ACCIONES COLECTIVAS, REDES SOCIALES Y TERRITORIALIDAD DE JÓVENES QUE USAN LA BICICLETA EN BOGOTÁ

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE TRABAJADORA SOCIAL

CAMILA ESCOBAR CÁRDENAS

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

ÁREA: ECONOMÍA, TRABAJO Y SOCIEDAD

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: DINÁMICAS DEL DESARROLLO LOCAL Y REGIONAL

PROGRAMA: TRABAJO SOCIAL

BOGOTÁ D.C.

MARZO, 2020.

TABLA DE CONTENIDO

Agradecimientos 4

Introducción 5

CAPÍTULO I – ***El uso de la bicicleta en Bogotá D.C. como constructor de acciones colectivas, redes sociales y territorialidad.***

1.1 El aumento del uso de la bicicleta en Bogotá: Inicio de una alternativa de vida en la ciudad 12

1.2 Conceptualizando el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá D.C.: Complejidad, acción colectiva, redes sociales y territorialidad 22

1.3 Los colectivos de la bicicleta en Bogotá desde un análisis social 36

CAPÍTULO II – ***Los colectivos de la bicicleta en Bogotá desde sus acciones colectivas y redes sociales***

2.1 Caracterización de la población participante 40

2.2 ¿Cómo se están relacionando los colectivos de la bicicleta en Bogotá? 59

CAPÍTULO III – ***Posibilidades económicas a través de las acciones colectivas y la territorialidad en los colectivos de la bicicleta en Bogotá***

3.1 Las posibilidades de autonomía económica para los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá D.C 78

3.2 Territorialidad: Percepciones individuales y colectivas de la ciudad de Bogotá a través de la bicicleta 95

Conclusiones 130

Referencias bibliográficas 139

Agradecimientos

Son muchas las personas que han contribuido a la construcción, desarrollo y realización de este trabajo, que no hubiera sido posible sin mi familia, mis profesores, amigas/os y compañeras/os que estuvieron allí motivando y dándome ánimos inclusive en los momentos y situaciones que era necesaria su ayuda para seguir adelante con mi proceso.

Agradezco a mi mamá, mi papá y mi hermana, debido a que fueron una parte muy importante tanto para mi formación como trabajadora social como para mí crecimiento personal, ya que ellos me dieron la oportunidad de formarme y me brindaron un gran apoyo, amor y compañía para recordarme día a día la pasión con la que realizo las cosas y guiarme a caminos que me aportaran en la academia y la vida, gracias por creer y estar en cada momento.

Agradezco a mi tutora Diana Soler Osuna, ya que por sus enseñanzas y dedicación este documento no hubiera sido posible; su apoyo, paciencia, conocimiento y consejos, fue lo que me permitió tejer con dedicación cada parte de esta investigación. De igual manera agradezco al profesor Marco Gómez y Alberto Benavides y a mis compañeras/os de línea, quiénes con sus comentarios, sugerencias y demás contribuyeron a los procesos de cada uno de nosotros.

Agradezco a mis amigas/os por su apoyo incondicional e insistencia para poder tener la inspiración y paciencia suficiente para mantenerme fuerte, constante y equilibrada para el desarrollo y culminación de la investigación, gracias por aquellos espacios en los cuales compartí con los colectivos, y personas que día a día aportan a la construcción de una comunidad de la bicicleta equilibrada, con vocación social, postura política e incidente en la ciudad, ya que sin ellos no tendría coherencia y sentido la investigación

A todos mil gracias.

Introducción

Las problemáticas socioeconómicas que actualmente viven los jóvenes de la ciudad de Bogotá han generado diferentes incertidumbres frente a llevar su vida en la ciudad, una de ellas es el alto desempleo juvenil en la ciudad, ello genera ciertos cambios en las formas de relación social y económica entre los jóvenes, además, retrata un panorama desierto que no favorece el crecimiento laboral de ellos y amplía la desigualdad laboral. La Universidad Libre de Colombia (2018) hace un estudio sobre el desempleo juvenil en Bogotá y señala las localidades donde hay un mayor índice de desempleo como lo son Suba, Kennedy, Bosa, Ciudad Bolívar y Engativá, zonas que en su mayoría son limítrofes y responden a la realidad de una desigualdad socioeconómica en la ciudad, ello ha hecho que los jóvenes busquen empleos más independientes y de fácil acceso para sustentar una vida juvenil autónoma.

Es así, que esta investigación pretende reconocer agrupaciones o propuestas juveniles individuales que crean posibilidades económicas en aras de responder a la falta de empleo juvenil. Por ello, se identificó que se han dado diversas iniciativas que han creado respuestas momentáneas y a largo plazo para los jóvenes, por medio de colectividades citadinas, se identificó una población que hace parte de los colectivos de la bicicleta, que promueven la bicicleta como medio alternativo de movilidad, que se fueron dando a partir del incremento del uso de la bicicleta en la ciudad desde el 2015 ha traído diferentes cambios, sobre todo en el modo de vida de los jóvenes de la ciudad, así como transformaciones en las nociones culturales, ambientales, políticas, sociales y económicas, que han dado paso a construcciones que visibilicen acciones colectivas por medio de la bicicleta y la creación de posibilidades económicas a través de ellas.

Dicho esto, puede plantearse una relación entre el uso de la bicicleta y la disminución del desempleo juvenil a partir de la pregunta ¿Cómo los jóvenes usuarios de la bicicleta en Bogotá

D.C. construyen sus redes sociales y podrían tener una posibilidad de autonomía económica a través de las acciones colectivas? Tal interrogante buscó ser respondido a través de este proceso investigativo por medio del objetivo general el cual es:

- Indagar la construcción de redes sociales de los jóvenes a través del uso de la bicicleta y las posibilidades económicas a través de las acciones colectivas

Y los objetivos específicos:

1. Caracterizar las redes sociales de los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá D.C.
2. Conocer las posibilidades económicas a través de las acciones colectivas e individuales.
3. Identificar la influencia de la territorialidad desde el uso de la bicicleta en los jóvenes de la ciudad.

Para dar un panorama de como los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá D.C. a través de sus acciones colectivas identifican posibilidades económicas que sean mediadas por medio de las redes sociales que han construido en su trayecto

Las experiencias de estos jóvenes pueden demostrar que la unión desde los gustos en común, han generado nuevas dinámicas de relación juvenil, en aras de sustentar un estilo de vida alternativo en la ciudad que como lo exponen ellos le apueste al reconocimiento desde la cultura ciudadana y la importancia de la participación juvenil, la cual crea a su vez una identidad colectiva desde las múltiples dimensiones del sujeto y las acciones por medio de la bicicleta, que al igual crean tejido social desde las acciones ciudadanas que integren las necesidades que han causado las problemáticas socioeconómicas.

Para ello, se partió desde los conceptos de acción colectiva, redes sociales y territorialidad, dado que estos sujetos habitan un territorio que a través del uso de la bicicleta se visualizan diferentes problemáticas de la ciudad y del usar bicicleta en ella, lo cual hizo que se articularan a

través de acciones colectivas que son planteadas a partir de mostrar el aporte social, cultural y ambiental del uso de la bicicleta y que asimismo abrió espacios tanto políticos y económicos que incidieron en la creación de las redes sociales pertinentes para generar respuestas y acciones concretas frente a dichas problemáticas.

Por lo tanto, se eligió para su desarrollo la metodología de Investigación Intervención (II) de Bolaños y Peña (2009) la cual tuvo como postura el paradigma del pensamiento complejo, el cual da un reconocimiento del sujeto a través de sistemas y subsistemas múltiples que den cuenta el entramado de relaciones creadas por los sujetos, de corte cualitativo a través de técnicas como entrevistas semiestructuradas, diálogo de saberes, cartografía social y grupo focal, en aras de realizar espacios de integración y trabajo con los sujetos participantes.

Para la investigación, fue primordial contar con la participación de jóvenes hasta los 35 años, pertenecientes a bici-colectivos de la ciudad o que se relacionaran directamente con las personas participes de los espacios de la bicicleta. Se contó con la participación de aproximadamente 32 personas y 9 colectivos de la ciudad de Bogotá, los cuales a través de sus saberes nutrieron el documento. Para el desarrollo metodológico se tuvo 3 fases:

1 fase: Elaboración de los instrumentos con su respectiva prueba piloto.

2 fase: Recolección de información a través de la aplicación de los instrumentos en los espacios generados por los colectivos de la bicicleta en Bogotá D.C. y zonas que hacen parte de ellos.

3 fase: Sistematización de la información, que se dio a través de la transcripción y codificación de cada una de las técnicas planteada para proceder a la escritura y análisis de la información.

Lo que permitió la emergencia de categorías que no estuvieron incluidas al inicio de los aspectos teóricos conceptuales y que son relevantes para la investigación para entender las dinámicas de relación juvenil a través del uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá D.C.

Al aplicar cada una de las técnicas y sus debidos instrumentos probaron los diferentes planteamientos investigativos que dieron paso a la construcción del documento final con sus respectivos conceptos, resultados y conclusiones, para responder la forma de creación de posibilidades económicas de los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá D.C. a través de las acciones colectivas y las redes sociales, como respuesta al desempleo juvenil y la falta de acceso al mercado laboral.

A continuación, se presenta los capítulos que estructuran la investigación:

Capítulo I: Este capítulo se construye a partir de los antecedentes y las relaciones que tiene los conceptos tales de acción colectiva, redes sociales y territorialidad en el análisis del uso de la bicicleta en Bogotá D.C., así como la importancia de visualizar este tipo de agrupaciones en la ciudad.

Capítulo II: Se presentan los aspectos metodológicos y resultados a partir de la caracterización de la población participante, y las relaciones que han ido construyendo en el camino de la promoción de la bicicleta en Bogotá D.C., esto con el fin de caracterizar las redes sociales que han sido los puntos de partida para el trabajo colectivo.

Capítulo III: Se presenta la voz de los participantes a lo largo del capítulo, en donde se discuten las posibilidades de autonomía económicas que ellos identifican al estar en el espacio que ha generado prácticas desde el uso de la bicicleta, asimismo, se identifica la influencia de su uso a través de la cotidianidad individual y las proyecciones colectivas que respondan a las nociones de

territorialidad, encaminadas a construir una identidad bici colectiva en la ciudad que propenda por un estilo de vida alternativo en la ciudad.

CAPÍTULO I

El uso de la bicicleta en Bogotá como constructor de acciones colectivas, redes sociales y territorialidad

El uso de la bicicleta en Bogotá causó un cambio en la ciudad desde su incremento en el 2015 como lo muestra el gráfico 1, expuesto por el Sistema Integrado de Información Urbano Regional (SIMUR) en el 2017, lo cual trajo consigo la creación de colectivos juveniles enfocados a promover el uso de la bicicleta en Bogotá. Para hablar de los colectivos se debe remitir a las acciones que son evidentes en las calles de la ciudad, así como la relación social frente al incremento de su uso, por ello se partirá de un contexto general sobre el uso de la bicicleta en Bogotá.

En relación con los jóvenes, pues si no fuera por ellos quizá no se darían estos espacios de unión e integración social a partir del uso de la bicicleta. Los jóvenes citadinos actualmente están en un panorama desfavorable a causa del incremento del desempleo juvenil, lo cual ha generado que estos jóvenes busquen la manera de construir su proyecto de vida de la mano con diferentes proyecciones económicas no formales, hecho que ha generado que a través del uso de la bicicleta los jóvenes busquen posibilidades económicas, en este caso que recojan un estilo de vida alternativo en la ciudad, que puede ser identificado a través de las acciones colectivas, la construcción de redes sociales y la territorialidad.

Para sustentar inicialmente la idea, se puede observar en las siguientes tres imágenes emprendimientos individuales que han transformado la forma de relación de los jóvenes que hacen parte de los colectivos y que asisten a los espacios convocados por estas colectividades en Bogotá,

las cuales no siempre responden directamente a un servicio para los ciclistas[1] sino para las personas en general.

Imagen 1. Cycling barber shop

Imagen 2. La guarida del ciclista.

Imagen 3. Cómbita. Fuerza de la Cumbre, carrera 44 #10a-39.

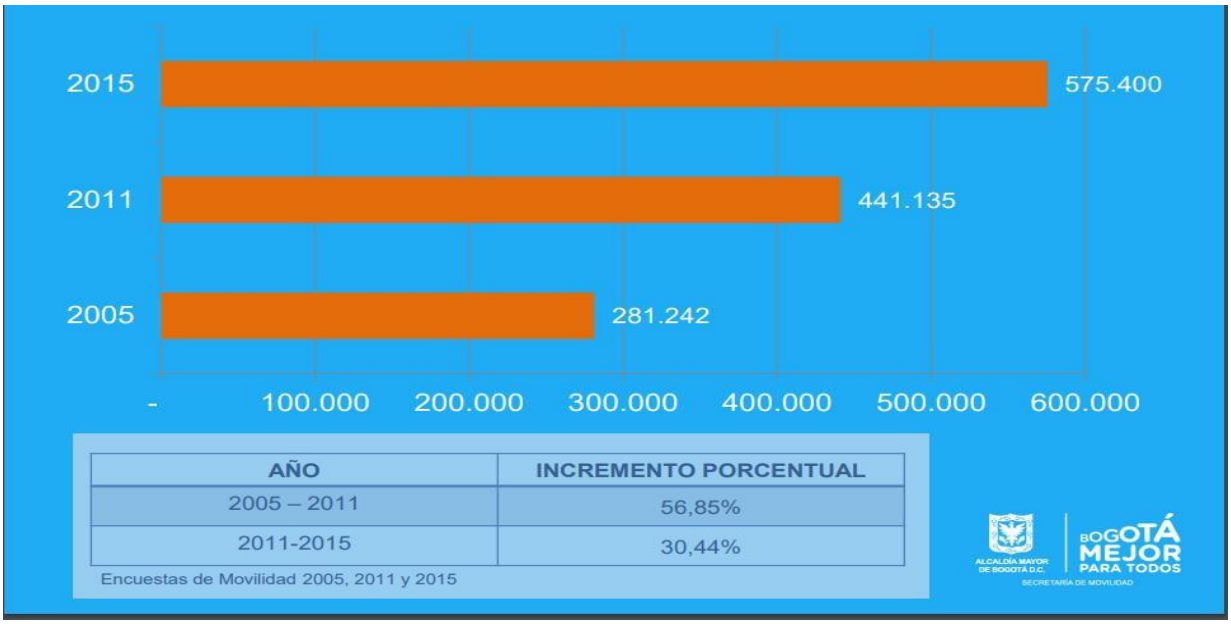
[1] personas que usan su bicicleta como medio de transporte pero que además están inmiscuidos en grupos deportivos, culturales y demás a través de la bicicleta.

Así, se construirá un panorama de las colectividades e individuos que usan la bicicleta en la ciudad indagando la construcción de las redes sociales de los jóvenes en Bogotá D.C. a través del uso de la bicicleta y las posibilidades económicas que se podrían dar por medio de las acciones colectivas, a partir de la caracterización de las redes sociales, conocimiento de las posibilidades económicas y la identificación de la influencia del uso de la bicicleta con relación al territorio.

1.1 El aumento del uso de la bicicleta en Bogotá D.C: Inicio de una alternativa de vida en la ciudad

Cuando se habla del uso de la bicicleta en Bogotá se podría observar de dos maneras: como medio de transporte para las personas o su uso deportivo dentro y fuera de la ciudad. Actualmente, se identifica con más facilidad debido a la cantidad de usuarios de la bicicleta tanto deportivos como de uso diario. Esto teniendo en cuenta que el gobierno ha generado distintas estrategias para su control y promoción dentro de la ciudad, respuestas como la ley 1811 de 2016 a nivel nacional o la construcción de la política pública de la bicicleta de la alcaldía *Bogotá mejor para todos* han dado un nuevo camino a los usuarios de la bicicleta en la capital.

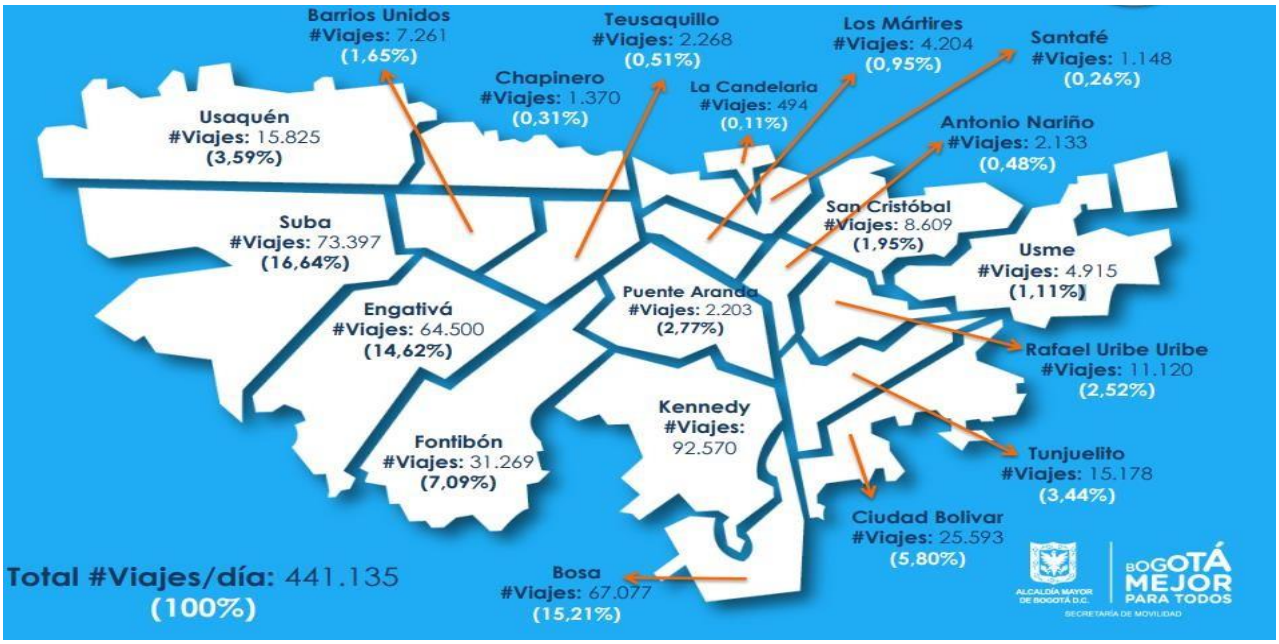
Gráfico 1. Incremento del uso de la bicicleta en Bogotá D.C.



Retomado del Sistema de Información Movilidad Urbano Rural 2017 http://www.simur.gov.co/documents/10180/100374/Plan+Bici/cc9f22a4-4375-4f22-8aaf-c3229d31f3d6

El auge del uso de la bicicleta en Bogotá según el SIMUR "crece en un 30% para el año 2015" (2017) (*Ver gráfico 1)*, es decir, un 8% de la población capitalina empiezan a usar la bicicleta en la ciudad y hay localidades en las que se hizo evidente su uso mucho más como lo fue "Kennedy 20,99%, Suba 16,64-5, Bosa, 15,21% y Engativá 14,62" (SIMUR, 2017) como se puede evidenciar en el *mapa 1*, localidades que en Bogotá son limítrofes y pueden generar un análisis desde factores socioeconómicos que se dan en las relaciones de las personas que viven en estas partes de la ciudad.

Mapa 1. Uso de la bicicleta por localidades de Bogotá.

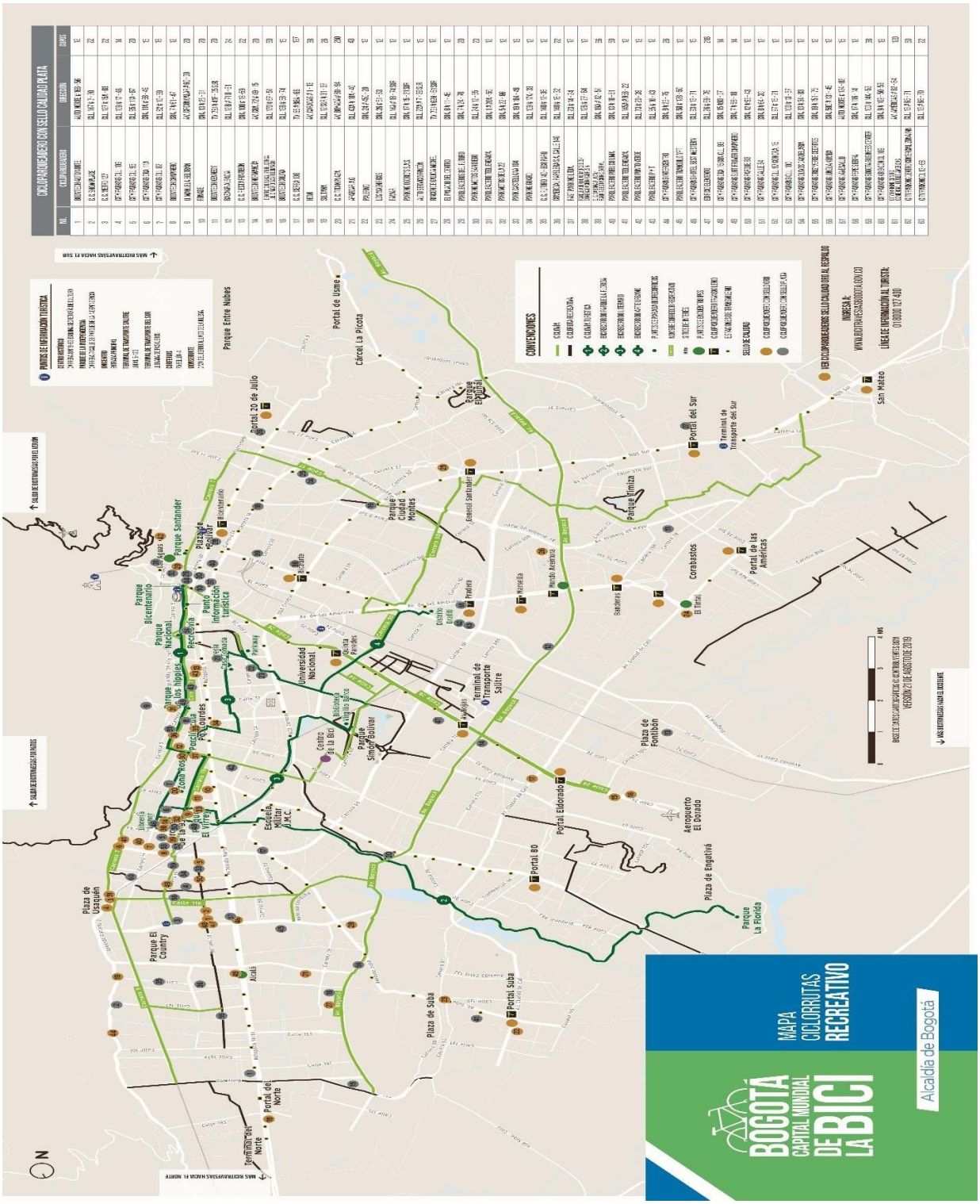


Retomado del SIMUR, 2017. http://www.simur.gov.co/documents/10180/100374/Plan+Bici/cc9f22a4-4375-4f22-8aaf-c3229d31f3d6

Dicho anteriormente en el año 2015 se presentó un incremento de bici-usuarios[2] en la ciudad, lo cual permitió que se construyeran estrategias para el control y vigilancia del uso de la bicicleta no solo en Bogotá sino en Colombia por parte del gobierno, por lo cual se decreta la ley 1811 de 2016 y en Bogotá por medio de la Alcaldía Mayor de Bogotá periodo 2016-2019 se le apuesta a la construcción de infraestructuras para la movilidad en bicicleta como se evidencia en el *mapa 2*. Al mismo tiempo haciendo que varias personas empezaran a apostar por una vida bici en la ciudad, donde no se tuviera en cuenta la normatividad como otro actor vial sino las diferentes relaciones que empiezan a tejerse alrededor, como se puede evidenciar por medio de la creación de colectivos como ConcienBiciate, Subase a la bici, entre otros.

[2] personas que usan diariamente su bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

Mapa 2. Infraestructura para la movilidad en bicicleta en Bogotá D.C.



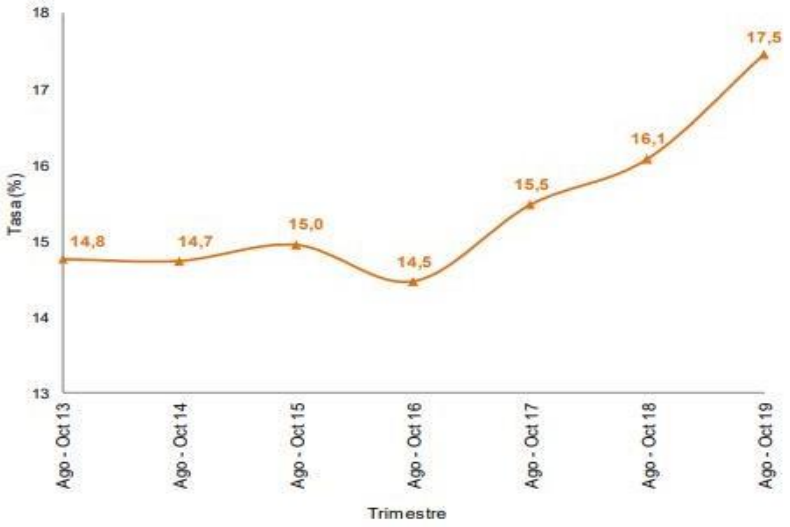
Recuperado de proyecto pedalea.

En el mapa 2 se puede observar el crecimiento infraestructural para el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá, así como la vía de la ciclovía dominical de la ciudad, la cual ha generado que aproximadamente 2’000.000 de personas la usen los fines de semana, tanto en bicicleta como en patineta y otros medios alternativos incentivando el deporte, conocer la ciudad y mostrar una ciudad más amigable con la bicicleta y con alternativas para los ciudadanos.

Ahora, esto evidencia un cambio en la manera de relación social y económica en la ciudad. Se parte de la primicia que los jóvenes quieren tener más tiempo libre, ser más independientes e innovadores, lo cual permita que su manera de vivir en la ciudad sea mucho más tranquila y autónoma, al mismo tiempo donde puedan responder a preocupaciones sociales, culturales, ambientales, políticas y económicas que los acoge directamente como sujetos políticos y activos, mediante los cambios que pueden visibilizar y gestionar por medio del uso de la bicicleta. Una de las preocupaciones más recurrentes es la económica dado que actualmente hay una problemática vigente en el país en términos de desempleo, ya que se habla de un 17,5% (*ver gráfico 2)* de jóvenes en situación de desempleo a nivel nacional y un 18,9% (*Gráfico 3)* solamente en Bogotá, según cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Gráfico 2. Desempleo juvenil en la ciudad de Bogotá D.C.

Gráfico 1. Tasa de desempleo de la población joven (14 a 28 años)
Total nacional
Trimestre móvil agosto - octubre (2013 - 2019)

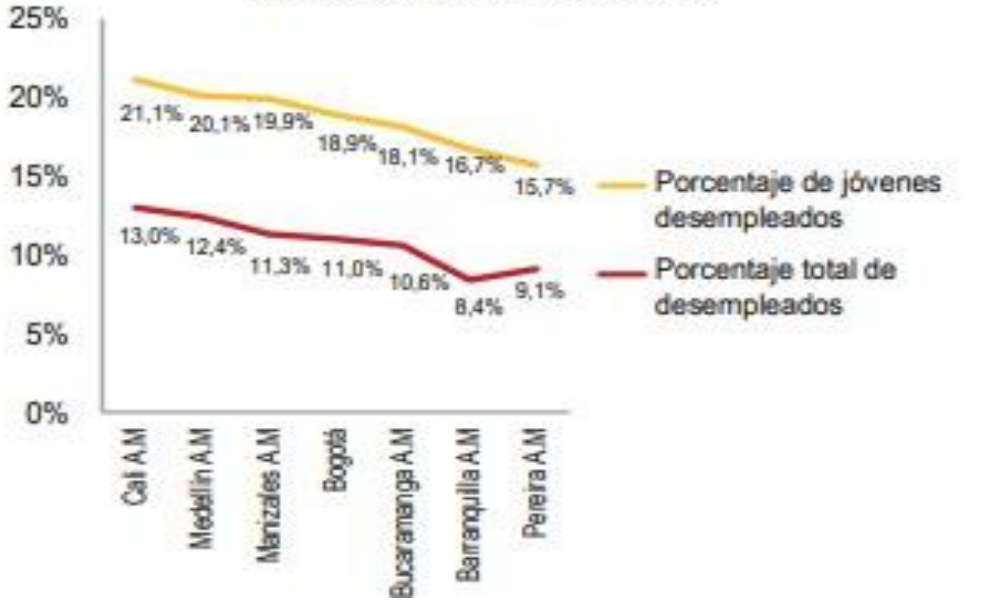


Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

Recuperado de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del DANE, 2019.

Gráfico 3. Desempleo juvenil en Colombia.

Figura 2: Tasa de desempleo población joven en las principales ciudades. Marzo-mayo 2019.



Recuperado de informe notas técnicas de la Veeduría Distrital, 2019.

Ahora bien, el tema del desempleo juvenil en la ciudad, hace pensar los diferentes factores que inciden en la vida de los jóvenes, que mueven a los sujetos a realizar diferentes acciones con tal de tener una respuesta o resultado para sí mismos, por ello, muchos de los jóvenes han empezado a proyectarse de manera independiente construyendo negocios que suplan económicamente sus necesidades, en este caso el uso de la bicicleta les ha abierto posibilidades económicas donde puedan responder a sus necesidades individuales desde el desarrollo de diversas ideas que generen un sustento económico, debido a que el plano no favorece el crecimiento laboral de los jóvenes, ni con la oportunidad de retarse a sí mismo sin tener experiencia. Los jóvenes han construido espacios que generen empleo desde acciones colectivas ya sean investigativas, interventivas, comerciales, entre otras, donde pueden trabajar a varias manos o individualmente teniendo el reto de impulsar las diversas iniciativas, proyectos, programas o negocios ideados desde el uso de la bicicleta.

Hay jóvenes que desde la creación de colectivos promoviendo el uso de la bicicleta y el reconocimiento de ellos en la ciudad, plantean actividades que aglomeren un gran grupo de bici-usuarios de la ciudad y puedan hacer recorridos, carreras, festejos, entre otros en las vías de la ciudad como parte del empoderamiento individual, para realizar un cambio en la cotidianidad del uso de la bicicleta y la relación con las personas, asimismo, relacionándose con los otros para tener mayor cobertura a nivel comercial.

Creando al igual relaciones interinstitucionales donde puedan generar proyectos desde el uso de la bicicleta en Bogotá, haciendo pedagogías sobre cómo usar la bicicleta, ¿por qué usarla?, mostrando los cambios de la ciudad a través de la bicicleta, integrando barrios a través de

recorridos grupales, dándose a conocer con las personas que usan la bicicleta, ofreciendo servicios mecánicos, creando productos que aporten al uso de la bicicleta y al cuidado del ciclista, entre otros que al igual aporten individual y colectivamente desde la vocación social como la preocupación económica.

Donde empiezan a surgir distintos escenarios ciudadanos como lo son los colectivos de las bicicletas en este caso, que son grupos en pro del uso de la bicicleta en Bogotá que crean relaciones sociales y económicas desde lo que les convoca, promover la bicicleta como medio de transporte y de creación por medio de acciones colectivas: como lo son las rodadas para reconocer el territorio, apropiación del espacio por medio de actividades culturales donde "no solamente montes bicicleta sino que tengas algo más por disfrutar, como teatro, música, baile, circo o rock… hay otro enfoque más natural, hacia el ambiente, que se hace normalmente los fines de semana y se hacen salidas por carretera desde la apropiación y conocer toda la parte natural" (Alejandra Chaves, 29 de noviembre 2018), las cuales inician procesos de creación colectiva que tienen como finalidad (re)conocer el territorio y visibilizar las diferentes problemáticas que se identifican desde el uso de la bicicleta.

Sin embargo, han hecho acciones tanto colectivas e individuales recuperando espacios (*ver imagen 4)* para una movilidad más segura en la ciudad, encuentros que visibilicen problemáticas coyunturales que acoge a las personas tanto fuera y dentro de la ciudad como por ejemplo el picnic por la paz (*ver imagen 5),* intervenciones ciudadanas donde han construido bicicarriles *(ver imagen 6 y 7),* entre otros, los cuales puedan responder a necesidades sociales que se viven en la ciudad y las cuales no han sido respuestas por el gobierno, partiendo de la primicia que el uso de bicicleta como medio de transporte urbano en la capital demuestra un potencial importante en tanto modifica piezas fundamentales de un modelo de movilidad insostenible pero dominante, que demuestra no

solo una mejoría para la movilidad de Bogotá, sino una apuesta nueva en la vida de las personas que usan la bicicleta en la ciudad.

Imagen 4. Recuperación de un espacio de Suba por Bicistema.

Imagen 5. Picnic buena papa por el SI a la paz por ConcienBiciate.

Imagen 6. Invitación para la demarcación del Bici-carril.

Imagen 7. Bici-carril por intervención ciudadana propuesto por Rueda como niña.

Desde el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, se evidencia que se crean procesos ciudadanos colectivos e incrementan los negocios alrededor de la bicicleta, que han llevado a proyectos sociales, económicos, ambientales y culturales a través de su uso y como ello incide en la vida de las personas citadinas.

Dando así paso a planteamientos individuales y colectivos los cuales aporten al proyecto de vida y colectivo donde puedan tener beneficios por medio de acciones sociales que logren incentivar el uso de la bicicleta por medio del empoderamiento ciudadano, desde procesos socioculturales de reconocimiento e integración, además, crean espacios de relación económica donde las personas puedan visibilizar otro tipo de economías que generen integración, unión, familiaridad e incentive el emprendimiento a través de las diferentes propuestas que se han creado como Bicistema que es "una empresa, un proyecto de emprendimiento… que promovemos el uso de la bicicleta desde el fomento y diseño de infraestructura para ciclistas urbanos" (Laura Rojas, 12 de diciembre 2018), y como este se pueden encontrar diferentes emprendimientos como Clinch, Yugo, Cycling barbershop, La guarida, Taller colaborativo, entre otros, que demuestran que no solo es usar la bicicleta sino por el contrario las posibilidades que abre el usar bicicleta y relacionarse con las personas que la usan en la ciudad y fuera de ella.

1.2 Conceptualizando el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá D.C: Complejidad, acción colectiva, redes sociales y territorialidad.

A través del uso de la bicicleta se puede generar un análisis desde los diferentes factores sociales e individuales que acogen diariamente a las personas en la ciudad de Bogotá, por ello se retomó como paradigma social el pensamiento complejo con Edgar Morin, el cual plantea que se debe tener en cuenta los ámbitos de los sujetos, donde

> Ser sujeto no quiere decir ser consciente; no quiere tampoco decir tener afectividad, sentimientos, aunque la subjetividad humana se desarrolla, evidentemente, con afectividad, con sentimientos. Ser sujeto es ponerse en el centro de su propio mundo, ocupar el lugar del «yo». Es evidente que cada uno de nosotros puede decir «yo»; todo el mundo puede decir «yo», pero cada uno de nosotros no puede decir «yo» más que por sí mismo. Nadie puede decirlo por otro, incluso si alguien tiene un hermano gemelo, homocigótico, que se le parezca exactamente, cada uno dirá «yo» por sí mismo, y no por su gemelo. (Morin, 1990, p.58)

Es así que cuando hablamos del sujeto en la investigación, es un sujeto que ocupa un lugar, una posición en la cual pueda centrar su mundo para el trato y tratarse a sí mismo, donde sea capaz de entender y posicionar de igual manera al otro para así estar en una subjetividad comunitaria, siendo autónomo, dependiente a través de construcciones sociales y culturales, sin dejar de lado que "poseemos los genes que nos poseen, es decir, que somos capaces, gracias a esos genes, de tener un cerebro, de tener un espíritu, de poder tomar, dentro de una cultura, los elementos que nos interesan y desarrollar nuestras propias ideas" (Morin, 1990, p.61), lo cual pone en evidencia las relaciones que configuran por medio de sus relaciones sociales, económicas, culturales, entre otras que muestren las redes hechas con los otros.

En donde se pueda comprender la tendencia del uso de la bicicleta en Bogotá desde el sujeto y las acciones colectivas realizadas; lo colectivo parte de generar acciones en beneficio de los usuarios y de la ciudad, que propendan por proyecciones desde lo vial hasta lo social, generando nuevas maneras de vivir la ciudad y trabajar en su progreso. Asimismo, se genera "un marco de comprensión para el estudio de los problemas socio-espaciales urbanos" (Lefebvre, 1967), esto teniendo en cuenta la transformación del territorio cuando se empieza a vivir la ciudad desde la

bicicleta la cual empieza a crear diversas relaciones con el territorio urbano, debido a que “cada ser tiene una multiplicidad de identidades, personalidades en sí mismo, un mundo de fantasmas y sueños que acompañan su vida” (Morin, 1990) los cuales son visibles en las relaciones y las acciones hechas por el sujeto.

Las personas que usan la bicicleta en la ciudad han ideado y fomentado nuevos escenarios de participación ciudadana para que allí se puedan generar propuestas entorno a la ciudad y su habitabilidad, desde los diferentes aspectos y dinámicas de relación que se tienen por parte de los sujetos que se movilizan en bicicleta y viven en la capital, creando espacios de reflexión colectiva a partir de lo que se ha realizado y lo propuesto por parte del gobierno desde el incremento del uso de la bicicleta a nivel nacional.

Los procesos colectivos ciudadanos e individuales por medio de la bicicleta han generado nuevas formas de vivir en la ciudad. En donde se ha desarrollado un estilo de vida juvenil que se ha construido a partir de experiencias individuales pasando así a planos colectivos, como cuenta Daniel Camargo “la primera vez que ya soy parte es super chévere porque es bueno en todo sentido de la palabra, el sentido de propiedad que no te lo da una camiseta, un logo, sino el saber que se es parte de una familia tan grande como ellos y pues también llevarlo como uno en todas las actividades, pues a mí me llena” (Diciembre 12 de 2018), lo cual no solo evidencia un relacionamiento social sino de familiaridad que hace a los espacios más participativos y asimismo se proponga en conjunto normas que regulen, promuevan y demuestren el trabajo en grupo, siendo colectivos que sensibilicen el uso de la bicicleta desde la socialización y unión, que inciden en las dinámicas individuales que fortalecen los espacios de tejido social juvenil.

También, se observa la necesidad de promover espacios adecuados de uso, educación vial y corresponsabilidad, documentados así en la ley 1811 de 2016, la cual otorga incentivos para

promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y por la cual se modifica el código nacional de tránsito decreta que:

> La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana. (Ley 1811, 2016)

Como se expone los beneficiarios de la ley son los actores viales y se centra en la normatividad del usar bicicleta como medio de transporte para incentivar el buen uso de la bicicleta en las calles; la promoción del uso de la misma en el sector público, las normas dentro del sistema integrado de transporte público, parqueaderos para bicicletas en edificios públicos, entre otros, donde esclarece las reglas para la seguridad del usuario a la hora de montar la bicicleta en las calles, tanto en ciclo-rutas como en avenidas. De igual manera, describe las modificaciones de artículos del código de tránsito que acoge directamente a los conductores de vehículos motorizados y su compromiso como ciudadanos de la seguridad del bici-usuario, que trae consigo nuevos retos a los colectivos, en tanto puedan realizar actividades pedagógicas que le lleguen a las personas del común que no usan bicicleta y que la usan, creando espacios de visibilización y reflexión de los espacios viales.

Ello involucra a los usuarios de la bicicleta en un contexto urbano, donde se empiecen a asumir como sujetos activos que propongan acciones alternativas urbanas donde generen nuevas respuestas gubernamentales y se lleguen a nuevos espacios de incidencia política desde planteamientos tales como "…no ciclo ruta, sino bici carriles y el llegar en términos de acceso democrático a los espacios de la sociedad me parece importantísimo, es decir, no tener que subir las bicicletas al andén que es un espacio común sino limitar el espacio de los carros" (Andrés

Acuña, 13 de diciembre 2018) es un ejemplo de las propuestas por parte de los bici-usuarios que le hace frente a los insumos dados por el gobierno que pone a disposición de la población, para regular y crear estrategias de promoción como la ley 1811 de 2016 pero que cuentan con un vacío debido a que el gobierno no siempre tiene en cuenta a estos actores cotidianos, que son los de la experticia y tiempo de trabajo en este caso entorno a la bicicleta, que respondan a una de las grandes necesidades del bici-usuario de la ciudad.

En Bogotá se dieron varias creaciones colectivas desde el 2014 y 2015 (aunque hay colectivos ciudadanos de bicicleta un poco más viejos), un ejemplo de ello es el colectivo *ConcienBiciate*, el cual le apuesta al empoderamiento ciudadano a través de la pedagogía ciclista, comprometiéndose con la responsabilidad vial y la conciencia ciudadana, el colectivo nace a través de la necesidad de generar cambios en las relaciones viales en la ciudad, el trato con el otro actor vial y sobre todo el manejo de grupos grandes de ciclistas en la ciudad, con el fin de "mandar un mensaje positivo y generar un impacto en la movilidad" (Armando Rodríguez, 29 de enero 2019) además, de empoderar a los ciudadanos activos en el uso de la bicicleta y dotarlos de herramientas desde la consciencia, así como valores que dejen un mensaje desde la promoción de su uso desde las actividades planteadas.

Para entender las formas de relación de los sujetos en los ámbitos colectivos en la ciudad de Bogotá desde la bicicleta, se remitirá a la teoría de la *acción colectiva*, en un primer momento se revisará a Melucci (1976), Olson (1985) y Duque (2008), esto con la transversalidad de identidad, organización o movimiento social, dado que los colectivos asumen una construcción futura de movimiento social. Por ello, se tendrá como eje las relaciones personales desde los diferentes ámbitos sociales, económicos y como pueden incidir en la transformación de su

proyecto de vida. Se tendrá un diálogo con los autores mencionados para articular el concepto de acción colectiva que será guía de la proyección de este documento.

Teniendo en cuenta lo anterior se asume que la acción colectiva es construida e impulsada por los sujetos que recurren al escenario para adquirir beneficios desde sus interacciones, un ejemplo de la acción colectiva desde una apuesta de cambio cultural y socioeconómico lo demuestra *Rueda como niña*, un activismo bici en la ciudad que dota de herramientas y bicicletas a niñas y adolescentes de las periferias de la ciudad como lo son Ciudad Bolívar y Suacha, generando un empoderamiento femenino desde pequeñas a las mujeres, apostando así a las relaciones femeninas y el uso de la bicicleta en un contexto de vulnerabilidad, lo cual pueda llegar a generar un cambio generacional desde una propuesta consciente colectiva, desde el ser buena persona, positiva y haciendo acciones como enseñar a usar la bicicleta a la par de enseñanzas sobre el papel de la mujer y la importancia de asumirse como una mujer fuerte y decisiva en la ciudad, que le apuesta a la creación de beneficios sociales.

Siendo así, lo colectivo según Olson parte de:

> Presiones que mejoraran la calidad de vida para todos los miembros, de manera que al individuo que forma parte de un gran grupo con un interés común le tocara una participación diminuta en los beneficios logrados, a través de los sacrificios que lleve a cabo el individuo, con objeto de lograr este interés común. (1985, p.204)

El escenario de lo colectivo se posiciona en las acciones realizadas por los bici-colectivos de la ciudad con argumentos sociales y de diferentes índoles, acciones colectivas como lo son los bicipaseos, ferias de emprendimiento, espacios de integración a través de la cultura y el ambiente e intervenciones ciudadanas en beneficio de la movilidad en bicicleta, las cuales se plantean desde

la unión de un grupo de personas que hacen acciones de beneficio común; las personas que llegan a estos espacios están allí por intereses individuales que le beneficien a ellas como al colectivo, sin embargo, siempre pueden estar predispuestos a una causa inmediata que puede ser "la frustración provocada por la actual desigualdad en el ingreso y la riqueza y la enorme brecha que existe entre ricos y pobres" (Duque, 2008, p3), que es dada por el sistema en el que se vive en sociedad, y ello influye en las acciones que realizan las personas en su beneficio como colectivo o individuo.

Entonces, la acción colectiva contempla unas ganancias grupales de las personas que aportan al conjunto, así hipotéticamente haya una acción de grupo débil debido a la no participación de todos, Olson (1985) plantea que la mayoría de las personas actúan debido a incentivos selectivos, que pueden generar rupturas dentro de la articulación grupal como de la acción de la misma, o pueden afianzar lazos a partir de los incentivos colectivos que puedan generarse a través del diálogo.

Por su parte Melucci (1976) expone que "el problema fundamental de la acción colectiva, es el ligar las conductas conflictivas a la estructura de la sociedad y en particular a las relaciones de clase sin renunciar, al mismo tiempo, a explicar cómo se forman y manifiestan en nuevas identidades e identidades colectivas", es decir, las acciones colectivas pueden ser permeadas por un discurso de clases que genere una consciencia plena de los sujetos y su papel dentro de la sociedad pero esto no indica que los sujetos conscientes hagan parte de la colectividad. Sin embargo, las personas que llegan a ser parte, la teoría los denomina desde intereses selectivos positivos que pueden atraer a aquellas personas que aún no son parte y que llegan a gestionar de una manera efectiva la cohesión social.

La acción colectiva para el desarrollo de las colectividades en la ciudad parte de aquellas personas que se mueven en un mismo círculo, pero con intereses individuales que llegan a generar un trabajo colectivo. Teniendo en cuenta que "los miembros de un grupo socialmente interactivo que busca un bien colectivo pueden conceder distinciones u honores especiales a quienes sobresalgan por sus sacrificios en el grupo" (Olson, 1985, p.208), las cuales identifican potencialidades individuales que puedan aportar al colectivo, que generen una mayor incidencia tanto propia como grupal, lo cual logra establecer propósitos y resultados fructíferos para desarrollar las diferentes acciones planteadas; las cuales den los resultados esperados en las personas, sin embargo, "sigue habiendo un conjunto de circunstancias en el cual la acción colectiva puede producirse sin que existan incentivos selectivos" (Olson, 1985, p.214), es decir, los sujetos lo hacen por vocación más que por beneficio individual.

Pero no se puede pensar en realizar acciones en beneficio de una comunidad o un lugar sin identificar y relacionarse con el territorio, por ende, cuando se habla de los *bici-colectivos* de la ciudad de Bogotá se identifican ciertas zonas de la ciudad donde generan sus procesos como colectivos, y pedagógicamente van aportando a la construcción de personas empoderadas y emprendedoras como ellos lo plantean, dando así paso a personas más conscientes del territorio que habitan, como lo habitan y que acciones se pueden realizar que les lleguen a las personas y creen en ellas nuevas experiencias de vivir la ciudad, teniendo en cuenta lo anterior, se hablará de la importancia de la territorialidad y las redes construidas por los bici-usuarios.

La territorialidad parte de como el individuo se relaciona, vive y realiza acciones en los lugares que más frecuenta en un espacio, es decir, es una construcción social generada por los individuos y por la comunidad que se "comparte tanto una dimensión espacial como temporal, en la que convergen procesos naturales y fenómenos sociales que construyen una historia en común"

(Sparato, 2008, p.4) en la cual se evidencia múltiples aportes que dependiendo de los contextos y sus dinámicas configuran una especificad propia, histórica y social.

Por otro lado, la territorialidad en el contexto de los bici-colectivos, inicia cuando los sujetos que hacen y están dentro de las dinámicas que se tejen a partir de las relaciones creadas por el uso de la bicicleta, van dando nuevas nociones del vivir y sentir a través de los procesos de apropiación del territorio como lo son las rodadas o bicipaseos o el simple hecho de usar la bicicleta como medio de transporte, que tienen consigo una carga sociocultural, debido a que la territorialidad expone al sujeto de un territorio, donde el territorio es

> Un constructo social, una valoración, una fabricación, un producto, un espacio tatuado por la historia y la cultura, que se construye a través de prácticas, estrategias, percepciones y la manera de leerlo que tienen los miembros del grupo que lo constituye. (Ocampo, 2003 citado en Sparato, 2008, p.4)

Tanto individual como colectivamente, por ello, se resalta que las acciones colectivas tienen una incidencia individual, ya que los sujetos han creado desde sí mismos nociones sobre Bogotá y como se vive en la bicicleta, ello coincide con los esfuerzos por conocer y reconocer el territorio por medio del diálogo y los recorridos que "nos conduce a plantear que las colectividades se apropian de los espacios que las contienen y le dan un sentido" (Spíndola, 2016, párr.16) desde los vivires y relaciones diarias que se tejen y quieren ser compartidas. Entonces, el territorio se presenta como la apropiación del espacio con fines políticos como consecuencia del devenir histórico donde la territorialidad es el significado sociocultural del territorio desde la identidad, la cual abre una posibilidad además vínculos que relacionan a los sujetos como expone Borja (2008), no se puede hablar de territorialidad sin que un sujeto no pertenezca a un territorio, el cual es el lugar geográfico donde vive su cotidianidad, en donde teje sus relaciones en espacios recurrentes

y que son identificados por él, como convergentes de actividades significativas en su diario a vivir como es el caso de los colectivos bici en Bogotá.

Lo cual hace que “los procesos relacionales que participan de la configuración de los territorios urbanos involucran aspectos materiales y simbólicos” (Sparato, 2008, p.4) generando nuevas maneras de ampliar las relaciones y asimismo activando redes pues son “indispensables para conocer y visibilizar, son espaciales no ocurren en el vacío (Niño y soler, 2005 citado en Soler, 2013, p59) son de interacción y socialización, donde los sujetos desarrollan e incentivan a las personas a pensarse desde los vínculos que realizan en lo cotidiano.

Es así que la forma de vivir el territorio y el tipo de relaciones que tejen los sujetos de los colectivos en su diario a vivir muestran la influencia que han tenido en la ciudad, debido a su manera de relacionarse con el otro y para el otro, pues se parte de las acciones o pares lingüísticos que empiezan a mostrar la manera de relación y creación de una identidad colectiva, empezando por la apropiación de palabras y acciones del entorno que expresan individual y colectivamente las experiencias compartidas, es así que promueve una categoría de análisis libre desde el sentir y el vivir en la ciudad.

Por ello, es importante entender que la red social se da desde la representación de tejidos y relaciones que la persona construye en su cotidianidad estando en un territorio donde proyectan las nociones de vida y sentir a través de la apropiación del territorio, haciendo hincapié es pertinente resaltar el concepto de territorialidad desde el significado sociocultural que se le da el sujeto, ya que no se puede hablar de territorialidad sin que un sujeto no pertenezca a un territorio.

Dando así un análisis que comprenda los procesos colectivos no como entramados individuales que se exponen al público de manera grupal, sino como un entramado de relaciones

con diferentes posiciones, ideas y sentimientos que complementan a la colectividad y hacen duradero y estratégico los planes de acción colectiva.

Para teorizarlo se retoma a Olson (1985) el cual expone que a pesar de los intereses individuales que logren satisfacer, habrá un interés común que hará realizable la acción colectiva de dichos sujetos, además de repensar su posición como lo expone Duque (2008) donde busquen su identidad dentro de la colectividad y con ella, como lo enfoca Melucci (1976) entendiendo así que a través de los lazos colectivos que se dan desde las relaciones cotidianas configura una mirada más amplia del cómo se vive en la ciudad y que acciones son aportes sustanciales a la relación territorio – individuo y territorio – colectivo.

Es importante mencionar que dentro de la dinámica de las acciones colectivas existen dos dimensiones según el modelo circumplejo por Olson (1989):

- Articulación: Vínculo afectivo de los sujetos que se observa a través del apego emocional, los tipos de límites, subsistemas de los colectivos, relaciones entre ellos, tiempo, espacio, amigos, interés y la creación o participación en la toma de decisiones.
- Adaptabilidad: Habilidad del sistema para modificar su estructura de poder, reglas, acciones del sujeto, relación entre los miembros, pero que todo ello depende de las demandas situacionales y el desarrollo del ciclo vital. En esta se encuentran cuatro niveles, que son: rígido, estructurado, flexible y caótico.

Es importante ver a las acciones colectivas en armonía con las redes sociales que se logran articular a partir de las vivencias y el sentir en la ciudad, despliegan un entramado de vínculos que exponen a los jóvenes y su cotidianidad en la ciudad, a través de las configuraciones dadas desde

el relacionamiento común, que muestran una manera más de vivir en la capital y la conformación de una identidad colectiva por el uso de bicicleta.

> También es importante tener presente la cercanía o distancia, la independencia o dependencia de la red social, para la autora, un indicador de funcionalidad es la colaboración en coexistencia con la independencia. En el marco de este indicador un excesivo aglutinamiento o desapego serían percibidos como disfuncionales, la metáfora correspondiente es la de una membrana suficientemente elástica para facilitar el movimiento con la cohesión necesaria para no desintegrarse. (Chadi, 2000, p.215)

Las redes siempre son diversas y no tienen una sola manera de desarrollarse, porque es la manera que se expresa la vida social, donde se "dan un sinfín de vínculos importantes que comprenden las configuraciones dentro de la misma y dependen del encuentro con los otros, de la posibilidad de recorrer el territorio, de autorizarse a transgredir" (Dabas, sf), por ello, se dice que desde los biciccolectivos, se pueden evidenciar redes sociales en sus relaciones e interacciones generando una base desde una influencia de transformación en los sujetos y en el territorio, donde realizan un panorama de vínculos de habitabilidad, social y económica que contemple las redes que tiene a su alrededor como una opción de generar un modo de vida. En la manera de vivir la ciudad encontramos diversas posiciones y asimismo diferentes expresiones colectivas, pero desde ello se debe plantear que

> Las redes sociales en el pensamiento complejo se presentan como multidimensionales donde se puedan vincular relaciones intersubjetivas: las redes como forma de vinculación social, el ejercicio particular de desarrollo de una gestión social que implica la colaboración y el apoyo entre quienes lo realizan: trabajo en red y la manera

> cómo se entrelazan distintos significados para interpretar y explicar la experiencia cotidiana: tramas de significado. (Lozano y Cadavid, 2009, p.149)

Si bien la bicicleta es un medio alternativo de movilización dentro de la ciudad, se ha dejado de lado los logros desde lo relación, es decir, las articulaciones que ha generado tanto con los sujetos como entre sujetos, que han dado nuevas formas de relación y formación en las personas como sujetos políticos que inciden en este caso en la ciudad desde acciones positivas de unión comunitaria que da cuenta de cambios sociales, identitarios y económicos.

En ello la conceptualización logra vincular que las acciones colectivas de los jóvenes evidencian la necesidad de identificar redes sociales "las cuales puede tener perspectivas sociales, políticas y culturales amplias que emergen a medida que se establecen vínculos y enlaces con otras personas" (Lozano y Cadavid, 2009), donde creen una noción de red desde la cotidianidad de las personas junto con sus contextos y la construcción de significados que se dan dentro de las relaciones colectivas, desde una perspectiva de redes teórica que puede ser abarcada desde la complejidad como

> Sistemas abiertos a través de los cuales se produce un intercambio dinámico tanto entre sus integrantes como con los de otros grupos y organizaciones, posibilitando así la potencialización de los recursos que poseen. El efecto de la red es la creación permanente de respuestas novedosas y creativas para satisfacer las necesidades e intereses de los miembros de una comunidad, en forma solidaria y autogestiva. (Yanco, p.2 citado en Lozano y Cadavid, 2009, p.150)

Así el sujeto mostrará la manera de apoyo en sus redes para llevar en este caso su acción como sujeto en colectividad con beneficios colectivos, que lleven a satisfacer sus necesidades

sociales y económicas, comunes o no, con los demás integrantes de su colectividad, asimismo, pueden justificar la importancia de estas redes sociales en su vida cotidiana, las cuales puedan poner en evidencia ellos como sujetos que piensan, actúan y viven la ciudad de manera alternativa.

Haciendo hincapié en que no solo hay una red sino son diversas redes que articulan las relaciones de la persona en su cotidianidad, las cuales permiten tener diversos modos de abordaje debido a que las "redes, como nosotros las pensamos y vivimos, son dinámicas, muestran diversidad de afluentes y admiten itinerarios singulares" (Dabas, 2004, p.1), así que las redes evidencian las relaciones de los sujetos en las agrupaciones sociales de las cuales se despliegan los ámbitos en los cuales los sujetos se desenvuelven y la manera en cómo los conciben para llevar su vida cotidiana.

Con ello, la identificación de redes asemeja relaciones interpersonales con el otro, pero hay un factor determinante individual y es desde la experiencia y vivencia que será abordado desde la territorialidad la cual se da a través de una construcción social, por ello aporta múltiples formas, que

> hacen del territorio una territorialidad que -siguiendo a Deleuze y Guatari- está cargada de cronotopos y delimitada por la frontera como dispositivo simbólico y lugar de enunciación. (Spíndola, 2016, párr.16)

Entendiendo las diferentes formas de relacionamiento y creación de posibilidades económicas, se debe partir desde una caracterización de los jóvenes que hacen parte de los colectivos de bicicleta en la ciudad, así como las redes que generan por medio del uso de la bicicleta, además de conocer las posibilidades económicas que construyen o identifican a través de su cotidianidad como individuos o colectivos, siendo importante resaltar el papel que hace la influencia del

territorio para su proyecto, teniendo en cuenta que la identidad que se construye al ser de una colectividad es integral y transversal a cada persona que participe de ello, así como las pretensiones que tienen al montar bicicleta en la ciudad y generar acciones de transformación y empoderamiento a través de ella; se cree que hay una posibilidad de responder a los estándares actuales del modo vivir de los jóvenes, por ello es de mera importancia generar una construcción de caracterización e identificación del medio de los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá.

1.3 Los colectivos de la bicicleta en Bogotá desde un análisis social

Bogotá a 2019 se dice ser la capital mundial de la bicicleta, planteamiento que no es aceptado por todos, debido a que su slogan desconoce las acciones colectivas que se han hecho en aras de promover el uso de la bicicleta como un modo de vida alternativo, deportivo, cultural y con aportes ambientales, pues cuando se habla del uso de la bicicleta se debe tener en cuenta que remitimos factores que van más allá de la movilidad, como se dijo anteriormente hay jóvenes que le están apostando a generar oportunidades sociales, ambientales, culturales y económicas a través de la bicicleta.

Lo que hace pensar que las apuestas juveniles a través de acciones colectivas están siendo trabajadas a través de redes sociales que construyen por relaciones sociales individuales y colectivas, que deben ser tenidas en cuenta cuando se plantea que somos la capital mundial de la bicicleta pues, ello reconoce el valor del trabajo de los jóvenes en Bogotá y expande el panorama social de manera que los beneficios van más allá de un slogan y se sientan en realidad del contexto de ciudad.

Por ende, se debe acarrear las acciones colectivas las cuales se muestran en rodadas, encuentros ciclistas, foros mundiales, picnics, campamentos que no solo unen a los jóvenes, sino que les

demuestra que las relaciones que forjan como sujetos tienen un carácter social y político marcado que genera respuestas frente a problemáticas visibilizadas por medio del diálogo y de las acciones generadas, que van creando lazos que articulan las dinámicas de los sujetos pero que a su vez plantean que existe un fenómeno latente en Bogotá que puede ser respondido a través de la bicicleta como tejedora social y política.

Pues está generando espacios de interrelación y asimismo de interlocución, que da pie para la creación mancomunada de unas colectividades con una participación clave en la ciudad en términos ambientales, políticos, culturales, sociales y deportivos que formen espacios de interlocución para influir beneficiosamente en la cultura ciudadana, empoderamiento de los sujetos, concientización de la realidad desde una manera crítica y a partir de ello crear planes de acción o estrategias para hacerles frente como bien lo plantean estos jóvenes.

Cuando se habla de un objeto que logra reunir a los jóvenes de la ciudad sea constante o no, se da un panorama capaz de leer el contexto actual en el cual vivimos a diario y trae consigo percepciones individuales que son poco a poco complementadas y guiadas por medio de las redes construidas, pues la red es un abre bocas ante las posibilidades de relación y correlación de los actores que influyen en el medio citadino y de la bicicleta.

Asimismo, desde un análisis social dota de herramientas para un trabajo comunitario urbano que tenga como horizonte una locución interinstitucional, pero para ello un trabajo de base, de organización social en aras de tener visiones alternas desde las acciones que inviten a los ciudadanos a repensarse el espacio que habitan y la calidad de vida que se está dando en la ciudad. Lo cual será desarrollado a través de conceptos como: acción colectiva, redes sociales y territorialidad, con articulación a las experiencias de la población participante, dando así una respuesta real a las incertidumbres que genera el uso de la bicicleta en la ciudad.

Teniendo en cuenta que será desde un abordaje sistémico-relacional donde resalten los factores políticos, sociales y culturales que desde los escenarios comunitarios se encuentran "desafíos estructurales que reclaman respuestas colectivas" (Fernández y López, 2008, p3) en aras de un cambio social que se da a través de las acciones colectivas, que llevan en sí mismas a los sujetos a pensarse dentro de una sociedad, una cultura y una historia, en el cual identifican su papel dentro de la ciudad y su posición que empodere, asuma los retos y desafíos en los cuales se ven inmersos.

CAPITULO II

Los colectivos de la bicicleta en Bogotá desde sus acciones colectivas y redes sociales

En este capítulo encontrará la descripción detallada, así como la caracterización de los colectivos e iniciativas individuales económicas que aportaron a la construcción de este trabajo a través de la experiencia, vivencia y sentir como bici-usuarios y ciclistas de la ciudad de Bogotá. Aquí encontrará relatos de aproximadamente 15 personas que contribuyeron y participaron, para generar las diferentes posiciones de los bici-colectivos en Bogotá y las técnicas usadas para recolectar la información. Finalmente, la caracterización de aquellas redes sociales que generan en cada uno de los colectivos o individuos una activación y ampliación de la cobertura de sus propuestas.

Para exponer lo siguiente se debe tener en cuenta que para la realización del documento se recolectó la información a partir de la metodología de Intervención Investigación (II) expuesta por Bolaños & Peña, la cual plantea que "la construcción se da en el momento mismo de la intervención, en el momento en que las relaciones entre los sujetos aparecen, sin que ello implique que no se plantee una estrategia" (2009, p6), es decir, donde se inicia la relación a través de la confianza y la interacción de las partes en el espacio de los sujetos que aportan al estudio, lo cual se plantea debido a la cercanía y proyecciones que se tienen con algunos bici-colectivos de la ciudad donde se generaron lazos de confianza e integración para generar un mejor camino al realizar la investigación, así como aportes a diferentes colectivos bici para generar mayor organización o enfoque de trabajo.

Es así que la II propone un "objeto de estudio y su construcción evocando necesariamente a la relación… sujeto-sujeto, lo que da por resultado que la intervención se refiere a la *relación*,

en otras palabras, *al vínculo" (*Bolaños & Peña, 2009, p.5), donde se cree un espacio de reciprocidad, la cual plantea que la investigación no solo tiene un sentido, sino que propone una situación de aprendizaje dialógico que piense al sujeto desde un lugar distinto y complejo, que se mueva en el "ámbito de la experiencia, la significación y de la creación de sentido, y en ese movimiento se ubica la propuesta de intervención de la investigación" (Bolaños & Peña, 2009).

Resaltando que la intervención potencia el vínculo desde el saber y el poder, desde los diferentes puntos que originan la relación (sociales, culturales, institucionales, etc.), que conllevan a resultados desde una posicionar igualitario donde el investigador y los investigados construyan en el momento las maneras de relación "sin que ello implique que no se plantee una estrategia" (Bolaños & Peña, 2009, p.6), lo cual genera comprender y analizar el escenario desde las interacciones hechas tanto verbales como no verbales, que respondan a lo proyectado.

Explicada la metodología se iniciará haciendo una muestra de la población, seguido de una breve caracterización de cada uno, para luego desarrollar las redes sociales creadas por estos sujetos, su construcción y su aporte hacia la proyección de un modo de vida alternativo en la ciudad de Bogotá.

2.1 Caracterización de la población participante

Para la realización del proyecto se contó con la participación de 32 jóvenes de 21 a 35 años aproximadamente, pertenecientes a 9 colectividades de la bicicleta, sujetos que aportan a los bici-usuarios y ciclistas de la ciudad de Bogotá, además, de personas de la expresión bici en Cali, Medellín e Ibagué y una experiencia internacional proveniente de España a las cuales previamente se les relacionó el tema del proyecto y las técnicas a usar como lo fueron la entrevista, grupo focal, cartografía social y diálogo de saberes. Las técnicas como lo son entrevista, grupo focal y

cartografía social tienen un consentimiento informado sobre la reserva de información que se grabó y que la información recolectada será usada solo como fines académicos investigativos; para la preparación de las técnicas se dio la construcción de cuatro instrumentos que dieran cuenta de las preguntas, categorías y procedimientos que recolectaran a cabalidad la información requerida para el desarrollo del campo de investigación, en estos instrumentos se evidencia las preguntas clave de la entrevista y el grupo focal, el proceso metodológico que tomaba la cartografía social como el diálogo de saberes.

A partir de la información recolectada se dio una sistematización por conceptos, definiciones y dimensiones que categorizaron la información que se obtuvo del desarrollo de cada una de las técnicas, a continuación, se mostrará la población participe a través de la caracterización de cada colectivo participe y las personas que hacen parte de la apuesta de vivir la ciudad en bicicleta, pero que no hacen parte de ninguno colectivo bici de la ciudad, de igual manera se identificó un aproximado de 73 bici-colectivos en la ciudad de Bogotá (*ver cuadro 3 y 4)*.

Cuadro 1. Caracterización población participante de colectivos

Colectivo	**Área de influencia**	**Tiempo del colectivo**	**Participantes**	**Edad**
ConcienBiciate	Bogotá	6 años	1 mujer 8 hombres	21 – 33 años
Paradas en los pedales	Bogotá	3 años	1 mujer	28 años
BacanRola	Bogotá	5 años	1mujer 2 hombres	28 años
Teusaca Tu bici	Teusaquillo	7 años	2 mujeres	25 – 28 años

			1 hombre	
Subase a la Bici	Suba	8 años	1 hombre	28 años
Teja Rota	Fontibón	4 años	2 hombres	26 – 29 años
Biela Tunal	Tunjuelito	4 años	3 hombres	22 – 30 años
Biclaranda	Puente Aranda	3 años	1 hombre	31 años
BiciActiva	Fontibón	5 años	1 hombre	30 años

Tabla de elaboración propia

Cuadro 2. Caracterización población participante de iniciativas económicas

Nombre	**Iniciativa**	**Localidad**	**Edad**	**Ocupación**
Laura Rojas	Bicistema	Teusaquillo	28 años	Arquitecta
Andres Castillo	Cycling barber shop	Tunjuelito	23 años	Barbero y ciclista
Alexander Espinoza	Taller by la Guarida	Kennedy	30 años	Mecánico de bicicletas
Heidy García	Clinch	Kennedy	26 años	Vendedora
Cristian Balcazar	Messenger club Bogotá	Suba	30 años	Diseñador gráfico
Mauricio Valencia	Messenger club Bogotá	Bosa	27 años	Bicimensajero
Maria Fernanda Ramirez	Queens messenger	Teusaquillo	35 años	Bicimensajera y tatuadora

Alejandro America	Taller colaborativo bike lab	Suba	30 años	Mecánico de bicicletas
Juan Manuel Vargas	Holiday co – Corvus	Fontibón	23 años	Mecánico de bicicletas
Robinson Polo	Independiente	Tunjuelito	22 años	Independiente

Tabla de elaboración propia

Cuadro 3. Colectivos de la bicicleta identificados por zonas de Bogotá.

Zona	**Colectivo**
Bogotá	1. ConcienBiciate 2. BacanRola 3. Ciclo Paseo de los Miércoles (CPM) 4. Gonorraiders 5. Ciclocannabis 6. Bicis Unidas 7. Univercicla 8. Bicionarios
Chapinero	9. Chapi Bici
Tunjuelito	10. Biela Tunal
Bosa	11. Bosa ruta 7 12. Bosate la Bici
Kennedy	13. Bikennedy

Fontibón	14. Teja Rota 15. FontiRueda
Engativá	16. Sucicla
Suba	17. Subase a la bici 18. Subacletta
Barrios Unidos	19. Ruta 12 Barrios Unidos
Teusaquillo	20. TeusacaTuBici
Puente Aranda	21. Biclaranda

Tabla de elaboración propia

Cuadro 4. Colectivos de la bicicleta identificado por enfoque de trabajo.

Temática	Nombre
Ambiental	22. Diplomado Ambiental en Bici (DAP) 23. Biciutopía 24. Biciterritorializando 25. Santa Cicla Bendita 26. Bicivilizate 27. Revolucionante Bogotá D.C. 28. Soom Movilidad Sostenible
Ocio	29. Bike Pola 30. Ruede la sabana 31. Cicloamigos 32. A toda cleta

	33. Enbiciados 34. Jueves y cleta 35. La gran rodada
Económico	36. Queens Messenger 37. Messenger Club Bogotá 38. Las damas de la bici 39. Classy Bikes
Género	40. Las santas bike 41. BiciParadas 42. Rueda como niña 43. Niñas sin miedo 44. Paradas en los Pedales 45. Curvas en Bici 46. Mujeres bici-bles Iberoamérica
Deporte y cultura	47. AeroRiders 48. Bike Fest 49. Platos y piñones 50. Decibeles 51. Liga amateur de ciclismo femenino 52. Liga amateur de ciclismo
Universitario	53. Al bosque en bici 54. Rock riders UN 55. Bicicultura tadeista

	56. Univercicla
Diálogo teórico político y científico	57. Rueda Lab 58. Mesa de la bicicleta 59. Consejo local de la bicicleta Teusaquillo 60. Bici Red Colombia – Bogotá 61. Cicloreaders 62. Liga de ciclistas urbanos 63. Biciactiva
Información	64. En mi bici por Bogotá 65. BiciActiva
Otros	66. Montaña Sureña 67. Locomotora 68. En bici desde el Sur 69. El parche de la bici 70. Velo Norte 71. BielAdentro 72. BOOM Bicycle Movement 73. Biciosos

Tabla de elaboración propia.

Lo expuesto anteriormente muestra un contexto general de lo que fue la población que se identificó y la que participó brindando información desde sus saberes y experiencias que han desarrollado debido a los procesos que hacen o han hecho parte, en aras de visibilizar el uso de la

bicicleta en Bogotá. En esta investigación no se tuvo en cuenta el estrato socio-económico debido a que no es relevante para la construcción de este. Se pudo observar la gran participación por parte de los hombres y la focalización en ciertas localidades, así como los años de creación que en su mayoría están ligadas al incremento del uso de la bicicleta en la ciudad y que las iniciativas económicas están entre los 22, 28 y 30 años, lo cual sitúa a la investigación en una población juvenil de la ciudad.

A continuación, se dará una breve caracterización de los colectivos participantes y de algunas iniciativas económicas con las cuales se pudo compartir de manera más cercana:

Concienbiciate

Es un el colectivo que inicia a la par que incrementa el uso de la bicicleta en la ciudad en el año 2014 – 2015, su nombre y logo nacen cuando eligen concursar en una convocatoria de videos cortos, que parte de la creación de consciencia que se quiere generar a través del uso de la bicicleta. Se crea queriendo ser una alternativa diferente de un espacio prácticamente "inexistente en ese momento en la ciudad un espacio que por medio de la bici pudiéramos generar escenarios de unión colectiva una conciencia una cultura ciudadana gracias a la bici y fomentar otro tipo de escenarios y que poco a poco con forma una comunidad gracias a la participación de todos asistentes" (Armando Rodríguez, 29 de enero 2019).

Su constante empeño y desempeño en la formulación de nuevas experiencias y contenidos desde la bicicleta en Bogotá, hizo que se abriera un espacio comercial hace tres años llamado La Guarida del Ciclista, "La guarida, la base fue cumplir los sueños de todos, trabajar para cumplir los sueños de a poquitos, de a muchos, como se diera afortunadamente ConcienBiciate se ha conseguido un buen nombre en la ciudad y pues gracias a los foros mundiales pues están saliendo

muchas cositas ahí que pueden llegar se pueden llegar a pensar como un futuro" (Daniel Camargo, 13 de diciembre 2018).

Foto 1. Concienbiciate

Foto retomada de Concienbiciate.

BacanRola

Es un colectivo de la ciudad de Bogotá que le apuesta a "básicamente vivir la vida desde la bicicleta si teniendo experiencias saliendo disfrutando conociendo gente, amigos" (Luis Cardona, 15 de diciembre 2018), que se ha enfocado en tres cosas principalmente en la "parte cultural o social entonces siempre se busca hacer planes en donde tú vayas y no solamente montes bicicleta sino que tengas algo más por hacer por disfrutar, ambiental y pedagógica" (Alejandra Chaves, 29 de noviembre 2018), donde se pueda crear un ambiente de conexión sujeto- bicicleta

pero que a su vez los sujetos que asistan a los espacios identifiquen que la bicicleta puede estar en todos los aspectos de la vida cotidiana.

Foto 2. BacanRola

Foto retomada de BacanRola.

Paradas en los pedales

Se crea a través de otro bici-colectivo denominado SubasealaBici, con el fin de generar un impacto sobre todo a las mujeres que usan la bicicleta en Bogotá. Nace desde "preguntarnos ¿qué pasa con las chicas? ¿será que les asusta les da miedo salir de noche? [en la bicicleta] entonces empezamos a hacer ejercicios dentro de Subase en donde las chicas eran 3 y en la logística claramente los chicos iban, pero la dieron las mujeres entonces las mujeres empujamos, despinchamos y asistíamos en algún momento de la rodada también hacíamos los cierres y en todo lo que necesitarán las personas que asistían pues nosotras las mujeres éramos las que respondimos

y también queríamos integrar un poco más a los hombres y también a traer más chicas pero pues vemos esos machismos" (Natalia Prieto, 12 de diciembre 2018), pues este colectivo trabaja la promoción y prevención desde el uso de la bicicleta para las mujeres en Bogotá.

Foto 3. Paradas en los pedales

Foto retomada de Paradas en los pedales.

Subase a la Bici

Es uno de los primeros colectivos que le apuesta a la promoción local, en este caso de la localidad de Suba, lleva siete años y nace a partir de "la experiencia de participar en un ciclopaseo (que es rodar en masa) pues yo usaba la bicicleta y me di cuenta que pedalear en grupo tiene una magia diferente, porque no te sientes aislado a la ciudad sino parte y dueño del espacio público entonces quería llevar esa experiencia a la gente de la localidad de suba con el ánimo de promover el uso de la bicicleta, mostrar la infraestructura que tenemos y sobre todo

demostrar que suba es un territorio pedaleable" (Fabian Munar, 10 de diciembre 2018), a través de estrategias que generaron que al día de hoy sea uno de los colectivos que más atraen personas a sus espacios por medio de sus actividades.

Foto 4. Subase a la Bici

Retomada de Subase a la Bici.

Teusaca Tu Bici

Se crea en la localidad de Teusaquillo y le apuesta a la promoción de la bicicleta en un espacio local. Resaltan que la localidad es un corredor bici en la ciudad y no solo bici sino tiene una alta frecuencia de ciudadanos la cual genera en sí un impacto desde lo visual mucho más efectivo, al igual le apuesta a los relevos generacionales esto con el fin de generar mejores diálogos desde el colectivo para proponer nuevas ideas de actividad que puedan atraer a mucho más público y generar una reflexión social desde el uso de la bicicleta en los diferentes recorridos de reconocimiento y conocimiento de dicha localidad.

Foto 5. Teusaca Tu Bici

Foto retomada de Teusaca Tu Bici

Biela Tunal

"El colectivo nace aproximadamente hace más de tres años (2015) en Julio y nada nace por la iniciativa propia y de un compañero que se llama Carlos Sánchez y un compañero que se llama Rubén García nos reunimos por Facebook y pues empezamos a hablar por una publicación que hicieron en una rodada por Facebook, (íbamos a ir a una rodada mayor de ConcienBiciate) y hablamos que vivíamos cerca y seguimos hablando y pues nada dijimos hagamos un parche una salida para que ese parche llegara a dicha salida" (Andrés Villalba, 28 de enero 2019), los cuales le apuestan a la promoción del uso de la bicicleta sino a generar cambios de vida a través de ella como lo es por medio del ciclismo o la bici-mensajería.

Foto 6. Biela Tunal

Foto retomada de Biela Tunal

Teja Rota

Nace a partir de “un grupo de amigos que proporcionan la amistad y que dan la bienvenida a la buena onda, a la bici. Creamos TejaRota como un juego de palabras pues a raíz de puerta de teja para dejar claro que somos de la localidad de Fontibón. Empezamos a llevar a cabo con nuestra idea que es pachanga y amistad, conocer Bogotá en bici, los aspectos y los panoramas y escenarios que nos da Bogotá en la noche fueron los que empezaron a proporcionar un espacio TejaRota distinto que se destacaba dentro de los otros colectivos que ya venían trabajando la época pues con el apoyo de los demás empezamos a crear TejaRota y se volvió un colectivo importante en Bogotá” (Stiven Prieto, 25 de enero 2019), uno de sus objetivos es generar diferentes espacios de integración y colaboración en la localidad.

Foto 7. Teja Rota

Foto retomada de Teja Rota

Biclaranda

"Nosotros armamos fue un combo que se llamaba la mesa local de la bicicleta porque nuestra intención es que en la localidad de puente Aranda las autoridades locales formarán una mesada local de la bicicleta que integrará temas de seguridad de aprovechamiento del tiempo de recreación deporte emprendimiento alrededor de la bicicleta" (Carlos Suárez, 25 de enero 2019). Esta colectividad era una de las que más incidió política y socialmente en su camino, sin embargo, tuvo diferentes problemas dentro de la organización que fue llamada Biclaranda y actualmente es uno de los colectivos que no está activo debido al manejo y organización.

Foto 8. Biclaranda

Foto retomada de Biclaranda.

A continuación, se expondrán las iniciativas económicas que surgen a través del uso de la bicicleta y que actualmente le aportan a visibilizar el uso de la bicicleta en Bogotá a partir de proyectos desde y para la bicicleta, que puedan apostarle a la construcción de relaciones horizontales y en beneficio del uso de la bicicleta en Bogotá D.C.

Biciactiva

Uno de los integrantes de BiciActiva radio cuenta "que es una emisora online que trabaja en el empoderamiento de la bicicleta en todos los sentidos"(Pedro Vargas, 30 de noviembre 2018) la cual le apuesta a que por medio de la comunicación en plataforma digital se puedan visibilizar las diferentes acciones, iniciativas, proyectos y programas que se han formado por medio de la bicicleta, además de ser un punto de unión para la comunidad bici en el cual se sienten aliados, debido a las diferentes cercanías que se tejen por medio de la construcción de BiciActiva que es "a nivel Bogotá pero nace en Fontibón" (Pedro Vargas, 30 de noviembre 2018) y que su trabajo es el de generar estrategias de empoderamiento ciudadano por medio de la comunicación y de la

bicicleta donde vean que es una forma efectiva para transportarse y para crear nuevos lazos sociales.

Foto 11. Biciactiva Radio

Foto retomada de BiciActiva radio.

Bicistema

Uno de los emprendimientos que le aporta a la infraestructura y la movilidad, “nace hace 7 años cuando empecé a hacer mi tesis de pregrado como arquitecta […] empecé a pensar que quiero hacer y se me ocurrió algo con la movilidad de la ciudad en bicicleta, pues dije como algo le falta la ciudad y pues ahí hice mi tesis de pregrado con bici estructuras en términos de movilidad para Bogotá entonces ahí empezó el trabajo académico que me llegó a conectar con Bicistema […] entonces me fui a hacer una maestría en diseño urbano y allí tuve que reducirlo a una palabra para

efectos de un montón de cosas entonces lo que fue y se redujo a Bicistema" (Laura Rojas, 14 de diciembre 2018), actualmente después de realizar todo un proceso de costo ganancia y un importante aporte social, "nace Bicistema como empresa haciendo biciestacionamientos en el micro y a ofrecer biciestacionamientos en donde necesiten y quieran cicloparqueaderos pues ahí estamos y así nace" (Laura Rojas, 17 de diciembre 2018), ello conlleva a que varios colectivos se articulen alrededor de proyectos sostenibles y que de dicha manera se articulen para formar propuestas de infraestructura y ejercicios de reflexión a partir de la movilidad.

Foto 9. Bicistema

Foto retomada de Laura Rojas.

Taller by La Guarida

Si bien fue todo un proceso extenso el crear su propio negocio, Alexander cuenta que "cuando empecé a montar en bicicleta era como usuario en la ciudad, pero pues claramente en esa época no éramos muchos, sobre todo éramos como los jardineros y eso hace casi 10 años un poco más, entonces pues los que montamos bicicleta éramos algunos estudiantes, jardineros y pues el guardia de ciclovía y ya no más. Estuve bastante alejado de eso, estuve fuera del país y cuando

volví fue que empecé andar sobre todo con BacanRola porque yo también había tenido una experiencia sobre todo viajando en bicicleta entonces pues con las salidas que ellos habían realizado, pues por eso entonces empecé, sobre todo para volver a conseguir tus amigos y conocidos en el medio de la bicicleta en un ambiente bastante chévere y ya por eso que empecé a salir con ellos" (26 de enero 2019), a partir de reconectar con sus allegados se genera una nueva visión en él, la cual se da a través de "mi trabajo como mecánico, cada vez pues siento que tengo conocimientos en temas y chévere si todo lo que es mi trabajo tanto como mecánico en el taller de La guarida, como compartiendo los talleres con las ONG's con las que trabajo me ha traído muchos viajes y conocimiento también" (Alexander Espinoza, 26 de enero 2019), además de estas superaciones individuales, su trabajo aporta al crecimiento de pequeños espacios deportivos y al impulso de la bicicleta en diferentes actividades generadas por las colectividades bici en la ciudad de Bogotá.

Foto 10. Taller by La Guarida

Foto retomada de Taller by La Guarida.

2.2 ¿Cómo se están relacionando los colectivos de la bicicleta en Bogotá?

Actualmente se han podido identificar por medio de la investigación alrededor de 73 bici-colectivos (*Ver cuadro* 3), conformados por jóvenes que tienen como visión una apuesta de cambio social e individual desde el uso de la bicicleta como medio de transporte y articulador de relaciones en los escenarios sociales, para ello, se caracterizará las redes que como colectivos y sujetos construyen en los diferentes escenarios individuales y colectivos en Bogotá D.C, que le apuestan a generar una transformación en la ciudad a través de experiencias pedagógicas e integradas que incentiven y establezcan un equilibrio en el uso diario.

En el camino que se han hecho los colectivos de la bicicleta en la ciudad, se identifica que cuando se incrementó el uso de la bicicleta en la ciudad crece la creación de bici-colectivos, es decir, en el año 2014 y 2015 ya se hace evidente que el uso de la bicicleta no es solo en los domingos de ciclovía, sino como un medio de movilización y de agrupación social sobre todo para los jóvenes capitalinos, las cifras exponen que

> El 76,6% de los hombres y solo el 23,4% de las mujeres se movilizan por este medio, teniendo en cuenta que el 23,6% de la población –jóvenes de 15-24 años- son los que más se movilizan, el 38,5% es para llegar a su trabajo, centro de estudio, encuentros con personas, 45% regreso al hogar, el 36,6% de los viajes son trabajadores dependientes mientras que el 29,5% de los viajes son trabajadores independientes y el 17,9% estudiantes de colegio frente al 4,4% los universitarios. (SIMUR, 2017, p.6)

Lo cual sitúa a los sujetos que más la usan en una etapa vital de la vida juvenil, donde empiezan a relacionarse productivamente y proyectarse a futuros contemplados con armonía, una

etapa etaria demandante debido a sus trabajos, estudios y relaciones y que por ello encuentran al usar bicicleta un espacio de libertad, ellos cuentan que inician usando la bicicleta por cuestiones amorosas, deportivas, salud, economía de tiempo y plata, un momento a solas, cambiar de rutina, como por ejemplo "pues yo siempre he montado bicicleta pero lo que en realidad me hizo como juntarme con ellos [ConcienBiciate] fue una tusa, en la cual no quería ni veía que hacer y el montar bicicleta con más personas fue lo que me hizo ver las cosas de distinta manera" (David Navarro, 13 de diciembre 2018), lo cual lleva a crear lazos con personas que al igual que ellos les guste montar su bicicleta y de a pocos puedan generar ideas conjuntas para construir acciones colectivas que lleven a respuestas ciudadanas.

Dicho esto, se parte de que las relaciones humanas no son corrientes, sino son relaciones complejas que como lo expone Edgar Morin "la relación es fundamental entre los sistemas abiertos y el eco-sistema de orden material-energético y a la vez organizacional/informacional, donde se podría tratar de comprender el carácter al mismo tiempo determinado y aleatorio de la relación eco-sistémica" (Morin, 1990, p.25), teniendo en cuenta que cada sujeto es un sistema y este tiene influencia de su ambiente para la organización de sí mismo y sus articulación con los otros que muestran los diversos subsistemas que han creado para su red a través de las relaciones constituidas.

Desde su construcción como sujeto inmerso en las colectividades o procesos, han logrado cumplir sus diferentes objetivos y comprendido su lugar dentro de los colectivos bici de la ciudad, desde la contribución recíproca de lo personal a lo colectivo, así como lo colectivo a lo personal, partiendo del principio de que "la acción colectiva busca estabilidad organizativa, objetivos e intereses para y por sus miembros que puedan trabajar juntos para conseguir dichos intereses" (Olson, 1985) teniendo en cuenta que los sujetos se mueven por intereses individuales diferentes

como desde el gusto hasta el generar un proyecto de vida diferente, pero ello a su vez comparte un fin político en común que al igual los lleve a "responder las necesidades primarias inconscientes" (Melucci, 1976) que se dan según los factores de relación diaria de los sujetos, tanto individual como colectivamente.

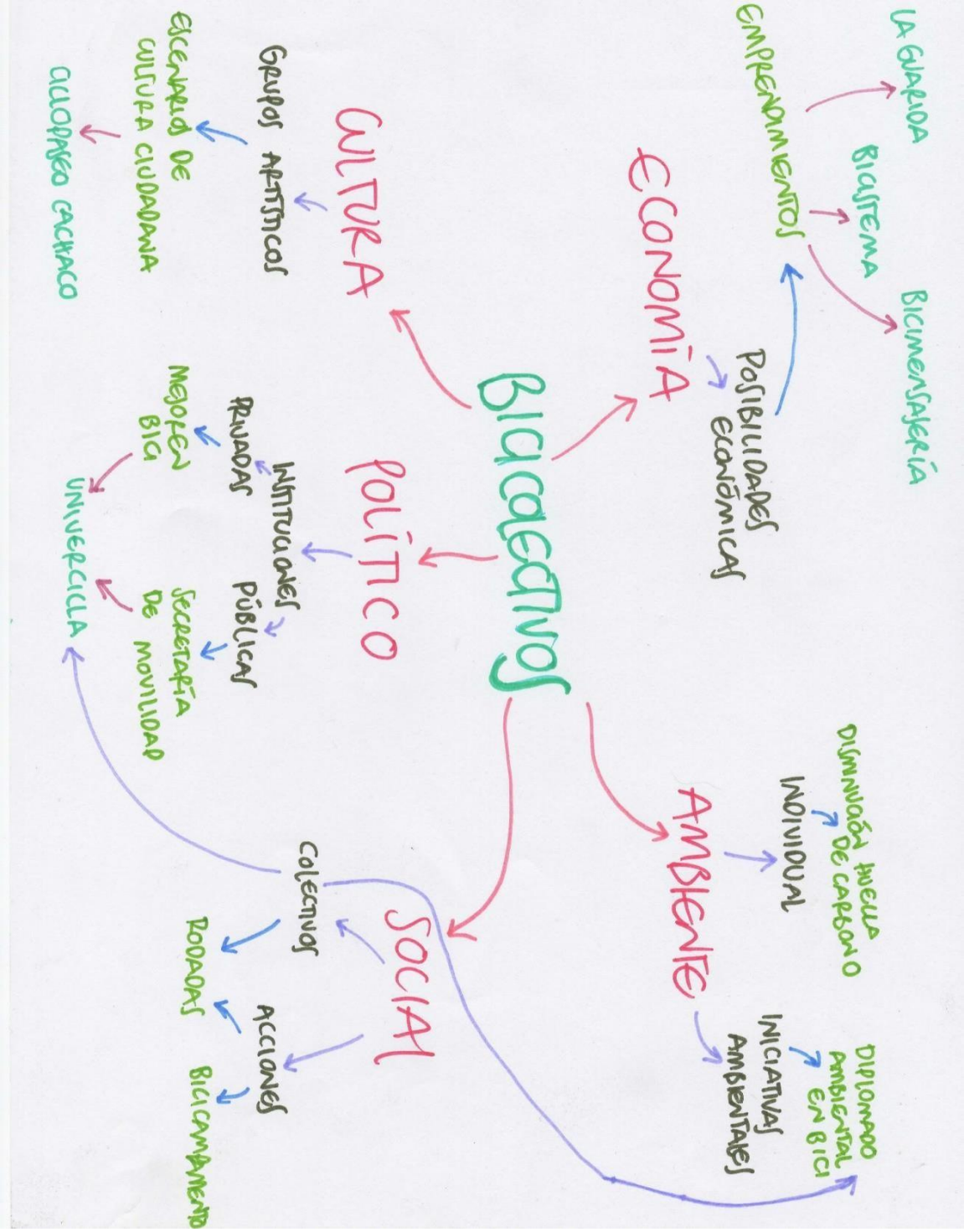
Factores que fueron identificados dadas las conversaciones sostenidas en campo, al igual que las entrevistas, que en su mayoría fueron dadas por esos líderes y fundadores de los colectivos con los que se trabajó y dieron nociones del sistema individual y colectivo de ellos. Al hablar de las acciones colectivas se sitúan los jóvenes en responder preocupaciones y problemáticas de la vida en la ciudad, que además han sido identificadas al usar la bicicleta ya que "el ambiente de la bici no sé de muchas cosas inicialmente de movilidad, pero se puede hablar de economía, de tiempo, de inversión de tiempo, distancia, de ese tipo de cosas ya después de eso el tema de la bici viene a convertirse en un tema social tanto así que la bici la vemos como una acción política, una acción de emancipación" (Andrés Villalba, 30 de enero 2019), y poco a poco van creando a través de sus intereses o gustos grupos que se piensen acciones para responder las problemáticas y necesidades evidenciadas, las cuales parten a partir de "representar el tejido de contactos y relaciones que la persona construye en torno a ella en la cotidianeidad" (Campos, 1996, párr. 1), al usar la bicicleta van teniendo una intensión desde las acciones colectivas que llegan a generar redes sociales a través de las prácticas y lógicas de actuar y relación.

Se habla de la generación de redes a través de las acciones colectivas debido a que las acciones tanto colectivas como individuales contemplan tanto interés como gustos que transitan al usar la bicicleta en la ciudad y que crean así escenarios como lo son las rodadas, eventos artísticos, espacios pedagógicos, actividades de integración, entre otros que respondan directamente a uno de esos factores. Por ello, cuando se habla de la construcción de redes sociales juveniles por el uso

de la bicicleta se retoma una posición de reivindicación donde la bicicleta es el medio para llegar a dichas reivindicaciones ciudadanas pero que se dan a través de los sujetos que "somos ciclistas, que montamos en bici, que hacemos muchas cosas alrededor de la bicicleta nos relacionemos en diferentes lugares del mundo porque pues la bicicleta me va conectado a través del foro mundial de la bici, congresos ciclistas y demás, todo eso es lo que se inventa, que uno dice yo quiero ir allá, pues uno hace amigos qué van a lo mismo que uno y te llaman, te unes" (Laura Rojas, 14 de diciembre 2018), pero para entender este tipo de relaciones y acciones que generan las redes se remite a los "ambientes mediatos e inmediatos, permiten integrar las relaciones transaccionales de apoyo que se generan en su seno" (Campos, 1996, párr.3), lo cual crea cercanía y genera lazos de familiaridad.

Cuando se habla de los factores de dichas redes sociales, se dará una explicación desde las finalidades y visiones de los colectivos de la bicicleta en Bogotá que se inmiscuyen dentro de los factores expuestos en el mapa de redes (*Ver mapa de redes 1)* que dan cuenta la manera de relación, los fines colectivos y las redes apropiadas en el ambiente de la bicicleta en Bogotá, al igual es importante resaltar que desde la creación de este tipo de redes en el tiempo de 2015 al 2020, es evidente que los colectivos bici de la ciudad le han apostado a la formación individual, es decir, cada colectivo por su lado crea los espacios pero sin embargo hay momentos de unión para generar mayor impacto en la ciudad y fortalecerse desde las relaciones inter-colectivas para un camino más diverso y lleno de aprendizajes y de puntos en común como ellos lo ven.

Mapa de redes 1. Las redes sociales de los bici colectivos y sujetos que usan la bicicleta en la ciudad de Bogotá D.C.



Mapa de elaboración propia

Se puede evidenciar en el mapa de redes que se parte de los bici colectivos de la ciudad hacia factores como lo cultural, político, social, económico y ambiental que han sido planteados

debido a que “no solo tener esas relaciones chéveres con la gente sino realmente hacer cosas por la comunidad que se notan y claramente eso nos ayuda, los ayuda a ellos a fortalecerse” (Alexander Espinoza, 26 de enero 2019) porque las acciones empiezan a encaminarse en los factores que a su vez tejen diversas relaciones que aportan a generar resultados concretos que fortalezcan los múltiples vínculos que “gesten procesos que permitan tomar consciencia… desde un sistema abierto que a través de un intercambio dinámica entre sus integrantes y con integrantes de otros grupos sociales, posibilita la potencialización de los recursos que poseen” (Dabas, 1993, p.21) para el crecimiento de los procesos locales o distritales.

Para entender la lógica de los factores, se explicaran cada uno bajo el marco de las lógicas o finalidades de la acción colectiva que construye los ejes de relación, es decir, el sistema que es el sujeto se mueve y relaciona a partir de satisfacciones o curiosidades cotidianas lo cual llega a crear sujetos diversos y múltiples que se comparten con los otros, en el momento colectivo lo que se asume como que “la red apela permanentemente a la reciprocidad” (Dabas, 1993, p.43) desde el aporte y la ayuda entre sus miembros, lo cual lleva a generar un factor social inminente y que se crea a través del uso de la bicicleta, donde se ve plasmado desde las relaciones creadas entre los colectivos, fundaciones u organizaciones sociales que inicialmente asumen su papel como sujetos sociales que habitan un territorio por el cual trabajar, en donde sea primordial las “buenas relaciones , me gusta ir a hablar con los administradores de los parques, edificios, museos, sitios históricos y demás” (Fabian Munar, 10 de diciembre 2018) .

Dando paso a la creación de espacios horizontales, armoniosos partiendo del compromiso y la buena vibra, que se puede evidenciar como una de las funciones de dicho factor al ser “funcional a la red social, ya que depende de la intensidad y reciprocidad, es decir, del grado de vinculación entre sus miembros y del compromiso mutuo entre los integrantes” (Chadi, 2000,

p.215), y la cual pueda fomentar nuevas experiencias ciudadanas, que no solo sea recorrer la ciudad en grandes grupos de bicicleta, sino crear una finalidad de responsabilidad social que genere como lo dicen ellos, “nosotros no sólo promovemos la bicicleta como medio de transporte sino como más como un estilo de vida empoderador, generador de cambio” (Armando Rodríguez, 29 de enero 2019) que construye nuevas formas de asumirse como sujeto en la ciudad y para ella.

Pensándose o repensándose que los bici colectivos son “una alternativa diferente de un espacio inexistente en ese momento en la ciudad, un espacio que por medio de la bici pudiéramos generar escenarios de unión colectiva, una consciencia, una cultura ciudadana, gracias a la bici y fomentar otro tipo escenarios” (Armando Rodríguez, 29 de enero 2019) que los lleve a pensar en responder a un factor cultural, que como se evidencia en el *mapa de redes* los lleve a una relación con grupos artísticos, pero ¿por qué? Porque lo que ellos plantean es que “no solamente montes bicicleta, sino que tengas algo más por hacer, por disfrutar, como el teatro, la música, el baile, el circo, el rock es como uno de los eventos que también hay ahorita que se llama bici rock” (Alejandra Chávez, 29 de noviembre 2018) que lleven a repensar ¿qué otro fin puede tener usar la bicicleta en la ciudad más allá de movilizarse?

Además, de evocar en sí articulaciones de la cotidianeidad con el uso de la bicicleta a través de la producción de experiencias vinculadas a la cultura construida en la ciudad, donde quizá uno de los ejemplos más reconocidos es un evento llamado *ciclopaseo cachaco* el cual tiene como finalidad recorrer partes de la ciudad con la bicicleta pero vestido de la forma tradicional del bogotano hacia los años 20’s a los 60’s y que pase por partes icónicas de dichas épocas pero que además integran a los ciudadanos por medio de la actividad, lo cual les permite identificar no solo por este evento sino por cada uno la satisfacción o no de la persona participe del espacio, al igual que los vacíos y mejoras por hacer a la planeación de los eventos e ideas para sus nuevas acciones,

generando un espacio cultural y físico para integrar a las personas a partir de "compartir todas esas experiencias donde se pueda poner al alcance de toda la comunidad, de todas estas personas que empezaron a ver la bicicleta como una oportunidad de crecer" (Armando Rodríguez, 29 de enero 2019) y asimismo de identificarse en un espacio que crea nuevos códigos de relación.

Acciones que se encaminan igual a compromisos individuales que contemplan una apuesta de cambio a través del uso de "la bicicleta que contribuye a reducir la huella de carbono que generamos como seres humanos en el planeta, más allá de que efectivamente los procesos de producción de bicicletas hoy sigan generando impactos y efectos digamos negativos frente al ambiente, pero claramente son menores si tenemos una relación respecto de un carro o una moto entonces yo creo que son sinergias, tejidos, parches" (Andrés Acuña 13 de diciembre 2018) que se van juntando por las relaciones creadas con los otros, y que "inciden en la formación y la identidad de los individuos" (Chadi, 2000, p.216), al mostrar al sujeto como múltiple, en este caso se recuerda que "todos los miembros tienen la posibilidad de aportar elementos sustantivos a la red y, a la vez, beneficiarse con recursos que otros aportan" (Dabas, 1993, p.5) y que son significativos para construir pequeños aportes a la ciudad, si bien en el factor ambiental es relevante la posición individual, la colectiva toma su lugar cuando se proponen estrategias para visibilizar el cuidado de los espacios naturales en la ciudad.

Por ende, se crean articulaciones con colectivos que le apuesten a la preserva de dichos espacios y que puedan ser complementarios a las acciones colectivas desde "las intenciones de explorar la ciudad y buscar la defensa de estos espacios en la ciudad y a las personas que vivimos en ella" (César Torres, 9 de enero 2019) por medio de articulaciones con colectivos como sembradores, por la defensa de la Van der Hammen, Diplomado Ambiental en Bici, entre otras iniciativas ciudadanas que han creado espacios de conexión natural y defensa del territorio a partir

de prácticas cotidianas y de compromiso ambiental con tal de generar la preserva y visibilización de los espacios naturales de la ciudad de Bogotá, donde los colectivos de la bicicleta le apuestan a una articulación desde el moverse consciente y aportando a la disminución de la contaminación de la ciudad a través de la bicicleta y las acciones diarias de consumo que se tiene en la vida. Donde su contribución se resume en la participación de los espacios que se planteen, aportando ideas para la creación de redes comunitarias o el préstamo de espacios para las diferentes actividades planteadas, las cuales aportan no solo a las colectividades sino a las comunidades de los territorios que hacen parte y por los cuales trabajan.

Pero esto trae consigo un compromiso político, al activar las redes sociales institucionales a partir del factor político dado que "reflejan normas sociales, políticas y culturales, y poseen una estructura regida por jerarquías, normas explicitas e implícitas y acciones definidas las cuales se conforman por organizaciones que responden a necesidades y objetivos específicos" (Chadi, 2000, p.215) que pueden responder realmente las problemáticas identificadas por los ciudadanos, instituciones u organizaciones como lo son la secretaria de movilidad, la alcaldía mayor de Bogotá, el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), Policía Nacional, la secretaria de cultura, Juntas de Acción Comunal, empresas privadas con programas de Responsabilidad Social Empresarial y con pequeñas agrupaciones ciudadanas que tengan acciones de veeduría y proyección de ciudad. Las cuales aporten a generar espacios desde el diálogo como "cursos de formación de género pero que la gente llegara y fuera constante, para que se pudiera dar un espacio donde se conociera el enfoque de género, de mujer, de las políticas públicas y se les diera un certificado [del IDPAC]" (Natalia Prieto, 31 de enero 2019) involucrando a las instituciones en estas propuestas ciudadanas que construyan a sujetos conscientes de su papel en la ciudad, pero

también de su manera de relacionarse y siempre evidenciando las problemáticas que se viven a diario en la ciudad.

Creando espacios de integración y de construcción de agentes privados, públicos y civiles que generen respuestas frente a las necesidades que se tienen al usar bicicleta, otro ejemplo de ello es un proceso colectivo llamado Univercicla, que se compone por parches o personas de diferentes universidades de Bogotá que usan la bicicleta como medio de transporte a su alma mater y que algunos de sus integrantes tienen propuestas de intervención u investigación enfocadas a la bicicleta en la ciudad, por lo cual han identificado diferentes espacios de peligro para el bici-usuario en la ciudad y ello dio pie para una propuesta de "rutas seguras para los chicos y chicas que se movilizan diariamente hacia sus universidades en la ciudad, en un primer momento se hará la propuesta de ruta segura del centro al sur y sur occidente que es donde hemos identificado los puntos más críticos y la mayoría de rutas de los estudiantes del centro" (Michael Sánchez, 14 de diciembre 2018), ruta que fue propuesta posteriormente en una reunión con personas de la secretaria de movilidad y de la policía nacional de estas zonas de la ciudad, con el fin de mitigar los robos a los bici-usuarios de estas rutas y crear un espacio seguro para ellos.

Ahora si bien hablamos de un factor político latente en este tipo de red, da un panorama desde los logros y costos de dichas acciones en beneficio de la población, donde nace la necesidad de responder a dichas situaciones formando espacios de articulación a partir de "una participación activa y conociendo Bogotá desde la bici, sus aspectos, panoramas y escenarios que nos da la ciudad" (Stiven Prieto, 24 de enero 2019) teniendo así una articulación integrada de las partes que proponen y disponen de los espacios de la ciudad para "acceder al reconocimiento mutuo, para desplegar la solidaridad y para evitar la acumulación disruptiva de problemas, es, por tanto, estratégica para democratizar la sociedad y estabilizar la convivencia" (Dabas, 1993, p.344),

resaltando que a través de la presencia de estos actores sociales traen consigo saberes que nutren el diálogo y amplíen su conocimiento para generar nuevas acciones colectivas.

Acciones que si bien responden a crear respuestas a la ciudadanía también tengan un factor económico implícito, en tanto puedan encontrar los "incentivos selectivos, el que se aplica selectivamente a los individuos según contribuyan o no a procurar el bien colectivo" (Olson, 1985, p. 206) aunque puede estar direccionado a un beneficio individual en su mayoría. Este factor tiene en cuenta las relaciones construidas dentro de una postura de creación e invención de proyectos emprendedores que se han gestado a lo largo de usar la bicicleta como medio de transporte en Bogotá.

Los cuales han sido identificados a partir de los escenarios de encuentro que los jóvenes hacen en Bogotá, donde sacan provecho a través de su experticia o estudios, en este factor es primordial generar relaciones individuales asertivas y con proyecciones emprendedoras pues se dan a través de la creación del colectivo o de construir una idea de negocio, donde "empezamos a sacar plata o a sacar provecho de eso, pero pocos lo hacemos con ánimo de lucro, por ejemplo, el caso de Concien ellos como tal no viven de eso, pero se movilizan en el medio porque tiene un restaurante con todo en base al ciclismo urbano y pues ahora es la esquina más chimbita y la guarida ofrece toda la parte alrededor de la bici" (Halan García, 13 de diciembre 2018) donde ello se gestó desde la idea de uno de los fundadores del colectivo y fue generando alianzas con personas del medio para responder a una necesidad ciclista en Bogotá, además de hacer lazos con marcas internacionales y nacionales lo cual generó un mayor reconocimiento de este espacio.

Al igual varias personas de los colectivos o sujetos que usan la bicicleta en Bogotá se han abierto espacios a través de la ejecución de proyectos y emprendimientos que además de generar un ingreso económico, aporten a los procesos de sensibilización y fomento del uso de la bicicleta

en Bogotá, creando así campo para la construcción y ejecución de sus proyectos como colectivo y sujetos, como por ejemplo “grupos que por dar publicidad en sus páginas, por bordar x nombre en su uniforme pues recibe bonificación” (Halan García, 13 de diciembre 2018) que responde al “proceso de trabajo en red, en el cual se invita a mantener una visión macro de las situaciones en las que se incluyen variables culturales, socioeconómicas y políticas que afectan de una u otra forma la cotidianidad de los integrantes de la micro red” (Chadi, 2000, p.216) que amplían el panorama de relación y producción de los espacios compartidos.

Independientemente de las diferentes alianzas que consigue cada colectivo a su favor, son de manera comunitaria y son transversales a cada colectivo que trabaja en Bogotá, ya que en las diferentes proyecciones que tienen se encuentran para generar procesos a través de actividades que sensibilicen y visibilicen a usuarios no de la bicicleta y sus diferentes aportes a la ciudad. Gracias a las diferentes actividades deportivas y culturales que promueven han hecho que el territorio de Bogotá sea bici-sostenible siempre y cuando las diferentes instituciones garanticen la respuesta a las necesidades expuestas a través de las diferentes demandas públicas y comunicados que se han construido a la vez que incrementa y avanza a la construcción de una comunidad de la bicicleta en la ciudad.

Las colectividades de la bicicleta en Bogotá le apuestan actualmente a la unión desde la comunicación asertiva y la confluencia de procesos que generen el cumplimiento de objetivos trazados desde sus inicios hasta hoy. Las conexiones de las iniciativas individuales complementan directamente a los colectivos, ya que a través de ellas generan un marco de apropiación y experiencia para vivir como lo exponen ellos desde lo que más les gusta que es la bicicleta, y el hecho de poder vivir en la ciudad de una manera que sustente la vida bici pero que además pueda ser desde ella, que la persona pueda tener una autonomía económica.

Desde la identificación y caracterización de las redes sociales se da “la suma de todas las relaciones que un individuo percibe como significativas o define como diferenciadas de la mesa anónima de la sociedad” (Sluzki, s.f, citado por Dabas, 2001, párr.31) las cuales exponen las diversas maneras de relación de los sujetods en la construcción de proyectos certeros y concretos los cuales aporten al sostenimiento de ellos en la ciudad, así como a la generación de mitigantes sociales y propuestas sustentables con bases para la realización de articulaciones eficientes.

Si bien las colectividades no siempre van de la mano, unas más que otras son referenciadas por personas de la ciudad, el aporte de cada colectivo en su territorio transforma las relaciones que se dan entre sujetos y promueve que la “red contribuya sustancialmente a su reconocimiento y constituya una de las claves centrales de la experiencia de identidad, bienestar, competencia y protagonismo, así como hábitos de cuidado, capacidad y adaptación a una crisis” (Dabas, 2001, párr.31). Siendo el aporte de la red no solo alianzas sociales y productivas, sino de apoyo y confrontación a los nuevos retos que se fijan los colectivos para la construcción de una comunidad, que se desarrolle de manera equilibrada y potente para la ciudad.

Así se comprende que la acción colectiva que se da de manera selectiva siempre comprende beneficios de cada parte desde la respuesta que se de en las redes, ya que navega “las complejas redes de pertenencia que se construyen o destruyen sobre la evaluación de las posibilidades y restricciones que las personas que trabajan por un objetivo común encuentran dentro de sus marcos de vida” (Berneth, 2014, p.60) debido a que se da un nuevo foco de interés y labor ante la colectividad que designa nuevas labores, así como actuaciones por parte de la persona inmiscuida para realizar propuestas y estrategias para el sostenimiento del colectivo, como lo expresan al decir que “lo que considero personalmente que hago es aflorar esas ideas que tienen las personas, esas ideas en destino, rutas, recorridos, hay personas que no son muy hábiles. Todos tenemos esas

inteligencias múltiples, quizá la mía es más de agremiar, citar de venga vamos, movámonos, de ser el primero que se tire al tobogán para que todo el resto se tire al tobogán" (Andrés Villalba, 28 de enero 2019).

Ello se ve reflejado en las apuestas sociales que se quieren mostrar a la ciudadanía, que si bien se lo han planteado de forma colectiva a nivel de construir comunidad se han quedado cortos frente al alcance debido a que la funcionalidad en sí de muchos de estos colectivos ha sido de crear su propia pequeña comunidad, que para ocasiones puntuales abre sus puertas y extiende sus brazos para juntar esfuerzos con otras, pero que ha sido de manera momentánea y ha creado divisiones dentro de la comunidad de la bicicleta.

> Lo que resalta la importancia de los 'recursos discrecionales' disponibles y de la 'estructura de oportunidades' que hace posible la acción, y revelan lo inapropiado de la ecuación descontento (frustración) = movilización (agregación), subrayando la importancia de ciertas condiciones del ambiente político para entender la acción colectiva (McAdam, McCarthy & Zald, 1988, 1996; McCarthy & Zald, 1977 citado por Berneth, 2014, p.60)

Por consiguiente, ha fomentado que las diferentes expresiones colectivas se piensen los espacios de influencia ciudadana y política de diferente manera. Si bien la articulación de los colectivos bici en la ciudad ha sido un camino con obstáculos, cada colectivo desde su esencia se ha pensado en la organización interna mejorando sus bases para consolidar mejores procesos de vinculación en beneficio de la comunidad de la bicicleta así como para la ciudad, es un reto desde la acción política asumida por las personas que trabajan en la promoción de la bicicleta ya que dichos obstáculos se han vuelto los desafíos diarios para cumplir el objetivo en común que los reúne como lo es el empoderamiento ciudadano por medio de la bicicleta.

Desafíos que se exponen desde ejes identitarios que promuevan la innovación, promoción de oportunidades, transformación social, reconfiguración de prácticas sociales y espaciales, relacionamiento con organizaciones antiguas y rectificación de los procesos comunes, que se pueden dilatar a través de "las redes que hacen de soporte, vehículo y resultado de la acción colectiva" (Berneth, 2014, p.63). Lo cual resulta clave para entonces ser capaces de generar redes internas fortalecidas y confianza en mejora de una comunidad amplia y abierta la cual han querido consolidar y "realmente se trata de hacer una buena práctica, donde podemos trabajar por esta ciudad, por la ciudad que queremos, esto es lo que siento cada vez que estoy en esta colectividad de la bici" (Laura Rojas, 17 de diciembre 2018) que día a día se va enfrentando a nuevos desafíos debido a los errores cometidos en el camino pero que se aprenden para poder consolidar un proceso de base para la articulación como objetivo social y político.

Atraviesan diferentes desafíos cuando de articular se trata, se da lo mejor a la ciudadanía para seguir posicionando las acciones sociales que se crean a través de las iniciativas individuales que fomentan la creación de colectividades que puedan trabajar de la mano para poder responder a "diversos movimientos y experiencias, en distintos lugares, que producen un continuo redescubrimiento del valor de las redes informales de apoyo y de la integración social de las personas" (Lozano & Cadavid, 2009, p.149) teniendo en cuenta el contexto, el aporte de la colectividades bici es a la construcción de integridad e igualdad en las relaciones urbanas a través de procesos ciudadanos que promuevan buenos hábitos de conducta a través de las pedagogías bici en las diferentes zonas de la ciudad.

En consecuencia, se evidencia que las nuevas generaciones que han entrado a los procesos ciudadanos bici propongan nuevas funciones en beneficio de la parte interna como externa lo cual se lleve a "cabo como una familia incluyente de bici" (Stiven Prieto, 25 de enero 2019) y que

propenda por espacios cada vez más amplios y entrelazados por los diferentes aliados que han conseguido cada uno en su proceso base que al unirlos con las demás expresiones colectivas genere la creación de acuerdos y la distribución de tareas equitativamente en la que cada persona perteneciente trabaje para mejorar las relaciones articuladas y "tengan claridad respecto a sus propias dificultades y no solo se concentren en las de sus participantes" (Lozano & Cadavid, 2009, p.215) para innovar en las propuestas ciudadanas en tanto traspasen las actividades esperadas y empiecen a originar nuevas respuestas o estrategias en ámbitos más allá de lo social, cultural y ambiental.

Lo cual suscita que se empiecen a dar nuevos desafíos más allá de lo organizacional, y se inicie nuevos ciclos que apuesten por la contribución a espacios socioeconómicos que propendan por establecer vínculos y enlaces con ámbitos más complejos los cuales puedan construir nuevas nociones del paradigma de la juventud, respondiendo a los espacios comunales que

> Las redes dan cuenta de la manera como se establecen las relaciones sociales, las cuales corresponden a un entramado de acciones, significados y emociones entre sujetos individuales y colectivos. Es decir que las redes están presentes en las organizaciones, los grupos y los territorios, y no necesariamente coinciden con lo instituido. (Lozano y Cadavid, 2009, p.150)

Las acciones colectivas que se han ido construyendo en los espacios de interacción bici, han fomentado que los jóvenes empiecen a tener un papel más claro dentro de la colectividad que a su vez va definiendo su margen de acción a través de las redes plasmadas como lo son las sociales, culturales, ambientales, políticas y económicas, que se identificaron a través de las líneas de trabajo de cada uno de los participantes así como las incidencias individuales que aportan a sus espacios colectivos.

Los colectivos de la bicicleta en Bogotá a través de sus redes generan una nueva forma de lectura de la realidad urbana pues supone una ruptura a un sistema funcional y pone en boca unos sistemas múltiples que responden directamente a mitigar las problemáticas individuales y colectivas y como en este caso se plantea que una de las redes más fuertes es la económica debido a que se pudo visualizar que los jóvenes en Bogotá tienen una preocupación frente a que sus vidas se resuman a trabajos formales que no los dejen construir un proyecto de vida totalmente sostenible o aprovechable en la ciudad.

Asimismo, a través de las caracterizaciones de las redes construidas se puede ver que los espacios de relación han fomentado transformaciones individuales y colectivas que han podido plasmar a través de las acciones realizadas en la ciudad, pues no solo supone espacios de integración sino de promoción y consciencia frente al uso de la bicicleta y los diferentes desafíos que nacen desde allí, muchos de estos jóvenes en su momento no pensaron generar cambios concretos al usar bicicleta pues al usarla lo hicieron por una cuestión de ahorro de tiempo y costo del transporte urbano que se desenvuelve en crear nuevas relaciones con otros sujetos que dan pie a la creación de posibilidades económicas y sociales que cumplan un fin a beneficio de ellos y de las personas cercanas.

Pues ya no ven a la bicicleta como un simple objeto sino como una proyección que los ha llevado a pensarse su lugar en la ciudad y su esencia personal pues

> Me retó a mí mismo, también porque he estado en diferentes situaciones con la bicicleta, es mi psicóloga, mi amiga, me parece ver a mi novia y todo, entonces es como una invitación a unirse a este mundo, dejar el mío fuera. Salir a rodar en las noches y siempre como con ese compromiso de responsabilidad…. Así van saliendo las cosas y se van dando y uno se va uniendo a los parches que a uno le gusta y a través de la bici entonces

encuentras libertades, emociones, un estilo de vida. (Camilo Castiblanco, 13 de diciembre 2018)

Que a su vez invita a los sujetos a estar en los espacios, integrarse y generar trabajar desde los factores que más les interese, pues los colectivos bici invitan a pensarse la bicicleta más allá de un objeto mecánico que moviliza a las personas, invita a pensárselo como un medio que consigue satisfacción y que puede velar por un nuevo modo de vida en la ciudad que puede ser sustentable y que no deja de lado las interacciones sociales.

CAPÍTULO III

Posibilidades económicas a través de las acciones colectivas y la territorialidad en los colectivos de la bicicleta en Bogotá

A partir de los relatos de los jóvenes usuarios, se construyó el capítulo con el objetivo de conocer las posibilidades económicas y la influencia del uso de la bicicleta en la cotidianidad de la ciudad de Bogotá. Asimismo, se identifica la forma en como construyen las relaciones en aras de consolidar distritalmente una red con las diferentes colectividades de Bogotá, resaltando el papel de la bicicleta como medio para formar un estilo de vida alternativo en la ciudad, que está ligado a como se relacionan con el territorio.

Teniendo en cuenta las experiencias individuales de los sujetos desde las cargas culturales, sociales, ambientales, políticas, familiares, entre otras, que se caracterizan de manera autónoma y comparten dentro de la colectividad sus posiciones que van aportando a los espacios y las relaciones con los otros sujetos. Retomando una comprensión territorial colectiva que desenvuelva la forma de trabajo en la ciudad, de modo que generen nuevos impactos en beneficio de las personas que usan la bicicleta y la ciudad en general.

Que, a su vez sustenta un arraigo territorial que trae consigo lógicas y prácticas que se han ido construyendo a través del uso de la bicicleta y que asimismo, muestra una relación desde el factor económico que tiene una apuesta de generar posibilidades de autonomía económica desde el conocimiento de los espacios y de las nuevas formas de trabajo actual, pues los jóvenes y colectivos han ideado nuevas formas de trabajo para hacerle frente al desempleo, desde el gusto como proyección de vida en la ciudad, desde negocios alternativos que ofrecen servicios tradicionales de domiciliarios, acarreos, venta de accesorios, entre otros, pero que tienen un toque

único, un estilo, una identidad que poco a poco se ha ido formando a través de las redes construidas y dinámicas en las cuales se relacionan.

3.1 Las posibilidades de autonomía económicas para los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá D.C.

En Bogotá se han ido construyendo distintos colectivos juveniles de la bicicleta que han generado nuevos incentivos para fomentar un modo de vida alternativo en la ciudad. Cuando se habla de las colectividades de la bicicleta, se debe remitir a los impactos ocasionados debido a su creación, una de ellas es en el factor económico individual, debido a que algunos de los sujetos idearon formas de constituir una vida sostenible en la ciudad, ligado a las nuevas formas de generar ingresos desde emprendimientos, que con el aporte de la tecnología puedan crear plataformas para generar ingresos de manera más fácil y autónoma, una de las soluciones más viables para el joven de hoy debido a la falta de empleo y las exigencias para conseguir.

En Bogotá, se han creado diferentes apuestas alternativas de negocio para satisfacer las necesidades de los bici-usuarios y ciclistas de la ciudad, que han beneficiado a aquellas personas que usan la bicicleta dentro y fuera de la ciudad, así como a las personas que hacen parte de los colectivos o se relacionan estrechamente con ellos. Inicialmente proyectando su vida en torno a la bicicleta, conociendo las maneras de consumo de los sujetos que usan la bicicleta para generar un servicio ya sea desde la venta de bicicletas, accesorios, proyectos, entre otros, creando un sustento económico y relaciones que los lleven a cumplir sus objetivos individuales.

Se plantea que a partir de la creación de las colectividades de Bogotá y sus diferentes actividades, han logrado identificar que los escenarios se estaban prestando para generar sustentos individuales donde llega el que “vende sándwich y pola, cigarrillos, agua” (Pedro Vargas, 30 de

noviembre 2018) y la gente le compra sus productos, de esta manera se logra solventar tanto los costos de las actividades como sus gastos individuales. Es allí cuando inician ventas de diferentes cosas donde se logre recoger un presupuesto que puedan tener como base el colectivo, además, teniendo en cuenta que este tipo de servicios aportan al espacio, conformando relaciones de relevancia para fomentar nuevas redes las cuales aporten y de la misma manera ayudan a construir los espacios por medio del compromiso.

Es así que empiezan a visualizar nuevas necesidades no solamente para ellos como colectivos de la bicicleta, sino para la ciudad en general, por medio de las actividades que realizan ya que "el ambiente de la bici da muchas cosas, inicialmente de movilidad, pero se puede hablar de economía de tiempo, de inversión de tiempo, distancia de ese tipo de cosas" (Andrés Villalba, 18 de enero 2019), por esta razón empiezan a apostar por crear nuevos espacios económicos, donde el emprendimiento se vuelve la base y su eje es satisfacer necesidades de los usuarios, luego plantean un alcance mayor en el cual suplan necesidades de personas que no asisten a sus espacios pero que son bici-usuarios.

Ellos comentan que más allá de la generación de sustentos económicos para su vida en la ciudad, es la pasión y la innovación lo que hace que ellos propongan servicios para los usuarios de la bicicleta, como lo son en alimentación, cuidado personal, pedagógico-educativo, entre otros, que las personas podrían encontrar en otros lados, pero ellos se las ingenian desde el estilo propio para hacerse reconocer:

> "Yo creo que es poniéndole como el toque ves, algo original, porque digamos en mi caso entonces volverías porque sé que mi barbería no es la única, pero mi barbería pues no sé a veces atrae, es el estilo que manejó o no sé me gusta lo que hago y a la gente le gusta lo que hago, entonces se siente muy satisfecha". (Andrés Castillo, 16 de febrero 2019)

Lo cual implica nuevos desafíos para estos jóvenes sostener su negocio, ya que deben no solo ofrecer el mejor servicio sino innovar en lo que ofrecen para que cada vez sea más atractivo al público. Ello los sitúa a repensar los espacios para la satisfacción general de las personas que creen en ese proyecto propuesto por estos jóvenes, que contribuye a generar nuevos incentivos para que las personas que están dentro del medio de la bicicleta puedan sostenerse de lo que les apasiona.

> Se habla del mundo, hay una sociedad implícita de la misma ciudad que se crea un mundo propio en él, que pues también se genera un ecosistema muy propicio para los negocios, precisamente porque igual consumimos, los sujetos que consumen dentro de nuestro propio mundo de esta forma también empiezan a ingresar ingresos y se empieza a fortalecer todo, entonces se empiezan a conocer los proyectos porque no sé, La Guarida puso la casa y el patrocinio de no sé qué vaina y se empiezan a juntar esfuerzos poco a poco y se gestionan proyectos interesantes justamente porque se han logrado traer recursos desde afuera para invertirlos acá. (David Dueñas, 16 de febrero 2019).

Ello nos plantea que hay dos maneras de ver lo económico, como lo es individual y colectivo, debido a que como personas necesitan suplir sus necesidades vitales y como colectivo costear las actividades en un primer momento. Si bien, como personas necesitan un sustento económico para vivir en la ciudad, no dejan de lado que este tipo de ideas que han creado se piensan de manera socioeconómica, donde el placer colectivo sea generador de impactos mayores que lleguen a “básicamente todo el mundo y siempre se genera dentro de los espacios sociales” (David Navarro, 16 de febrero 2019) que se dan a través de las redes sociales que han permitido construir nuevos espacios.

Lo cual se evidencia en las relaciones o espacios de socialización que han llegado a constituir los negocios y que se han dado desde escenarios como las rodadas, donde "se juntan dos o tres personas que muchas veces tienen la misma idea y no podía desarrollarla, empiezan a comentar y hacer las relaciones, realizar ese networking que se da a través de los eventos, es lo que genera ya pues poder generar unos espacios como La guarida, la barbería y otro más" (David Navarro, 16 de febrero 2019), lo cual los sitúa dentro de un mar de posibilidades económicas que se pueden dar no solo por la idea, sino por la constancia, dedicación y compromiso que tengan con el proyecto planteado, asimismo su éxito se dará por la cercanía que tengan a las personas del medio y la calidad.

Al igual, se dan cuestiones como "¿Qué pasa cuando uno tiene la idea y pues no explota la idea? llega una empresa grande que le importa todo y trae todo y ya se acabó, porque la idea de uno no puede ser sino por uno, por ese apoyo adicional, pues ahí donde yo digo que la bici debería tener una herramienta más para pedir un subsidio y demás, pues aprovechando todo el boom que tiene" (Alexander Chávez, 16 de febrero 2019) para desencadenar nuevos escenarios en donde los sujetos tengan una incidencia haciendo trabajo desde los factores sociales, pero que genere una satisfacción desde el factor económico debido a que ello hará que esta constante relación desde las redes construidas como la social, política, económica, ambiental y cultural, se desencadenan acciones colectivas desde incentivos económicos respondiendo a necesidades del resto de factores.

Asimismo, se dan de manera más fuerte la relación entre los sujetos que hacen parte de las construcciones colectivas, cuando se habla de las relaciones económicas que desencadenan por ejemplo en una relación de economía circular, las cuales ellos plantean como "nosotros tenemos un dicho y es que biela le compra a biela o sea primamos entre nosotros la compra de artículos, primamos el comercio entre nosotros y luego si el resto del agente" (Andrés Villalba, 18 de enero

2019), es decir, que si la persona que yo conozco genera un negocio ese negocio primero "me empiezan a visualizar una nueva necesidad para mí como bici-usuario o ciclista, entonces para mí es mejor comprarle al conocido con el que voy a rodar cada 8 días que a una marca, quizá extranjera que si bien suple mis necesidades en términos de menores costos, pero no está activo junto a mí y no conoce de lleno todo lo que se requiere para ser un ciclista en la ciudad" (Michael Sánchez, 27 de marzo 2019).

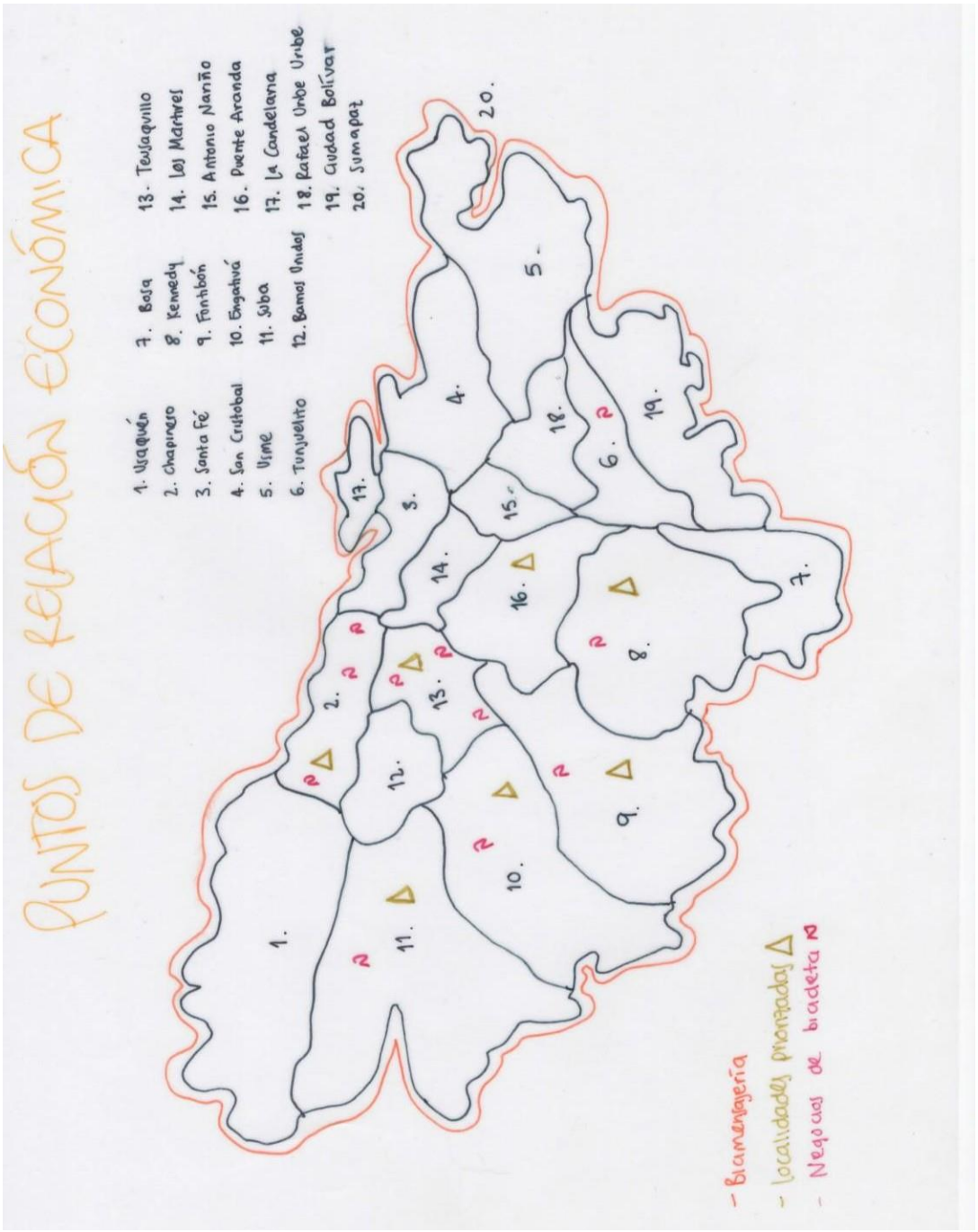
La idea en términos de economía circular es generar una red primaria económica en donde puedan identificar a quien se le puede hacer la compra que esté entre ellos, que a la final se vuelve una compra para apoyarse entre ciclistas, para "empezar a tomarnos de las manos y generar acciones de sinergía dentro de las colectividades y con las personas que están día a día con nosotros" (Armando Rodríguez, 9 de abril 2019), como se puede observar en el mapa 3, los sujetos y colectivos empiezan a identificar en su camino lugares estratégicos para iniciar su negocio y los lugares de concentración de espacios de relación económica que puedan ser puntos de referencia para ellos y las personas de la ciudad, que visibilicen que el aumento de la bicicleta ha generado la creación de nuevos espacios para la bicicleta así como para el sostenimiento juvenil a través de su uso.

A continuación, se expondrá un mapa con los puntos de relación económica identificados en campo y en conversaciones con estas personas, se encuentran tres convenciones como lo son:

- Bicimensajería: Son personas que su sustento es a partir de la entrega de pedidos de diferente índole por la ciudad.
- Localidades priorizadas: Son aquellas que frecuentan mucho más los bici-usuarios y ciclistas de la ciudad para estar en lugares bici amigables.

- Negocios de bicicleta: Las localidades en donde se encuentran los negocios alrededor de la bicicleta.

Mapa 3. Puntos de relación económica



Mapa de elaboración propia

Una de las relaciones laborales del factor económico (*ver mapa de redes)* que fue identificada es la Bicimensajería, pues le apuesta a proyecciones de vida desde el uso de la bicicleta como medio de trabajo en la ciudad, una de sus expresiones son las Queens messengers (*ver imagen 8),* son un grupo de mujeres de la ciudad de Bogotá que le apuestan a ser un "servicio de mensajería profesional, confiable y eficiente que promociona la sostenibilidad y el empoderamiento de las mujeres a través del ciclismo urbano" (Queens messengers, 2019) al igual pensando que si bien puede hacerse de manera individual, lo primordial es expandir la idea y mostrarla como una nueva forma de vida, como por ejemplo "yo llevaba tres años trabajando de bicimensajera, viviendo de esto y monté mi empresa, actualmente vivo de ella y doy empleo a mis amigas y amigos" (María Fernanda Ramírez, 4 de septiembre 2019, que genere no solo un sustento económico para ellas sino un grupo de confianza y sororidad pensando la posición de la mujer como ciclista en la ciudad.

Imagen 8. Queens messengers.

Retomada de Queens messengers.

Otro ejemplo es messenger club Bogotá (*ver imagen 9)*, una microempresa creada por un grupo de amigos que a través del uso de la bicicleta se dieron cuenta que podían generar ingresos y crear un negocio donde ellos pudieran manejar sus tiempos ofreciendo servicios de mensajería, acarreos y domicilios de todo tipo en la ciudad de Bogotá, queriendo "posicionar la marca como la mejor empresa de bicimensajería de la ciudad" (Cristian Balcazar, 14 de julio 2019), dado que su fuerte o enfoque se ha dado a través de la identificación de los servicios más pedidos por las personas.

Imagen 9. Messenger club Bogotá

Imagen retomada de Mauricio Valencia, 2019.

En el mapa 3 se puede observar que la bici mensajería abarca la ciudad en su totalidad, pues estos jóvenes en su organización van creando redes en la ciudad para ofrecer un mejor servicio

y hacerse reconocer como otra opción de trabajo desde “el crecimiento personal y profesional de los mensajeros, trabajando en conjunto para lograr más cosas” (Mauricio Valencia, 14 de julio 2019), que abran espacios de generación de empleo para los sujetos que usan bicicleta en la ciudad, mostrándoles una nueva forma de trabajado desde el gusto y la pasión por la bicicleta, que surgió desde “la idea de llevar una profesión, de generar desde la bicicleta un modelo de negocio como lo es la bicimensajería” (Cristian Balcazar, 14 de julio 2019) que le apueste a nuevas formas de vivir en la ciudad, trabajando desde un gusto sostenible.

Las zonas priorizadas en el mapa 3, se crean a partir de evidenciar en dichas localidades un mayor flujo de bici-usuarios y ciclistas, donde se han ido construyendo negocios enfocados a las personas que usan la bicicleta en la ciudad, que se conecta directamente a la localización de dichos negocios de los cuales algunos son reconocidos en el ambiente de la bicicleta y por las personas del común en la ciudad, como lo son:

- La Guarida del ciclista, ubicada en la carrera 27ª bis # 61 c- 06
- Tempo cycling en la transversal 24 #53 d – 53
- La bicicletería (un negocio que actualmente está cerrado) calle 53 #50-11
- Fuga en la calle 85 #11-55, escarabajos en la carrera 13a #96 – 41
- Taller colaborativo – bikelab en la carrera 20 #76-21
- Café ciclismo Colombia en la calle 85# 11-53
- Ciclista café y bici vía alto de patios – La Calera
- Hurry store en la carrera 17# 63 – 48
- Café la bicita en la carrera 30 #41 -97
- Cíclico en la carrera 19# 106-46
- Técnica ciclismo en la calle 109# 18b-32

- Viro: espacio cultural en la calle 161# 19ª – 90

Aunque hay otros negocios como estos en la ciudad, los señalados anteriormente nos muestran un panorama de distribución de negocios en la ciudad, en su mayoría en Chapinero y Usaquén, sin embargo, en Teusaquillo se pueden encontrar diferentes negocios bici-amigables[3], talleres y demás que prestan un servicio integral a los bici-usuarios de la ciudad.

Cuando se habla de las posibilidades de autonomía económica través del uso de la bicicleta en Bogotá, se inicia cuando él o los sujetos que están en el medio empiezan a pensar de manera colectiva pero con satisfacciones y beneficios individuales tal y como lo plantea Olson (1983), un ejemplo de ello es el nacimiento del emprendimiento *La guarida del ciclista*, si bien ha sido un emprendimiento individual empieza a tejerse colectivamente ya que en el lugar hacen parte otras iniciativas a través de la bicicleta en la ciudad, las cuales no sólo cumplen un fin económico sino cumplen un fin social en tanto, dan soluciones o posibilidades de trabajo y nuevas formas de experiencia desde la bicicleta en la ciudad y fuera de ella, con personas que hacen parte de las colectividades o que aportan a estos espacios de construcción conjunta.

Al igual, se identificó que la mayoría de los sujetos que aportaron en la construcción de este documento se identificaron con las acciones emprendedoras y en ser emprendedores, lo cual plantea el desarrollo de un proyecto con fin político, económico o social – en algunos casos se dan entrelazados -, que teóricamente es plasmado como el equilibrio de fuerzas en el mercado, basado en la escuela austriaca y en especial de Schumpeter que se teorizaron el emprendimiento exponiendo que se "refieren a aquellos individuos que con sus actividades generan inestabilidades en los mercados" (Schumpeter citado en Castillo, 1999), y por su parte "lograban mejorar y hacer

[3] sus locales poseen espacios para las bicicletas y retoman un poco el estilo desde la bicicleta.

más eficientes las redes comerciales, anulando turbulencias y creando riquezas" (Escuela austriaca citada en Castillo, 199).

A partir de esto, contrastado con el contexto colombiano desde la apertura económica de 1991 se crean las condiciones óptimas para fomentar los procesos de innovación en el país que permitan mediante la incursión de conocimiento y de nuevas tecnologías ampliar la dinámica de los mercados nacionales, fortaleciendo la competencia entre los mismos y de esta manera llegando a nuevos estadios de equilibrio general en la economía, asimismo resaltando que "sin importar si esta renovación da lugar, o no, a la creación de una nueva entidad de negocio" (Kundel, 1991 citado en Quiñones, sf) sigue contribuyendo a la construcción de escenarios de innovadores que permitan con ayuda de las tecnologías ofrecer mejores servicios al público, donde a la par se caractericen los posibles clientes y la manera de ampliar su cobertura, así como su diseño y la forma de llegar a sus clientes, de manera que por medio de "las ferias o eventos que hacemos dentro de todos los colectivos tratamos de unirlos con las diferentes marcas de emprendimiento" (David Navarro, 16 de febrero 2019) donde puedan identificar que llega a ser lo más pedido o necesitado por esos potenciales clientes.

En efecto identifican que las posibilidades de autonomía económica son como los procesos que pueden "producir transformaciones en las relaciones" (León, 1997, p.87) y maximización de las capacidades de generar ingresos y recursos propios a partir del acceso al trabajo remunerado de manera más flexible y cómoda, debido a que "hay procesos que facilitan los encuentros y son los foros nacionales y mundiales, ya que pues ahí se exponen la mayor cantidad de ideas de proyectos que son afines a lo que uno está trabajando, lo que uno está haciendo, entonces, ya ahora tiene parte del hecho de que el proyecto que se están gestando que se están movilizando día a día y parte de las experiencias" (David Navarro, 16 de febrero 2018) que se dan a través del uso del

tiempo que han invertido estos sujetos en los procesos colectivos, que siempre están en contante aprendizaje.

Para hablar de autonomía económica se remite a la CEPAL que lo considera desde "el uso del tiempo y la contribución de las mujeres a la economía" (2019), en este contexto se resalta que frente a las necesidades que a hoy deben pasar los jóvenes debido al alto porcentaje de desempleo por razones de experiencia, estudio, entre otras, es necesario hablarlo desde los jóvenes, ya que bajo un marco de desempleo juvenil alto en la ciudad los jóvenes que dentro del sistema no encuentran una nueva una manera de poder subsistir en la ciudad de manera formal o estructural, empiezan a generar alternativas que les generen un sustento para su diario y para su vida.

Asimismo, que esté en sintonía con el escenario, que aparece con diferentes apuestas desde los vacíos de los subsistemas, en donde se dé "un proceso que contribuye a que las personas y sus organizaciones puedan ser, hacer y decidir por sí mismos" (COSUDE, 2004), desde la construcción de sujetos empoderados los cuales tengan "la capacidad de tomar en sus manos su destino" (León, 1997, p.9) y posicionarse bajo las lógicas sociales, políticas y económicas desarrollando procesos autónomos que reconozcan no solo a las personas sino a los colectivos como focos de empoderamiento y de consciencia a través de la toma de decisiones que beneficien lo individual y colectivo en su diario vivir.

Pues estos sujetos ven las construcciones colectivas como una oportunidad para poder generar "apoyos económicos del gobierno donde se pueden dar subsidios y no sé, yo creo que la forma es generando ese tipo de iniciativas por parte del Estado, entidades gubernamentales, que convocan a los emprendedores, a nosotros" (Alexander Chávez, 16 de febrero 2019) a fomentar una maximización de las satisfacciones donde a la par se cuestionen los procesos que llevan a que

señale que las relaciones sociales y productivas llegan hasta un punto ya que se estancan debido a la falta de apoyo estatal.

En varias ocasiones, se ha señalado que actualmente en Bogotá hay un aumento del desempleo juvenil y que ello ha llevado a algunos jóvenes a crear alternativas económicas desde sus saberes y pasiones, que terminen siendo emprendimientos que den respuesta a las necesidades económicas de los jóvenes, pues en el caso de los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá que empiezan a generar acciones colectivas en beneficio de la ciudad y de ellos comentan que "[el colectivo] ha abierto las puertas a muchas amistades, más a negocios, porque trabajo en el medio, aunque soy cocinero, también trabajo como mecánico" (Halan García, 2 de febrero 2019), pues a través del proceso colectivo, se identifican las capacidades y habilidades de los sujetos y los más arriesgados empiezan a explotarlo a su favor.

Si se habla de emprendimiento, se remite a la innovación, en este caso los sujetos juntan su pasión, profesión y el gusto por el uso de la bicicleta para poder ampliar su campo de acción laboral en la ciudad:

> "Pues con holiday fue traer las fixies a la ciudad y meterle ganas todos los días, trabajar y funcionar prestando un buen servicio y la gente empezó a mencionarlo en todas partes" (Juan Manuel Vargas, 16 de febrero 2019)
>
> "Soy médica veterinaria a domicilio y hago las consultas en bicicleta (Alejandra Chaves, 29 de noviembre 2018)
>
> "Parte de mis estudios del área administrativa y lo estoy empleando acá en el grupo, tanto en mí, como en ConcienBiciate y esto ha generado un ingreso que no había pensado anteriormente (Cesar Torres, 11 de diciembre 2018)

Donde se muestra el ingenio de los sujetos, pues ven el uso de la bicicleta como una oportunidad de poder emprender ideas que respondan no solo a su formación, sino a su pasión y que a la vez dan bases para que las personas ingenien nuevas formas económicas de subsistencia en la ciudad. En ese sentido se encuentra que los sujetos ven un potencial en los espacios de integración, pues al montar bicicleta son varias las necesidades que nacen, "entonces, por la parte de alimentación y pues la bici necesita mantenimiento ya si tienes un taller ahí pues ahí un emprendimiento, pues las bicis, los ciclistas les gusta vestir reflectivo entonces tú puedes hacer camisas chaquetas eso es una idea de negocio (Halan García, 2 de febrero 2019) que les permita como sujetos asumir nuevos retos que resultan fundamentales para su ejercicio profesional, técnico y empírico del tema.

De tal manera que puedan consolidar procesos que les permita retarse, desde el conocimiento adquirido por el medio ytermine en procesos formales que promuevan la economía de manera sustentable como "en mejor en bici que es una empresa privada que promociona y promueve el uso de la bicicleta en las empresas y también el gobierno" (Luis Cardona, 15 de diciembre 2018) y da la oportunidad de generar ingresos desde la pasión que se teje por la bicicleta y porque la gente conozca la experiencia de poder moverse en ella.

Proyectos que van siendo bases para que los sujetos puedan proyectarse colectiva o individualmente, de manera que visibilicen los espacios colectivos pero que consigan un beneficio directo individual. Desde la acción de las redes se puede identificar que al tiempo que se enfocan en uno de los factores sus relaciones van consolidándose y expandiéndose de forma que los

> Emprendimientos, que actualmente se dan no sólo como venta de bicicletas, accesorios, elementos de bici o servicio de mecánica, muestren que hay un mundo detrás de eso, hay un mundo de accesorios, de ropa, de estilo de vida en sí que afortunadamente

hemos conocido en microempresas que hemos apoyado y que ahorita han tomado un vuelo súper fuerte como clinch, yugo, back Messenger. (Camilo Castiblanco, 13 de diciembre 2018)

En ese sentido, se fomenta expectativas en donde "hay empleo disponible de lo que es mantenimiento, distribución de los productos o componentes de la bicicleta, como tal se ofrecen también tatuajes que se ofrecen en bici o en torno a la bici y así" (Halan García, 2 de febrero 2019), si bien no todo tiene articulación directa con su uso, se están planteando desde la activación de redes que los sujetos han generado a través de las acciones colectivas y demuestran que las iniciativas económicas dan frutos en tanto se generen buenas alianzas y relaciones empáticas con las personas para poder llegar a cumplir la meta propuesta en esas iniciativas.

Lo cual lleva a pensarse que si bien es "full emprendimiento" (Laura Rojas, 14 de diciembre 2018) y puede tener relación directa profesionalmente, estos espacios se dan para promover el uso de la bicicleta como estilo de vida sostenible, sustentable y amigable con el medio, para poder lograr objetivos que respondan a preocupaciones individuales pero que aporten al mismo sistema que se crea a través de las redes sociales.

> "Es como lo que es uno, no es como el negocio, si no es creo que es una cosa de jóvenes, sueños, metas y pasiones que uno tiene día a día para poder apuntar a lo que quiere y desarrollarse y ya después llegan las demás cosas que cada día más afianza" (Andrés Castillo, 2 de marzo 2019)

Ello plantea un panorama desde "una paradoja que se manifiesta en la conducta de los grupos" (Olson, 1983, p.203) muestra un interés común pues los jóvenes en este caso, están inmersos en diferentes grupos que su trabajo va encaminado a satisfacer intereses individuales, que constituyan una base con relación a la ciudad y las problemáticas expuestas anteriormente,

donde estos jóvenes ven la necesidad de conseguir un lucro de manera eficaz y que se da por medio del relacionamiento con los otros. Lo que permite así idear propuestas que movilicen, "por ejemplo el caso de concien, ellos como tal no viven de eso pero se movilizan en el medio porque tiene un restaurante con todo, en base al ciclismo urbano y pues la esquina más chimbita que tienen, que es La Guarida que ofrece todo alrededor de la bici" (Halan García, 2 de febrero 2019) donde no solo está la iniciativa de su líder sino diferentes emprendimientos de personas que usan la bicicleta y que idean a través de ella.

Al igual se encuentran construcciones directas desde el quehacer profesional como lo es "Bicistema, empresa que crea bici estacionamientos… entonces empezamos a ofrecer bici estacionamientos donde sea, por ejemplo conjunto residenciales, donde quieran ciclo parqueaderos pues ahí estamos" (Laura Rojas, 14 de diciembre 2018) donde su líder es arquitecta con énfasis en infraestructura urbana, donde a través de Bicistema ha consolidado redes que generen el fortalecimiento de su empresa así como su carrera profesional siempre en el medio de movilidad y sobre todo la bici que en su vida se convirtió en una pasión que llegó a dar resultados a causa de su proyección de vida.

Así como el caso del líder de SubasealaBici, que debido a su recorrido en el tema de la bicicleta y sus estudios comenta que "llama una universidad para que haga unas clases en un diplomado, para que todo sea para que la información de todo este tipo de acciones sea como es, por medio de la bici, y pues es como esto es lo que yo quiero porque estoy trabajando lo que me gusta antes de mi carrera entonces es todo" (Fabian Munar, 10 de diciembre 2018), lo cual reconoce no solo una satisfacción económica sino personal que lo forma y lo desafía a dar más desde las colectividades de la bicicleta no solo en los aportes a la ciudad, sino a la academia.

Sin embargo, también se identifican propuestas que puedan generar un fondo colectivo para el sostenimiento de las actividades y planes que se dan por estos colectivos de la ciudad, donde "buscamos que él [colectivo] mismo se alimente, llegue dinero de alguna forma si me entiendes, para los eventos como lo hacemos, hay eventos por ejemplo que son por carretera que son acampadas y dónde buscamos un buen sitio y acomodamos todo para la gente y ese dinero que entra ahí, es para el colectivo" (Alejandra Chaves, 29 de noviembre 2018) para que se consoliden procesos de base que mantengan la sintonía del colectivo, así como la constancia para poder generar esas nuevas experiencias a través de la bicicleta a las personas de la ciudad.

Para dar un ejemplo, relatan que:

> Eso cuesta plata entonces hemos hecho tres campamentos y en agosto que tenemos en bici rock pues ya no tenemos $1.000.000 y no $200.000 porque hicimos $800.000 de enero hasta junio, si me entiendes, entonces digamos estamos mentalizados hasta facturar una empanada para que le quede a BacanRola, esa misma atención que estamos hablando de recursos. (Luis Cardona, 15 de diciembre 2018)

Fondos que se crean a partir de decisiones en grupo que se dan a través de iniciativas que promuevan la organización para su autonomía y así aliviar las cargas que produce el espacio. Además de incentivar el trabajo articulado, ya que este tipo de eventos lo hacen de mano con organizaciones o instituciones que puedan aportar en el espacio. Entre tanto, también se encuentra relaciones laborales donde se les "ofrece a ellos los servicios desde el taller que tengo, temas de asesorías, porque muchas veces incluso me piden temas de capacitación para las actividades que ellos realizan y demás entonces mi relación es más con ellos de manera laboral" (Alexander Espinoza, 26 de enero 2019) que consigan en los espacios presentaciones o pedagogías que sean

de parte de expertos en el tema lo cual consigue una legitimidad de los procesos pensados por ellos.

Al igual se encuentran otros beneficios individuales desde la primicia del emprendimiento como generador de nuevas oportunidades, teniendo en cuenta que el gobierno promueve este tipo de acciones donde creen negocios que puedan ser sostenibles en la ciudad y pueda responder a las necesidades, se conoció que los fundadores de Biclaranda formaron un negocio "que se llama al barril ancestral exprés, en que son cinco personas en bicicleta, dos motos y nosotros repartimos licor en el centro oriente Bogotá" (Carlos Sánchez, 25 de enero 2019). De modo que a través de los diferentes ejemplos expuestos se pueden identificar las diferentes maneras de generar una autonomía económica desde el espacio de la bicicleta, donde si bien la mayoría se ligan a su uso, hay apuestas que se dan a través de las relaciones que se han construido los sujetos en el paso del proceso colectivo, donde le dé credibilidad y confianza a las personas de apoyar el negocio, iniciativa u oportunidad.

3.2 Territorialidad: Percepciones individuales y colectivas de la ciudad de Bogotá a través de la bicicleta

Cuando se habla de territorialidad a través del uso de la bicicleta, se remite directamente a las experiencias y sentires de los jóvenes que la usan en Bogotá, a través de las diferentes técnicas se pudo construir una idea de como ven a la ciudad y asimismo cuales son sus lugares de interacción, para conocer la forma de relación con el territorio se iniciará mostrando los lugares frecuentes de los colectivos (*ver mapa 4)*, será el punto de partida desde lo colectivo hasta lo individual, en el siguiente mapa se puede identificar las percepciones de Bogotá de la población participante, se señaló:

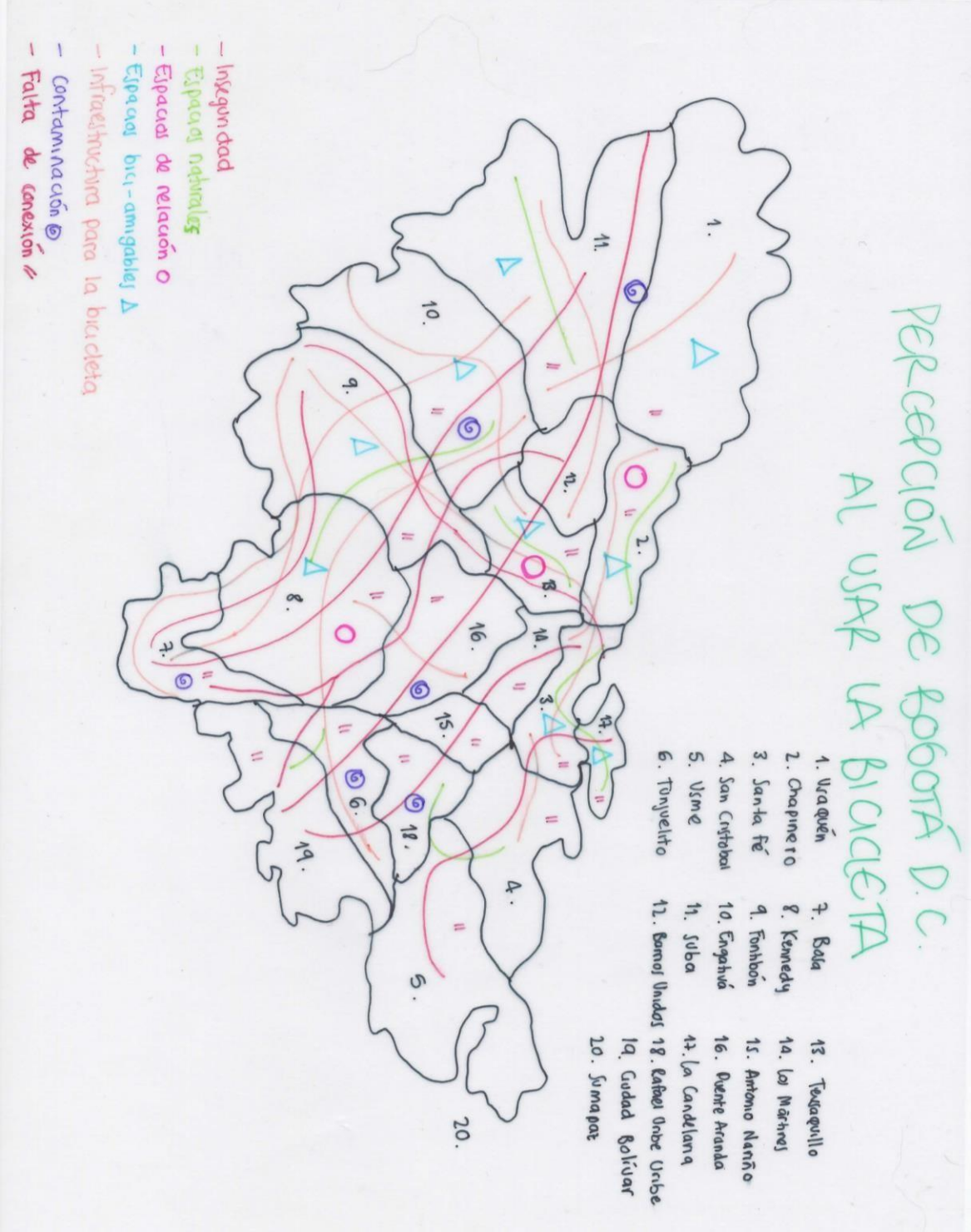
1. Inseguridad: Señala los lugares inseguros para los bici-usuarios de la ciudad o donde han ocurrido una mayor cantidad de accidentes y robos.
2. Espacios naturales: Lugares de espacios verdes.
3. Espacios de relación social: Lugares donde en su mayoría se encuentran para relacionarse.
4. Espacios bici-amigables: Zonas en las cuales se encuentran espacios adecuados para los bici-usuarios.
5. Infraestructura para la bicicleta: Ciclorrutas o bicicarriles.
6. Contaminación: Espacios de mayor dificultad para transitar.
7. Falta de conexión: No hay una articulación de la infraestructura para la bicicleta.

Para ello, se tomó en cuenta la voz y experiencias de los participantes y las lógicas que ha tomado el usar la bicicleta en la ciudad por parte de la alcaldía. Se evidencia un mapa que en su mayoría señala los lugares inseguros en la ciudad, pues, la falta de respuestas frente a los bici-usuarios ha hecho que la percepción de seguridad esté prácticamente descartada en la ciudad, debido a los diferentes hurtos y accidentes mortales a bici-usuarios que han ido incrementando a lo largo de los años, que a su vez responde a las partes de la ciudad que tienen una infraestructura para la bicicleta en la ciudad, así como a las localidades que más usan la bicicleta en Bogotá como lo plantea el mapa 1.

Sin embargo, ello no ha sido causal para que se deje de usar la bicicleta, sino por el contrario aumentan las razones por las cuales plantear dichas acciones colectivas para activar el factor político en tanto la red contenga diálogo con las instituciones competentes para plantear los vacíos, lo cual responde directamente a que “el espacio como político, tanto material como discursivo” (Reymaeker, 2012, pp.123-135 citado por Spíndola, 2016, p.3), pues dichos señalamientos están

planteando una acción netamente política desde donde se está pero que inicia desde un planteamiento oratorio por lo tanto involucra a los diferentes factores planteados.

Mapa 4.



Mapa de elaboración propia.

Así como pensar que ello genera una capacidad distinta de movilización en la ciudad, “yo por ejemplo lo que hago cuando voy a lugares peligrosos al devolverme voy lo más rápido posible” (Heidy, 2 de marzo 2019) visualizando nuevas rutas que sean de menor peligro para ellos y que a la vez disminuyan el tiempo del recorrido, pues “si bien la ciudad es peligrosa en su totalidad, yo me siento feliz de tener a la bicicleta como mi manera de movilidad en la ciudad, ya que descubro nuevas partes de la ciudad y me hace relacionarme más con las personas” (Daniel Rueda, 2 de marzo 2019) pues generan la articulación social para los cambios de la realidad cotidiana.

Los sujetos parten de ver y sentir la ciudad como un territorio que les abre las puertas para idear y conocer nuevas formas de vida, “yo veo a Bogotá como mi casa y es así que me relaciono con ella desde mi bicicleta” (Luis Cardona, 2 de marzo 2019) ya que dentro de su cotidianidad muchos de ellos naturalizan ese tipo de choques y conflictos que se viven en la calle, y tratan de manejar el espacio a través de relaciones armónicas y de cercanía, pues la mayoría de estos sujetos le apuestan a un cambio al usar la bicicleta.

Las acciones generadas por estos jóvenes, traen consigo activar las redes con un “campo político, ideológico y simbólico que están cruzadas por el individuo y el espacio” (Spíndola, 2016, p.3) pues son quienes viven el territorio desde el espacio físico, las relaciones sociales y las actividades económicas, las cuales influyen directamente a realizar procesos que desarrollen nuevas formas de habitar y comprender la ciudad para generar acciones de apropiación territorial y empoderamiento individual.

Acciones que puedan visibilizar a grandes rasgos las problemáticas de los bici-usuarios como la falta de articulación de los kilómetros de ciclorruta en la ciudad, la falta de seguridad en la ciudad, las muertes de actores viales en bicicleta, entre otras, que han sido resaltadas debido a que ellos cuentan su manera de *manejar la ciudad* a través de sus relaciones sociales y económicas en su mayoría, las cuales definen un campo de acción dentro de la ciudad de manera que puedan conseguir una gran participación ciudadana a sus espacios, lo cual

> nos conduce a pensar que las colectividades se apropian de los espacios que las contienen y les dan un sentido ritual en su especificidad, es decir, hacen del territorio una territorialidad que está cargada de cronotopos y delimitada por la frontera como dispositivo simbólico y lugar de enunciación. (Spíndola, 2016, párr.16)

Pues estos sujetos aglomeran una gran cantidad de personas por medio de sus eventos, para poder rotar la palabra de la consciencia vial y lógicas pedagógicas para los ciclistas en la ciudad, así, van creando poco a poco espacios de confluencia social (intercolectivo) que muestra la influencia de el o los colectivos que más hayan generado impacto desde su creación, se posicionan sobre los otros (inconscientemente) como referentes ciudadanos sobre el impacto de la bicicleta en la ciudad, lo cual resalta vacíos y errores por parte de cada colectivo bogotano que en su proceso han faltado herramientas para poder manejar las "dinámicas de un territorio que está integrado por un conjunto de elementos objetivos y subjetivos, materiales e inmateriales" (Valbuena, 2010, p.6) que han sido construidos socialmente individual y colectivamente, los cuales se evidencian a partir de las relaciones que existen en el espacio y genera un ejercicio de reflexión a partir del uso de la bicicleta y la relación con el territorio/espacio, como por ejemplo:

> "Yo con la bicicleta, pero también con el miedo, medio torpe, pero pues empecé a salir primero sola … y pues yo sabía que salía y tenía que volver. Pero pues obviamente

había cogido destreza, entonces, empecé a salir por distraerme un poco luego empecé a hablar con más gente, pues ya andaba más tranquila más relajada entonces empieza a haber un círculo social" (Natalia Prieto, 12 de diciembre 2018)

"La primera vez que monte bici en la ciudad fue con mis perritos y yo no montaba mucho, entonces, como no montaba mucho me iba a mi ritmo en una bicicleta playera y para mí era muy lejos digamos desde el portal de la 80 a el minuto de Dios, entonces yo me iba muy suave, solo cicloruta con mis perritos, más que por montar bicicleta era para compartir con ellos" (Alejandra Chaves, 29 de noviembre 2018)

"…llega la bici, entonces, yo ya venía de proceso de ciclovía, y me dije si me voy desde Kennedy hasta la 160 con séptima y pues mi ex vivía muy lejos, 160 con séptima entonces en bus eran dos horas fijo y pues en bici era una hora los domingos, entonces, empecé con el lunes ciclo ruta y después yo dije intentarlo y así le fui sumando días" (Luis Cardona, 15 de diciembre 2018)

"Yo empecé a montar bicicleta, pesaba muchísimo, digamos hablando de mi salud me ayuda a bajar de peso. No sé, llevaron a rutinas de vida mucho más saludables, comencé a ir más tranquilo, conocer a mucha más gente, todo fue fluyendo sobre rueda" (Daniel Camargo, 13 de diciembre 2018)

A consecuencia de los momentos que se dan por el uso de la bicicleta, estos sujetos empiezan a relacionarse con personas que compartan su gusto y llegan a desenvolverse de manera más libre desde las acciones individuales como colectivas, pues ello invita a los sujetos ser parte de un ambiente diferente y alternativo, que nace desde "una experiencia de la bici de otra comunidad bici, que hizo un ciclopaseo, nos conocimos entre todos los que empezamos y luego,

empezó a llegar más gente porque pues no sé, cómo que la misma energía de la gente da para para que uno sea sol y vayan llegando más y más" (Luis Cardona, 15 de diciembre de 2018), pues como se vio anteriormente las redes son múltiples y de interacción, pues "dan cuenta de la multidimensionalidad que se abre cuando pasamos de las metáforas mecánicas al pensamiento complejo, que toma en cuenta las interacciones dinámicas y las transformaciones" (Najmanovich, 1995, p.20) y asimismo, desde los factores plantean una nueva forma de relacionamiento entre los sujetos, que en este caso nos muestra un factor cultural y social arraigado a la idea de ser parte de acciones colectivas que generen fines sociales.

Para entender este relacionamiento que va más allá de lo social, se consideró pertinente identificar pensamientos, sentimientos, emociones de los bici-usuarios o ciclistas de la ciudad, en aras de la creación de acciones colectivas enfocadas a los factores percibidos a través de su uso y como ello ha complementado a la red. Es aquí donde se puede evidenciar que los sujetos en su movimiento constante por la ciudad en bicicleta generar otro tipo de apropiación territorial a través del "territorio como un espacio de extensión de tierra, una forma de vida y organización social" (Stratta, 2009 citado por Martin & Zucconi, sf, p.4) pues allí se crean las relaciones a la correlación de las acciones que construyen redes sectorizadas y multisectoriales que muestran a la final la expresión de un territorio múltiple y de relaciones complejas y contradictorias y serán explicadas a partir de las cartografías realizadas.

Inicialmente se dio una breve caracterización de cada participante (*cuadro 5)* para entender las relaciones territoriales con la ciudad de Bogotá

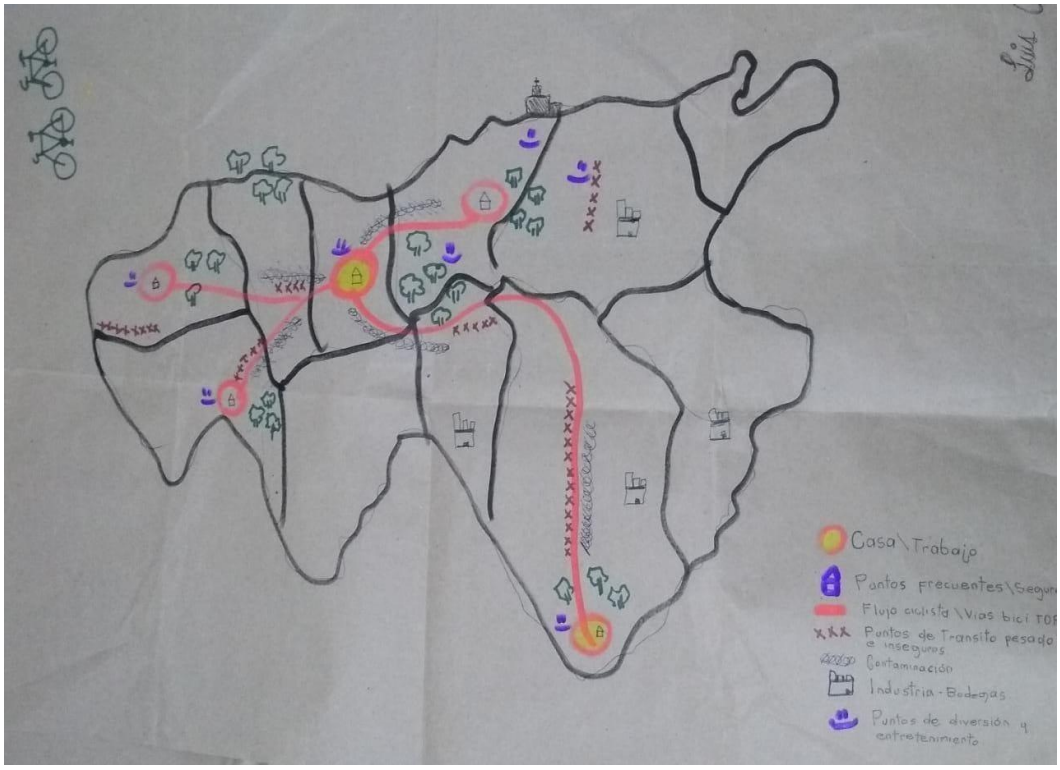
Cuadro 5. Caracterizaciones jóvenes participantes de la cartografía social

Nombre	Colectivo	Localidad	Edad	Zonas frecuentes	Ocupación	Ciudad natal
Luis Cardona	BacanRola	8	28	Kennedy, Chapinero, Fontibón, Engativá y Barrios Unidos	Ingeniero Industrial	Bogotá
Heidy García	Clinch	8		Toda la ciudad	Bicimensajera	Bogotá
Jonathan González	Concienbiciate	16	24	Toda la ciudad	Bicimensajero	Bogotá
Daniel Rueda	TeusacaTuBici	9	26	Teusaquillo y Fontibón	Politólogo	Bogotá
Alejandra Chaves	BacanRola	10	28	Teusaquillo, Chapinero, Engativá y Kennedy	Médica veterinaria	Bogotá
Alejandra Acero	Concienbiciate	13	24	Teusaquillo, Chapinero y Fontibón		Chiquinquirá
Lina Rojas	TeusacaTuBici	16	30	Chapinero, Puente	Diseñadora Industrial	Bogotá

				Aranda y Teusaquillo		
Sofia Valenzuela	TeusacaTu Bici					Bogotá

La territorialidad parte componentes esenciales del sujeto multidimensional que deben ser considerados desde las experiencias individuales que identifican la "percepción del espacio y de las propias relaciones sociales que mantienen los individuos con él" (Berdoulay y Entrikin, 1998 citado por Dematteis y Governa, 2005, p.33) pues plantea que los sujetos se sitúan en espacios que localicen puntos de acción y relaciones que dan lugar a "fenómenos de fracmentación o unión social, económica, política y territorial que interesan a muchos conjuntos territoriales" (Dematteis y Governa, 2005, p.33) donde el territorio se sienta como bien público y social que genera articulaciones de las redes que los sujetos identifican como recursos y ventajas locales que estiumulen nuevas vinculaciones "capaces de producir ventajas o susciten resistencias que refuercen la identidad" (Castells, 1997 citado por Dematteis y Governa, 2005, p.35), a continuación se identificarán esa nociones individuales que aportan a las construcciones colectivas que resaltan factores concebidos en las redes sociales plasmadas.

Cartografía 1. Cartografía Luis, Bacanrola, 28, Kennedy, Ingeniero Industrial.



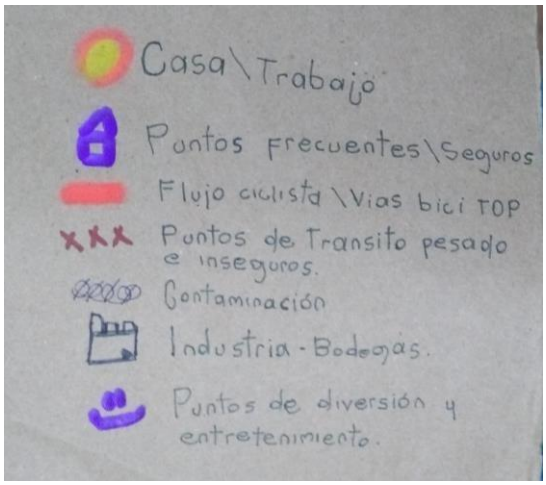
Elaborado por Luis Cardona, 2 marzo 2019

Se puede evidenciar que la ciudad para Luis (*Cartografía 1)* la ve y la siente de manera pequeña y acogedora, donde nos explica que Bogotá es como su casa, la línea rosada nos muestra el recorrido del corredor y los puntos son los cuartos de la casa, pues ellos son espacios que han generado en él a través de las relaciones en red que prioriza lo social y económico, debido a que señala los puntos de trabajo o de personas cercanas a las cuales visita casi a diario por sus recorridos en la ciudad.

Se identifica además que hay una conexión con lo natural, donde ha llevado a Luis a tener una mejor relación con la ciudad y de esta manera como la comprende siendo un territorio urbano-rural donde transita y convive en el entorno que le de la ciudad cada día, asimismo apropia el territorio siendo parte de si la ciudad, pues es una persona que se considera totalmente citadina y

que dentro del caos y contaminación que tiene la ciudad, hay diferentes maneras de relacionarse con ella donde encuentras diversión en los espacios verdes, en locales bici-amigables que hace sentirte cada vez más con sentido y propósito para y con la ciudad de Bogotá.

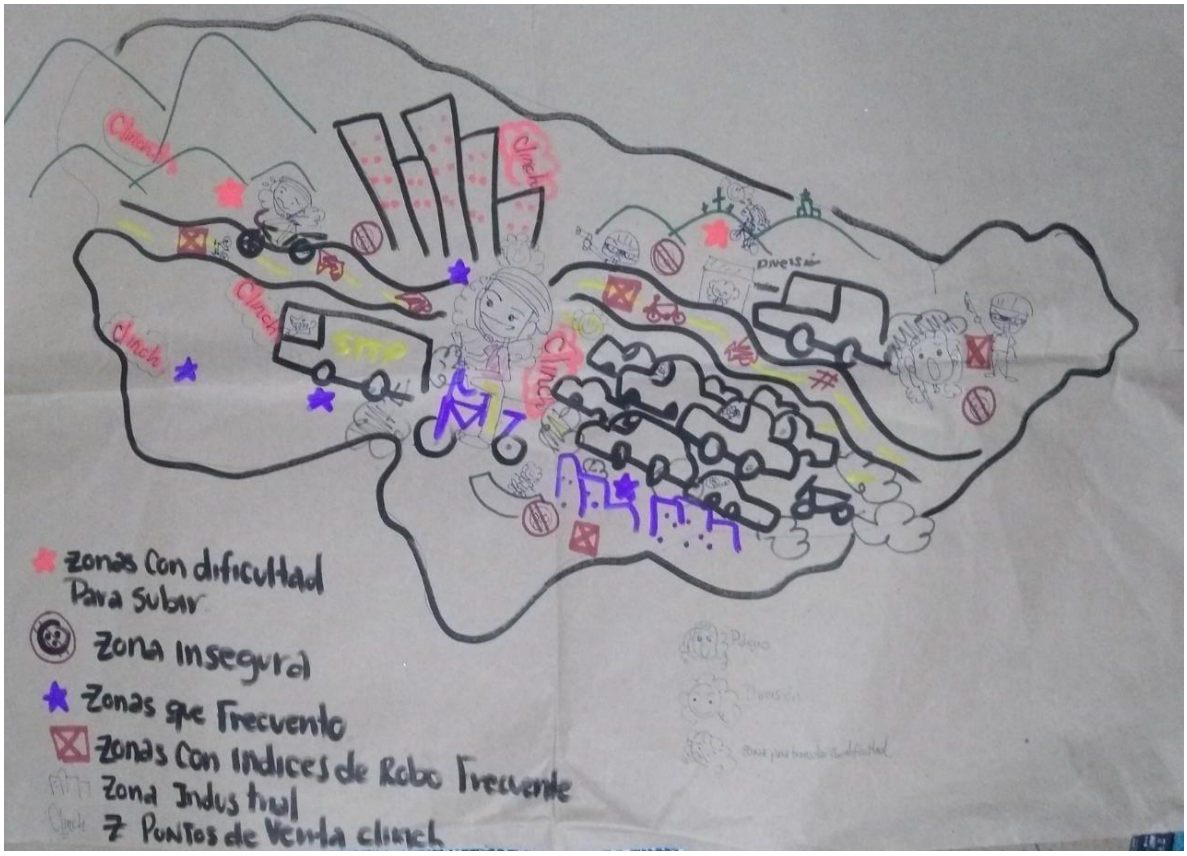
Cartografía 2. Convenciones cartografía Luis.



Elaborado por Luis Cardona, 2 marzo 2019

Además, dadas las convenciones *(Cartografía 2)* expuestas se encuentra que Luis identifica puntos seguros, tránsito pesado e inseguro, contaminación, industria y puntos de diversión y entretenimiento, los ubica de manera triangular donde encontramos todos cercanos y de manera que nos expone un mapa de la ciudad de manera consumista y afectada en tanto los centros de relación están siendo permeados por espacios de alta contaminación y alta afluencia de personas, que hacen que Luis viva la ciudad de una manera distinta en tanto identifica las afectaciones a su casa (Bogotá) y de que manera él en la bicicleta disminuye y acciona espacios de cambio.

Cartografía 3. Cartografía Heidy García, Clinch, bici mensajera e independiente.

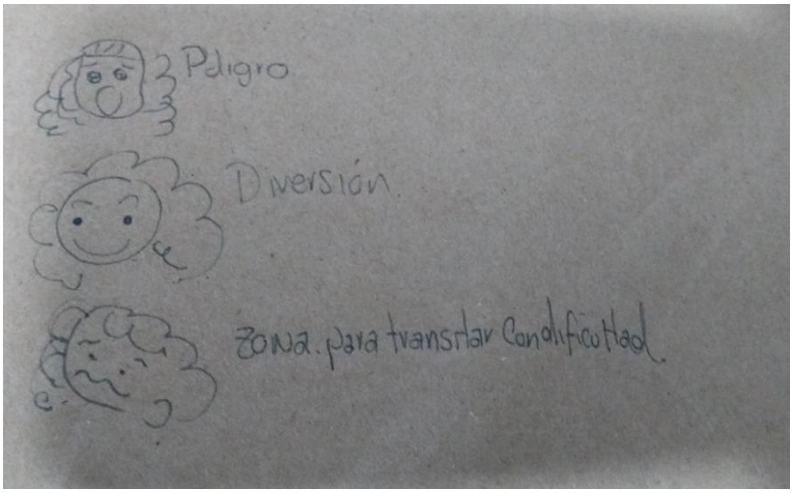


Elaborado por Heidy, 2 marzo de 2019

El mapa *(Cartografía 3)* nos muestra una Bogotá en constante ruedo, insegura, caótica, diversa y no plana, Heidy expone que Bogotá en su mayoría es recorrida por ella y su bicicleta a diario debido a su trabajo con la marca Clinch, la cual vende accesorios para ciclistas y ciclas a nivel nacional, es un emprendimiento que nace a través de las necesidades identificadas al usar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Por ello, en este mapa expone las diferentes variables que ha podido reconocer a través de la bicicleta como lo es una ciudad hecha para carros tanto particulares como de transporte público que genera en caos diario de movilidad y que hizo tener como opción de movilidad la bicicleta en la ciudad, donde señala la ciudad como un territorio con altibajos que tiene dificultades para el ciclista no solo desde la infraestructura bici sino las

calles y la inseguridad percibida debdio a la hostilidad de los conductores y la alta cifra de delincuencia en cada sector de la ciudad.

Cartografía 4. Convenciones cartografía Heidy Garcia.

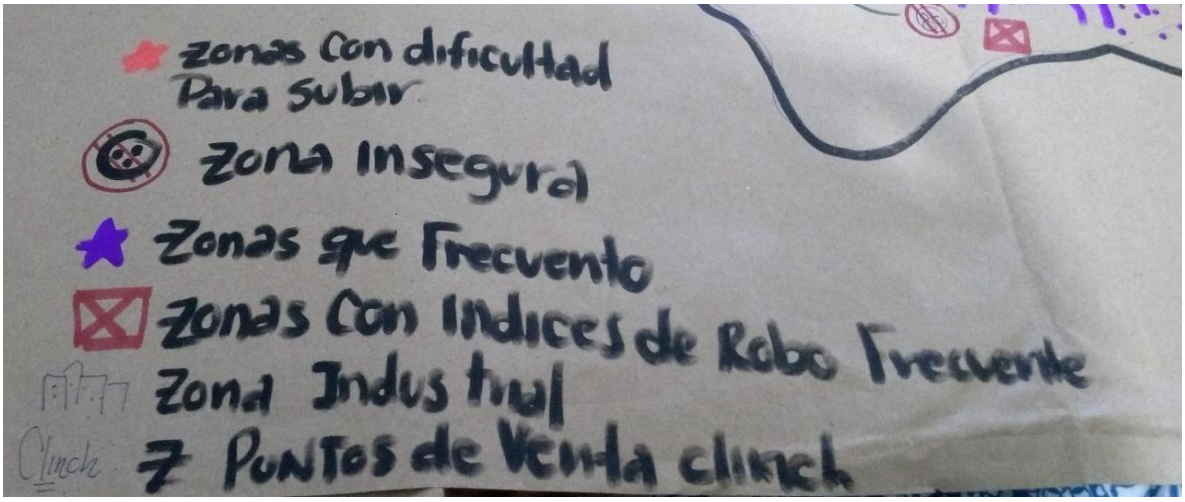


Elaborado por Heidy, 2 marzo de 2019

Además, de identificar en la ciudad las partes de relación social y económica a través de los trayectos hechos por ella y su bicicleta, puntos centrales como lo son las localidades de Teusaquillo y Chapinero donde enfoca su labor, pero localidades situadas al sur de la ciudad señaladas como puntos de peligro e inseguridad latente debido a una falta de infraestructura y labor gubernamental que no da garantías para el tránsito de diferentes maneras. Lo cual incide en que Heidy no solo como mujer sino como persona revele que una de las mejores maneras de recorrer la ciudad es de manera rápida y ágil o con compañía de otras personas que generen un ambiente de seguridad y camaradería en la movilización por el territorio, asimismo, cuenta que si bien la ciudad es viable recorrerla en bicicleta tiene distancias largas y esto agota y cansa pero hace que reconozca y conozca de mejor manera su ciudad y los lugares para poder estar con sus amigos, sus

relaciones y genere un vínculo grupal desde la sinergia que hace usar la bicicleta en la ciudad dentro de las diversidades de espacios que brinda el territorio.

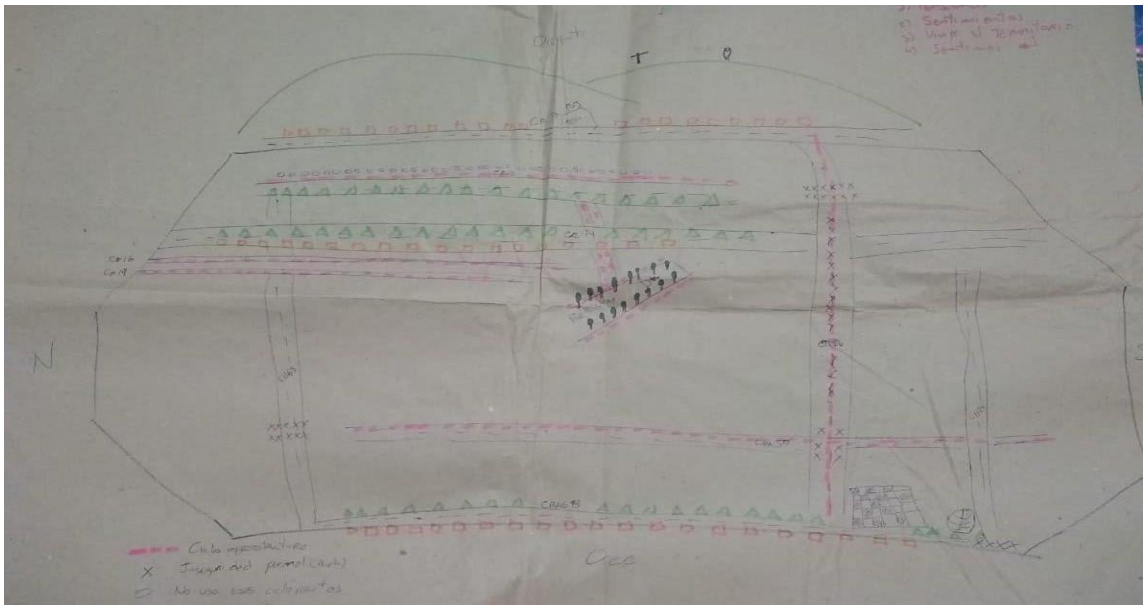
Cartografía 5. Convenciones 2 cartografía Heidy



Elaborado por Heidy, 2 marzo de 2019

Al igual encontramos una manera más líneas de percibir la ciudad, en donde se identifica que la ciudad como se ve en la cartografía *6*, Daniel nos muestra que siente la ciudad más urbana con un alto grado de contaminación sobre todo en las partes periféricas oriental y occidental, lo cual demuestra una visión de la ciudad mucho más pensada en cuanto a los lugares de posible relación social y económica que llevan a Daniel a construir la ciudad de manera articulada.

Cartografía 6. Cartografía Daniel Rueda, TeusacaTuBici, 26, Fontibón, Politólogo.

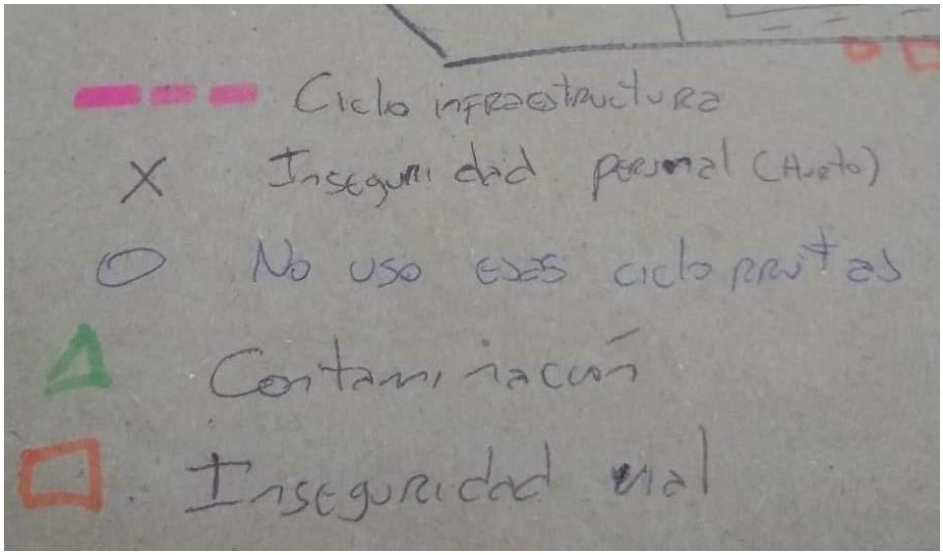


Elaborado por Daniel Rueda, 2 de marzo 2019.

Por lo cual se puede decir que la ciudad para Daniel es un espacio más vial, que tiene un punto de encuentro central como lo es el Park way, que responde a la lógica de su trabajo colectivo con TeusacaTubici, identificando no solo al Park way como un espacio de reunión sino a la localidad como un corredor vial importante para los bici-usuarios de la ciudad y con ello cuenta que es un punto de referencia para poder trabajar para las personas que usan la bicicleta y la manera de apropiación de este espacio es a través de la muestra cultural y artística que ofrece la localidad.

Priorizando que en la ciudad se vive en un constante conflicto vial Daniel comenta que ello lo hace pensar la manera poder trabajar para poder armonizar las relaciones que se viven en las vías de la ciudad. Asimismo, rescata que el conflicto hace que mucha más gente empiece a ver a la bicicleta como opción de transporte y que eso poco a poco va generando un cambio del modo de vida de las personas, en donde se reconoce la ciudad de una manera distinta y se empieza a descubrir a una Bogotá que si bien es conflictiva es una ciudad con muchas posibilidades viales que son renegadas por el transporte público y la poca experiencia de conocer el territorio.

Cartografía 7. Convenciones cartografía Daniel Rueda.



Elaborado por Daniel Rueda, 2 de marzo 2019.

Finalmente, dentro de sus convenciones se identifica la preocupación por el espacio que tiene el biciusuario en la ciudad y la poca atención que recibe por parte de entes gubernamentales que no han garantizado vías seguras y con infraestructura adecuada para las bicicletas en la ciudad.

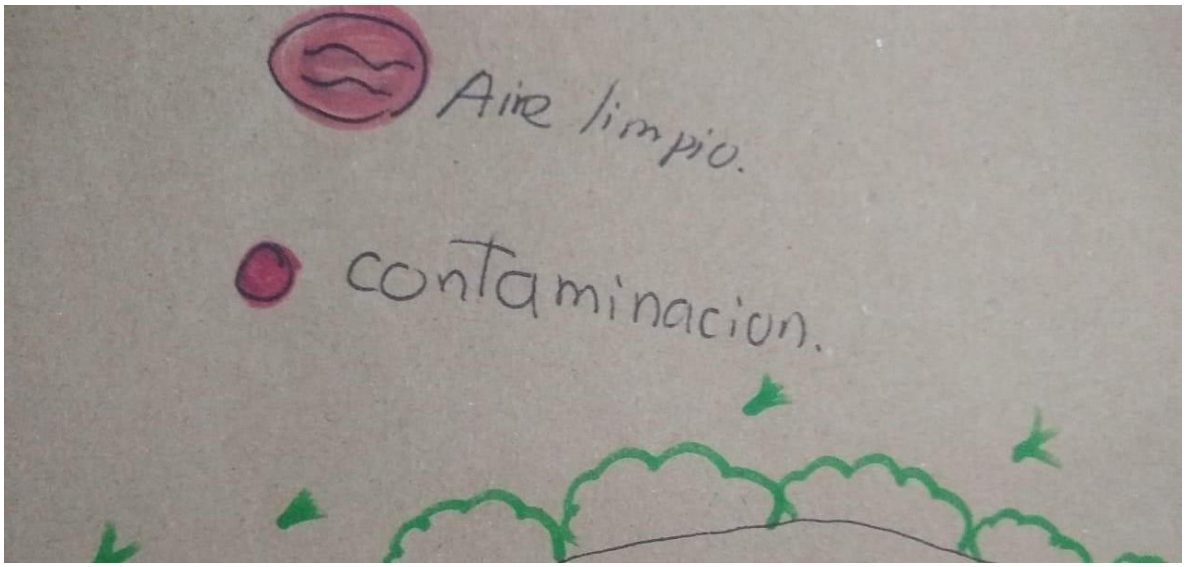
Luego encontramos que Jonathan (*Cartografía 8)* siento una ciudad más circular, que le ha permitido conocer y reconocer usar la bicicleta en Bogotá, un bicimensajero que nos muestra una ciudad con factores sectorizados, donde comenta que Bogotá a través de la bicicleta visibilizó una ciudad hídrica y que se orienta a través de los caños que existen en el territorio.

Cartografía 8. Cartografía Jonathan, Concienbiciate, 24, Puente Aranda, bicimensajero.

Elaborado por Jonathan González, 2 de marzo 2019.

Así como señalar que la contaminación mayor la siente en los corredores viales que conectan la ciudad, en la cual reconoce el papel de la periferia de la ciudad como lugares para poder estar más cerca de la naturaleza y poder concebir la ciudad de una manera más ecológica y que desenvuelve en él un sentimiento de cuidado y defensa de esas partes naturales que ofrece la ciudad al ciudadano

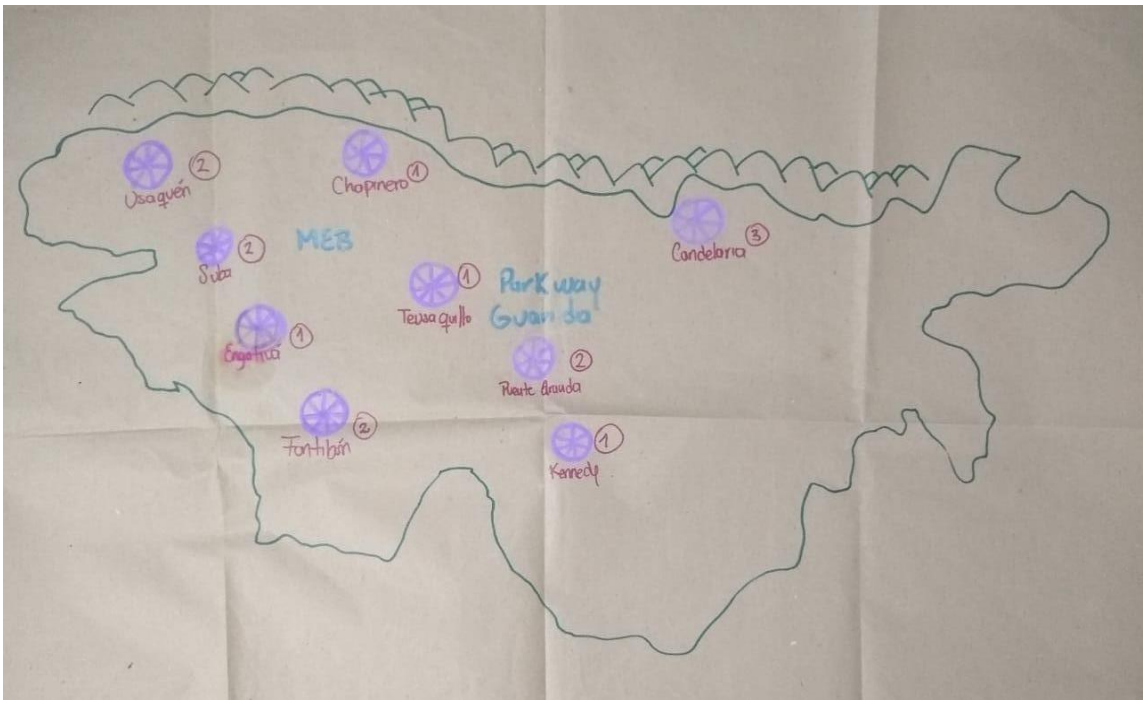
Cartografía 9. Convenciones Cartografía Jonathan González.



Elaborado por Jonathan González, 2 de marzo 2019.

Como es una persona que diariamente se mueve por distintos lugares de la ciudad debido a su trabajo identifica que la ciudad aun así le tenga ofertas de ocio, diversión y relación, la única parte segura para él es su hogar dado las diferentes noticias actuales de robos, accidentes y muertes de personas que usan la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Siente que la ciudad es como una pista de carreras y que se debe apropiar más de los lugares que ofrece esa pista dado que si bien toda persona anda en un constante afán la ciudad es dinámica y así nos demuestra unas zonas de relación directa que para Jonathan es en la convención de airelimpio, dado que se siente más cómodo para estar un largo tiempo en estos lugares y disfrutar de las diferentes compañías que le brinda su trabajo y su amor por la bicicleta.

Cartografía 10. Cartografía Alejandra Chaves, BacanRola, 28, Engativá, Médica veterinaria.



Elaborado por Alejandra Chávez, 2 de marzo 2019.

En la *cartografía 10* podemos observar que resalta tres lugares de la ciudad como lo son Mejor En Bici (MEB), La Guarida y el Park Way como lugares de paso y de alta frecuencia en tanto realiza sus relaciones laborales y sociales, asimismo, señala 9 localidades de la ciudad en las que rueda cotidianamente debido a su trabajo, ella es veterinaria y hace consultas a domicilio lo cual hace que este moviéndose sobre todo en Kennedy, Teusaquillo, Engativá y Chapinero en su mayoría lo cual lo señala con el número 1, ya que todos los días debe movilizarse en estos puntos de la ciudad e identifica que el uso de la bicicleta es para generar los ingresos necesarios para poder sobrevivir a la ciudad, a la vez que la va reconociendo poco a poco.

La ciudad para ella si bien trae un entramado de conflictos resalta que son necesario hablarlos para poder construir una mejor ciudad a través de la pedagogía y el reconocimiento territorial (apropiación) por parte de cada persona de la ciudad. Es por ello que ella como líder de BacanRola realiza junto con el colectivo y otros más, el trabajo de reconocimiento de rutas y

visibilización de las partes de la ciudad para poder tener otros espacios de relación territorial y social en aras de fortalecer la visibilización de la bicicleta como medio de transporte que aporta al ambiente.

De igual manera los puntos 2 y 3 como lo son Fontibón, Usaquén, Puente Aranda y La Candelaria los reconoce como lugares económicos pero culturales, dado que ofrecen espacios naturales y urbanos que pueden mostrar a la ciudadanía para ejercer un empoderamiento a través de las diferentes actividades que ofrecen las localidades y los sitios históricos reconocidos en cada una de ellas, lo cual tiene en cuenta al momento de proponer nuevas salidas desde BacanRola.

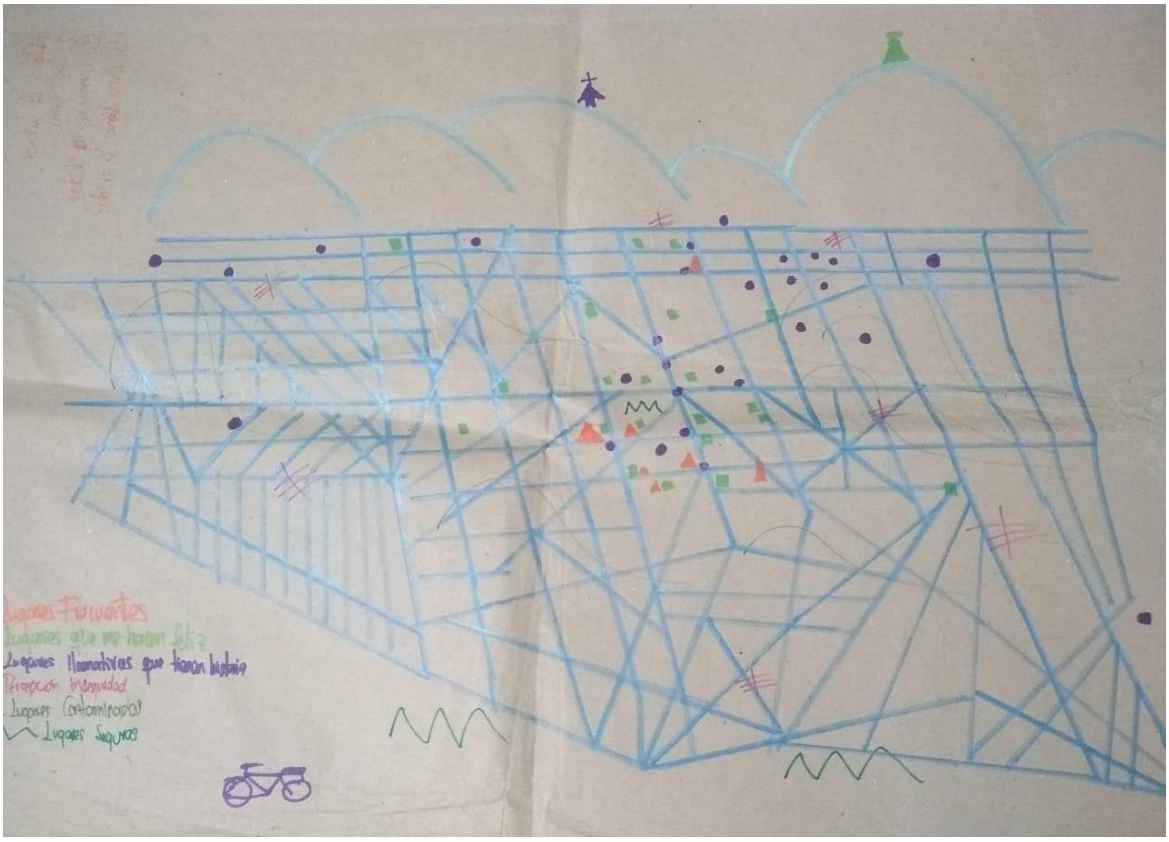
Cartografía 11. Cartografía Lina Rojas.

Elaborado por Lina Rojas, 2 de marzo 2019.

En la *cartografía 11* se puede observar un plano de la ciudad desde puntos fundamentales para ubicarse en ella, como lo son los cerros orientales con Monserrate y una calle principal que conecta el sur y el norte, donde Lina nos expone que la relación que ella lleva con la ciudad a través de la bicicleta es desde la diversión, disfrutar la ciudad con cada uno de los factores, aunque si bien son conflictivos los principales identificados ella trata de ver la manera de disfrutar la ciudad a pesar de la inseguridad sobre todo que tiene la ciudad debido a la falta de garantías de todo tipo para usar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

Por un lado, señala que si bien la bicicleta es su transporte sobre todo a su universidad y su ruta diaria es probable que poco cambie, ve el trayecto como un espacio de relación dado que en su ruta pasa por lugares sociales que frecuenta su círculo social, Lina es parte del colectivo Teusaca Tu Bici, es por ello que se puede evidenciar que reconoce al park way como un lugar de encuentro, trabajo y ocio, dado que a través del uso de la bicicleta ella comenta que tuvo una conexión consigo misma que no había tenido con otras experiencias en la ciudad lo cual hizo que ella hiciera como una de sus metas que las personas sintieran esa conexión individual y se empoderara de la ciudad por medio del uso de la bicicleta.

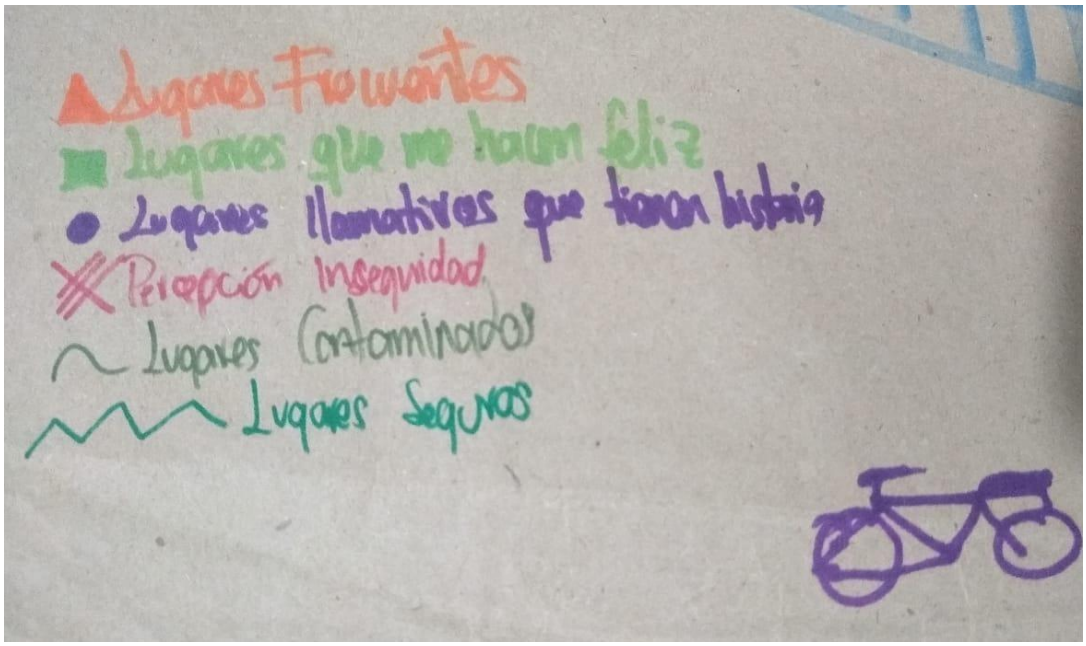
Cartografía 12. Cartografía Alejandra Acero, Concienbiciate, 25, Teusaquillo,



Elaborado por Alejandra Acero, 2 de marzo 2019.

Alejandra comenta que si bien no es de la ciudad (*cartografía 12)*, ella la siente como si fuera de acá gracias a la bicicleta que le ha mostrado lo grande y extensa que es la ciudad, así como sentirme más segura y contenta al poder recorrer la ciudad que le abrió las puertas para vivir. Señala que si bien en su pueblo natal se usa la bicicleta no había tenido la oportunidad de montar en bicicleta lo cual la ayudó a empoderarse y romper con espacios inseguros y de riesgo conociendo nuevas partes en la ciudad.

Cartografía 13. Convenciones cartografía Alejandra Acero.



Elaborado por Alejandra Acero, 2 de marzo 2019.

Vivir la ciudad en bicicleta para Alejandra ha hecho que cambie de percepciones como lo grafica con sus convenciones frente a vivir y sentir la ciudad de manera que vive en función de la bicicleta y la infraestructura del lugar por el cual se va a movilizar. Además, ha hecho que ella empiece a reconocer el territorio desde su organización, las opciones que ofrece para los bici-usuarios donde ello permita desarrollar su estilo de vida y no solo de movilidad, conectándose consigo misma y socialmente a través de los sitios que le ofrece una vida desde el uso de la bicicleta.

Cartografía 14. Cartografía Sofia Valenzuela.

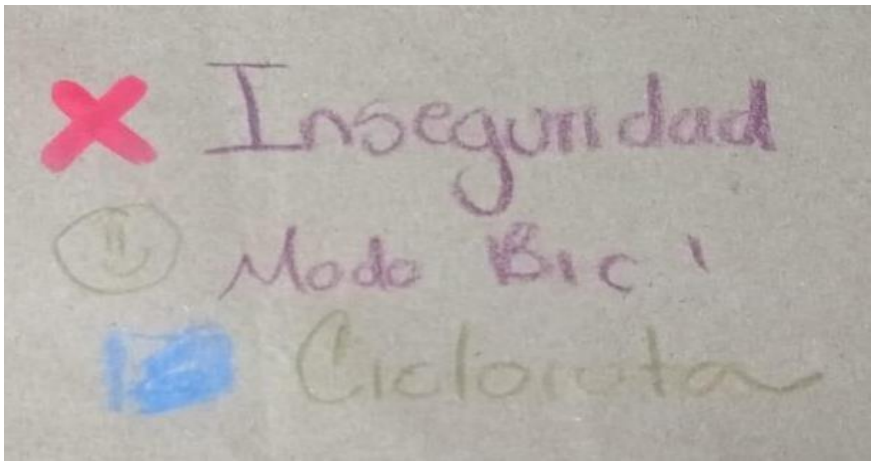
Elaborado por Sofia Valenzuela, 2 marzo 2019.

Por otro lado, Sofia expone como lo vemos en la *cartografía 14* una ciudad que como centro tiene la bicicleta en donde ella piensa, imagina y genera dudas a través de su uso, no solo de sus relaciones sino del trato que se le da a su uso, por ello, expone que la inseguridad es un factor que ha hecho que muchas personas no opten por usar la bicicleta en la ciudad y que la falta de cultura ciudadana frente a reconocer a la bicicleta como medio de transporte genera que las personas no tengan experiencias sociales, ambientales, culturales y económicas a través de su uso.

Como foco de socialización señala el Park Way dado que más allá que un corredor vial es donde ella ejerce su sujeto político de manera colectiva e incentiva a las personas a reconocer y apropiarse del territorio a través del uso de la bicicleta desde una zona frecuente paralas personas en Bogotá, donde se encuentran diferentes sitios de relación. Siendo de una manera estratégica y

pedagógica tener el park way como punto de referencia dado que las personas pueden ubicarse espacialmente fácilmente en este punto dado que se tiene un corredor de norte a sur/ sur a norte y corredores occidentales y orientales que san un mejor manejo y reconocimiento de la ciudad.

Cartografía 15. Convenciones cartografía Sofia Valenzuela.



Elaborado por Sofia, 2 marzo 2019.

Si bien el uso de la bicicleta hace que las personas identifiquen zonas de riesgo, Sofía los reconoce como lugares a trabajar teniendo como foco que podrían ser lugares que deberían ser de mayor frecuencia pero que ello se logrará reconociendo y apropiando dichos espacios para hacerlos más amigables no solo con bici usuarios sino con los ciudadanos en general, dando así aportes colectivos más no divisorios.

Lo que lleva a pensar que el significado del territorio que habitan los sujetos es multidimensional, socio económico, sociocultural y socioambiental, pues estos sujetos "hacen del territorio una territorialidad que está cargada de cronotopos" (Spíndola, 2016, p.34) que tejen poco a poco bases de identidad colectiva pues estos jóvenes al usar la bicicleta y articularse con otros a través de acciones colectivas cargadas de factores que den visibilidad a redes que son necesarias

para la proyección social “construyen identidad y definen la otredad, o mejor aún convierten la diferencia en otredad” (Spíndola, 2016, p. 37) pues es evidente que desde las dualidades individuales ellos empiezan a crear lazos que articulen los fines de las acciones y que abran espacios de relación de hermandad y amistad que construya en el espacio nuevas formas de convivir en la ciudad.

Pues los sujetos pretenden proyectan las necesidad o problemáticas desde lo “que transita, que camina, que rueda, apropiándose del mundo desde el movimiento como generador de territorialidad” (Spíndola, 2016, p.46), entonces, se da una construcción de territorio por medio de la bicicleta que al igual pueda generar respuestas a preocupaciones políticas, sociales y económicas, a partir de las ideas que se dan por parte de las colectividades, ideas que son plasmadas como apuestas sociales desde el aporte que ellos brindan por medio de las experiencias que han tenido cotidianamente.

Por ende, la territorialidad se vuelve la “significación sociocultural del territorio con fines identitarios, cargado de cronotopos, con elementos materiales y articuladores entre ellos, que abre la posibilidad a más vínculos” (Spíndola, 2016, p.48) que parte de los factores de las acciones y las redes a las cuales apuestan a satisfacer de mayor manera y que a su vez hagan una “redefinición de los niveles territoriales de pertenencia y de acción colectiva, a la construcción de nuevos territorios y nuevas formas de territorialidad, con principios y lógicas” (Dematteis y Governa, 2005, p.35) que logren poder tener representatividad de lo que son ellos como sujetos en ese territorio y sus fines colectivos en la ciudad.

A partir de ello, se da un proceso de repensar sus acciones como sujeto y sujeto colectivo, pues, son ciudadanos y sus relaciones son las que dan sentido a los factores, así como a la red y a las acciones ya que están inmersos en un proceso de emancipación, autorreconocimiento y de

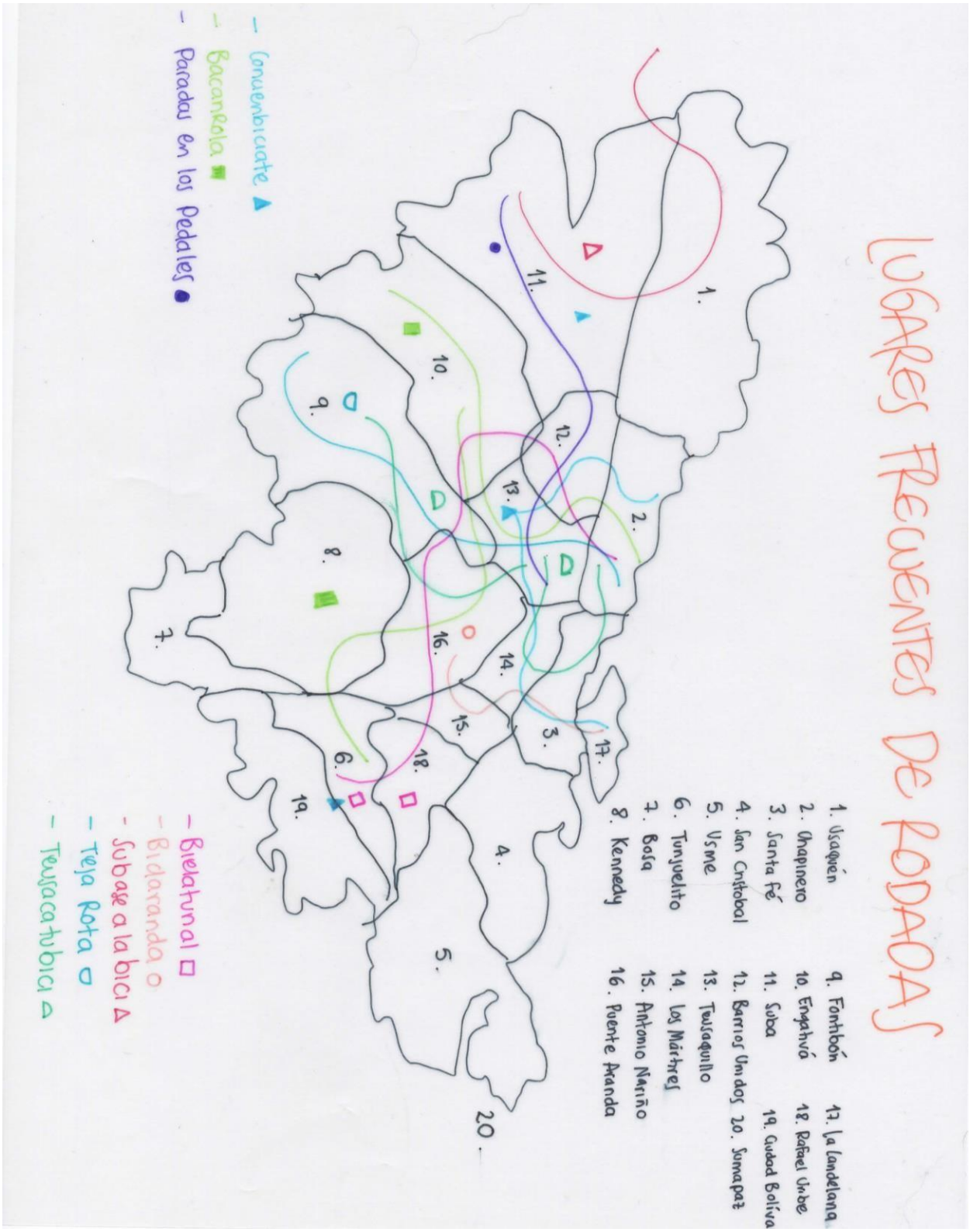
reconocimiento territorial, pues las dinámicas de relaciones en red propenden por una sostenibilidad de los procesos territoriales que se dan a causa de las acciones y que identifica el "control de una determinada porción de espacio geográfico que se da por una persona, un grupo social, un grupo étnico, [entre otros]" (Montañez, 1997, p.98) que van tejiendo unas prácticas que muestren las formas de trabajo y de relación entre ellos que desencadena en una construcción conjunta de identidad.

A causa de que somos sujetos políticos y sociales que nos creamos a partir de "una construcción social y nuestro conocimiento del mismo implica el conocimiento del proceso de producción" (Montañez y Delgado, 1998, p.12) que es cambiante y pretende construir nuevas formas de organización que le den sentido a las múltiples lecturas y acciones en los territorios, que fomenten "mejores personas para tener una mejor sociedad, la bicicleta como excusa para ser mejores, para hacer un proceso poli diverso posible en cualquier categoría y por cualquier tipo de persona, hay conocimientos totalmente buenos" (Santiago Villamil, 3 de mayo 2018) que a su paso van influyendo en la persuasión de las personas, fenómenos y relaciones ejerciendo un dominio sobre un espacio "reconociendo que las implicaciones normativas que las personas asignamos a las acciones, en este caso territoriales, son una parte fundamental de sus efectos" (Sack, 1986, pp.30-31 citado por Dematteis Y governa, 2005, p. 44) debido a que van construyendo un "valor añadido territorial que deriva de la acción colectiva y territorializada de los agentes, que usando el territorio reproducen y contribuyen a la creación de nuevas territorialidades" (Dematteis y Governa, 2005, p. 42) en la ciudad.

Es así que cuando se habla de territorialidad se remite al entramado de experiencias individuales y colectivas, que proponen el horizonte de las acciones colectivas, teniendo como base la influencia de las redes para generar no solo acciones con fines sociales, políticos y demás,

sino que contengan en sí un mensaje directo desde la apropiación del territorio (expuesto como el espacio que se habita cotidianamente) con el cual se da una relación así se invisibilice, pero que estos sujetos proponen evocar esos sentimientos, emociones que se dan en los espacios públicos que lleven a las personas a pensar en el otro y desde luego identificar las características de cómo se relacionan y sus fines.

Mapa 5. Lugares frecuentes de rodadas de los colectivos participantes.



Mapa de elaboración propia

Como se puede identificar en el mapa 5, los colectivos participantes han identificado lugares recurrentes para sus acciones en la ciudad, lo cual en un principio permite identificar que son zonas muy parecidas a las de articulación económica como la de percepciones individuales y colectivas de este territorio, pues tienen una noción más amplia y ligada al territorio a partir de la frecuencia en la que están en ciertos espacios, que lleva a pensar que las construcciones individuales y colectivas del territorio forman parte de los factores que han sido identificados a partir de las acciones y que reivindican su intensión por medio de las redes que aportan a las peticiones y acciones hechas por ellos en la ciudad, debido a que de forma explícita se está sustentando la relación directa con la ciudad para poder tener bases transversales para la construcción de identidades múltiples a partir del uso de la bicicleta en Bogotá

La territorialidad nace como una situación paralela de las acciones y que si bien va más allá de la construcción social, responde directamente a nociones creadas individual y colectivamente a través del uso de la bicicleta y ello ha generado que se formen nuevas formas de concebir el territorio y el para que incidir en él, pues ello ha llevado a que los jóvenes se piensen nuevos escenarios de modo de vida en la ciudad que responden a la identidad que se va tejiendo a la par de las acciones, donde se consolidan características particulares que los diferencia de otros jóvenes de la ciudad. Lo que corresponde a la acogida de las nuevas prácticas ya sean saludables, culturales, ambientales, sociales y políticas, que van identificando a los sujetos inmiscuidos en las colectividades de la bicicleta que se ha vuelto un estilo de vida.

Para hablar de estilo de vida se remite a que “en sus orígenes el término fue aplicado por las ciencias sociohistóricas al análisis sobre los comportamientos sociales y culturales de diversos grupos, incluyendo clases sociales y grupos nacionales, los cuales hacen referencia a contextos de orden macrosocial” (Álvarez, 2011, p.96), donde los sujetos apadrinan hábitos y rasgos parecidos

que empiezan a ser expresados cotidianamente, lo cual demarca las bases que como sujetos enuncian como estilo de vida bici en la ciudad.

Lo cual plantean desde la manera de vivir más en libertad y en un orden individual, donde ellos sean los responsables del manejo de su tiempo y espacios, así como van consolidando su círculo social entorno a una pasión y con dinámicas que respondan a su modo de vida, pues:

> Es un estilo de vida y se llevaría o pues la llevó ya muy acordé a mi vida pues no sé, ya lo manejó según los espacios, por la mañana cuando salga la casa de todo, entonces no sé, sólo es como darle ese lugar en la vida y uno no tiene nada más que hacer si tiene carro o moto. (Andrés Castillo, 16 de febrero 2019)

De esa manera lo adoptan en su vida en general, tanto así que sus redes son mediadas a través de todo lo que tenga vínculos o cercanías con el tema de la bicicleta. Entonces, inician una manera de vivir en sociedad distinta, donde las relaciones son atravesadas territorial, económica y socialmente por la bicicleta como eje mediador y final de su camino, tanto así, que coincidir con un modo de vida planteado desde la crianza ya no lo ven de manera determinante en sus vidas, sino como una opción a decidir de manera autónoma y que probablemente no vaya a satisfacer su construcción individual de vida.

> Diversos autores han insistido en que la corriente epidemiológica hegemónica, la tendencia dominante en los últimos años ha sido la de poner énfasis en el espacio de acción y de decisión que tienen los individuos sobre sus estilos de vida, denominado agencia, en detrimento de los análisis que privilegian el papel de las estructuras sociales en la configuración de las decisiones que toman los individuos y los grupos (Álvarez, 2011, p.96)

Donde poco a poco los sujetos construyen y constituyen nuevas costumbres en su cotidianidad, las cuales se vuelven parte característica, como lo plantean desde el "yo cambie el transporte público por la bicicleta más que todo por ahorro de tiempo y dinero y además hago ejercicio" (Juan Manuel Vargas, 16 de febrero 2019), donde adoptan no solo unas costumbres, sino desde el objeto proyectan su vida, y asimismo eligen estrategias que satisfagan sus quehaceres cotidianos asumiendo un estilo de vida alternativo y que les evoque tranquilidad y libertad.

Se debe señalar que no todos los sujetos inmersos se dan cuenta de los cambios que hacen al optar por un estilo de vida bici en Bogotá, porque en un principio lo ven desde el uso cotidiano como medio de transporte en Bogotá y no caen en cuenta que trae consigo transformaciones culturales que se dan a causa del usar la bicicleta. Por ejemplo, el ser parte de un colectivo acarrea pensar en construcciones conjuntas que si bien se dan desde aportes individuales van constituyendo un trabajo en equipo e implica mayor constancia en el proceso y mejoras en la comunicación grupal lo cual causa cercanías personales donde construyan nuevas amistades, que estarán trabajando de la mano para trabajar en pro de esas necesidades identificadas a nivel colectivo para proponer cambios que se vean reflejados día a día en la manera de convivir en comunidad.

Para ello, es importante que se identifiquen los factores que mueven al sujeto "desde el momento que adoptas a la bicicleta como tu vehículo diario te implica todo un cambio en algunos aspectos de tu vida en la forma que vistes, la forma en que consume, lo que comes, lo que ves, los tiempos que manejas en tu vida para llegar al trabajo, para llegar a algún lado" (David Dueñas, 16 de febrero 2019) que son fácil de identificar por otros personas, pero el sujeto inmerso no ve la relevancia al principio, ya que no se hace una lectura del contexto en esos momentos, pero replica dichos, acciones, entre otros que se dan solo en ese espacio.

Por lo que “el estilo de vida es un patrón de actividades o conductas que los individuos eligen adoptar entre aquellas que están disponibles en función de su contexto social” (Wong de Lui, 2012, párr.4), lo cual haga más estrecha la relación con los escenarios de la vida bici, tanto así que se evidencian las diferencias de contextos cuando se está con otras personas que no compartan el mismo escenario. Siendo así imprescindible enfatizarlo hacía la salud, desde el factor de cuidado y autocuidado desde las costumbres saludables, esto porque los sujetos se vuelven más conscientes de las conductas que están haciendo y que pueden causarles daño a ellos mismos.

Lo que lleva a plantear que no es solo el cuidado y los cambios para transformar quizá el consumo, sino para cimentar un proyecto de vida acorde a las necesidades identificadas en el proceso de adaptación individual donde se den reducciones en los riegos dependientes y aumenta los riesgos independientes dados por el exterior con “elementos de la estructura que junto con los de la agencia dan forma a los estilos de vida. Los elementos estructurales son: las circunstancias de clase, las colectividades, la edad, el género y la etnia y las condiciones” (Álvarez, 2012, p.96) que hacen más vulnerable a los sujetos dado que son condiciones que salen de sus decisiones propias, porque están constituidas ambiental y estructuralmente por los otros modos de vida en la ciudad que a su vez proponen nuevas formas de consumo y habitabilidad.

> Lo veo como un fenómeno social muy fuerte, entonces, uno ya se encuentra personas que hacen ese cambio… tienen como sus sitios de encuentro entonces ya se generan como espacios donde no puede ir a compartir, a competir, a trabajar, a descansar, como entornos de la bicicleta, entonces, sí es interesante y pues yo creo que uno aprende a quererla muchísimo y a querer a las bicis. (Alexander Chávez, 16 de febrero 2019)

Son nuevas propuestas que contemplan las satisfacciones de personas que ingresan a los espacios de la bicicleta y a su vez componen nuevas características individuales y colectivas las

cuales muestran que “los estilos de vida son patrones de comportamiento colectivos” (Álvarez, 2012, p.96) que se establecen a partir de las relaciones con el entorno en el cual se ve inmerso el sujeto, las cuales son condicionadas a través del contexto en el que se desarrollen y relacionen, donde “se incorpora claramente una relación dialéctica entre las opciones de vida (life choices) y las oportunidades de vida (life chances)” (Álvarez, 2012, p.97) las cuales son respuestas a medida que los sujetos van buscando el horizonte de su proyección de vida.

En un espacio colectivo el estilo de vida se va dando por sí solo, debido a las características que lo diferencias de otros sujetos de la ciudad, donde no solo este atravesada por las relaciones con los otros, sino por la posición que tiene la persona frente a su compromiso con el escenario del cual hace parte, donde “puedo encontrar muchas opciones de trabajo y cambiar una forma de vida que era muy estresada, era estar pendiente del tráfico… Pues totalmente mejora mi salud y es un estilo de vida muy sano y reconfortante” (Robin Polo, 16 de febrero 2019) en tanto satisface las necesidades que tienen a diario y les da un espacio de reconocimiento individual.

Ello plantea que el cambio individual o colectivo de aceptar un nuevo estilo de vida para mejorar su diario planea nuevas metas que respondan a cada ámbito individual, lo cual suplirá los vacíos que como jóvenes tienen debido a la vida en la ciudad. Por tanto, el estilo de vida ya no solo se plantea desde una construcción social sino económica que genere nuevas estrategias desde la economía circular para reforzar los lazos trazados en el camino y que respondan a los principios que como colectivos o colaboradores tienen en el proceso.

Por consiguiente, se encuentra que la “forma general de vida basada en la interacción entre las condiciones de vida en un sentido amplio y los patrones individuales de conducta determinados por factores socioculturales y características personales” (WHO, 1986, p.118 citado por Wong de Lui, 2012, párr.14) resume la configuración del modelo de vida que empiezan a tejer los sujetos,

donde ya no es solo desde características comunes sino el compartir espacios de relación más grandes que “de hecho hacen que sean como una familia, entonces no es mucho lo malo que se encuentra ahí” (Halan García, 2 de febrero de 2019) y que se vuelen espacios agradables para estar y compartir con los otros, donde muestran la manera de gozar y posicionar su estilo de vida.

Finalmente, se remite a que las apropiaciones territoriales que nacen desde las acciones colectivas planteadas por estos jóvenes citadinos que usan la bicicleta, lo que ha generado que se identifiquen factores por los cuales trabajar que responden a las redes generadas en el camino y las cuales van a ser determinantes para conseguir resultados considerables para ellos y la ciudad.

A causa de estas redes activadas se han dado diversas posibilidades económicas, que como se vio anteriormente han respondido a las necesidades monetarias pero también sociales a causa del desempleo y la falta de oportunidades laborales formales en la ciudad, si bien, los jóvenes de Bogotá están en una problemática grande efecto del alto porcentaje de desempleo juvenil han creado escenarios de sostenibilidad y generación de empleos que respondan a las lógicas colectivas y a su vez a las múltiples proyecciones que se dan a través del uso de la bicicleta.

Pues estos jóvenes propenden en construir estilos de vida sostenibles y sustentables en la ciudad a partir de conocer el territorio, pero a su vez de señalar las problemática cotidianas que a través de los elementos adquiridos en las acciones colectivas, relacionen los vínculos que se consideran significativos para la realización de espacios con respuestas sociales, a través de transformaciones individuales y territoriales que emergen en la construcción de escenarios que posibiliten que los jóvenes genere nuevas propuestas que posibiliten la movilización de diferentes personas en sus procesos.

Las cuales puedan generar cambios fundamentales para la creación de respuestas tangibles y necesarias en el desarrollo de los jóvenes actualmente, donde no solo nazca de una idea

emprendedora que pueda beneficiar directamente a un sujeto, sino que por el contrario arme negocios que beneficien al colectivo en su totalidad, a través de las diversas lecturas del territorio que contengan en sí vicisitudes para responder directamente a la falta de empleo juvenil en la ciudad y de aportes sociales a partir de alternativas culturales y ambientales.

Conclusiones

Creo pertinente para la investigación plasmar mi experiencia durante su construcción donde no solo estuve involucrada un año y dos meses en el proceso, sino que ha sido un tema de interés desde hace varios años, debido a que uno de mis círculos más cercanos se encuentra frecuentemente ligado al tema de las construcciones de vida desde la bicicleta; desde pequeña me ha gustado relacionarme con las personas a partir de los gustos en común, ello siguió en mi adolescencia donde conocí personas con las cuales forme y sigo formando relaciones solidas que hoy están presentes. Las diferentes relaciones permitieron el desarrollo de este proyecto de investigación fructíferamente tanto para mi contexto social como para mi carrera.

Esta experiencia me permitió afirmar y corroborar que los resultados de esta investigación han sido certeros, la cercanía a personas que hacen parte de los bici-colectivos de Bogotá, así como mi gusto por el tema bici en la ciudad, la relación estrecha desde la construcción de una mejor ciudad y compartir las distintas actividades con gusto, permitieron evidenciar que lo planteado no se encuentra fuera de la realidad y que es un fenómeno latente. El interés por la proyección de vida no dejo de lado los factores sociales, culturales y ambientales que están dentro de las dinámicas individuales como colectivas para generar posibilidades económicas bajo la lógica de redes, así como la importancia de sus acciones depende del territorio y como lo viven, que hace a los jóvenes entrar en este ambiente donde experimenta y comparte sus gustos individuales con las personas de su entorno, para tejer nuevas relaciones que le apuesten a satisfacciones individuales y responda a

necesidades colectivas a través de desafíos sociales y culturales que pueden llegar a afectar sus proyecciones.

A continuación, se desarrollarán las conclusiones y resultados del proyecto de investigación que junto con mi interés personal hicieron posible este trabajo de grado:

Desde la pregunta de investigación y a fin de contestar las inquietudes generadas, se identificó que los jóvenes que usan la bicicleta en Bogotá desde las redes sociales han permitido formar espacios de relación e integración entre sujetos que usan la bicicleta, lo cual ha permitido maximizar las intenciones de las acciones colectivas debido a la realización de acciones enfocadas según las necesidades que reconocen en los espacios, y que desde los factores de las redes sociales han fomentado a crear espacios donde los sujetos se desenvuelven y se interrelacionan a partir de sus ideales, gustos y sueños que pueden ser respondidos desde el uso de la bicicleta.

Se conoció las posibilidades de autonomía económica que se han conformado a través de las acciones colectivas y que pueden ser de corte tanto individual como colectivo, pues estas personas propenden crear opciones de emprendimiento y según la propuesta lo hacen a varias manos o no, pues algunas de las ideas de negocio o servicio parten de la experticia que tiene el sujeto sobre la bicicleta o desde sus estudios, ofrecen un servicio cualquiera poniéndole un toque de autenticidad y llevándolo a personas de su propio círculo, sin embargo, también usan la bicicleta como objeto de autonomía pues sin ella no podrían darse de igual manera algunas de estas propuestas como lo es La Guarida del ciclista, Taller colaborativo, clinch, servicio médico veterinario a domicilio, entre otras de las expuestas en esta investigación, pues la finalidad de estas apuestas económicas es básicamente la supervivencia en la ciudad como joven, ya que se han disminuido las posibilidades de conseguir un empleo formal y concreto en la ciudad.

A partir de la investigación realizada, la construcción de objetivos, los resultados obtenidos

y el análisis de la información, se puede concluir que se indagó la construcción de redes sociales de los jóvenes en Bogotá a través del uso de la bicicleta y las posibilidades de autonomía económica a través de las acciones colectivas con el aporte de aproximadamente 32 personas y 9 colectivos de la ciudad, donde se pudo identificar que las relaciones entre las personas de los colectivos han sido tejidas durante varios años y han creado un ambiente de familiaridad y trabajo en equipo que con anhelos de poder crear un proyecto de vida empezaron a crear diferentes ideas por medio de la bicicleta, las cuales empezaron a incidir de manera grupal, comunal y local, promoviendo espacios de sensibilización y consciencia de las personas por medio del uso de la bicicleta.

Las redes sociales conformadas por las personas y bici-colectivos han partido de ausencias y necesidades identificadas que plasman una realidad coyuntural a trabajar de manera conjunta para fortalecer, mejorar y conseguir resultados óptimos desde las acciones planteadas. Las cuales han resaltado que el hecho de permanecer en constante relación con los otros, no pasa desapercibido las esferas sociales de las que como individuos se ven inmiscuidos en su cotidianidad, que surgen efecto dada la influencia que se ejerce en las relaciones de los círculos sociales para esculpir una identidad colectiva, teniendo en cuenta que toda persona forja su manera de ser desde la integración de relaciones, ya que se vive constantemente conviviendo, donde se

vinculan más allá del individuo, conectan con los otros para tejer caminos viables que beneficien la ciudad y a sus habitantes.

Demostrando que los colectivos ciudadanos en torno a la bicicleta han generado desde sus inicios redes gubernamentales como no gubernamentales, en las cuales ellos han tenido un apoyo para proyectar sus ideas y hacerlas reales, generando así diversas incidencias como la política; dado que sus acciones han comprendido la normativa distrital y nacional y asimismo han creado espacios ciudadanos con aportes sustanciales como el bicicarril de las américas (evidenciado en el segundo capítulo), que han aportado a la ciudad. Pero que no hubieran sido posibles sin la experiencia a través de talleres pedagógicos, espacios de discusión desde las problemáticas del uso de la bicicleta en la ciudad, intervenciones ciudadanas que hagan espacios amigables para la bicicleta, construyendo propuestas para la política pública distrital de la bicicleta, haciendo alianzas interinstitucionales que promocionen y promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá e involucrándose con Juntas de Acción Comunal (JAC), en donde puedan fomentar estrategias de integración comunal desde la bicicleta que han dado resultados poco a poco para forjar una ciudad más bici amigable.

Al igual, estas acciones enfocadas desde las redes han recogido otros factores como los ambientales, dando así desenlaces para una propuesta sostenible no solo de ciudad, sino de vida. Los bici-colectivos y los individuos que están dentro de la red, asumen no solo el hecho de tejer unas relaciones desde la bici, sino que aportan a los ámbitos que llegan a afectar al vivir diario de la ciudad, por eso ellos plantean que el uso de la bicicleta va ligado a asumir una posición frente al cuidado del medio ambiente, que por medio del uso de la bicicleta asumen como la reducción a la huella de carbono generada por otros tipos de movilidad en la ciudad, que los han llevado a relacionarse con personas o colectivos que tengan apuestan ambientales en la ciudad; que están

haciendo trabajo en pro de la sostenibilidad de los pulmones de la ciudad, donde se den espacios de información y acción ciudadana, un ejemplo de ello es el Diplomado Ambiental en Bici (DAB) que le apuesta a la construcción de ciudad sostenible desde la academia y la práctica, reconociendo la ciudad tanto rural y urbana en bicicleta identificando así las problemáticas que acarrea la ciudad en ambiente y asimismo, la cultura donde tiene un papel fundamental no solo en el DAB sino en las construcciones colectivas que se dan alrededor de la bicicleta ya que se asume la importancia de generar mejores prácticas culturales como ciudadanos de la capital a través de la apropiación del territorio, trayendo nuevas experiencias dentro de la ciudad y relación con el otro desde actividades de integración.

Asumiendo que cada factor individual es transversal al trabajo en red, ya que brindan un conocimiento de fondo y forma que construye las bases de su identidad a través de la comunicación y expone factores sociales, económicos, familiares, culturales que se contemplan en relaciones simétricas que comprendan bases equitativas, las cuales generen resultados para la persona y el colectivo, cumpliendo en principio el objetivo trazado por ellos desde el empoderamiento ciudadano y se despliegue en acciones sociales que respondan las necesidades identificadas como lo son la inseguridad, el incremento de siniestros, la falta de articulación de la infraestructura bici, ausencia de ciclo-parqueaderos, falta de espacios para la bicicleta y la falta de voluntad gubernamental por suplirlas.

Siendo así importante que como colectivos y personas que hacen parte de la apuesta al cambio desde la bicicleta, asumen que toda acción integra cargas sociales, ambientales, políticas, culturales que, si bien para todos ha sido un reto asumir sobre todo lo político como personal, debido a la poca fe que se tiene frente a un actor político estatal que ha sido generalizada y se ve de modo negativo, aunque dadas las acciones sociales con incidencia política que se han generado

por parte de ellos, algunos tienden a generar debates y discusiones en torno al quehacer político de las acciones colectivas de la bicicleta en Bogotá.

Las capacidades y habilidades que ellos han construido paulatinamente por los diferentes procesos colectivos, ya sea con su colectivo bici u otros y las cercanías entre ellos han generado lazos de amistad, pero también de sociedad pues varios de ellos en conjunto o solos han ideado negocios los cuales puedan responder tanto monetaria como confortablemente a las necesidades para sostener el estilo de vida bici en Bogotá. En el proceso de recolección de información se pudo conocer diferentes posibilidades económicas que proporciona el círculo de la bicicleta como lo son tiendas de accesorios para bicicleta, venta y compra de bicicletas ya sea en línea o en local, lugares bici-amigables en tanto son propuestas de negocio que tengan espacio para las personas que usan la bicicleta en Bogotá, como la construcción de un lugar en la ciudad que se vuelva la embajada de la bicicleta como lo es La Guarida del Ciclista, donde se encuentran emprendimientos de las personas que hacen parte de colectivos o tienen cercanías a los colectivos de la bicicleta en Bogotá, un ejemplo de ello es accesorios La Burrita y Combita, Clinch, Yugo, y muchos más que se fueron conociendo en el proceso, sin embargo, se reconoció las capacidades y habilidades de las personas que si bien sus negocios o emprendimientos no son directamente sobre cosas de la bicicleta, hacen parte del círculo debido a que ellos como personas son parte ya sea de grupos deportivos, colectivos, empresas bici, entre otros y sacaron sus estudios y/o habilidades que hicieron que sus allegados los recomienden y esto cree una entrada económica para sus vidas como por ejemplo la barbería de La Guarida.

Además de resaltar el aporte desde la experiencia y compromiso a partir de la experticia de Alexander siendo mecánico, Juan Manuel con la entrada de nuevos modelos bici, Luis ejecutando proyectos, Laura desde la creación de Bicistema y su participación en la secretaria de movilidad,

y muchas más personas que compartieron las diversas formas de generar un lucro económico desde el uso de la bicicleta, que a su vez complemente con sus gustos, estudios y experiencia por años en el tema de la bicicleta, pero resaltando que fueron procesos que tardaron tiempo para consolidarse y conseguir su reconocimiento dentro y fuera de la esfera y que inconscientemente tejen poco a poco la base de una comunidad compleja con sistemas óptimos que hacen servir al mismo.

Por un lado, señalar que este tipo de procesos económicos al generar posibilidades de autonomía económicas muchas veces suelen ir más allá del gusto, pues son respuestas frente a la falta de empleo o empleos con sobrecarga, sin buena paga y en varias ocasiones la falta de experiencia formal que ha volcado a varios jóvenes a emprender, generando iniciativas que liguen sus gustos, estudios, entre otros elementos, que den resultados en torno a suplir las necesidades básicas. Por otro lado, resulta atractivo para las demás personas del círculo que ven el espacio para fomentar una autonomía económica que da soluciones individuales pero que mantiene una amplia gama de oportunidades a las personas que son o no cercanas al círculo de las bicicletas, las cuales han aportado activamente bajo propuestas que han conseguido impulsar proyectos, negocios e iniciativas que siguen proyectando una vida bajo un marco lógico de construcción social que conteste de manera rápida o paulatina a las problemáticas individuales y colectivas desde la dinámica de la bicicleta.

Ello manifestado a través de dinámicas de autonomía económica, dado que estas personas se piensan su proyecto de vida siendo coherente a la vocación social que plantean desde las acciones ciudadanas y la apropiación del territorio, que aporte al igual a la construcción futura de una comunidad de la bicicleta que entretejan relaciones desde elementos culturales y de camaradería, una nueva forma de relación donde se prioriza la compra y venta de productos

locales, dado que evidencian una construcción más cercana a las personas, por los procesos ciudadanos que han dirigido a los sujetos que han formado ese tipo de propuestas económicas a dar efectos óptimos al proceso y desarrollo de los negocios como de las bases de una comunidad tejida a través de las diferentes dinámicas de relación que dan cuenta de una identidad colectivizada, de un estilo de vida alternativo dentro de la ciudad, que promueva y asimismo identifique desde el uso de la bicicleta en la ciudad los cambios integrales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Construyendo identidad desde las sensaciones que les da usar la bicicleta, como la libertad que ellos asumen al ser autónomos de sus tiempos, sus trabajos y demás, que ha ocasionado transformaciones en las percepciones del uso de la bicicleta como medio de transporte y aporte social, ambiental, cultural y político, que reconoció a los sujetos desde sus trabajos barriales, locales y distritales que han consolidado en Bogotá cambios promoviendo la cultura bici enmarcada bajo una identidad desde la gestión de redes y la socialización de experiencias que dan base a una apropiación territorial, por medio de acciones que aviven en ellos el tejido social comunitario y la reflexión, en aras de ejercer acciones políticas desde las propuestas sociales alternas, apropiación de espacios que deben ser para optimizar la calidad de vida bajo el uso de la bicicleta y que confrontan desde su posición respuestas a las problemáticas que no han sido suplidas por el gobierno.

La apropiación ciudadana de los espacios por medio de la bicicleta ha hecho que los sujetos noten que a pesar de los diferentes esfuerzos y aliados que puedan conseguir de manera individual o colectiva, queda un vacío desde lo institucional que es contraproducente no solo desde lo colectivo sino desde la validez que se le dan a estos espacios en la ciudad, como sujetos y

ciudadanos que habitan el territorio y quieren ejecutar acciones para la transformación del modo de vida en la ciudad y el aporte que le da a la ciudad y su habitabilidad desde el uso de la bicicleta.

Pues ello generó que los jóvenes acogieran en cada uno prácticas que han salido de los espacios de integración y relación individual y colectiva, pues las acciones colectivas por parte de ellos han dado resultados que revindican en la ciudad espacios de socialización inexistentes, que no hubieran sido posible sino por medio de la activación de las redes construidas en el andar, pues el uso de la bicicleta en sus vidas hizo que cada sujeto repensara su papel no solo como persona sino como ciudadano donde asuma una participación activa, que se dio viviendo y sintiendo el territorio por medio de la bicicleta y vinculándose con personas u instituciones que pudieran generar respuestas ya no solo como posibilidad de trabajo sino a las problemáticas latentes a los bici-usuarios de la ciudad.

Se evidencia que bajo la articulación de los factores trabajados por estos colectivos de la ciudad permitieron que está investigación y sus resultados fueran fructíferos, ya que cada aporte dado desde la academia y la experiencia individual han permitido día a día consolidar una base para la construcción de posibilidades económicas a través de las acciones colectivas desde la bicicleta, que vele al igual por las respuestas a las problemáticas de la ciudad, supla necesidades individuales y proyecte un modo de vivir el territorio de manera colectiva y de calidad, señalando los desaciertos que se han dado en el camino y que conjuntamente se han podido superar en aras de fortalecer vínculos y propuestas que aporten a la ciudad y sus habitantes, fomentando espacios de relacionamiento social y económico que de posibilidades a los jóvenes que hacer parte de este grupo en la ciudad.

Para concluir, el aporte de los jóvenes a crear un modo alternativo de vida en la ciudad no solo implica unos beneficios individuales sino colectivos, pues sitúa a los sujetos a pensarse

espacios horizontales en donde cada persona es un nuevo aporte y se tiene en cuenta su opinión, pues a su vez los desafía a pensar relaciones que sean mediadas por el diálogo y a quitar asperezas para lograr metas en común. Así como crear posibilidades que puedan ser una respuesta en un principio a los jóvenes que hacen parte de los espacios y que necesiten de un recurso económico, político y social, el cual pueda suplirse a través de la activación de las redes creadas en el desarrollo de la persona dentro de la colectividad.

Finalmente, los bici-colectivos en Bogotá tienen una apuesta social, política, cultural, ambiental muy grande en sus manos, pues a través de la sensibilización de su uso, las acciones que han realizado los ha llevado a espacios de relación formales, en los cuales deben demostrar sus habilidades y señalar las necesidades identificadas a través del uso personal y colectivo, que los sitúa en lugares de decisión política que influirá en su momento a toda persona que use la bicicleta en Bogotá y que por ende, debe ser una decisión colectiva pues no puede negar la existencia de diferentes grupos que trabajan día a día por los espacios de la bicicleta en Bogotá y su reto parte en escucharse entre sí para generar respuestas concretas y directas frente a las necesidades de los usuarios de la bicicleta en Bogotá y que les acarrea un trabajo en red y de grupo fortalecido y de sinergía.

Referencias bibliográficas

Álvarez, L. (2012) *Los estilos de vida en salud: del individuo al contexto.* Recuperado de http://www.scielo.org.co/pdf/rfnsp/v30n1/v30n1a11.pdf

Berneth, L. (2014) *Acciones colectivas contenciosas, proceso político y seguridad urbana. Construyendo geografías de la esperanza.* Recuperado de https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/viewFile/3449/2604

Campos, J. (1996) *Redes y el Trabajo Social.* Recuperado de https://www.raco.cat/index.php/Taula/article/viewFile/70969/89931

Castillo, A. (1999) *Estado del Arte en la enseñanza del Emprendimiento*. INTEC Chile. Recuperado de http://recursos.ccb.org.co/bogotaemprende/portalninos/contenido/doc2estadodelarteenlaensenanzadelemprendimiento.pdf

Cepal. (2019) *Autonomía económica.* Recuperado de https://oig.cepal.org/es/autonomias/autonomia-economica

Chadi, M. (2000) *Redes sociales en el trabajo social.* Espacio Editorial. Buenos Aires

Chihu, A & López, A. (2007) *La construcción de la identidad colectiva en Alberto Melucci.* Recuperado de http://www.redalyc.org/pdf/726/72630106.pdf

Congreso de Colombia (21 de octubre 2016) *Promover el uso de la bicicleta en el territorio Nacional* [Ley 1881 de 2016] Recuperado de http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DEL%2021%20DE%20OCTUBRE%20DE%202016.pdf

COSUDE. (2004) *Estrategias del Programa por País para Ecuador*. Oficina de Cooperación. Quito. Recuperado de https://www.asocam.org/sites/default/files/publicaciones/files/4375d6b0e361f869a3195bb49c3d488d.pdf

Dabas, E & Najmanovich, D. (1993) *Una, dos, muchas redes: Itinerarios y afkuentes del pensamiento y abordaje en redes.* Recuperado de https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Red%20de%20redes.pdf

Dabas, E. (2001) *Redes sociales: Niveles de abordaje en la intervención y organización en red.* Recuperado de http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/71292/345905./www.insumisos

DANE (2018) *Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH.* Recuperado de http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/juventud/Bol_eje_juventud_may18_jul18.pdf

DANE. (2019) *Gran Encuesta Integrada de Hogares Mercado laboral de la juventud.* Recuperado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/juventud/Bol_eje_juventud_ago19_oct19.pdf

De la Rúa, F. (2008) *Análisis de redes sociales y Trabajo Social.* Recuperado de http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/2172/b15500470.pdf?sequence=1

Dimas, D. (2016) *Desempleo juvenil en Bogotá fue de un 16,8%.* Recuperado de http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/base/lectorpublic.php?id=842#sthash.6

Duarte, A. (2017) *Niñas sin miedo. Un proyecto que rueda por los derechos de las niñas.* Recuperado de https://maguared.gov.co/ninas-sin-miedo/

Duque, F. (2008) *La cohesión social y la teoría de la congruencia: Latinoamérica una región dividida.* Cuadernos EBAPE. Brasil.

Duque, I. (2013) *Redes de indignación y esperanza: los movimientos sociales en la era de internet.* Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2013000200015

La oreja roja (2018) *ConcienBiciate: ciclismo, activismo y civismo.* Recuperado de https://laorejaroja.com/concienbiciate-ciclismo-activismo-y-civismo/

Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. 3.a ed. Barcelona: Península.

León, M. (1997) *Poder y empoderamiento de las mujeres.* Tercer mundo editores. Bogotá.

Lozano, L y Cadavid, B. (2009) *Redes sociales, participación e interacción social* Revista Trabajo Social N°2. Recuperado de

Marmolejo, P y Katherine, C. (2014) *Análisis de Factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil a bordo de Bicicletas Tándem como Propuesta ecológica de transporte turístico.* Recuperado de http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/1086/1/T-UCSG-PRE-ECO-GES-41.pdf

Melucci, A. (1976) *Las teorías de los movimientos sociales en Movimiento di rivolta.* Recuperado de http://www.revistas.unam.mx/index.php/rep/article/view/60047/52975

Montañez, G y Delgado, O. (1997) *Espacio, territorio y región: Conceptos básicos para un proyecto nacional.* https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Espacio_territorio%20y%20region.pdf

Montañez, G. (1997). *Geografía y Ambiente: Enfoques y Perspectivas*. Ediciones Universidad de la Sabana. Bogotá.

Morin, E. (1994) *Introducción al pensamiento complejo.* Recuperado de http://cursoenlineasincostoedgarmorin.org/images/descargables/Morin_Introduccion_al_pensamiento_complejo.pdf

Najmanovich, D. (1995) *El lenguaje de los vínculos.* Recuperado de https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/El%20lenguaje%20de%20los%20vinculos%20en%20la%20sociedad%20civil.pdf

Olson, M (1985) *La lógica de la acción colectiva*. Recuperado de https://ses.unam.mx/docencia/2018II/OlsonMarcur1985_LaLogicaDeLaAccionColectiva.pdf

Perilla, L & Zapata, B. (2009) *Redes sociales, participación e interacción social.* Recuperado de file:///C:/Users/ASUS%20PC/Downloads/Dialnet-RedesSocialesParticipacionEInteraccionSocial-4085233%20(1).pdf

Quiñones, C. y Ruiz, J. (sf) *Emprendimiento basado en diseño y transformación social.* Recuperado de http://fido.palermo.edu/servicios_dyc/encuentro2010/administracion-concursos/archivos_conf_2013/905_71978_1227con.pdf

Secretaria distrital de movilidad (2017) *Observatorio de movilidad Bogotá D.C. 2017*. Recuperado de http://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/observatorio/Observatorio_de_movilidad_2017_min.pdf

Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana Regional (2017) *La bicicleta en Bogotá*. Recuperado de http://www.simur.gov.co/documents/10180/100374/Plan+Bici/cc9f22a4-4375-4f22-8aaf-

Soler, D. (2013) *Jóvenes escolares y sus redes sociales: De la territorialidad a la virtualidad.* Recuperado de http://bdigital.unal.edu.co/11134/1/52882411.2013.pdf

Sparato, M. (2008) *La noción de territorialidad en la práctica profesional del Trabajo Social.* Periódico de Trabajo Social y Ciencias Sociales. Recuperado de

Spíndola, O. (2016) *Espacio, territorio y territorialidad: una aproximación teórica a la frontera.* Revista Ciencias Políticas y Sociales. México.

Universidad Libre (2018) *La Universidad Libre revela preocupante radiografía del desempleo juvenil en Colombia.* Recuperado de http://www.unilibre.edu.co/bogota/ul/noticias/noticias-universitarias/3548-la-universidad-libre-revela-preocupante-radiografia-del-desempleo-juvenil-en-colombia

Valbuena, D. (2010) *Territorio y territorialidad. Nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la geografía.* Recuperado de http://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/unip/article/viewFile/9582/8822

Vaquerizo, T. (2017) *Así se convirtió la bici en un símbolo de libertad para la mujer*. Recuperado de https://smoda.elpais.com/moda/asi-se-convirtio-la-bici-simbolo-libertad-la-mujer/

Veeduría distrital (2019) *Notas técnicas #Datosdeciudad.* Recuperado de https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/VD_NotaTecnica_Mercado_laboral_de_jovenes_en_Bogota.pdf

Wong de Lui, C. (2012) *Estilos de vida.* Recuperado de https://saludpublica1.files.wordpress.com/2012/08/estilos-de-vida-2012.pdf