animaba. Cómo llevan días que no iba nadie entonces como con el amigo... Pero igual eso es un proceso es Cómo crear una empresa van a ver altibajos en las buenas. Ya después un tiempo pues se a la gente como que le gustó es enfoque que teníamos que era como la velocidad entonces nosotros estamos Unidos por una sola palabra que se llama... Empezamos a asistir eventos empezamos a crear face vamos a Mostrar fotos evidenciando todo tipo de actividades que puedes qué las demás organizaciones ciclísticas de Bogotá o también hacer... La cuestión es sobre eso sí vas a ir a Coyote no tienes que tener si no tienes el nivel al menos la ruta porque nosotros esperamos en los que qué tal te va. Mucha gente ha pasado por coyotes muchos se han ido y muchos se han quedado.</p> <p>Otra cosa que nos no mucho fue un evento que se llama el Aguapacoyos.</p> <p>¿Cómo toman ustedes las decisiones de eventos y demás que competan a la organización?</p> <p>Bueno primero que todo... Tenemos en logística más o menos unos 8 La mayoría son de suba otros son de del sector de Engativá y algunos son del Sur. Tenemos un grupo en el WhatsApp y pues por ahí nos comunicamos... Así se toman las decisiones cualquier tipo de decisión la tomamos por ahí</p> <p>Qué más tienen en común los integrantes de coyotes?</p> <p>Uno Pues todos apoyamos todo lo que es el transporte es lo que nos une digámoslo así... Nos une básicamente es la el poder que nos da como nuestro cuerpo poder movernos bicicleta donde queramos, pues porque tu cuerpo y tu mente son las que te llevan adónde y eso es realmente lo que</p>	

nos une a todos... En cuanto a eso aparte de la velocidad, qué es lo que más les encanta.

Qué intereses tiene la organización?

Nosotros siempre hemos querido cómo apoyar a personas con bajos recursos, ya que es algo difícil por la cuestión de la sociedad... Pero pues nosotros aproximadamente hace 3 años creamos algo que se llamó el aguapacoyos. Entonces pues todo el parche habló y llegamos a un acuerdo se pueden cosas para regalar aguapanela y pan a la gente... Hicimos un evento recogimos fanny la fan con vasos con dulces de todo y gente de muchos colectivos no soporto mucho en eso... Y recorremos el centro, porque pienso que es donde está como más susceptible como a las cosas, es donde se ve más la pobreza mental de la gente... La pobreza en cuanto al dinero. Sé que de pronto hay muchos más lados donde se ve el habitante de calle pero pues seamos sinceros acá en el centro se dé muchísimo... Estuvimos en el parque nacional nos ayuda la policía y estuvieron los carabineros.

Osea que desde que estan en coyotes han cambiado... Digamos antes muchos que fuman hierba y muchos que toman... Al inicio lo que hacíamos era rodar llegar a un punto y de pronto uno a veces se tomaba cualquier cosa vamos que ya con el pasar del tiempo... La gente crece la gente tiene tu tipo de proyección también queremos crecer el grupo nosotros ya todos los pensamientos cambian... De ahí como que arrancamos.

Además de los aguapacoyos que más les gustaría hacer?

En este 2018 lo que estamos haciendo es montando una tienda directamente que se llama coyotes Store... Traemos repuestos de bicicleta accesorios la bicicleta por las mismas bicicletas moviéndonos con eso cosas a buen precio, tenemos también cosas usadas Pues porque la gente a veces como También tenemos cosas nuevas de primera. Entonces nos estamos dando a conocer, es que tenemos varias gente que nos sigue, de gente que sabe Quiénes somos nosotros y aprovechamos también para darles nuestro aporte a la gente nosotros conseguimos buenas cosas para que tengan sus burritos bien para que no se les dañen...

Cómo les ha ido en la vía con los otros actores viales y con los mismos biciusuarios

Nosotros somos dos nos hemos pasado semáforos andamos entre carros todo sí hemos tenido accidentes pero no ha sido cosas ósea que atenten directamente a la vida Pues bueno cómo andas vos atentan directamente a la vida pero pues tan dañado ciclas los carros son dañados las siglas motos han dañado las ciclas el día de ayer que fue rodada una moto cogió a un compañero cicla por detrás y pues le tocó pagar ósea nosotros como personas como que la mala energía se ha centrado en la bicicleta y es la que nos ha salvado...

Les gustaría tener acciones propias para mejorar esto o no...

Somos un carro más, somos una moto más y eso es lo que queremos que la gente entienda nosotros también anda muy rápido y nos, porque la gente, los motorizados y la gente de los carros piensan que ellos son los dueños y los únicos actores viales y eso no es así. Uno también anda muy rápido no para que nos andan pitando y echando el carro encima, a veces no hay ciclovías o a veces las hay pero no nos gusta usarlas por tanta inseguridad... La calle es nuestra. Hay días de días hay veces que ya nos vamos de rebeldes qué Mejor dicho no dejamos pasar Carros nos metemos por transmilenio, somos otro tipo de cosa pero ya sé cuándo estamos con gente nueva o algo así, simplemente no la calle es de nosotros y ya. La vehicular lo normal Eso es lo que queremos, no?

Los coyotes han tenido vinculación con otras organizaciones llámese colectivos o entidades del distrito?

En colectivos y aveere hemos andado con Bósate la bici, bosariders, subase a la bici... Sabes que yo creo que, con todas las organizaciones de ciclismo aquí en Bogotá hemos andado. Pues los coyotes pertenecen a agencias de mensajería los viejos zorros, hay muchos que trabajan para mensajeros urbanos, rapi, los coyotes estamos como esfuerzo en todo Bogotá en todo lo que tenga que ver letra hay un coyote. Y tú le hablas alguna organización que si conoce a los coyotes y ellos saben Quiénes son los coyotes. Entonces es algo que ha ido creciendo bastante aquí en Bogotá.

Hemos llegado a Italia más llegado pero Hemos llegado a la mayoría de colonos estaban en la costa Hermosillo del Amazonas hemos ido a Santa Marta la guajira chocó.... En circunstancias deportivas a viajar a hacer su vida entonces siempre se llevan los estikers si ponen su marca ya se indican con la bicicleta siempre, algunas académicas algunas han sido por carreras...

Con el distrito, no. Siempre nos hemos dormido como en esa cuestión, cuando quedan dos días para pasar pues de éxito a la vaina cómo que no ha sido para nosotros... Si fuera con el distrito metemos el aguapacoyos y la gente nos ayuda con eso y en cuestión del grupo y del parche también nos apoyarían pero como nosotros locos nos gusta la velocidad y eso entonces como que el distrito no apoyar eso tampoco porque ellos quieren que uno ande por ciclorutas por dicho absorberán y toda la cosa y sí pero no tiene sus pro y tiene sus contras entonces es lo que de pronto yo no entiendo por eso mismo tratar Tratamos de auto gestionarnos nosotros también entra el parche hay mucho talento hace muchas cosas y ahorita con la tienda gracias a la tienda vamos a unir más agente del grupo que los cosenos venden chaquetas entonces lo vamos a unir para poder car todo lo que tenemos que sea sólo uno fuera unificar lo que tenemos.

Fuente: tomada por la investigadora

	<b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b>	
Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 8	
Fecha:	Lugar: Teusaquillo	
<p>Nosotros aquí pertenecemos a una comunidad, qué es la comunidad jarecrisna Qué es la conciencia de krishna y nosotros aquí tenemos unas nombres espirituales que no lo nuestro maestro espiritual... Pero también tenemos el nombre de civil...</p> <p>Nosotros probamos la bicicleta como medio de transporte alternativo espacio y reflexión en torno a la ecología también nos preocupamos mucho por la ecología ¿cómo nos preocupamos nosotros por la ecología? Nos preocupamos por el lado de... Promoviendo El vegetarianismo...</p> <p>Fundación Cuántos años llevan? ¿Porque la iniciativa y desde hace cuánto?</p> <p>La madre rucci fue la que impulso la rodada consciente y eso fue en el año 2016 y entonces ella inició una rodada principalmente lo que hizo fue promover el yoga y cursos de cocina vegetariana. Entonces ahi involucró, los programas que manejamos acá yoga inbound Qué es la academia de yoga y revolución de La cuchara. Entonces nosotros aquí tenemos diferentes restaurantes aliados de la</p>		

revolución de La cuchara como también... Se hizo recorrido por la ciudad a diferentes lugares estaciones y se terminó aquí con una clase de yoga. Entonces en ese momento a la gente le gustó mucho, diferente algo bonito. A lo que primero nos ayuda a la ecología con el vegetarianismo con la madre tierra nuestro nuestra salud... El cuidado... Controlar nuestro cuerpo nuestra respiración... Con nosotros mismos con el interior. Venimos realizando rodadas también como esporádicamente como nosotros tenemos hacemos mucha rodadas a una Ecoaldeas que tenemos aquí... a Varsana.

Las personas que están a cargo y cómo llegaron a liderarlo

Nosotros trabajamos con el pacto mundial consciente... Que la semilla sean protegidas, las comunidades indígenas tengan derecho a vivir de acuerdo a la sabiduría Vereda de lo que te había comentado ahorita... De la humanidad aprenda Cómo relacionarse con cada ser del universo esos son como los Pilares que tenemos en común, los sistemas de sanación y medicina natural, los santuarios en cualquier lugar del mundo se han conservado como contaminación con agrotóxicos, transgénicos...

Universidad de sabiduría ancestral con cuatro facultades... es una propuesta educativa, facultad del arte sagrado, facultad los pueblos originarios y facultad ancestral... Todos son voluntarios... Y la revolución de La cuchara que es otro colectivo amigo aquí de la comunidad...

Todos estos grupos los tenemos por toda Latinoamérica en todo Latinoamérica de revolución de La cuchara... Pacto mundial consciente y la UDSA. Nosotros estamos en ese proceso consolidando la rodada consciente como algo que se posiciona, muchos colectivos nos conocieron por las clases de yoga... Por las actividades Entonces les gusta eso, algo diferente. Porque hay colectivos... Que sólo van y se reúnen y ya, se sienta nadie en el Park Way y se ponen a tomar, no sé... Pero pues bueno por lo menos usan la bici. La idea de nosotros es tener un trasfondo, no rodar por rodar sino tener en cuenta muchos aspectos, Cómo aportarle a las personas, cómo aportarle la humanidad, como aportarle a esta sociedad, buscar un cambio... Todos somos voluntarios... por amor, porque queremos el cambio... Bueno estas son algunas rodadas que nosotros hemos tenido: La roda antitaurina, nosotros empezamos con la revolución de La cuchara, que invita a Estos espacios para compartir, para dar posicionamiento... Esta son rodadas que se han hecho con yoga. Él es Yuga y así como yo llego por una rodada, la primera vez que salí con ellos fue a patios allá en la Calera y como que empezamos a hablarnos y uno se interesa Por qué se da cuenta que es un espacio muy bonito, dónde puede uno aportar conocimiento, donde le pueden aportar a uno muchísimo y uno puede concientizar que se pueden hacer las cosas mejor, entonces llegamos ahí todos a colaborar y sacar la rodada consciente adelante. Tenemos diferentes actividades círculos de palabra... Preferiblemente que haya un abuelo. Otra actividad una clase de meditación y de yoga... un taller de cocina... Nosotros también buscamos eso Cómo buscar como tejidos... y buscamos afuera que podemos hacer, una de esas fue una persona... Y nos propuso... Una sala de lectura, dijo yo tengo el espacio podemos ir a hacer una actividad cuando ustedes quieran... Y se hicieron proyecciones diferentes comunidades indígenas, fue muy bonito.

Actividad la llamamos lectura bajo las estrellas, también se propuso una rodada que cada persona llevará su libro, empezar con una clase de yoga, un estiramiento sencillo para luego terminar leyendo cada uno fragmento... Fue muy bonito eso fue en la Virgilio barco.. Esto fue una fiesta de tambores que hicimos como ofrenda a la madre tierra eso fue en la plaza de Bolívar... Llegaron unos colectivos, pero no estaban en la misma onda, lo que te decía van y ruedan... Hay personas que van a sus espacios para sólo tomar... Nosotros lo que queremos es que esos espacios sirvan para formar, si uno no sabe utilizar esos espacios no le está haciendo bien.

¿Cómo toman ustedes las decisiones ustedes como organización, como grupo?

Siempre optamos por reunirnos... Entre todos nos hablamos para tener en cuenta qué actividad vamos a hacer,Cuál es nuestro Norte, sí todos estamos dentro del mismo grupo todos tenemos el mismo

Norte. Somos vegetarianos, no tomamos alcohol, no consumimos drogas... Para toma decisiones reunimos siempre, cada 15 días, propuestas nuevas, cada uno tiene propuestas...

Los intereses específico así de la organización...

Promover el uso de la bicicleta, digamos que es una propuesta activista, el uso de la bicicleta, la ecología y el medio ambiente y la alimentación responsable... Todo eso conlleva a la espiritualidad.

¿Cómo crees que las acciones de la organización contribuyen a la ciudad, a los bogotanos sean biciusuarios o no?

Primero... Se anime a usar una bicicleta como medio de transporte, no solamente dentro de la ciudad sino para conocer otros lugares, que nos portar mucho para nuestra salud y para la huella de carbono.

Segundo, para que la gente se dé cuenta que una manera alternativa de alimentación... Eso es muy importante para nosotros, que la gente se dé cuenta... Qué es un mesa está libre de violencia. Y también que se acerca el conocimiento ancestral.

Cómo ha sido la experiencia con los actores viales y con los mismos biciusuarios?

En general las ruedas un tiempo que las intentamos hacer de noche... En las rodadas las personas Generalmente son un poco intolerantes pero hoy en día ha sido un cambio, más conscientes que la bicicleta es es muy útil, que es una de las mejores opciones de transporte, ya creo que respetan más en el espacio.

Respecto a los biciusuarios, bastante acogidos, la gente le gusta mucho Esa idea. Cómo es gente que le gusta ir solamente a rodar... Hay otra gente que busca rodar y después tener una actividad, un aporte, un crecimiento en algún aspecto como en cualquiera de los aspectos que nosotros promovemos, tus a la gente le interesa mucho por lo menos sin hacer una clase de yoga oír aprender a cocinar, o hay gente que le gustaría ser vegetariano pero no sabe cocinar Entonces le damos el espacio para que aprendan lo mínimo, así se hace una croqueta de lenteja, es algo muy sencillo pero la gente no tiene conocimiento cómo nos reflejar eso. Le gusta mucho que nosotros tenemos diferentes focos entonces, que el vegetarianismo, la sabiduría ancestral, el yoga y Por alguno de esos hay gente que se camina y dice como resulta siendo voluntario alguno de sus programas qué ha pasado muchísimo...

Han hecho ustedes parte de los espacios del distrito o convenios con o acompañamientos con otros grupos de biciusuarios

Nosotros ahorita hemos trabajado con biciutopía, respecto a colectivos los que te nombraba, la sala de lectura del tío... No están enfocados en la bicicleta pero brindame un espacio donde nosotros tenemos ahí cabida cómo Entonces eso es lo bueno tejer para lograr en cualquier apoyo... Con el distrito No hemos tenido la posibilidad de trabajar, momentos intentó lograr fue para el foro Nacional de la bicicleta cómo es que se hizo en villavicencio como uno de nosotros fue, pero pero nada. Digamos que el distrito, seguramente tiene espacios pero nosotros no hasta el momento no hemos podido participar, digamos que no es muy abierto... Yo siento que la promueven pero cómo así por promoverla " como si apoyamos la bicicleta" pero en realidad no se hace donde uno pueda interactuar... Por lo menos pasar muchas cosas de que matan un ciclista, roban un ciclista y todo el mundo protesta... Ustedes sólo vienen aquí cuando nos necesitan, para hacer quedar bien a la alcaldía... Pero cuando nosotros necesitamos alguna actividad Nadie aparece. Entonces la alcaldía no se preocupa, La localidad no se preocupa... Yo digo que hace falta mayor gestión por parte de la administración que pueden promover Estos espacios, si los promovieran... De pronto con algún

documento como esté alguien se pueda interesar y diga... Aunque supuestamente las quería Pero mueve muchas cosas y eso pero de momento, es de momento únicamente... Por quedar bien ante los medios, no se le hace a los colectivos y muchos colectivos salen adelante solos... Como nosotros cuando vamos a las rodadas recolectamos dinero vendiendo empanadas, vendiendo pasteles y ya así Nosotros hemos sacado nuestras cosas.

Esa es la idea hacer las cosas de corazón, por la bici y por la madre tierra.

Fuente: tomada por la investigadora

 <b>UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b> <b>PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL</b> <b>2018</b> 	
Responsable: Zadia S. García Montañez	Entrevista número: 9
Fecha:	Lugar: Teusaquillo
<p>La primera pregunta es hace cuanto conformado damas en bici, quienes lo conforman, su fundación. .. Como que me cuenten un poquito de la historia de damas en bici</p> <p>Nosotras empezamos más o menos a mediados de agosto, el año pasado, ósea realmente llevamos poco tiempo trabajando en el proyecto como tal las damas de la bici. Inicialmente nosotros conformamos un grupo de amigos ciclistas que se llamó bicitadinos, inicialmente se llamó así. Como por las líneas que trabajamos, nosotros tenemos cada uno un proyecto sostenible. Bicitadinos termino siendo como el emprendimiento de las damas de la bici.</p> <p>Por circunstancias personales, José Manuel se alejó, quedamos trabajando nosotras dos, otro amigo que también estaba ene l proyecto como iniciando, pues viajo fuera, terminó pues en una empresa que absorbe todo su tiempo, pasa mucho tiempo fuera del país, entonces pues tampoco. Nos quedamos solas.</p> <p>Pero las damas, cómo surge el asunto. Nosotras nos conocimos en Teusaca tu bici, rodábamos con Teusaca tu bici y resulta que en Teusaca tu bici hay un señor de 80 años que es muy conocido muy querido por todos, Carlitos Botero. Resulta que a donde llegábamos, él nos presentaba como las damas de la bici... Entonces ven, conocían a Fran, la dama de la bici, conocían Karen: la dama de la bici. Realmente el que nos puso el nombre fue Carlitos o más bien nosotras adoptamos el nombre... como nos presentaba.</p> <p>¿Por qué? Básicamente, nuestro estilo de rodar ha sido respetando a los actores viales teniendo siempre presente la normatividad para salir y para cualquier ciudadano que se mueve dentro de la ciudad. Entonces la gente nos ha visto siempre así, como las personas, las mujeres que respetan la vía, respetan a los actores, señalizan las acciones dentro de las vías, que tenemos muy buen comportamiento en la vía, muy responsables . Como nos dimos cuenta de que la gente nos veía así, entonces empezamos a promoverlo, usábamos ese factor, sumado que pues bueno de... las mujeres somos estadísticamente como el 18 o 20 % aquí en la ciudad y en el país, somos realmente muy pocas las que nadamos en bicicleta, teniendo en cuenta el número de ciclistas que cada vez crece, pero que las mujeres seguimos siendo pocas.</p> <p>Teniendo en cuenta eso y la edad la nuestra, porque las dos somos mujeres ya maduras, la gente nos ve diferente. No nos ven como la chica, la universitaria... a nosotras nos ven diferente. Con muchísimos respeto y reconocimiento también y yo creo que eso es parte de lo de las damas de la bici. De todos los que han rodado con nosotras y con los que hemos logrado compartir. – Si la gente</p>	

nos ve de una manera muy diferente, como eso, como las damas.

Inicialmente, bueno Karen tal vez no lo vivió tanto, pero yo sí, hubo momentos que algunas rodadas y con otros colectivos, sentí como la presión de que “ah esta vieja que hace aquí?” Por el hecho de ser una mujer madura de andar en una bicicleta urbana, yo ando en una fixie... entonces la gente inicialmente me veían y yo sentí en varias ocasiones esa presión. Sin embargo, la gente al ver que nosotras nos manteníamos ahí y les seguíamos la velocidad, íbamos a la par con ellos, entonces la gente empezó a vernos como ahh bueno... No están aquí por sobar... Nosotras somos biciusuarios por convicción, nosotras nos subimos a la bici porque realmente consideramos que es el mejor medio de transporte, el mejor estilo de vida, el más saludable, el más económico, el más sostenible, tiene todas.

No empezamos antes a trabajar, porqué Karen estuvo un tiempo viviendo en Europa, obviamente aprovechamos, esa experiencia que tiene ella de rodar en Holanda, en Alemania ciudades que son culturalmente bici y hemos aprovechado mucho del conocimiento y de la experiencia de Karen, que aquí y es parte del discurso que le damos a la gente. “Miren en los países bici, se hace así, se practica así o como las dinámicas son estas. La gente es perceptiva, y eso nos ha servido mucho, la experiencia de Karen en Europa dentro de nuestras dinámicas como las damas.

Y en esa experiencia que tú tienes, que le aportado a lo que podemos decir el proceso Seguir manteniendo como nuestra buena imagen, muy buenas usuarias y como muy buenas y responsables actores viales. Estamos promoviendo, yo llegue con la costumbre de señalar, porque allá se debe hacer. Hay que señalar con las manos y yo llegue con la costumbre de señalar. Ya por la menos la gente ve y dicen bueno, ok. Y ya hay gente que ha optado sacar las manos para derecha – izquierda. Adelante, para... Y por lo menos con eso, uno ya dice ok, bueno. Estoy haciendo algo y por lo menos la gente es receptiva a lo que ve.

Inicialmente nos dábamos cuenta que los ciclopasesos, alguna vez me regañaron por sacar las manos. “Le van a bajar el brazo, pasa una moto” Lo siento mucho, pero es la señalización. Pero si nos hemos dado cuenta que desde que nosotras rodamos en ciertos ciclopasesos, la gente nos ve señalizando, ya lo hacen. Es decir, bien dicen que se aprende más del ejemplo que la palabra y así ha sido. Nosotras hemos probado, porque si , ya vemos respuesta, ya vemos que la gente lo aprende y la gente sabe que si va a girar saca la mano, por lo menos preguntan que pasa ahí y si nos hemos dado cuenta que nuestra pedagogía, que ha sido el ejemplo, básicamente.

Además de ustedes como representantes, hay alguien más que haga parte de la organización en este momento?

Digamos que nos han colaborado, en algunos momentos, en los ciclopasesos que hemos hecho, casi todos amigos de rodada y amigos de años de conocernos de la bicicleta. Pero bueno, hay una amiga nuestra, que ha querido trabajar con nosotros pero ha tenido que viajar fuera del país varias veces y pues la idea es que se nos una pronto, que es Priscila. Ella está precisamente terminando una maestría, en género, entonces la idea es que ella con el tema que ella maneja también, pues con el tema que ella maneja, pues entre a ser parte activa de las damas de la bici, pero inicialmente las damas somos nosotras Karen y yo.

Incluso la gente en redes ya nos está pidiendo ¿Cuándo es la próxima rodada? Yo considero que nos ha ido bien en el poco tiempo que hemos ido trabajando. El Facebook ya tiene unos casi 400 miembros entre hombres y mujeres.

Inicialmente nosotras no queríamos hacer rodadas, no era el objetivo principal y realmente no es lo que más nos inquiete, nosotras realmente le apuntamos a la pedagogía, entonces que hemos hecho es visibilizar a las mujeres, líderes de la bicicleta o mujeres en particular, que sin pertenecer a un colectivo específico se mueven en bici en Bogotá tanto como ejemplos históricos, hemos publicado

varios artículos de diferentes lugares donde se habla de la importancia de la bicicleta como herramienta de emancipación de las mujeres en la lucha por los derechos, la apropiación de sus libertades, de sus decisiones, específicamente, entonces nos gusta eso, básicamente o inicialmente el proyecto a dirigido a eso a visibilizar a las mujeres biciusuarias históricamente.

Acciones concretas de agosto para acá?

Visibilizarnos nosotras mismas, nos dimos cuenta que somos un referente de las mujeres biciusuarias. Hay ciertos factores que nos benefician. El hecho de vivir en una localidad central de Bogotá hace que sea fácil, que asistamos a diferentes ciclopaseos, diferentes salidas entonces.

Hemos estado haciendo piezas gráficas: videos, fotografías de mujeres biciusuarias. Estuvimos en el segundo foro de mujeres biciusuarias y tuvimos la oportunidad de entrevistar a diferentes mujeres y hombres que se mueven en bicicleta, respecto a su experiencia de rodar con mujeres y esas piezas empezamos a montarlas poco a poco en Facebook y la gente empieza a ver a tal niña o a tal mujer la conocemos como biciusuaria, pero vea que no le conocíamos la historia de cómo se subió a la bici. Y eso es importante, saber los motivos de porque se subió a la bici, eso es precisamente lo que queremos, porque buscamos que más mujeres se suban a la bicicleta, estamos convencidas que en la medida en que haya más mujeres en la vía, más seguridad habrá en las calles. Las mujeres tenemos un cuidado particular sobre la vida, sobre los demás, nosotras somos precavidas, nos arriesgamos menos que los hombres y también es cierto que nos cuidamos más que los hombres... Nos medimos más.

Si tenemos la claridad de que somos un actor vial más y que todos los actores viales tenemos derecho, seguramente la movilidad mejoraría muchísimo, si aplicamos estos principios.

Cómo ha sido la convivencia con otros actores viales y con los mismos biciusuarios?

La calle es ruda y en Bogotá la característica es que cada quien va pensando es en lo suyo, nadie piensa en el que esta interactuando en la vía, si hay un peatón, si hay una moto, si hay un carro, un bus de servicio público si uno va en lo suyo... mi objetivo es llegar de A a B en tanto tiempo, por encima de quien tenga que pasar y en el menor tiempo posible. Muchas veces a uno le echan carros encima, le pitan, la gente se incomoda de sobre manera porque lo ve a uno feliz rodando porque a uno si le rinde y a ellos en hora pico no, la gente se le nota la rabia porque uno va feliz y a su ritmo y va muy cómodo, sin estrés y va andando, la bici tiene esa gran maravilla, siempre va andando y siempre va sentado. Cómodo y contento, entonces eso es una maravilla de la bici. Pero si, la calle es agresiva. Mi accidente fue hace un año, me saque la clavícula, no me di cuenta, la deje así y pues mi cirujía la vine hacer después de mi viaje. Igual uno se siente como ciclista muy desprotegido y muy vulnerable.

Actores viales somos todos, pero nadie se interesa por qué es lo que me corresponde a mi como actor vial. Muchas veces los mismos carros no se han leído el código de tránsito, andan con un pase y se lo habrán regalado quien sabe cómo, porque no se han leído el código de tránsito, menos un peatón, la misma policía no se sabe la norma... No lo atropellan a uno físicamente, sino con la violación de las leyes, hay policías que dicen "quítese de la vía" –"tengo que ir por la vía porque no hay una cicloruta"- ósea es complicado. Sin embargo hay algo que nosotras debemos reconocer y es que a partir de nuestro de asumir completamente papel de dama de la bici me refiero desde el momento que fuimos conscientes que vamos a llevar a cabo este proyecto es enseñarle a la gente a rodar bonito, rodando bonito.

A partir de eso sí hemos notado cambios, si hemos notado que la gente si nos ve diferente, nos percibe diferente, nos respeta. Otra parte de la campaña que empezamos, usamos un par de piezas qué son una chaqueta y una camiseta que tienen algunos artículos de la ley 1811 la ley pro bici en la espalda. Nos hemos dado cuenta que cuando lo llevamos puesto la gente no nos pita, no nos echa el carro encima, es decir, si hay una diferencia, si hay maneras demostrarle a los otros actores viales

que estamos ocupando nuestro espacio donde nos corresponde... eso sí ha cambiado y al menos se toman el trabajo de leerlos, por lo menos y eso sí hemos comprobado que funciona.

Por ejemplo los sábados nos hemos movido a mediodía por las vías difíciles y funciona entonces. Realmente si estamos convencidas de que la pedagogía es lo que va a funcionar en este asunto. Si queremos hacer un cambio dentro de las dinámicas de la ciudad... la pedagogía y ejemplo. Nosotras ya somos referente, de que somos muy bien portadas... y respetamos bastante todas las normas de tránsito.

Estamos pidiendo los mismos derechos que cualquier otro, por ejemplo, una moto o un carro comportémonos caramba cómo se comporta el de la moto, que está en un semáforo y tiene que parar. Lo mismo debería hacer el peatón, el peatón también debe respetar las señales. Todos y si estamos pidiendo lugar y espacio debemos comportarnos como ciudadanos; todos somos ciudadanos y la vía es un medio más que se comparte dentro del funcionamiento de una ciudad. Hay que ser consecuentes ¿Cómo le vamos a pedir a un carro que nos respete, si no estamos respetando? Eso no tiene sentido. Siendo consecuentes con la norma es lo que nos ha funcionado.

¿Qué proyectos han tenido con otros colectivos, con el distrito, que les gustaría hacer y demás?

Inicialmente digamos que la primera invitación que nos hicieron no sorprendió mucho porque fue la cátedra Ambiental de la universidad pedagógica. Nos invitaron a mostrar nuestro proyecto como ciclistas y nuestros proyectos como emprendedores sostenibles... sin embargo nos han tenido en cuenta para escritos, sus libros y sus cosas.

Nos han invitado a ferias por ejemplo la Feria Geek de la Virgilio Barco ya nos han invitado dos veces. Hay un proyecto sostenible en Cota, que ya nos ha invitado a participar dos veces de sus actividades entonces lo que hacemos Es que organizamos una rodada hasta Cota: uno fue el proyecto desnútero, una muestra fotográfica de mujeres desnudas, la exposición de cierre ese proyecto se hizo allá.

Concienciaste nos tiene siempre muy en cuenta ellos fueron los que nos invitaron a la feria geek de la Virgilio Barco, la feria buena papá... Luego en Enero hicimos nuestro segundo evento nuestra segunda rodada que fue una invitación de Teusaca tu bici, bici pazeando porque nos acompañaron a la primera rodada en casa mandrágora en Cota y les gustó mucho el sitio la actividad que se desarrolla allá porque yo siembran alimentos orgánicos y producen alimentos orgánicos.

Digamos que fuimos parte de la iniciativa, pero ya creamos la red de mujeres en bici Bogotá junto con 9 organizaciones más... llevamos dos semanas en esto y ya tenemos montado el evento del día de la mujer... mucho compañerismo y mucha camaradería, ha sido muy chévere porque estamos mujeres de diferentes edades participando... se movió un jurgo en 15 días, menos. El evento del 8 es bien especial, yo creo que va a marcar Pauta porque es el primer evento organizado por 10 diferentes organizaciones de mujeres biciusuarios en Bogotá.

Fuente: tomada por la investigadora

## Anexo 4 - Fragmentos

Recurrencias hacia las categorías inductivas		
Categoría deductiva	Subcategoría deductiva	Fuentes Líderes de organizaciones de biciusuarios
Participación	Conformación de la organización	<p><b>E1:</b> “Nos conocimos en un escenario que promueve el uso de la bici y pues ahí tuvimos el gusto de conocernos... unir nuestras ideas que no iban tan de acuerdo a este espacio pero bueno, logramos crear nuestro propio espacio”</p> <p><b>E2:</b> “Entonces llegamos al punto como de conectarnos con tanta gente, que podamos: ¡Ey! Continuemos, porque pues obviamente el IDRD no iba a continuar con el programa... las administraciones cambian, entonces decidimos crear un programa al cual llamamos BiciCaravanas Ambientales... es un programa de la fundación”</p> <p><b>E3:</b> “Nosotros nos conocimos en un colectivo que se llama TEUSACA TU BICI, ahí todos Llevamos una historia”</p> <p><b>E3:</b> “Tenemos un conflicto gigante en las vías y aún no lo vemos y entonces partes ejercicio que nosotros proponemos de ciudadanía... Lo ponemos con una propuesta para la ciudad. Entonces ahí surge como una primera visión de lo que es bicipazeando y reunirnos con el centro de memoria paz y reconciliación”</p> <p><b>E4:</b> “nosotros nos fundamos finalizando el 2012 osea queríamos a cumplir más o menos 6 años pero como tal los últimos dos años hemos trabajado más localmente que a nivel de Bogotá”</p> <p><b>E4:</b> “Nosotros somos un proceso organizativo que deriva de otros procesos organizativos juveniles”</p> <p><b>E5:</b> “Nosotros empezamos inicialmente por Camilo Julio qué hizo el primer diplomado ambiental en bici... Entonces nosotros de los que nos habíamos quedado, dijimos hagamos un colectivo bici y nos empezamos a mover... Durante el camino nos empezamos a identificar con la apuesta pero también empezamos cada uno a proponer desde sí mismo como enriquecerlo.”</p> <p><b>E6:</b> “Nació gracias a una pregunta que hicieron en un grupo de Facebook para ir a una rodada que se hacía los viernes... y pues en un grupo publicaron que quién salía desde el sur alguien dijo yo salgo del tunal y hubo varias réplicas de</p>

		<p>gente del tunal.”</p> <p><b>E7:</b> “comenzó aproximadamente hace 5 años es una localidad, de suba, pues nos quedamos a partir de un grupo que se llama súbase a la bici... Nosotros hacíamos ahí, pero pues lo de nosotros no son los ciclopaseos, ves. Pues a nosotros nos gusta como la velocidad, nos gusta cualquier todo rápido por medio de la bicicleta entonces de ahí partió la idea cómo creemos el grupo.”</p> <p><b>E8:</b> “La madre rucci fue la que impulso la rodada consciente y eso fue en el año 2016 y entonces ella inició una rodada principalmente lo que hizo fue promover el yoga y cursos de cocina vegetariana.”</p> <p><b>E9:</b> “Nosotras nos conocimos en Teusaca tu bici, rodábamos con Teusaca tu bici...”</p> <p><b>E9:</b> “Nosotras empezamos más o menos a mediados de agosto, el año pasado, ósea realmente llevamos poco tiempo trabajando en el proyecto como tal las damas de la bici. Inicialmente nosotros conformamos un grupo de amigos ciclistas que se llamó bicitadinos... Como por las líneas que trabajamos, nosotros tenemos cada uno un proyecto sostenible. Bicitadinos termino siendo como el emprendimiento”</p>
	Toma de decisiones	<p><b>E1:</b> “pues a veces nos cuesta conciliar cosas pero se ajustan a la toma de decisiones. Cada uno aporta desde su saber... nos toca tomar la decisión por democracia, por mayoría. Hemos aprendido a manejarlo ya que todas pensamos de manera diferente”</p> <p><b>E2:</b> “Nosotros tenemos reuniones, ya programadas en el mes. Allí pues ya tenemos unas actividades por trabajar, entonces más o menos estamos unas 7 personas”</p> <p><b>E3:</b> “Todo es horizontal, no hay una jerarquía de hecho siempre ha sido un tema de acuerdos... No por mayoría sino por consenso”</p> <p><b>E4:</b> “Nosotros tomamos las decisiones de forma horizontal es un colectivo relativamente muy pequeño unas 10 personas... nosotros también somos de la tradición “Hazlo tú mismo” que viene del Hardcore Punk creemos que no es necesario mandar a nadie y ese tipo de cosas hemos asumido desde siempre como los siete principios del ejército zapatista de liberación nacional...”</p> <p><b>E5:</b> “ahora... digamos que tenemos un tema muy horizontal</p>

		<p>de trabajo...bien de trabajo en conjunto...”</p> <p><b>E6:</b> “Comenzó hacer un colectivo muy fuerte, el tema organizativo lo teníamos un poco no vertical, si no horizontal donde todos podíamos participar. Siempre se manejó con un tema de autonomía, de hazlo tú mismo y aprendizaje colectivo, solidario, libertario, comunitario.”</p> <p><b>E6:</b> “Empezó a crecer tanto, así que la organización horizontal que se tenía, se convirtió en algo más vertical, porque era muchísima gente.”</p> <p><b>E7:</b> “Tenemos un grupo en el WhatsApp y pues por ahí nos comunicamos... Así se toman las decisiones cualquier tipo de decisión la tomamos por ahí”</p> <p><b>E8:</b> “Siempre optamos por reunirnos... Entre todos nos hablamos para tener en cuenta qué actividad vamos a hacer, Cuál es nuestro Norte, sí todos estamos dentro del mismo grupo todos tenemos el mismo Norte”</p>
	<p>Tradicional y/o sinérgica (Acciones en los asuntos públicos)</p>	<p><b>E1:</b> “Hemos participado en convocatorias distritales, también te podemos contar en iniciativa del idpac a la cual nos presentamos y fuimos seleccionados como ganadoras.”</p> <p><b>E2:</b> “Estamos trabajando con el IDT (Instituto Distrital De Turismo), para proponer... una salidas para turistas, extranjeros casi siempre, con el fin de que nosotros le copiemos cuáles serían esas rutas seguras, que ya están establecidas por el IDT. “</p> <p><b>E2:</b> “Llegamos a un proyecto que tenía que ver con el tema de bicicletas, entonces ese proyecto se realizó con el IDRDR comenzamos a trabajar todo este tema... está relacionado con todo este tema de las salidas nocturnas que hacen los colectivos entonces hicimos una especie como de colectivo nocturno el estatal... como fuimos itinerantes por toda la ciudad. Hicimos recorridos en Ciudad Bolívar, aquí en Engativá, Suba, Chapinero, Barrios Unidos, estuvimos como por diferentes lugares, Usaquéen.”</p> <p><b>E3:</b> “para empezar a pensar en colectivo como parte de la gestión pública... Entonces, en medio de eso montamos la rodada, salimos el 9 de abril álamos de la memoria colectiva, hablamos de una memoria de la ciudad, de los espacios de la ciudad y nos fuimos a rodar.”</p> <p><b>E3:</b> “Hay personas a las que no les gusta como personas que no le gusta, no sé porque razones cómo darse a ver en la agenda pública y tú le das un rasgo muy interesante que por qué razón como darse una polea un rasgo muy interesante</p>

		<p>que es hagamos parte de lo público porque somos seres políticos y estamos en la ciudad...”</p> <p><b>E4:</b> “Nosotros recibimos la beca 2013 y 2014 que era de pedaleando por Bogotá con dos proyectos de ejecución con cultura, recreación y deporte. Luego estuvimos financiados por una ONG suiza...”</p> <p><b>E5:</b> “Nosotros nos hemos presentado, pero no tenemos palanca de nada. Entonces es difícil. Ahora Último, hemos pensado en volver a retomar... Los chicos se fueron al Foro Mundial de la bici la ponencia que te decía que habíamos escrito. Ellos llegan ahora... Y la idea es empezar a hacer un recorrido por toda la cuenca del Río Bogotá íbamos... para eso ya tenemos dos proyectos escritos. Y pues vamos a seguir pasándolo, uno sabe qué no va a quedar porque uno no es amiguis ni familiar de... Pero al menos hacer el ejercicio a ver si algún día... La peor opción es quedarse quieto.”</p> <p><b>E6:</b> “Participamos de dos convocatorias distritales las cuales ganamos, una era para la promoción consciente del uso de la bicicleta... los jóvenes se suben a la bicicleta en Tunjuelito y el segundo fue el primer Festival de bici hacia el sur de la ciudad que se llamó Tunjocleta.”</p> <p><b>E7:</b> “Con el distrito, no. Siempre nos hemos dormido como en esa cuestión, cuando quedan dos días para pasar pues cómo que no ha sido para nosotros... Si fuera con el distrito metemos el aguapacoyos y la gente nos ayuda con eso... pero como nosotros somos locos, nos gusta la velocidad y eso entonces como que el distrito no apoyar eso tampoco porque ellos quieren que uno ande por ciclorutas...”</p> <p><b>E8:</b> “Con el distrito no hemos tenido la posibilidad de trabajar... Digamos que el distrito, seguramente tiene espacios pero nosotros no hasta el momento no hemos podido participar, digamos que no es muy abierto... Yo siento que la promueven pero cómo así por promoverla " como si apoyamos la bicicleta" pero en realidad no se hace donde uno pueda interactuar... Por lo menos pasan muchas cosas, de que matan un ciclista, roban un ciclista y todo el mundo protesta... Yo digo que hace falta mayor gestión por parte de la administración que pueden promover Estos espacios, si los promovieran...”</p> <p><b>E9:</b> “Digamos que fuimos parte de la iniciativa, pero ya creamos la red de mujeres en bici Bogotá junto con 9 organizaciones más ...”</p>
Representación	Características	<b>E1:</b> “Primero el amor por la bici, es lo primordial de todo...”

	personales	<p>También creo que todas vemos la bici como medio de transformación, creo que es lo que impulsa crear un cambio en la sociedad y creemos que por medio de ella podemos realizarlo.”</p> <p><b>E1:</b> “Y todas trabajamos en alguna área de la educación. Pues digamos que es el patrón como que nos unió a trabajar.”</p> <p><b>E2:</b> “Yo creo que hay dos cosas: una que inician con el amor a la bicicleta pero también con el amor al planeta; tienen esos dos componentes”</p> <p><b>E3:</b> “Le creemos a la paz, somos constructores de paz. Nuestra formación y nuestras familias han incidido en un pensamiento crítico creo que eso también nos unió, ese pensamiento crítico... Las ganas de generar conciencia donde se transformen realidad.”</p> <p><b>E5:</b> “Nosotros todos somos de pensamiento político más o menos hacia la izquierda, más progresistas que de izquierda. Tenemos una idea de cambio... bien sentida, todos trabajamos temas ambientales, todos trabajamos temas de comunidad... Y también la idea de que la bicicleta no sólo sea como un instrumento recreacional- deportivo sino realmente es un objeto, que en lugar de ser objeto, termine siendo parte del curso de la vida de las personas, que involucra otras cosas.”</p> <p><b>E6:</b> “Tunjuelito, fue nuestra localidad”</p> <p><b>E6:</b> “nosotros vimos la capacidad que tenía la bicicleta como punto encuentro de la comunidad”</p> <p><b>E6:</b> “Hablamos del sur como un paradigma, como una forma de ser, no el sur como un lugar. El sur nos ofrece diferentes condiciones económicas y sociales definitivamente lo marcan a uno...”</p> <p><b>E7:</b> “Uno: pues todos apoyamos todo lo que es el transporte es lo que nos une digámoslo así... Nos une básicamente es la el poder que nos da como nuestro cuerpo poder movernos bicicleta donde queramos, pues porque tu cuerpo y tu mente son las que te llevan adónde y eso es realmente lo que nos une a todos... En cuanto a eso aparte de la velocidad, qué es lo que más les encanta.”</p> <p><b>E8:</b> “Nosotros aquí pertenecemos a una comunidad, qué es la comunidad jarecrisna” “Todos somos voluntarios... Somos vegetarianos, no tomamos alcohol, no consumimos drogas”</p> <p><b>E9:</b> “la edad la nuestra, porque las dos somos mujeres”...</p>
--	------------	--

		<p>“nos dimos cuenta que somos un referente de las mujeres biciusuarias... El hecho de vivir en una localidad central de Bogotá”</p>
	<p>Intereses de asociación</p>	<p><b>E1:</b> “La promoción del uso de la bici de modo responsable, ganar en espacios de decisión... de pronto más adelante incidir en política pública, participar en algo de toma de decisiones, asesorar en proyectos de intervención social”</p> <p><b>E2:</b> “nosotros proponemos desde la fundación, proyectos que puedan realizarse....”</p> <p><b>E3:</b> “trabajamos con un tema de construcción democracia y paz...”</p> <p><b>E4:</b> “Nosotros tenemos como cuatro ejes fundamentales pues el primero es que nuestra propuesta se enmarca frente al derecho a la ciudad...la construcción del territorio y la territorialidad”</p> <p><b>E5:</b> “un trabajo que implique un pensamiento político y desarrollo en lo pedagógico, en lo académico, en lo ambiental, en lo comunitario”</p> <p><b>E7:</b> “Nosotros siempre hemos querido cómo apoyar a personas con bajos recursos”</p> <p><b>E7:</b> “En este 2018 lo que estamos haciendo es montando una tienda directamente que se llama coyotes Store... Traemos repuestos de bicicleta accesorios la bicicleta... Entonces nos estamos dando a conocer”</p> <p><b>E8:</b> “Promover el uso de la bicicleta, digamos que es una propuesta activista, el uso de la bicicleta, la ecología y el medio ambiente y la alimentación responsable... Todo eso conlleva a la espiritualidad.”</p>
<p>Convivencia</p>	<p>Interacción con otros actores viales</p>	<p><b>E1:</b> “Estamos en una ciudad en la que todo el mundo va de afan, casi nadie cede El Paso... No hay como esa cultura. Entonces digamos que uno a veces, está inmerso dentro de esa lucha por el espacio. Pero pues la idea es eso generar la conciencia de que hay que compartir sus espacios, para una mejor movilidad en general.”</p> <p><b>E3:</b> “Es nefasta, tenemos un conflicto hay afuera la gente se le olvida... No les importa, porque como en esa burbuja no se dan cuenta que tienen alrededor y basados en afanes, en beligerancia...”</p> <p><b>E4:</b> “se ha tornado en un ambiente muy agresivo el ciclista el</p>

		<p>asunto de compartir la vía...</p> <p><b>E6:</b> “Se hizo un bicipacto, esa iniciativa varios encuentros donde invitamos a los bici usuarios a subirse al bus para ver los puntos ciegos... pacificación del conflicto vial. Ponte en mis ruedas, dentro del programa de bicipacto...”</p> <p><b>E7:</b> “Somos un carro más, somos una moto más y eso es lo que queremos que la gente entienda nosotros también anda muy rápido y nos, porque la gente, los motorizados y la gente de los carros piensan que ellos son los dueños y los únicos actores viales y eso no es así. Uno también anda muy rápido no para que nos andan pitando y echando el carro encima, a veces no hay ciclovías o a veces las hay pero no nos gusta usarlas por tanta inseguridad... La calle es nuestra.”</p> <p><b>E8:</b> “En las rodadas las personas Generalmente son un poco intolerantes pero hoy en día ha sido un cambio, más conscientes que la bicicleta es muy útil, que es una de las mejores opciones de transporte, ya creo que respetan más en el espacio.”</p> <p><b>E9:</b> “Muchas veces a uno le echan carros encima, le pitan, la gente se incomoda de sobre manera”</p> <p><b>E9:</b> “No lo atropellan a uno físicamente, sino con la violación de las leyes, hay policías que dicen: “quítese de la vía” –“tengo que ir por la vía porque no hay una cicloruta”- ósea es complicado.”</p>
	<p>Interacción con semejantes (otros biciusuarios)</p>	<p><b>E1:</b> “Digamos en la calle pasan muchos biciusuarios pero no hay una precaución de cuidarse ellos mismos utilizando sus prendas de seguridad: Como el casco, como el reflectivo, las luces, por respetar los semáforos...”</p> <p><b>E2:</b> “...Cuando lo cierran, cuando el peatón se nos atraviesan, ahí si nos vemos vulnerados, pero nosotros para vulnerar y colocar en peligro a las otras personas nosotros no lo vemos. Eso ha tocado trabajarlo con los mismos biciusuarios... es complicado con ellos, te muestran todas las excusas del planeta: si me paro en rojo me roban la bicicleta, pero si veo que no hay nadie puedo pasar...”</p> <p><b>E5:</b> “Es decir, desde lo mucho y lo desde lo poco trata de hacer cosas. Nosotros en las rodadas vamos diciendo: por "Un carril", "tratemos de respetar al otro"... Pero nos ha pasado que llegamos a Rodadas con otros colectivos y nosotros somos los únicos que van por Un carril.”</p> <p><b>E8:</b> “Respecto a los biciusuarios, bastante acogidos, la gente le gusta mucho Esa idea. Cómo es gente que le gusta ir</p>

		<p>solamente a rodar... Hay otra gente que busca rodar y después tener una actividad, un aporte, un crecimiento en algún aspecto como en cualquiera de los aspectos que nosotros promovemos...”</p>
	<p>Reconocimiento de leyes y normas</p>	<p><b>E1:</b> “Trabajamos con la socialización de la ley 1811, de qué se trata, cuáles son nuestros derechos y deberes como ciclistas...”</p> <p><b>E2:</b> “Nosotros somos precursores del cumplimiento de la ley y en ese sentido tenemos problemas a veces con los mismos bici usuarios ...”</p> <p><b>E3:</b> “que llamamos la atención con ciertas frases quedan relevantes y que empezamos a mover en la ciudadanía... Dicen por ejemplo tengo derecho al carril completo, visibilizando el asunto y motivando lo que es la ley. El 1.5 sí me da vida, aquí también hay un conflicto, ese accidente se puede evitar... Entonces nos hicimos unos jerseys de esos que usan los ciclistas, esas frases van todas en la espalda.”</p> <p><b>E6:</b> “Peleamos en Bogotá los usuarios con las resoluciones de la secretaría de movilidad que no están aplicadas sobre la ley 1811. Nos hablan de que obligatoriamente tenemos que estar en la ciclovía como en la ciclo ruta... Eso es una resolución que salió en el año 2002... Es una ley sobre una resolución, gana la ley.”</p>

Fuente: tomada por la investigadora



Anexo 5- Infografía