

BIBLIOTECA CENDA

ANEXO 1

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Bogotá, D.C., 04 de diciembre de 2018

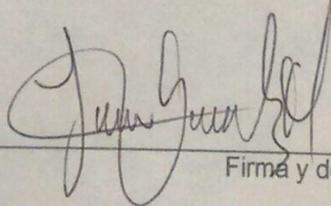
Señores
BIBLIOTECA GENERAL
Cuidad

Estimados Señores:

Yo Jeysson Javier González Moreno, identificado con C.C. No. 1.010.186.266, autor del trabajo de grado titulado Propuesta formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial. -Prácticas de un colectivo de Bici usuarios de la localidad de Bosa en Bogotá - presentado y aprobado en el año 2018 como requisito para optar al título de Licenciado en educación física, recreación y deporte, autorizo a la Biblioteca de la Corporación Universitaria CENDA para que con fines académicos, muestre a la comunidad académica la producción intelectual de la Corporación Universitaria CENDA, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo de grado en el catálogo bibliográfico de la Biblioteca y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Institución.
- Se permite la consulta, reproducción, a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CD-ROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "**Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores**", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.



C.C. 1010.186.266 B12.

Firma y documento de identidad

BIBLIOTECA CENDA

ANEXO 2

FORMULARIO DE LA DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO DE GRADO: Propuesta formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial. -Prácticas de un colectivo de Bici usuarios de la localidad de Bosa en Bogotá –

SUBTÍTULO, SI LO TIENE: _____

AUTOR O AUTORES

Apellidos Completos	Nombres Completos
González Moreno	Jeysson Javier

DIRECTOR (ES)

Apellidos Completos	Nombres Completos
Parada Forero	Manuel Alonso

JURADO (S)

Apellidos Completos	Nombres Completos
Bermúdez Ariza	Carlos Ivan

TRABAJO PARA OPTAR AL TÍTULO DE: Licenciado en educación física, recreación y deportes

NOMBRE DEL PROGRAMA: Licenciatura en educación física, recreación y deportes

BIBLIOTECA CENDA

CIUDAD: Bogotá **AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO:** 2018

NÚMERO DE PÁGINAS 281

TIPO DE ILUSTRACIONES:

- Tablas, gráficos y diagramas

MATERIAL ANEXO (Vídeo, audio, multimedia o producción electrónica):

PREMIO O DISTINCIÓN (*En caso de tener una mención especial*):

DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS: Son los términos que definen los temas que identifican el contenido. (*En caso de duda para designar estos descriptores, se recomienda consultar con la Biblioteca en el correo biblioteca@cenda.edu, donde se les orientará.*)

PALABRAS CLAVE

Violencia vial, Bicicleta, Bici Usuario,
Educación, Educación física,
Educación Vial.

KEYWORDS

Road Violence, Bicycle, Bike User,
Education, Physical Education, Road
Education.

RESUMEN DEL CONTENIDO EN ESPAÑOL E INGLÉS: (Máximo 250 palabras - 1530 caracteres):

RESUMEN

El siguiente documento expone el proceso de construcción de la propuesta formativa llamada “Bici Usuarios Como Actores De Transformación En Escenarios De Violencia Vial”, la cual, se genera como resultado del proyecto de grado para optar por la Licenciatura en Educación Física, Recreación y Deporte en la Corporación Universitaria CENDA, desde donde se indaga sobre las manifestaciones de violencia vial en las acciones de tránsito que se concretan en los territorios urbanos y en las cuales participan y se exponen los bici usuarios.

Av. Caracas No. 35 - 18 Tel: 245 32 16 – Ext: 103 ó 221

Catálogo en línea: <http://biblioteca.cenda.edu.co/>

E-mail: biblioteca@cenda.edu.co

Bogotá D.C., Colombia

BIBLIOTECA CENDA

La búsqueda mencionada, se lleva a cabo con un grupo de bici usuarios pertenecientes a un colectivo que tiene su lugar de reunión en la localidad de Bosa (Bogotá, Colombia), pero despliega sus actividades por diferentes escenarios de la ciudad de Bogotá, en los cuales, se logra un trabajo de campo que permite la identificación de la problemática con base en los lineamientos metodológicos propuestos desde la etnografía, mediante la inmersión en el colectivo a partir de técnicas participativas que permiten un análisis descriptivo interpretativo.

Para el desarrollo del proyecto se llevan a cabo tres fases, de planteamiento y primer acercamiento a la comunidad, trabajo de campo y por último, análisis y resultados; que dan cuenta de la organización del proceso en búsqueda de los objetivos propuestos, los cuales, llevan a la construcción de una unidad formativa para bici usuarios desde la educación física, en la que se consideran los elementos que emergen de la investigación para el planteamiento de las estrategias didácticas y pedagógicas que permiten la propuesta como estrategia para hacer frente al fenómeno de violencia vial, desde la acción de los bici usuarios como actores viales de transformación.

ABSTRACT

The following document shows the process of construction of the training proposal called “Bike Users As Transformation Actors In Road Violence Scenarios” which is generated as a result of the degree project to opt for the Degree in Physical Education, Recreation and Sport in the CENDA University Corporation, from where it is inquired about the manifestations of road violence in the transit actions that take shape in the urban territories and in which the bike users participate and are exposed.

The aforementioned search is carried out with a group of bike users belonging to a group that has its meeting place in the town of Bosa (Bogotá, Colombia), but it deploys its activities through different stages of the city of Bogotá, in the which is achieved a fieldwork that allows the identification of the problem based on the methodological guidelines proposed from the ethnography, through the immersion in the collective from participatory techniques that allow an interpretative descriptive analysis.

For the development of the project three phases are carried out, of approach and first approach to the community, field work and finally, analysis and results; that give an account of the organization of the process in search of the proposed objectives, which lead to the construction of a training unit for bike users from physical education, in which the elements that emerge from the research for the approach of the didactic and pedagogical strategies that allow the proposal as a strategy to face the phenomenon of road violence, from the action of the bike users as road actors of transformation.

**Propuesta formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de
violencia vial. -Prácticas de un colectivo de Bici usuarios de la localidad de Bosa en
Bogotá -**



PRESENTADO POR:

González Moreno Jeysson Javier

Asesor

Manuel Alonso Parada Forero

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA CENDA
LICENCIATURA EN EDUCACIÓN FÍSICA, RECREACIÓN Y DEPORTE
BOGOTÁ DC
2018

BIBLIOTECA CENDA

ANEXO 4

CARTA DE ENTREGA DEL ESTUDIANTE

Bogotá, 04 de diciembre de 2018

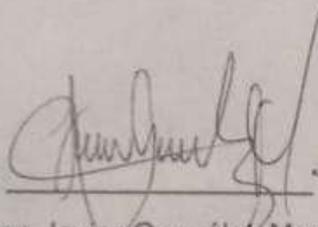
Señores Biblioteca

Corporación Universitaria CENDA

Por medio de la presente hago entrega oficial del trabajo de grado para optar al título de LICENCIATURA EN EDUCACIÓN FÍSICA, RECREACIÓN Y DEPORTES, titulado "Propuesta formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial. -Prácticas de un colectivo de Bici usuarios de la localidad de Bosa en Bogotá -", elaborada por el estudiante Jeysson Javier González Moreno, C.C 1.010.186.266 y presentado como requisito para optar al título de licenciado en educación física, recreación y deportes.

Cordialmente,

Firma



Jeysson Javier González Moreno

C.C. 1.010.186.266 de Bogotá

Tabla de contenido

Tabla de contenido	2
Lista de Tablas	4
Lista de Gráficas	4
Lista de Anexos	5
Justificación	6
2. Problematización	9
2.1. Balance bibliográfico	9
2.2. Descripción del problema.....	15
2.3. Formulación del problema	16
2.4. Objetivos.....	17
2.4.1. General	17
2.4.2. Específicos	17
3. Mapa de Relaciones	18
4. Marco Teórico	19
4.1. Violencia Vial	19
4.1.1. Violencia Vial e Inequidad	21
4.1.2. Violencia Vial y Territorios Urbanos.....	21
4.1.3. Violencia Vial y Cultura.....	23
4.2. Educación	24
4.2.1. El cambio de visión, un llamado hacia la “Educación Vial”	26
4.2.2. Educación física	28
4.3. Bicicleta y Bici usuarios.....	30
4.3.1. Bicicleta, Elemento del mercado.....	31
4.3.2. Bici usuarios, bicicleta y normatividad	33
4.3.3. La Bicicleta como Elemento de Transformación	36
5. Diseño metodológico	38
5.1. Paradigma.....	38
5.2. El método	39
5.3. ¿Por qué y para qué se utiliza este método?	39
5.4. Técnica de Observación Participante	41

5.4.1. Instrumentos de Recolección de Datos.....	42
5.5. Población y/o participantes.....	43
5.6. Trabajo de campo.....	44
6. Modelo de análisis.....	47
6.1. Tratamiento de la información.....	47
6.2. Fase Descriptiva.....	48
6.2.1. Triangulación de Cotejo	49
6.2.2. Lectura en la escucha	50
6.3. Fase Interpretativa	51
6.3.1. Triangulación Hermenéutica	52
6.4. Análisis.....	54
6.5. Relación con las categorías.....	56
7. Conclusiones.....	62
7.1. La educación física en las vías	63
8. Propuesta formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial.....	65
8.1. Consideraciones previas	66
8.2. Consideraciones didácticas	68
8.3. Consideraciones pedagógicas.....	73
8.4. Propuesta formativa: bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial	73
8.5. Unidad formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial	75
Bibliografía.....	79
Anexos.....	84

Lista de Tablas

Tabla 1.....	49
Tabla 2.....	70
Tabla 3.....	74

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Mapa de relaciones del proyecto y articulación con metodología	18
Gráfica 2 Diseño metodológico.....	40
Gráfica 3 Estructura de análisis	48
Gráfica 4 Triangulación cotejo en registro de observación	50
Gráfica 5 Matriz lectura en la escucha	51
Gráfica 6 Triangulación: selección de la información	53
Gráfica 7 Matriz triangulación de la información	54

Lista de Anexos

Anexo 1 Formato Observación.....	84
Anexo 2 Formato Entrevista Etnográfica	85
Anexo 3 Registro de Observación 1 (RO1).....	86
Anexo 4 Registro de Observación 2 (RO2)	89
Anexo 5 Registro de Observación 3 (RO3)	92
Anexo 6 Registro de Observación 4 (RO4)	95
Anexo 7 Registro de Observación 5 (RO5)	98
Anexo 8 Registro de Observación 6 (RO6)	101
Anexo 9 Registro de Observación 7 (RO7)	105
Anexo 10 Registro de Observación 8 (RO8)	112
Anexo 11 Registro de Observación 9 (RO9)	120
Anexo 12 Registro de Observación 10 (RO10)	126
Anexo 13 Registro de Observación 11 (RO11)	131
Anexo 14 Registro de Observación 12 (RO12)	137
Anexo 15 Registro de Observación 13 (RO13)	145
Anexo 16 Registro de Observación 14 (RO14)	151
Anexo 17 Registro de Entrevista 1 (E1)	155
Anexo 18 Registro de Entrevista 2 (E2)	163
Anexo 19 Registro de Entrevista 3 (E3)	168
Anexo 20 Registro de Entrevista 4 (E4)	174
Anexo 21 Registro de Entrevista 5 (E5)	178
Anexo 22 Matriz descriptiva	186
Anexo 23 Texto Descriptivo	262
Anexo 24 Matriz Interpretativa	281

Justificación

El mundo actual transcurre en formas aceleradas, las dinámicas productivas, el crecimiento de los territorios urbanos, el surgimiento de nuevas ciudadanías, la lucha entre un modelo que se sostiene gracias al fortalecimiento industrial y las prácticas sociales consumistas, el cual ha producido una fuerte devastación al medio natural y nos ha llevado incluso a acabar con la vida de uno o de muchos de acuerdo a las causas y las finalidades que existan, y, uno que promueve el desarrollo centrado en el ser humano y en la transformación de problemáticas que afectan nuestra convivencia con el medio ambiente y con los demás; además de otros factores, nos envuelven en un día a día precipitado que exige de grandes esfuerzos para cumplir con la demanda existente.

La movilidad, de acuerdo con Dangond, Jolly, Monteoliva y Rojas (2015), surge en este panorama como un factor esencial en el progreso de las sociedades. Los traslados de personas desde sus viviendas a lugares de trabajo, estudio y demás actividades que enmarcan el transcurrir de los días, sumado a la necesidad del transporte de productos y mercancías a diferentes regiones, con el fin de mantener los estilos de vida actuales, indican cuán necesario es un sistema de movilidad acertado, en cuanto a las respuestas que debe brindar a una sociedad del siglo XXI.

En el contexto mencionado, se enmarca la formulación del presente proyecto de grado, con el cual se pretende aportar de manera positiva, a la discusión actual sobre los sistemas de movilidad apropiados para las sociedades modernas y el papel de los medios de transporte alternativos en la construcción de sociedades más justas.

Se pretende también, reconocer el valor fundamental de prácticas educativas acordes a nuestro momento histórico, que propendan por la formación de ciudadanos conscientes de su realidad, observadores, críticos, pero además, transformadores; mediante el fomento de prácticas, que llevadas a cabo con la mirada puesta en el desarrollo social, pueden llegar a generar cambios positivos en nuestras formas y estilos de vida.

Es por eso, que se espera con el desarrollo del presente proyecto, identificar como la educación debe transformarse para abordar las problemáticas que aquejan a nuestras sociedades en la actualidad, como es el caso de la injusticia social, la movilidad y el cambio climático, entre otros, dejando atrás prácticas educativas tradicionales y diseñadas para enfrentar problemas pasados.

Además, desde el ejercicio propuesto, enmarcado en una investigación etnográfica, se busca dar a conocer la situación de violencia vial que enfrentan los territorios urbanos y el papel de una Educación Transformadora y los bici usuarios en la reducción de ésta.

Esto sin duda, permitirá soñar por un cambio en la visión y comportamientos que orientan las relaciones en los territorios, desde la propuesta de medidas educativas que permitan adquirir los elementos necesarios para desarrollar las habilidades físicas, cognitivas y emocionales que potencialicen el trato justo y consciente entre actores viales.

De esta manera, se pretende un ejercicio responsable y profesional, desde la discusión en torno a la Educación Física, Movilidad, Violencia y Medios de Transporte Alternativos, como parte de la elaboración del proyecto de investigación que permita obtener el grado de Licenciatura en Educación Física, Recreación y Deportes, impartido por la Corporación Universitaria CENDA, reflejando un agradecimiento especial por tan valioso proceso.

Este ejercicio, dará cuenta de un interés de transformación entorno al área de educación física que permita la comprensión de esta, fuera de los escenarios tradicionales y reconozca una educación física integral y popular, que trascienda los límites de la escuela y rompa con paradigmas educativos retardatarios que surgen como respuesta a problemáticas atrasadas en la historia, para insertarse en la composición misma de la sociedad y de sus manifestaciones culturales.

El surgimiento de una educación física en los territorios urbanos, se hace necesaria y una clara muestra de esto es el surgimiento de colectivos de bici usuarios que buscan la promoción de la bicicleta como medio activo en la transformación de condiciones desfavorables y su reconocimiento como sujetos de derechos, que necesitan de formación

para la adquisición de las habilidades mencionadas, para aportar en la superación de condiciones que dificultan su rol como actores viales.

Se espera también, que el presente proyecto constituya un referente importante en la elaboración de futuros proyectos, ampliando el campo de estudio de la educación física, área que debe considerarse como fundamental en la renovación educativa, social y cultural que aquí se defiende.

2. Problematización

En este apartado se presenta, en primer lugar, algunos aportes de referentes teóricos y conceptuales que se tuvieron en cuenta para la identificación y delimitación del fenómeno abordado; en segundo lugar, se exponen algunas cifras, obtenidas de publicaciones y páginas web de instituciones oficiales, y se describen las condiciones que permiten su comprensión; para finalizar con la formulación de la pregunta que orienta el desarrollo del presente proyecto de grado.

2.1. Balance bibliográfico

Sin duda alguna, un paso esencial para dar inicio y continuidad a la construcción del presente proyecto de grado es la fundamentación teórica. La búsqueda de información académica confiable y oportuna permite la articulación conceptual que se desarrolla, y conlleva a la reestructuración constante gracias al descubrimiento de nuevos argumentos que aportan a un trabajo ético y responsable.

En este sentido, es preciso mencionar que los referentes conceptuales y respectivos aportes, que permiten la fundamentación teórica de este trabajo, son resultado de la consulta en Bases de Datos de libre acceso como Scielo, Dialnet, Redalyc y Google Scholar, además de material bibliográfico físico que fue considerado oportuno para el desarrollo del proyecto.

La búsqueda de lo anterior, se centró en los conceptos de Educación y Educación Física, como proceso y disciplina que permiten la transformación social y cultural; Violencia, en relación con las dinámicas actuales de movilidad; y Bicicleta, como un medio de transporte con el cual se puede impulsar la transformación de dichas dinámicas.

En torno al tema, se obtuvo información pertinente en estudios realizados bajo metodologías cualitativas en su mayoría, en países como México y Brasil, además de Colombia, en donde las ciudades con estudios similares son Bogotá y Cali, y en los cuales se reflejan diversas posturas y resultados que aportan a la comprensión del fenómeno de estudio.

Algunas investigaciones, coinciden en mencionar factores relacionados con el desarrollo de los territorios urbanos y como este ha traído consigo condiciones desfavorables para el progreso de medios de transporte activos como la bicicleta, como se evidencia en el trabajo realizado por Eltit, V. (2011), en el cual, el autor muestra cómo la evolución de las ciudades que denomina como “intermedias” y los cambios generados por la globalización, han provocado situaciones adversas para la movilidad, en especial para el ejercicio de esta en medios de transporte alternativos.

Así mismo, el autor explica que la ciudad mexicana de Temuco ha vuelto su mirada a un desarrollo urbano centrado en las necesidades de un parque automotor que se mantiene en crecimiento, gracias a las dinámicas de comercio globalizado y las facilidades de acceso a elementos a los que antes se tenía mayor dificultad, como el caso del automóvil. Esto, sumado a la extensión del territorio urbano hacia las periferias, y por ende, la extensión en vías vehiculares, ha generado "ciudades extensas, congestionadas y contaminadas", justificando así su propuesta de promoción de los medios de transporte no motorizados.

Las dificultades en términos de movilidad, con relación a quienes usan como medio de transporte la bicicleta, aparecen entonces en mayor medida por factores que se reflejan en los territorios urbanos destinados para tal fin, pues modelos de desarrollo propuesto anteponen objetivos propios del mercado sobre otros que dan prelación a las personas.

Dichos factores, que marcan el desarrollo de los territorios urbanos en desfavorabilidad para los bici usuarios, se pueden dar por causas como las mencionadas por Dangond, et,al, (2015), quienes mediante una aproximación conceptual, explican los problemas que ha traído consigo una concepción de la movilidad entendida bajo términos de "Transporte", descontextualizada históricamente, debido a la implementación de modelos sustentados en las problemáticas de consolidación y crecimiento de las ciudades, que propiciaron la expansión de los territorios urbanos y por ende, necesidades de movilidad que fueron prioritarias en el siglo XX.

Sin embargo, la solución que se concibió para esas problemáticas trajo consigo, otras que se vuelven la cuestión central, en una sociedad del siglo XXI que intenta superar "El desafío (de) transformar las ciudades actuales en lugares sostenibles y corregir las situaciones críticas para garantizar recursos para las generaciones futuras." (Dangond, et,al, 2015, p. 493)

Lo anterior, muestra la necesidad de propuestas que dejen atrás soluciones a problemas desde concepciones atrasadas en la historia, por el contrario, que se den a partir del abordaje de nuevas formas de interacción y que vinculen los elementos que puedan significar una alternativa de cambio frente a situaciones adversas, como es el caso del uso de la bicicleta como elemento alternativo de transporte, en lo referente a problemáticas existentes en la movilidad.

Frente a esto, Melo (2012) afirma que desde el año 1997 en la ciudad de Bogotá, se viene incentivando el uso de la bicicleta a través de disposiciones político administrativas que han permitido la consolidación de un plan que favorece la movilidad en bicicleta como parte de una solución posible a algunos problemas en la movilidad en general. Sin embargo, dichas disposiciones al parecer, no han surgido el efecto necesario para pensar en una movilidad equitativa entre los distintos modos de transporte empezando por la disposición de espacios, pues si bien, la ciudad ha trabajado en mejorar la infraestructura para el tránsito en bicicleta, al día de hoy aún se evidencia la prelación que se da al transporte motorizado, comparando los 456 km de infraestructura bici disponibles, con los 15.556 km de carril para el tránsito vehicular, de acuerdo a lo expuesto en el informe "Bogotá Como Vamos (2016).

Por lo anterior, deben surgir soluciones desde los contextos propios en los que se desarrolla el fenómeno y otorgando un valor especial a la vida y el bienestar de las personas, esto, en términos de movilidad de bici usuarios, refiere el nacimiento de posibles soluciones desde los territorios que permiten espacios de interacción entre actores viales, en búsqueda de lo que Dangond, et,al, (2015) llaman como "cambio en el Modelo Urbano", pues el actual abordaje permite que las razones que orientan la toma de decisiones den

prelación al "flujo e interacciones entre personas, información y mercancías" (p. 496), transformando el espacio público de acuerdo a dinámicas propias de los mercados, sin tener en cuenta las necesidades de los ciudadanos desde otras miradas.

Con esto, se logra identificar que la distribución de los territorios urbanos destinados a la movilidad, se presenta por causas variadas entre las que se pueden mencionar las decisiones políticas y el favorecimiento de un modelo económico que subordina las relaciones entre personas a la producción y circulación de mercancías, favoreciendo el desarrollo económico pero al mismo tiempo, llevando a las personas hacia condiciones desfavorables reflejadas en estos mismos territorios.

Una de estas condiciones desfavorables, en términos de movilidad y reflejada en los territorios urbanos para quienes optan por el uso de un medio de transporte activo, se menciona en el trabajo de Mosquera (2016), quien realiza un estudio en la ciudad de Cali que le permite demostrar que "quienes usan la bicicleta como medio de transporte en Cali enfrentan un tipo de inequidad en la calle, como resultado de las relaciones de poder (...)"(p.98) que se dan en esta ciudad.

Lo anterior, es fundamentado por Mosquera en las dinámicas políticas y económicas que tienen lugar en la actualidad, no solo en la ciudad de Cali, sino en el territorio nacional, en el que se privilegia la infraestructura para el transporte motorizado y se promueven medios masivos que incluso, subordinan a los medios no motorizados a simples canales de alimentación de los grandes sistemas de transporte automotor.

Esta situación, de acuerdo a la autora, genera políticas dirigidas al fortalecimiento del transporte motorizado, que se pueden evidenciar en acciones como la construcción de infraestructura para tránsito en bicicleta, siguiendo las necesidades económicas de los monopolios del transporte y no, las necesidades de los bici usuarios y/o peatones.

Sin embargo, es importante reconocer que en la actualidad se implementan varias estrategias que permiten una mayor vinculación de la bicicleta en los escenarios de movilidad, como es el caso del programa "Ciclo vía" en la ciudad de Bogotá, mediante el

cual se destinan, por un día a la semana, algunos sectores de la malla vial destinada al tránsito vehicular al tránsito de bici usuarios y peatones; o el apoyo y fortalecimiento que se ha dado desde la alcaldía a los colectivos de Bici usuarios para la promoción de la bicicleta como medio de transporte (Secretaría Distrital de Cultura, 2014).

No obstante, hay otros autores que coinciden que condiciones de inequidad e injusticia son las generadoras de las dificultades que enfrentan los bici usuarios en los territorios urbanos destinados a la movilidad, como es el caso de Rinaldi (2014), quien muestra como la distribución del espacio urbano y la construcción de los espacios públicos ha estado permeada por la hegemonía del automóvil, postulando este medio de transporte, no solo como una herramienta de movilidad, sino como un referente cultural que ha determinado en gran medida las dinámicas culturales de las sociedades actuales. Frente a esto, propone a la bicicleta como un elemento transformador de las dinámicas de movilidad, pero también de las dinámicas culturales al constituirse como “un vehículo que, frente a los dictados de la sociedad de consumo, potencia la libertad y la autonomía personal.” (p. 136)

Propone además, que el tránsito debe entenderse como una “cuestión de equidad social” y en este sentido, el espacio vial debe distribuirse en igualdad de condiciones para todos los actores viales buscando la reducción de la “violencia vial” y fomentando la “Democratización del tránsito”, en paisajes urbanos cambiantes, en gran medida, por la mayor presencia de ciclistas en las calles.

Es aquí, donde aparece el concepto de “Violencia Vial”, y como esta afecta en mayor medida a un determinado grupo de actores viales en los territorios urbanos, que se ven subordinados a merced de modelos que propenden por el progreso del mercado y la circulación de sus elementos representativos, señalando así una clara preferencia que se inserta en la cultura, de acuerdo a relaciones de poder enmarcadas en un mundo capitalista.

La bicicleta, surge en este contexto desde dos puntos de vista, uno que la propone como "una de las más tradicionales máquinas de la época moderna (que) produce movilidad en la organización de una ciudad (...), es mercancía y un objeto de consumo." (Trujillo, 2015 p.

244), alimentando las dinámicas consumistas; y otro que permite comprenderla como un elemento que puede mostrar un posible camino de transformación, entendiéndola como un mecanismo que rompe con los dictámenes del consumo pero además potencia valores de autonomía y libertad, en una acción que pone en marcha un elemento en contacto con un cuerpo activo que percibe y siente el contexto de primera mano.

En esta medida, el contexto se vuelve el escenario de un aprendizaje de tipo activo, que permite la interacción con el medio y con los demás, o como lo dirían Hempkemeyer y Belinaso (2016), al comprender la ciudad como escenario en el que transcurren diversas experiencias que se relacionan en el contexto social y cultural, haciendo de ella un escenario educativo que produce subjetividades, permitiendo vincular a quienes la habitan en las dinámicas culturales que se presentan; es así, como abordan a la bicicleta como un elemento cultural que en interacción con la ciudad constituye al bici usuario o “ser pedaleante”, y a la acción de pedalear como una práctica cultural que educa, permitiendo construir nuevas relaciones urbanas y humanas.

La educación entonces, aparece en el contexto de la movilidad del bici usuario desde donde demanda, el surgimiento de una pedagogía de la bici que permita la superación de las condiciones de violencia vial, pues esta se fundamenta en elementos que se hacen presentes culturalmente y requieren de la acción de quienes en ella participan, la formación física, cognitiva y axiológica aparecen como necesarias, para una acción transformadora del bici usuario.

Sin embargo, hay otras posturas que plantean a la bicicleta como un elemento más del mercado, sin posibilidad de llegar a generar factores de cambio ante la sociedad que favorece el flujo de mercancías antes que las personas, que facilita la violencia mediante la inequidad, injusticia y distribución física de los territorios, como el caso de Trujillo (2015), quien considera a la bicicleta como una mercancía o elemento del mercado, en este caso, en igualdad de condiciones que otro tipo de vehículos; mostrando de esta manera, una postura que se vuelve también, objeto de análisis que permita la identificación del sentido del uso de la bicicleta.

2.2. Descripción del problema

La acción de trasladarse de un lugar a otro, constituye hoy en día un derecho que permite el libre desplazamiento por el territorio, pero además, un factor fundamental para el funcionamiento y desarrollo de las ciudades; dicha movilidad, puede darse a través de varias alternativas de acuerdo a la elección de uno u otro medio por parte de las personas.

Para el caso de quienes usan la bicicleta como medio de transporte, específicamente los participantes de las actividades propuestas por el colectivo de bici usuarios “Bósate la Bici”, el cual surge a partir de la organización de algunos bici usuarios como propuesta para la disminución de problemáticas presentes en la movilidad, al igual que otros colectivos que han emergido en la ciudad de Bogotá, como lo señala la Secretaría Distrital de Cultura (2014); dicha movilidad se enmarca en procesos de violencia que se materializan en los territorios urbanos destinados para ello, en los cuales, los bici usuarios se muestran como actores vulnerables.

Las cifras en lo relacionado muestran, de acuerdo al Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que en lo corrido del año 2018 en Colombia se han presentado 4.780 muertes por acciones del tránsito, 290 de las cuales corresponden a bici usuarios, sin embargo, los números representan una problemática que trasciende el ámbito cuantitativo, en cuanto se comprende el peligro al que están expuestas millones de personas a diario,

Dichas dinámicas violentas, se han vuelto parte de las manifestaciones habituales en las vías y para enfrentarlas, se requiere de un proceso que tenga en consideración los cambios sociales necesarios para un nuevo panorama urbano, uno que de prelación a la vida y al transporte del ser humano, que comprenda las problemáticas a las que se enfrenta el mundo en el siglo XXI, trascendiendo de las viejas concepciones sociales que intentan imponer modelos atrasados en el tiempo, a opciones modernas que entiendan el surgimiento de nuevas ciudadanías y propongan alternativas que propendan por la erradicación de las problemáticas actuales que se generan en parte, por la falta de programas formativos para la seguridad en las vías.

En este sentido, la educación resulta ser el elemento clave para tal fin, asumiéndola, no solo como un “proceso de Socialización” como lo llamaría Sacristán (2002), sino además, como condición necesaria para la construcción de sociedades más justas, como lo menciona Tawil (2013); y una mayor justicia en el territorio urbano, requiere de la superación de condiciones de violencia que pueden acabar incluso con la vida.

Sin embargo, los procesos educativos han sido relegados a los espacios escolares, donde difícilmente los estudiantes aprenderán a identificar los diferentes tipos de señales de tránsito existentes y alguna que otra sanción posible en el marco jurídico particular de cada contexto en términos de movilidad; además de ver llegar o irse a los profesores en sus automóviles y tal vez hacer uso del bus que sirve como ruta escolar.

El ejercicio de una movilidad segura no requiere de procesos educativos porque aún hoy, las instituciones forman para la reproducción de lo que Camacho (2003) denomina “modelos sociales imperantes”, aún hoy, las escuelas forman para la competencia y la superación reflejada en elementos de adquisición y cargados de concepciones de poder, en lugar de formar estudiantes con una suficiencia motriz, cognitiva y axiológica para poder llevar a cabo una movilidad en condiciones de seguridad humana.

2.3. Formulación del problema

¿Cómo construir una propuesta formativa con el fin de enfrentar la violencia vial, a partir de las prácticas llevadas a cabo en los territorios urbanos por parte del colectivo de Bici usuarios "Bósate La Bici"?

2.4. Objetivos

2.4.1. General

Diseñar una propuesta formativa para bici usuarios frente la violencia vial, teniendo como base las prácticas en los territorios urbanos por parte del colectivo “Bósate la Bici”.

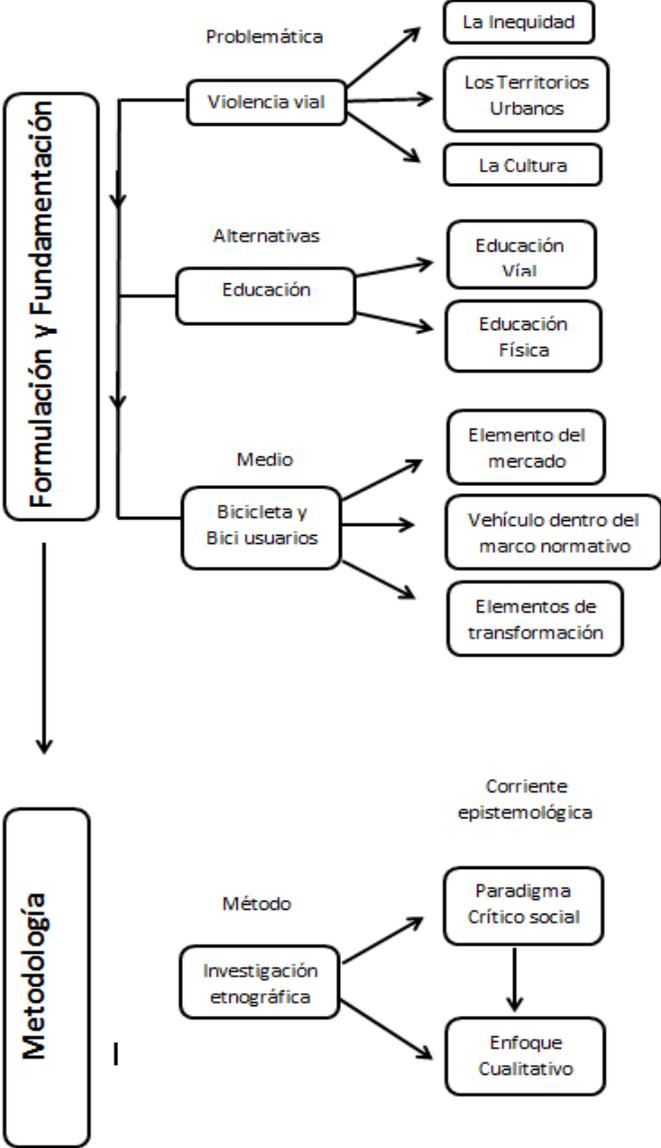
2.4.2. Específicos

- Describir las acciones de los bici usuarios del colectivo de "Bósate la Bici", como actores viales en los territorios urbanos.

- Analizar las condiciones en que se generan las acciones descritas en el ámbito de la movilidad y las formas en las que el colectivo intenta contrarrestar desde sus prácticas habituales.

- Proponer estrategias didácticas entorno a la formación de bici usuarios como actores viales de transformación ante las situaciones de violencia vial.

3. Mapa de Relaciones



Gráfica 1 Mapa de relaciones del proyecto y articulación con metodología

4. Marco Teórico

El marco teórico para el presente proyecto, se fundamenta en tres temas que permiten la comprensión de los elementos abordados desde una construcción teórica y dan soporte al desarrollo del proyecto en sus diferentes fases; el primero hace referencia a la Violencia vial, tema que se analiza desde los elementos de inequidad, como factor que permite manifestaciones violentas en las vías a partir de condiciones desfavorables para algunos actores viales, entre los que encuentran los bici usuarios; desde el análisis de los territorios urbanos, como el contexto en que se desarrollan dichas acciones; y como elemento de la cultura, pues se ha vuelto un elemento de la cotidianidad entre actores viales.

El segundo tema que se presenta, es el de Educación, como proceso de transformación que permite hacer frente a la violencia vial, para esto, se aborda desde la temática de educación vial y de Educación física, esta última como disciplina que debe propender por la formación física, cognitiva y axiológica de actores viales, especialmente de quienes usan medios de transporte activos, propendiendo por la superación de dificultades en torno a la movilidad.

Por último, se aborda el tema de la Bicicleta y los bici usuarios, el primero desde su connotación de un elemento del mercado, buscando las alternativas que ofrece como respuesta a situaciones de inequidad y violencia enmarcadas por condiciones dentro del sistema de producción contemporáneo; el segundo, desde la exposición de un marco normativo que reconoce a la bicicleta como un vehículo y al bici usuario como un sujeto de derechos, además de una concepción que los muestra como actores y elementos de transformación en los nuevos territorios urbanos.

4.1. Violencia Vial

La Violencia Vial, se entiende como las expresiones de los diferentes actores viales, que ponen en riesgo la integridad de los mismos o la de los elementos presentes en los territorios urbanos destinados a la movilidad; dichas expresiones, se manifiestan en conductas y comportamientos que se presentan por situaciones de inequidad con respecto

al acceso a los diferentes medios de transporte, en cuanto al espacio que se destina para cada uno de ellos y en la prelación que se otorga a uno u otro medio.

Con esto, la violencia vial aparece en el marco de lo que Ortiz (2007) llamaría emergencias sociales, de hechos esporádicos que se presentan sin una causalidad determinada, que pueden llegar a poner en riesgo o causar daños a las personas o al patrimonio, pero que no son atribuibles sino a las condiciones en las que se desarrolla determinado suceso y propone dos categorías bajo las cuales se pueden clasificar las expresiones de violencia vial: 1) Violencia vial intencional (o por acción) y 2) Violencia vial negligente (o por omisión)

La primera, hace referencia a las acciones que se dan por el abuso del poder que se genera por las relaciones de inequidad en torno a los elementos de transporte o a las condiciones favorables o desfavorables en el territorio para unos u otros actores promovidas desde políticas estatales que favorecen dinámicas de consumo, antes que condiciones de seguridad. La segunda, refiere acciones que aumentan el riesgo por la omisión, desconocimiento o desacatamiento de las normas reguladoras del tránsito o aquellas que establecen prelación entre los actores.

Lo anterior, muestra la interacción entre actores viales como un fenómeno violento, atribuido principalmente, de acuerdo a Fierro, Gómez y Álvarez (2010), a ciertas "conductas peligrosas" que se manifiestan en la interacción entre actores viales y a "expresiones de hostilidad" que se generan entre agresores y agredidos, enmarcándose en el contexto de lo que denominan "Agresividad Vial", o en palabras de Geldstein, Di Leo y Ramos (2011), refiriéndose al ejercicio del tránsito como un "campo social caótico y violento, características atribuidas a las condiciones culturales y sociales que propician prácticas trasgresoras, violentas, egoístas, faltas de respeto o de civismo." (p, 701).

Es por esto, que se hace necesario la formulación de una propuesta formativa capaz de transformar dichas conductas generadoras de violencia en conductas de seguridad, de disminuir las expresiones hostiles y agresivas entre personas que interactúan en un contexto

cotidiano y necesario para el funcionamiento de las ciudades, en expresiones de valores de autonomía y respeto en la interacción entre actores viales; y de propiciar cambios culturales y sociales en torno a las practicas violentas.

4.1.1. Violencia Vial e Inequidad

La inequidad como factor causante de violencia vial, se refleja en las condiciones de acceso al espacio que permiten ventajas o beneficios de unos actores viales sobre otros en los territorios destinados a la movilidad y en condiciones económicas que favorecen la implementación de medios de transporte que alimentan en mayor medida los objetivos sociales mercantilistas, a través de la adaptación del territorio para dichos fines, relegando a espacios reducidos o marginales a quienes optan por medios alternativos como la bicicleta.

A esto, se suman las dificultades económicas que caracterizan a la mayor parte de la población en ciudades como Bogotá, que no solo limitan el acceso al automóvil, sino que además, se reflejan en condiciones de inseguridad en las vías, producto de la inequidad social que se ha generado en altos niveles debido al difícil acceso a estos elementos representativos del poder adquisitivo por parte de los sectores menos favorecidos, que Briceño (2002) relaciona con lo que él mismo llama "La Nueva Violencia Urbana de América Latina", caracterizada por el deseo de dichas clases por obtener en las mismas condiciones, los objetos impulsados por las dinámicas consumistas.

4.1.2. Violencia Vial y Territorios Urbanos

Como ya se mencionó, la violencia vial se manifiesta en los territorios destinados para la movilidad en la que interactúan los diferentes actores viales, ya sea por acción o por omisión, producto de la inequidad o la acción indeterminada, dicha forma de violencia se puede identificar en los territorios urbanos, los cuales, son definidos por Pudup (en Miralles, 2002), como

"algo dinámico, contruidos mediante relaciones recíprocas y en los cuales las nuevas condiciones no se añaden simplemente a las preexistentes como si de un palimpsesto se

tratara, sino que interactúan con ellas, se ajustan y las modifican en forma de mutua determinación". (p. 114)

Por lo anterior, se entiende a los territorios urbanos como escenarios cambiantes, que se adaptan progresivamente a condiciones que los nuevos momentos históricos traen consigo, obedeciendo al surgimiento de ciudadanías renovadas, caracterizadas por comportamientos y conductas generadas por las nuevas condiciones y necesidades que generan nuevas formas de ver y entender el mundo, las cuales, se adquieren y proyectan en los territorios en cuestión.

En su definición más sencilla, trayendo a colación lo afirmado por el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (D.R.A.E.), lo urbano se define como "lo perteneciente o relativo a la ciudad." Es entonces la ciudad, los diferentes sistemas que permiten el funcionamiento de esta, sus territorios y diversidad de escenarios, las manifestaciones sociales y culturales que en ella se presentan y las formas de ver y entender el mundo por parte de las ciudadanías, los elementos que definen lo urbano.

Sin embargo, estos elementos no siempre parecen organizarse en función del bienestar y la construcción de espacios comunes que permitan la interacción social y la apropiación de lo urbano con un sentido de seguridad, pues como afirma Harvey (en Mosquera, 2016, p. 97) "la urbanización contribuye al desarrollo del capitalismo, la forma como las ciudades se configuran es resultado de conflictos de clase y, por ende, de relaciones de poder". Es decir, la construcción del territorio urbano se desarrolla con fines que benefician al capitalismo y que por esto, propician una lucha de clases entre los desprotegidos, por esta manera de comprender el desarrollo urbano, y quienes se benefician de la misma por la comodidad de sus condiciones en una sociedad de consumo.

En nuestro país, la segunda mitad del siglo XX marcó sustancialmente la noción de lo urbano, específicamente lo referente al espacio público destinado a la movilidad, el "aumento en las importaciones de vehículos y autopartes se dio en medio de grandes transformaciones de las vías urbanas y las carreteras, sobre todo en las cuatro principales

ciudades y sus regiones de influencia (Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla)." (Salazar, 2017, p. 114), propiciando con esto, un poder social otorgado a quienes obtenían un vehículo, puesto que las transformaciones urbanas se dieron para favorecer el tránsito de este elemento.

Lo anterior, es fácilmente identificado en el territorio destinado al tránsito y transporte en la ciudad de Bogotá, la cual, con 15.556 km de carril para el tránsito vehicular, y tan solo 467 km de infraestructura bici, muestra una clara preferencia por quienes se han decidido por un modo de transporte que favorezca la producción, comercialización y uso de uno de los elementos más representativos del capitalismo, el automóvil; generando de esta forma inequidad en el acceso al espacio por parte de quienes han optado por medios alternativos como la bicicleta.

4.1.3. Violencia Vial y Cultura

Teniendo en cuenta las consideraciones respecto de las causas del fenómeno de "violencia vial" repasadas, en los temas de inequidad e injusticia y las disposiciones que se han generado para los territorios urbanos que permiten la vinculación de la movilidad a una disputa por el poder, que expresan, la existencia de una predisposición cultural hacia comportamientos violentos, debemos generar una aproximación, a la vinculación del concepto de violencia vial con el de cultura.

De acuerdo a esto, una "perspectiva de la seguridad vial impone la necesidad de valorar el componente cultural (...) En este sentido, es necesario intervenir el factor humano con el objetivo de disminuir los factores de riesgo para la salud mediante la modificación de conductas inseguras, más cercanas al concepto de modos de vida". (Pico, González y Noreña, 2011, p. 200)

Lo anterior, permite relacionar el concepto de cultura al de modos de vida, es decir, las maneras en que esta se desarrolla en la cotidianidad, marcada por una interacción social que permite compartir escenarios en los cuales, esas formas de vida se expresan y proyectan hacia los demás, para hacer parte de lo socio-cultural. De aquí, que un cambio en la cultura

solo sea posible por medio de un proceso igualmente social, el de la educación, que permita proyectar en las comunidades nuevas formas de entender el tránsito y los territorios urbanos, además de transformar conductas violentas y expresiones hostiles presentes en las vías.

4.2. Educación

Como se ha expuesto, el siglo XXI ha estado marcado por la aparición de problemáticas como consecuencia de acciones del pasado, que requieren de la atención inmediata para superarlas. Un ejemplo claro de dichos problemas es el aumento en la tasa de fatalidad en los accidentes de tránsito, situación enmarcada en una cultura de violencia vial, ocasionada en gran medida por los procesos desarrollados en el siglo XX, que permitieron la implementación de sistemas de movilidad que hoy, generan consecuencias nefastas para la vida del ser humano.

Esta situación, que enfrenta a unos y otros por el derecho al espacio y la movilidad en condiciones de inequidad e injusticia, no es más que el reflejo de las confrontaciones sociales que se dan entre unos y otros integrantes de la sociedad por diferencias de clase, género, raza, etnia, ideología, religión y otras características que sin más, constituyen lo particular de cada sujeto, que es a la vez lo que nos hace humanos. Esta premisa, muestra la urgencia de una reestructuración socio cultural, que permita entender el valor de la vida y anteponerlo a los intereses particulares.

La reestructuración mencionada, a nivel social y cultural, sucederá mediante un proceso que deberá fomentar cambios comportamentales que faciliten la interacción en una cultura permeada por la violencia. Este proceso, en resumidas cuentas, responde al concepto de "Educación".

La educación es un proceso exclusivamente humano, que se da con la intención de dotar de las herramientas necesarias para desenvolverse en la cultura, a los integrantes de una comunidad; y puede ser, de acuerdo con Camacho (2003), “espontanea o natural, o, sistematizada o estructurada”.

Así, se debe entender a la educación como un elemento de cambio sujeto a la cultura, pues esta última, a la vez que nos muestra los elementos necesarios para desenvolverse en un determinado contexto social, que serán los determinantes para adoptar una u otra alternativa educativa; también se transforma de acuerdo a dichas alternativas, pues éstas, desde una postura crítica, deben procurar la formación para la transformación social hacia la superación de las dificultades.

El proceso educativo será espontáneo o natural, cuando se produce en la interacción no programada o preparada con nuestro entorno y las personas que de él hagan parte; y será sistematizado o estructurado, cuando sea programado o preparado a nivel institucional para alcanzar fines preestablecidos. (Camacho, 2003)

De esta manera, se puede evidenciar que la educación no es un proceso exclusivamente institucionalizado o intencionalmente dirigido, sino que también, se presenta en la interacción espontánea con todos los elementos de nuestro contexto, propiciando un aprendizaje natural que no obedece a intereses manipulados o direccionados, sino al contrario, se dará por los intereses y necesidades propias de quien se presente como educando.

Por su parte, Sacristán (2002) denomina a la educación como “proceso de socialización”, el cual se vale de diferentes mecanismos para lograr sus propósitos, es así, como se contemplan diferentes tipos de educación de acuerdo a los contextos en que se dé este proceso, las características con que se lleve a cabo y los objetivos que se contemplen.

Por lo anterior, es común escuchar hablar de educación formal, no formal e informal. Todas las denominaciones dadas, al ser contempladas como procesos educativos, deben servir a la socialización de quienes en ellos participan. Sin embargo, no todos deben hacerlo de la misma forma.

Según la ley general de educación en Colombia, la educación formal es “aquella que se imparte en establecimientos educativos aprobados, en una secuencia regular de ciclos lectivos, con sujeción a pautas curriculares progresivas, y conducente a grados y títulos”

(Ley 115 de 1994). Se organiza en tres niveles que son: educación preescolar, educación básica y educación media.

Por su parte, la educación no formal, que en Colombia es denominada como “Educación Para el Trabajo y el Desarrollo Humano”, responde a la formación por competencias laborales o en artes y oficios, asistiendo en estos aspectos a la educación formal. “Así, la educación no formal se distingue por su carácter final (en el sentido de no dar salida a niveles o grados educativos, sino más bien al entorno social y productivo), así como por su potencial de flexibilidad y funcionalidad respecto de los programas y métodos.” (Ley 115 de 1994. Art 43).

Para referirnos a la educación informal, nos remitimos nuevamente a la Ley General de Educación en Colombia, que la define de la siguiente manera: “Se considera educación informal todo conocimiento libre y espontáneamente adquirido, proveniente de personas, entidades, medios masivos de comunicación, medios impresos, tradiciones, costumbres, comportamientos sociales y otros no estructurados” (Ley 115 de 1994. Art 43.).

Por lo anterior, se entiende que un proceso educativo se podrá llevar a cabo desde diferentes formas, intencionalmente estructuradas o no, pero que de una manera u otra aporten al aprendizaje de quienes participen en ellos. Además, permite entender que una propuesta formativa, para el caso, se enmarcaría en un tipo de educación sistemática, debido a su planificación previa con objetivos definidos, en el que la bicicleta aparezca como una herramienta pedagógica y de interacción y los bici usuarios, como actores de transformación en escenarios donde se hacen presentes acciones de violencia vial.

4.2.1. El cambio de visión, un llamado hacia la “Educación Vial”

Si tenemos en cuenta que, como afirma Delval (2012), la escuela no está preparada para abordar los cambios que trae consigo el siglo XXI, debido a que las concepciones de las prácticas que en ella se llevan a cabo no se han rediseñado a la par con las dinámicas sociales, presentando así, un abordaje equivocado hacia las necesidades de los estudiantes.

Podemos decir que no es, a través de un proceso institucionalizado que la educación pueda responder a una problemática de nuestra época, tan compleja como la Movilidad.

Es así, como se identifica que el presente proyecto debe concentrarse en el análisis de los procesos no institucionalizados, pues la problemática a la que intentamos dar respuesta, se enmarca el momento histórico presente, como resultado de alternativas que se implementaron el siglo pasado y que hoy, empiezan a mostrar sus consecuencias devastadoras, requiriendo así, de un proceso que propenda por la transformación socio cultural en vez de su conservación y reproducción.

Con respecto a esto, las Naciones Unidas (ONU, 2017), proponen un cambio de paradigma urbano que busca, entre otras cosas,

"ciudades y asentamientos humanos que (...) otorgan prioridad a la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad que crean las condiciones adecuadas para las familias, contribuyen a mejorar la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomentan la cohesión social, la inclusión y la seguridad en sociedades pacíficas y pluralistas, donde se satisfacen las necesidades de todos los habitantes, reconociendo las necesidades específicas de aquellos en situaciones de vulnerabilidad." (p, 5)

Con lo anterior, podemos decir que el cambio mencionado referente a la distribución y organización de los territorios urbanos en busca de la reducción de las condiciones desfavorables, es una cuestión de carácter transnacional que requiere la transformación de dinámicas culturales que en la actualidad, facilitan los procesos de inequidad, abuso del poder, estigmatización y violencia.

De esta manera, se pueden definir objetivos sobre los procesos educativos que guíen el cambio de paradigma urbano y la transformación de una sociedad que da prelación a los elementos físicos y simbólicos del poder, sobre la igualdad, equidad y seguridad de todas las personas.

Por otra parte, la ley 1503 de 2011 expedida por el Congreso de la república de Colombia, llama la atención sobre la necesidad de establecer lineamientos para generar procesos educativos que permitan la formación de hábitos que propendan por una convivencia en paz entre todos los actores de la vía. Para esto, define responsabilidades de sectores públicos como movilidad y educación y del sector privado y civil, que permitan "incorporar la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía." Así como desarrollar procesos para la "Educación Vial".

Lo anterior, no es más que la respuesta reactiva de las políticas nacionales e internacionales, ante una problemática que, cada vez más, pasa por encima de la vida de millones de personas, sin respetar sexo, raza o religión y que además, ha sido subvalorada por los procesos capaces de generar cambios en la cultura.

Por esta razón, se debe aceptar la responsabilidad de generar conciencia social sobre la "Violencia Vial", pues este fenómeno afecta a la población mundial en general, cobrando vidas, a menudo, de quienes se muestran más vulnerables en los territorios urbanos por factores ya descritos, como es el caso de los bici usuarios y a esto, apunta el presente proyecto con la formulación de una propuesta formativa para bici usuarios, que propenda no solo por la difusión de una problemática existente, sino además, por la superación de esta con base en acciones transformadoras de conductas violentas y formadoras de valores.

A lo anterior, hay que agregar que si la escuela no está preparada para las problemáticas modernas, como ya se mencionó, la educación deberá abrirse paso a distintos horizontes, a nuevos caminos que permitan la agrupación de todas las personas en colectivo, que no segregue por cuestiones de edad, nivel académico formal, raza, sexo o demás características que nos muestran una de nuestras valiosas cualidades como especie, la diversidad.

4.2.2. Educación física

Al escuchar el término de Educación Física, es común transportarse por un momento al contexto escolar, donde se hace evidente su aparición al tratarse de un área obligatoria, de

acuerdo a lo señalado en la normatividad colombiana. Sin embargo, el concepto no refiere únicamente un proceso escolarizado y por tanto, debe entenderse como una disciplina capaz de trascender las barreras de la escuela e insertarse en las prácticas de los diversos grupos sociales, como el caso de los bici usuarios.

La ley general de educación en Colombia, la menciona como uno de los fines de la educación, junto a “la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, (...) la recreación, el deporte y la utilización adecuada del tiempo libre.” (Ley 115, 1994). Así, más allá de proponerla como un área de obligatoriedad, la señala como uno de los objetivos a los que debe apuntar el ejercicio educativo. Por otra parte, la serie de lineamientos curriculares del Ministerio de Educación Nacional de Colombia (MEN), propone a la educación física, recreación y deportes como “práctica social del cultivo de la persona como totalidad en todas sus dimensiones (cognitiva, comunicativa, ética, estética, corporal, lúdica), y no sólo en una de ellas.

Lo anterior, enmarca a la educación física, junto con la recreación y el deporte en una perspectiva de acción que va más allá de lo corpóreo, además de contextualizarla más allá del ámbito educativo escolar, al considerarla como “práctica social” que aporta a la educación integral. Desde esta premisa, se puede vincular a la educación física con contextos no tradicionales, como en el caso de los territorios urbanos destinados a la movilidad, pues en estos, diversos actores como los bici usuarios, llevan a cabo prácticas sociales cotidianas necesarias para el desarrollo de las ciudades las cuales, deben ser objeto de formación para evitar que sean permeadas por la violencia.

Para Camacho (2003), la educación física es “el conjunto de procesos pedagógicos, que tiene como eje la corporalidad y sus manifestaciones motrices en función de la formación integral del ser humano.” (p. 54), coincidiendo en varios puntos en lo propuesto por el MEN, especialmente en lo relacionado con la formación integral.

El concepto de “manifestaciones motrices” aparece entonces, como el elemento que debe ser objeto de la propuesta, formulación, diseño e implementación de los procesos de

enseñanza y aprendizaje desde la educación física, disciplina que debe trascender de una visión mecanicista y fragmentada del ser humano, para aportar en su formación integral desde su impacto en la corporalidad. Esto, puede ser relacionado con el concepto propuesto por Parlebas (1991) de “Conducta Motriz”, que es abordado por Gracia (2007), afirmando que este “toma en cuenta, simultáneamente, las dos (2) vertientes de la actividad física: En primera instancia; los datos observables y objetivos de comportamientos motores, (...) en segunda instancia; los rasgos subjetivos de la persona en acción”. (p, 4)

El primer aspecto, los datos observables y objetivos de comportamiento motores, refieren la forma en que se relacionan las personas con su entorno y con los demás, a partir de su corporalidad. El segundo aspecto, los rasgos subjetivos de la persona en acción, comprenderá los elementos que motivan estas formas de relación, aquí aparecerán entonces, elementos axiológicos y cognitivos.

Por esta razón, la propuesta formativa para bici usuarios como actores transformadores en escenarios de violencia vial que aquí se formula, debe tomar como contexto educativo el territorio urbano y tener en cuenta los datos observables de comportamiento motores, presentes en la acción de los bici usuarios; y los rasgos subjetivos de la persona en acción, es decir, los rasgos axiológicos y cognitivos que motivan el comportamiento de los bici usuarios como actores viales.

4.3. Bicicleta y Bici usuarios

La bicicleta, desde una visión un tanto mecanicista, se puede definir como un elemento que permite una movilidad unipersonal (en la mayoría de los casos), con base en el gasto de la energía que se produce como resultado de los procesos orgánicos del ser humano, permitiendo el impulso de la misma por medio de una acción motriz cíclica de quien la utiliza.

Sin embargo, este elemento está lleno de una diversidad de interpretaciones que hacen relevante su estudio. Acercamientos teóricos que van, desde la concepción de la bicicleta como un elemento envuelto desde su origen hasta hoy en un mundo capitalista (Trujillo,

2015). Hasta otros que proponen a la bicicleta como una herramienta didáctica que en interacción con el ser humano permite entender a la ciudad como un contexto educativo (Hempkemeyer y Belinaso, 2016).

Los bici usuarios por su parte, pueden ser entendidos como aquellas personas que usan la bicicleta para el transporte en determinado momento, sin señalar así diferencias sustanciales entre unas y otras personas por causa del medio de transporte que por elección u oportunidad escoge cada individuo para el ejercicio de su movilidad.

No obstante, el bici usuario refleja algunas particularidades que abren paso a la comprensión de dichos actores viales desde diferentes perspectivas. Una hace referencia a la visión simplista que los vincula a un momento del transporte específico, como ya se mencionó; y otra, que relaciona la humanidad de quien aparece como conductor añadiendo ciertos elementos para la conceptualización de los bici usuarios.

De esta manera, se puede llegar a una construcción del concepto en mención, que relacione no solamente el accionar físico que pone en marcha a la bicicleta, sino además, que refiera aspectos de lo axiológico y cognitivo que permiten más allá del uso, una interacción con el elemento de transporte y las condiciones de movilidad de manera consciente, como producto de una formación en torno a estrategias no violentas en la movilidad, considerando entonces a cada bici usuario como un sujeto político que mediante su forma de transporte promueve la apropiación del espacio público en el cual se relaciona con los otros actores viales.

4.3.1. Bicicleta, Elemento del mercado.

La bicicleta, puede ser entendida desde una visión que la propone como un elemento propio del avance tecnológico a través de la historia, el cual, en su momento se constituyó como elemento representativo de la modernidad y por ende, de consumo y producción industrializada, sin un valor adicional en lo referente a la transformación de situaciones de violencia vial, por esta razón, se considera importante su abordaje desde este punto de vista, pues se pretende en este proyecto, proponerla como una herramienta que permite procesos

de enseñanza aprendizaje en los territorios urbanos que propendan por la superación de la violencia vial.

Una de estas posturas, afirma que “la bicicleta es una de las más tradicionales máquinas de la época moderna y produce movilidad en la organización de una ciudad. En un modo de producción capitalista, la bicicleta es mercancía y un objeto de consumo.” (Trujillo, 2015 p. 244).

Sin embargo, la carrera de producción de bicicletas a manera de mercancías, que alimenta el consumo necesario para la supervivencia de un elemento en un mundo capitalista, no sucede de la noche a la mañana; la historia muestra la difícil tarea de popularizar un elemento de tracción por acción de la fuerza humana, en una sociedad en que los lujos y comodidades se superponen a la vida, la justicia y la naturaleza.

En lo referente a esto, Caracciolo (2009) afirma que con su llegada la bicicleta obtuvo un lugar en las clases favorecidas, sin embargo, con el auge creciente del uso del automóvil y la práctica del automovilismo como deporte, la bicicleta popularizó su uso entre las masas y perdió así, su "connotación de modernidad" entre las clases adineradas, dando paso al automóvil como elemento representativo de las élites sociales.

Lo anterior, condujo hacia nuevas perspectivas sobre el territorio urbano en la capital, que permitieran el tránsito sin inconvenientes de los nuevos elementos representativos de un poder que, en términos de movilidad, se reflejó en la prelación que se dio a estos en la disposición del territorio urbano para el ejercicio de la movilidad.

Respecto a lo anterior, Tono (2013) afirma que la llegada masiva de automóviles durante la primera mitad del siglo XX a la capital, que colaboró con la consolidación de las clases medias y altas, incitó acciones para disponer de los territorios "con el objetivo de que los transeúntes pudieran compartir la vía junto a los carros sin que se presentaran ningún tipo de accidentes" (p. 28), pero dejando por fuera del panorama de la movilidad a la bicicleta.

Sin embargo, este factor en contra de la movilidad en bicicleta, para aquella época, permitió accesibilidad por parte de las clases bajas de la capital a dicho elemento, pues ya no constituía un privilegio de los más favorecidos, en cambio sí proporcionaba soluciones para problemas tanto económicos, como de transporte para los más pobres; es por esta condición, que de una u otra manera ha democratizado el acceso a la bicicleta, que se puede considerar como un elemento de transformación, pues en la sociedad de consumo actual, aparece como un elemento de fácil acceso el cual pone en contacto a un sujeto que la acciona con el contexto en que lo hace sin intermediación.

4.3.2. Bici usuarios, bicicleta y normatividad

El aumento significativo respecto a los usuarios de bicicleta, no solamente en Bogotá, sino a nivel nacional, ha generado movimientos que han permitido la vinculación del tema de transportes alternativos en los escenarios políticos y de toma de decisiones, propiciando mayor presencia e importancia en el espectro social, de quienes se deciden por una movilidad alternativa.

No obstante, este reconocimiento que se está generando en los diferentes contextos, no aparece de la noche a la mañana. La bicicleta, como ya se mencionó, surge en el siglo XIX, pasando por varias modificaciones físicas y culturales que la han llevado a constituirse en el elemento que conocemos hoy, dos siglos después; a representar el valor social y cultural que se refleja en los movimientos de bici usuarios y auge creciente como elemento para el transporte; y a ser un elemento que brinda soluciones a muchos de los problemas contemporáneos en movilidad.

Lo anterior, ha permitido un reconocimiento progresivo de las bicicletas como medio de transporte, aunque no con las garantías suficientes para su uso; y de los bici usuarios como actores viales, aunque aún con limitaciones conceptuales que los ubican entre los peatones y vehículos, generando dificultades para definir el espacio del cual, deberían gozar para una movilidad sin complicaciones. Por esto se hace necesario, la comprensión de la bicicleta desde un marco normativo que ha ido avanzando hasta nuestros días.

La construcción desde el marco normativo, radica principalmente en el Derecho Fundamental plasmado en la Constitución Política del 91, en el artículo 24, que hace referencia a la libertad respecto al desplazamiento por los territorios nacionales, exponiendo que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Luego de esto, Es hasta el año 2002 con la expedición del Código nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, expedida por el congreso de la República, que se vinculan conceptos referentes a la movilidad en bicicleta. Así, la definición adoptada por la legislación colombiana respecto a la bicicleta, refiere que es, un "vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales."(Ley 769, 2002).

Así mismo, en el código nacional de Tránsito, vigente a la fecha, aparecen los conceptos de Ciclo ruta y Ciclo vía, como parte de las estrategias que se empezaban a implementar en el país, para la promoción del uso de la bicicleta. El primer concepto, hace referencia a un espacio destinado permanentemente para el tránsito de bicicletas; en cambio, el segundo concepto refiere un espacio de calzada destinado ocasionalmente para el desplazamiento en ella.

Lo anterior, muestra que para este momento en Colombia, la bicicleta ya empieza a ser considerada como elemento relevante en el ejercicio de la movilidad. Además de permitir empezar a identificar problemáticas que se presentan para la implementación de medios alternativos de transporte. Así mismo, el usuario de bicicleta aparece ya, con una connotación particular, definido como ciclista, el conductor de bicicleta empieza a ganar un espacio de reconocimiento en la movilidad y los escenarios urbanos destinados para esta.

Además de lo mencionado, en la Ley 769 (2002), no se discrimina entre uno u otro elemento y se considera como vehículo "todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público". Con esto, se entiende a la bicicleta como un vehículo, que sin más, debería de gozar de las mismas garantías para el tránsito que los otros medios de

transporte, principalmente los motorizados; así como también, debe reconocerse al ciclista, de acuerdo al término expresado en la ley, como un sujeto de derechos y deberes en el contexto vial.

El capítulo V de la ley en cuestión, trata concretamente las normas específicas para los ciclistas, vinculados a un sector de medios de transporte en el que se reúne a triciclos, motocicletas y moto triciclos. Lo expuesto, permite identificar cierta normatividad en pro de la seguridad en el tránsito, sin embargo, también permite identificar que la prelación para las dinámicas de movilidad se otorga nuevamente al automotor, pues para efectos de circulación, a la bicicleta y al ciclista no se le reconoce como actor que necesite de la ocupación de un carril, por el contrario, se le asigna una medida mínima de circulación cercana a las aceras, que permita sin inconveniente el adelantamiento y la velocidad.

La normatividad mencionada, reglamenta el tránsito en el territorio nacional y establece lineamientos para la generación de procesos de educación vial para todos los actores de la vía, entre los que se vinculan los ciclistas. Referente al tránsito y transporte, se han promulgado otros varios actos legislativos en Colombia, sin embargo, fue en el año 2016 que se expidió, por parte del congreso de la República, la ley 1811, la cual aborda directamente el tema de la movilidad en bicicleta y genera incentivos que promuevan el aumento de viajes en este elemento, por el territorio nacional.

La ley 1811 (2016), reconoce a la bicicleta como un medio no motorizado de transporte, que aporta a la "mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor", además de mostrarse como una solución para la movilidad urbana. Si bien, la ley en cuestión no especifica en definición de conceptos, si se mencionan a manera general términos como Bici usuario y Bici parqueaderos, mostrando como el momento por el que atraviesa la movilidad, permitiendo el uso masivo de medios alternativos de transporte, empieza a generar un vocabulario propio de la vinculación cultural de los nuevos elementos.

Es precisamente, en los elementos que toman importancia social y cobran relevancia en un momento histórico determinado, en que se fundan las transformaciones sociales. El Automóvil exacerbó el poder en una época en que la acumulación, la competencia, la exaltación de logros individuales y la obtención de elementos representativos del mercado marcaron el desarrollo social y las concepciones sobre lo urbano y la movilidad. En la actualidad, pleno siglo XXI, con problemáticas que incluso amenazan la vida, tal como la conocemos, debe optarse por la implementación y promoción de elementos para la transformación de dichas problemáticas, si es que es la vida a lo que se debe otorgar la prelación.

4.3.3. La Bicicleta como Elemento de Transformación

La bicicleta, trascendiendo las barreras impuestas por la sociedad mercantil y cargada de una construcción normativa que ha permitido su reconocimiento como medio de transporte y al bici usuario como sujeto de derechos, se puede entender como un elemento transformador de dinámicas sociales violentas entorno a la movilidad; no dotándola de poderes supra normales ni situaciones semejantes, sino reconociéndola como elemento que en interacción con un cuerpo permite formas de movilidad urbana no mercantilizadas y no motorizadas.

Hempkemeyer y Belinaso (2016), Comprenden la bicicleta como un Artefacto Cultural, en cuya acción dirigida por Seres pedaleantes, se entra en contacto con la ciudad para generar nuevas formas de existencia en los territorios urbanos, emergiendo una forma de educación, en interacción con el medio.

Por su parte, Rinaldi (2014) la considera "no solo un medio de transporte, sino que se constituye en un vehículo que, frente a los dictados de la sociedad de consumo, potencia la libertad y la autonomía personal." (p. 136)

Es así, como proponemos a la bicicleta como un elemento de gran valor en la generación de acciones de cambio frente a las dinámicas sociales violentas, tanto por la marcada desigualdad e injusticia que se manifiesta en el acceso a una movilidad equitativa, como

por el protagonismo del sujeto en la interacción con otros actores viales que permite dar prelación a la vida; y al Bici usuario como el sujeto que interactúa con otros en la vía, haciendo uso de la bicicleta como alternativa de movilidad.

5. Diseño metodológico

En este apartado, se presenta la metodología implementada para el desarrollo del presente proyecto, la cual, se fundamenta desde el paradigma Crítico social, con una mirada enmarcada bajo el enfoque cualitativo y una puesta en marcha bajo el método etnográfico.

5.1. Paradigma

El paradigma hace referencia, siguiendo a González (2003, p. 125), a “una cosmovisión del mundo compartida por una comunidad científica; un modelo para situarse ante la realidad, interpretarla y darle solución a los problemas que en ella se presentan.”

Con base a lo anterior, el presente proyecto se inscribe en el paradigma de investigación Crítico Social, bajo el cual se "entiende a la investigación no como descripción e interpretación, sino en su carácter emancipativo y transformador." (González 2003. P, 133). En este sentido, cobra importancia la postura que se establece para el abordaje del tema, que para el caso, se orienta hacia la necesidad de cambio de situaciones que generan escenarios sociales desfavorables en el ejercicio de la movilidad en los territorios urbanos.

Esto, permitirá más allá de la recolección de datos enmarcados en lo empírico analítico u opiniones con tintes personales, la articulación de las estructuras sociales que permitan el abordaje del fenómeno para su comprensión y posteriormente su transformación; esperando, que no se dé por acabado el tema que nos ocupa, pues la falta de procesos formativos que propendan por la superación de la violencia vial refleja una realidad contemporánea que atraviesa por dificultades debido a los cambios sociales y culturales que ocurren con el trasegar del tiempo, y por ende, seguirá incurriendo en cambios que demandan ejercicios investigativos y educativos responsables y comprometidos con la transformación.

Teniendo claros los lineamientos epistemológicos adoptados para el ejercicio investigativo, se da paso a la discusión sobre el enfoque a seleccionar, el cual, para De Tezanos (1998), "dice en relación con la posibilidad de focalizar, circunscribir la mirada;" (p, 27).

El presente proyecto de grado, se construye bajo una mirada cualitativa, pues el fenómeno social que se constituye como objeto de estudio se enmarca en una problemática que si bien, es medible cuantitativamente con cifras de accidentalidad y mortalidad producto de su existencia, debe profundizar aún en las causas de este problema en el contexto social, en el cual se ven inmersos tanto los investigados, como el investigador.

5.2. El método

Para el caso, el método que se implementa es el de etnografía, el cual, de acuerdo a De Tezanos (1998), "es una denominación acuñada en el ámbito de los estudios antropológico-culturales, que se significa como la teoría de la descripción" (p, 21), exponiéndose como un método que se hace posible mediante el trabajo de campo en el que se presenta una vinculación del investigador en el contexto en donde se desarrolla el fenómeno.

Lo anterior, permite el despliegue metodológico a través de la interacción del investigador en los escenarios urbanos destinados a la movilidad, en relación con los actores sujetos de estudio que para el caso, se agrupan a través de las actividades propuestas por el colectivo Bósate la Bici, en las que el investigador puede presentarse además, como un participante activo en los procesos desarrollados, y esto, corresponde a un elemento clave en el desarrollo del trabajo de campo, pues los procesos de recolección de datos se llevan a cabo mediante estrategias que permitan una ejecución participante.

Es por esta razón, que se escoge el método etnográfico, el cual, "implica la recogida de información sobre los productos materiales, las relaciones sociales, las creencias y los valores de una comunidad" (Angrosino, 2012. P, 17), y esto, es posible en mayor medida cuando se da una interacción espontánea, propiciada así, por la interacción del investigador en las actividades cotidianas del grupo investigado.

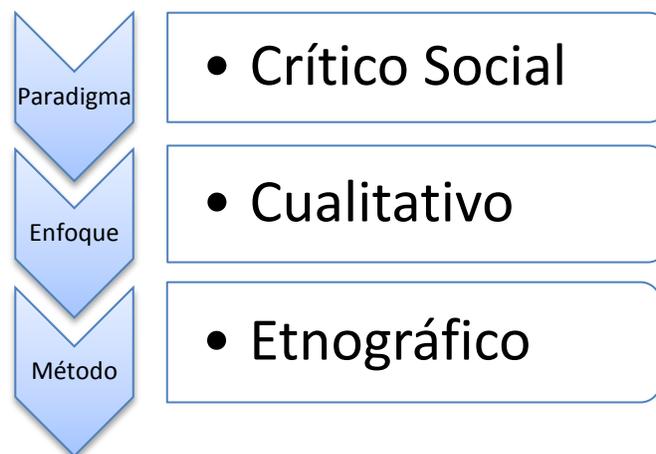
5.3. ¿Por qué y para qué se utiliza este método?

Con relación al presente proyecto de grado, el cual busca identificar las condiciones que generan manifestaciones de violencia vial desde la practicas de un colectivo de bici

usuarios y además, buscar elementos que permitan la generación de una propuesta formativa para la superación de esta con base en las actividades que desde allí se proponen, se utiliza el método etnográfico porque se intenta no modificar la cotidianidad del medio natural, es decir, de las actividades normales que suceden en los desplazamientos y eventos que se generan desde el rol de bici usuario.

Para lo anterior, no basta solamente con emplear ambientes habituales en los que transcurren actividades cotidianas, además, es necesario prestar especial atención al rol y papel del investigador cuando interactúe en estos ambientes con los demás participantes. Para que el ambiente sea cotidiano, es necesario que el investigador no sea un sujeto ajeno a las actividades propias del grupo, por el contrario, que se constituya en un observador participante, con intereses afines a aquellos que facilitan la agrupación voluntaria y con presencia habitual en las actividades colectivas, permitiendo una interacción armónica y basada en el dialogo y la interacción, entre investigador e investigados.

Lo mencionado, se realiza para recoger información mediada por la naturalidad del grupo, es decir, se pretende recoger la información sin posibles alteraciones causadas por ambientes simulados o controlados, por el contrario, se trata de dejar transcurrir las actividades en completa normalidad.



Gráfica 2 Diseño metodológico

5.4. Técnica de Observación Participante

De acuerdo a la estructura de investigación propuesta, se seleccionan herramientas adecuadas al paradigma de investigación Crítico – Social con un enfoque cualitativo y al método Etnográfico, que permitan rigurosidad en la recolección de información.

La técnica de observación participante en la investigación cualitativa, se presenta como herramienta fundamental en los casos en que el investigador no se presenta como un actor intelectual que realiza un análisis alejado del contexto en que se desarrollan quienes se enfrentan al problema, por el contrario, se presenta como un participante más de las actividades cotidianas de las comunidades investigadas.

Así, el investigador se manifiesta como un elemento que interviene en la cotidianidad del contexto, pero también como etnógrafo, que realiza un análisis descriptivo de la población estudiada que se presenta como su comunidad. En palabras de Angrosino (2012), "en la observación participante, las personas de la comunidad estudiada aceptan la presencia del investigador entre ellos como vecino y amigo que resulta ser también un investigador." (p, 38)

Es por medio de la técnica de observación participante que se propicia la comprensión del problema en su totalidad como parte de la realidad, de una manera espontánea, natural, pues la observación, de acuerdo a Cerda (1993), "Es natural cuando el observador pertenece a la comunidad donde se observa, y artificial cuando el investigador se integra a la comunidad con el objeto de hacer parte de ella y facilitar el trabajo de recolección de datos" (p 241).

Es por las razones expuestas, que para el presente proyecto se emplea la Observación Participante de forma Natural, como técnica de recolección de los datos, pues tanto el investigador como los investigados, pertenecen a una comunidad de bici usuarios que encuentra favorable el uso de la bicicleta como opción de transporte urbano y, se buscará generar un ejercicio de análisis descriptivo que permita, posteriormente, interpretar para entender las relaciones sociales que se dan frente al fenómeno estudiado.

5.4.1. Instrumentos de Recolección de Datos

Mediante los instrumentos de recolección escogidos para el desarrollo del presente proyecto, pretendemos generar confiabilidad en el momento de la recolección de los datos y dar validez a la misma para el posterior análisis.

- **Observación no estructurada:** Este instrumento, sirve para la sistematización de las observaciones directas o de los registros audio-visuales que son generados en la interacción que conlleva una observación participante en el colectivo de bici usuarios Bósate la Bici, de manera más enfática hacia las categorías para el análisis.

Por lo anterior, se recurrirá a la observación no estructurada, con un diseño de instrumento que permita la anotación no discriminada de lo observado, siguiendo además, un tipo de registro “natural”, en el que “el investigador anota todo, privilegiando la textualidad del lenguaje y sus entonaciones. De todas maneras también se incluyen las conductas no verbales.” (De Tezanos, 1998, p. 96).

Además de esto, con el fin de que el instrumento permita fluidez en la interacción con la comunidad dentro de las actividades en las cuales se participa como por ejemplo, los recorridos grupales en bicicleta, en las que el registro de la observación es imposible de realizar en un instrumento que requiera de la toma de notas, pues la acción del bici-usuario demanda de una acción motriz coordinada e integral; se recurre a los *Dispositivos Mecánicos de Registro*, los cuales, permiten “realizar un registro sonoro, fotográfico o fílmico de los diversos aspectos observados” (Cerdeña, 1993. p, 251), que posteriormente se transcriben a los formatos de registro físicos o magnéticos para su posterior análisis.

- **Entrevista Etnográfica:** Este tipo de entrevista se entiende como un instrumento de recolección de datos que permite la expresión de lo particular de los integrantes del grupo, en este caso de algunos integrantes del colectivo de bici usuarios Bósate la Bici; sus emociones, opiniones y posturas individuales que permiten una exploración a profundidad de los hechos.

Además de lo anterior, la entrevista etnográfica señala una relación de cierto grado de confianza entre entrevistador y entrevistado, presentándose en forma "conversacional en el sentido de que tiene lugar entre personas que han llegado a ser amigas, ya que el etnógrafo ha sido un observador participante en la comunidad en la que su informador vive." (Angrosino, 2012. p, 67).

Lo anterior, muestra la razón por la cual, encontramos en la entrevista etnográfica el complemento que se requiere para generar mayor confiabilidad en el proceso de recolección, pues esta da la oportunidad de involucrarse con los investigados, en un ámbito más allá del grupal, escudriñando en sus posiciones particulares, en su subjetividad, para articular sus puntos de vista al fenómeno general y a la discusión colectiva.

Por lo anterior, como resultado del planteamiento metodológico proponemos una entrevista que permita la libertad de preguntas y respuestas en el marco de grandes temáticas, Violencia Vial y Uso de la Bicicleta, pues es allí, inmerso en las actividades, percepciones, opiniones, necesidades y prácticas en general llevadas a cabo por los participantes de la comunidad de bici-usuarios de manera colectiva, es donde el investigador puede profundizar en las temáticas que definen el fenómeno estudiado.

5.5. Población y/o participantes

El colectivo de bici usuarios Bósate la Bici, es un grupo de personas que se reúnen para plantear y llevar a cabo actividades de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte. Empieza actividades desde el año 2014, en la cuarta localidad con mayor número de siniestros relacionados con bici usuarios en la ciudad de Bogotá, con un mensaje que propone a la bicicleta como un medio de transporte saludable y sostenible, fomentando espacios de cultura, arte y recreación mediante la interacción de los bici usuarios con otros actores viales en los territorios destinados para la movilidad.

El número de participantes en las actividades varía, de acuerdo a factores personales de quienes hacen parte del colectivo o a condiciones climáticas que en ocasiones, no son favorables para el tránsito en bicicleta. Con todo, la participación oscila entre 24 y 63

asistentes en las actividades, sobresaliendo entre ellos el grupo organizador que de acuerdo a lo informado, en los últimos meses ha crecido llegando a 8 miembros organizadores, quienes se encargan de la planeación de las actividades, de las rutas que se utilizan en cada actividad y de las regulaciones del tránsito grupal y la comunicación en las vías con el grupo y con los demás actores viales.

Dentro de sus estrategias comunicativas, se hacen presentes elementos de comunicación verbal, sonora, mediante el uso de silbato y chiflidos, y corporal mediante la implementación de señales manuales que orientan sobre el tránsito y la interacción en las vías, no solo a los miembros del colectivo, sino también a otros actores con quienes se encuentran en las vías.

En cuanto al lugar de reunión, en la actualidad la plazoleta frontal de un centro comercial de la localidad de Bosa, una de las 20 localidades de Bogotá, ubicada en la zona sur occidental de la misma, sirve como punto de encuentro. Allí, se ponen cita todos los viernes los integrantes del colectivo, y extienden esa invitación a personas de la comunidad mediante la visualización del colectivo y la publicación de publicidad por medio de las redes sociales.

5.6. Trabajo de campo

Durante el trabajo de campo en el presente proyecto de investigación, se llevaron a cabo tres fases que permitieron el desarrollo secuencial de la misma, en las cuales se evidencian la formulación del problema y el diseño metodológico, la vinculación del investigador con el grupo y la recolección de la información y finalmente, el análisis de la misma.

Durante la primera fase, mediante un análisis bibliográfico y el primer acercamiento con el grupo de bici usuarios participantes de las actividades del colectivo Bósate la Bici, se identifica la problemática y se formulan las categorías a priori que guían el desarrollo de proyecto; posteriormente, se definieron los lineamientos metodológicos que permitieron la construcción de los instrumentos de recolección de datos, que para el caso, corresponden a la observación no estructurada y la entrevista etnográfica.

Adicionalmente, los instrumentos propuestos se someten a un ejercicio de validación, mediante una prueba en campo en un ejercicio de “pilotaje”, en un evento de reunión de colectivos de bici-usuarios en las proximidades de la Biblioteca Virgilio Barco, en compañía de algunas personas que acompañaban uno de los colectivos; y una “evaluación de expertos” como parte del ejercicio académico propuesto en la asesoría, que se da mediante la exposición del proyecto ante un público de estudiantes universitarios y tres docentes con experiencia en investigación, quienes evalúan la socialización por parte de los estudiantes de cada uno de los proyectos (el presente entre ellos), de manera integral.

En la segunda fase, se genera una interacción en mayor profundidad por parte del investigador con la comunidad, en este caso el colectivo de bici usuarios, que no se da en una relación buscada únicamente para el momento de la recolección de datos, al contrario, el trabajo de campo propiciado a partir de esta fase del proyecto de investigación se inicia con la socialización ante algunos miembros del grupo, por parte de otro de sus integrantes, de su decisión de desempeñar un rol de investigador mediante su participación activa en las actividades cotidianas, en búsqueda de lograr la construcción de conocimiento científico a partir de la descripción y análisis de sus prácticas.

Lo anterior, permitió desplegar la técnica de observación participante para la recolección de los datos, y la aplicación de los registros de observación y entrevista propuestos, durante este tiempo, se dio un acercamiento a algunos integrantes que antes no eran tan cercanos; el trabajo de campo permitió expandir las relaciones interpersonales del investigador dentro del colectivo, mediadas por el lenguaje, entendiéndolo a este no solo como herramienta de interacción, sino además como “el vehículo por excelencia de reproducción de la sociedad” (Guber 2004, p. 44).

La tercera fase, permite desarrollar el modelo de análisis descriptivo – interpretativo propuesto, mediante el cual, se pretende encontrar relación de la información recolectada con las categorías de análisis surgidas a priori, mediante una etapa descriptiva que permite la identificación de los elementos repetitivos, raros y recurrentes para el logro de un resultado escrito que describe las prácticas del grupo de bici usuarios desde su propia voz; y

una etapa interpretativa que cruza la realidad descrita con las categorías y la pregunta problema, permitiendo la interpretación de los datos en el contexto mencionado.

6. Modelo de análisis

Luego de la recolección de los datos, se hace necesario el procesamiento de estos con el fin de generar los resultados propuestos como parte de los objetivos de la investigación. En este caso, esta etapa permite generar una propuesta formativa en torno al uso de la bicicleta, con base a la problemática identificada, la cual, surge mediante la interpretación de los datos que brotan de la propia comunidad sujeto de investigación.

Lo anterior, debe realizarse inicialmente con la elección de una técnica de análisis acorde con el planteamiento metodológico previo, que para el caso permite la recolección de datos cualitativos los cuales, se procesarán e interpretarán en esta etapa con el fin de delimitar el fenómeno de estudio y generar preguntas que conduzcan a su comprensión mediante el cruce de estos con la teoría acumulada y consultada para el desarrollo del proceso investigativo y la posición del investigador.

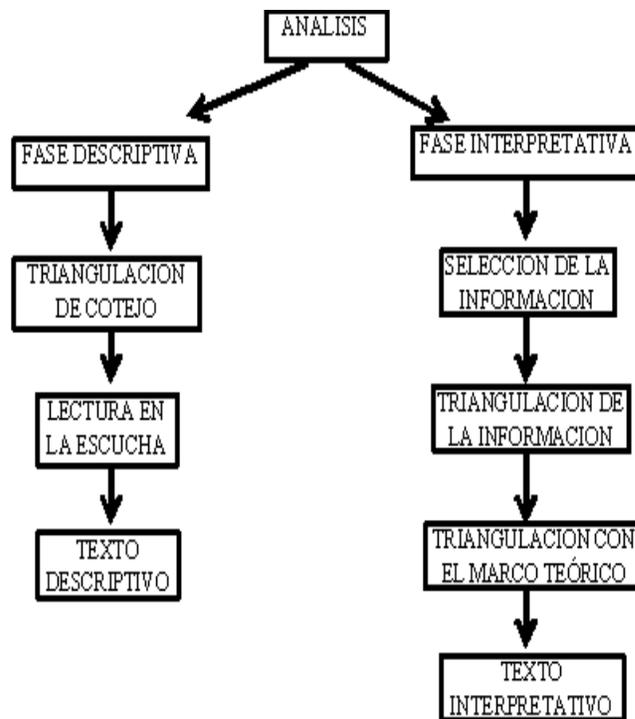
Los datos obtenidos entonces, de acuerdo a Cerda (1993), son “sólo la materia prima de nuestra investigación y se convertirán en información solamente cuando estos datos sean analizados e interpretados de tal manera que tengan una validez y un significado científico.” (p. 345) Es por esto que se debe dar un tratamiento particular a dichos datos, de acuerdo al planteamiento previo del proyecto de investigación.

6.1. Tratamiento de la información

Para el tratamiento y análisis de la información en el presente proyecto, se genera, en primera medida, un formato de registro de observación y un modelo de entrevista aplicable al método etnográfico, que permitieran la recolección de los datos necesarios para su posterior tratamiento, a través del planteamiento de un modelo de análisis acorde al desarrollo del mismo.

De esta manera, el análisis de los datos en la presente investigación, se compone de dos momentos, que de acuerdo a De Tezanos (1998) son: Momento Descriptivo y Momento Interpretativo. Así, se pretende dar cuenta en primer lugar, con el momento descriptivo, de la realidad identificada desde las posturas de los sujetos investigados desde su propio

lenguaje, desde su voz, respetando sus aportes tal cual se reflejan en los registros de observación; y en segundo lugar, durante el momento interpretativo, se obtendrán las conclusiones del proceso con el cruce de los datos que configuran la realidad recopilada en el texto descriptivo, de acuerdo al establecimiento de “categorías Apriorísticas”, como denomina Cisterna (2005) a las categorías “construidas antes del proceso recopilatorio de la información” (p 64).



Gráfica 3 Estructura de análisis

6.2. Fase Descriptiva

El ejercicio descriptivo que se desarrolla en el presente proyecto, da cuenta de los elementos relevantes hallados en los registros de observación y las entrevistas realizadas a los miembros del colectivo de bici usuarios, en busca de la delimitación del objeto de estudio desde las posturas mismas de los sujetos en cuestión.

La descripción entonces, constituye la exposición articulada de las posturas de los bici usuarios miembros del colectivo Bósate la Bici, con respecto a lo relevante en los registros de observación y las entrevistas. Lo relevante para el caso, se entiende siguiendo a De Tezanos (1998), tanto por su recurrencia, como por su rareza o repetitividad, así, el proceso en mención no discrimina una postura por contradecir o alejarse de otra, al contrario, permite la articulación mediante un ejercicio descriptivo que da cuenta de una realidad heterogénea mediante los siguientes pasos:

6.2.1. Triangulación de Cotejo

Durante este paso, en el presente proyecto se lleva a cabo un proceso de ordenamiento y lectura de verificación de todo el material recolectado, como lo plantea De Tezanos (1998). Así, se ordenan cronológicamente los 14 registros de observación y se codifican desde RO1 hasta RO14, de acuerdo a sus iniciales y al número consecutivo asignado, además son paginados de manera individual; de igual manera, se ordenan, paginan y codifican las entrevistas desde E1 hasta E5.

En este paso, también se lleva a cabo una lectura de verificación, la cual, servirá para una primera relación de la información, directamente en los registros de recolección, con las categorías a priori, Violencia vial, Educación y Bicicleta y Bici usuarios, mediante una codificación por colores de la siguiente manera:

Tabla 1

Codificación color lectura de verificación.

Color	Categoría
Amarelo	Violencia Vial
Azul	Educación
Verde	Bicicleta y Bici usuarios

Para este fin, se utiliza el espacio dispuesto en el registro de observación de “Temas”:

Fecha: 10/08/2018		Codificación	Paginación
Lugar: Avenida Ciudad de Cali		Registro N° RO9	Páginas: 5
Observadores: Jeysson González			
Narración:			Primera Relación con Categorías
12:20	Codificación:		
AM	P1, P2, P3, P4, P5: Participantes 1, 2, 3, 4 y 5		
	Po: Participante (observador)		
	O1: Participante organizador		
	Rodando de regreso a la localidad, por la avenida Ciudad de Cali		
	todo el grupo transita por el carril izquierdo de la vía en sentido		
	norte – sur. Se logra ver dos personas del colectivo al costado		
	derecho del grupo, con silbato, bajamos la velocidad, las dos		
		Temas:	
		Violencia	
		vial	
		Normas	
		. tránsito por	
		la izquierda	
		. no uso de la	
		ciclo ruta	

Gráfica 4 Triangulación cotejo en registro de observación

6.2.2. Lectura en la escucha

Para la lectura en la escucha en este caso, se entiende a las unidades de análisis desde la definición que aporta el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE), lo raro, responde a aquello “que se comporta de un modo inhabitual, (que es) extraordinario, poco común o frecuente, (o que es) escaso en su clase o especie”. Respecto a lo recurrente, dice de aquello “que vuelve a ocurrir o a aparecer, especialmente después de un intervalo”; y por último, lo repetido se refiere a “volver a hacer lo que se había hecho, o decir lo que se había dicho”. (2018, Versión digital)

Con relación a esto, se utiliza una matriz que permite transcribir los elementos agrupados de acuerdo a las tres unidades mencionadas a medida que se realiza la lectura de los registros, pero además, permite dicha agrupación con relación a las categorías propuestas a priori. Posteriormente, ya agrupados los datos recolectados, se procede a hacer análisis de los fragmentos buscando los temas desde los cuales, son relevantes las categorías para el

grupo de bici usuarios, así, se realiza la agrupación de fragmentos que permiten el ejercicio descriptivo, respetando la voz de los sujetos. Para este ejercicio nuevamente, se utiliza una codificación por colores.

Relación con categorías
Agrupación por unidades de análisis
Codificación por temas

CATEGORÍAS A PRIORI	ANÁLISIS DEL TEXTO RELEVANTE			AGUPACIÓN POR TEMAS
	RARO	RECURRENTE	REPETIDO	
VIOLENCIA VIAL	O1: "No me usted iba suelto de manos y el mamubrio se le radio (RO9 p 4) P4: "ahh parece pero, cai bien (risas). Yo ando así bien sin las manos parece, a mí me parece que usted se me metió un toque por delante y yo no alcanza a coger el mamubrio. (RO9 p 4)	La avenida tiene dos sentidos viales, para cada uno dos calzadas de doble carril. Transitamos en dirección sur – norte, por el carril de la izquierda de la calzada.(RO2 p 1) Po: "nunca se van por la ciclo ruta" O: "no nunca, es muy pequeña, en este momento los bici usuarios somos muchos, y las ciclo rutas ya se nos quedaron pequeñas. Aparte de que están super desahucadas, por ejemplo esta indica con su cabeza hacia el extremo izquierdo de la avenida (donde está la ciclo ruta) parece un mapa con relieves (risas), todo el asfalto ya levantado, es peligroso para el bici usuario." (RO2 p 2)	P4: "con esa violencia en la calle a uno se leca andar se "soplado" la sua velocidad si se va por la ciclo ruta ya que no se alcanza los ladrones y si se va por la avenida pa que no lo atropellen los carros. (risas)" (R11 p 2)	Violencia vial Recurrente Normas tránsito por la izquierda no uso de la ciclo ruta Espacio relación carro invasión territorio Repetido

Gráfica 5 Matriz lectura en la escucha

6.3. Fase Interpretativa

El componente interpretativo en el presente proyecto, se enmarca en la segunda fase del modelo de análisis propuesto, desde el cual, se consideran las relaciones, acciones, opiniones, creencias y valores identificados en los diferentes materiales escritos, de acuerdo a la realidad estudiada y descrita en el paso anterior, la teoría acumulada respecto de los temas mencionados y la posición del investigador mediada por la dirección del proyecto.

6.3.1. Triangulación Hermenéutica

Luego de la descripción, se hace necesario el cruce de los datos agrupados en esta en una forma ordenada, teniendo en cuenta que las categorías del presente proyecto fueron construidas antes de la recolección de los datos. Para esto, se tendrá en cuenta el modelo de Triangulación desde la Hermenéutica, planteado por Cisterna (2005), de cuyo modelo se toman los pasos siguientes, mediante una matriz que facilita el ejercicio de interpretación.

- **Selección de la información:** En este paso, se seleccionan los fragmentos de la descripción de acuerdo a los elementos de pertinencia, “que se expresa en la acción de solo tomar en cuenta aquello que efectivamente, se relaciona con la temática de la investigación” (Cisterna, 2005. p 68); y de relevancia, que hace referencia a “lo que se devela ya sea por su recurrencia o por su asertividad” (Cisterna, 2005. p 68).

Para esto, es necesario descomponer el ejercicio descriptivo apoyado en la primera fase de la matriz que permite la clasificación de las partes de este, de acuerdo a las categorías y subcategorías construidas de manera apriorística.

Relación con categorías		Relación con sub categorías		Clasificación de la información	
UNIDAD				PERTINENTE	RELEVANTE
CATEGORÍAS APRIORÍSTICAS	SUB CATEGORÍAS				
VIOLENCIA VIAL	Violencia Vial e Inequidad			<p>"solo o en grupo es mejor no irse por la ciclo ruta. Todos porque no cabemos. Y solo se roban a uno. Esta ciclo ruta es muy peligrosa para rodar por ahí, mas así de noche, uno no sabe dónde le salgan los ladrones. La ciudad está muy peligrosa para nosotros." (RO11 p 2)</p> <p>"hay acciones que "como se pasó ese man de la moto así de rápido y agresivo es para lastimar a cualquiera, si atropella a un ciclista uno está sin nada, ellos tienen su máquina. Así como hay ciclistas que no les importa echárselo por encima al que se meta en la ciclo ruta." (RO6 p 3).</p>	<p>"es que, es que es relativo también, ¿por qué? Digamos, yo puedo utilizar una ciclo ruta en las horas de la mañana porque se que no es peligroso, osea, pero se que si me meto por los carros es peligroso porque me pueden atropellar, pero en la noche, puede que no la utilice y utilice la de los carros aunque sé que me pueden atropellar porque sé que por esa ciclo ruta me pueden robar y me pueden matar por robarme la bicicleta, entonces es relativo." (E3 p 5)</p>
	Violencia Vial y Territorios Urbanos			<p>"por asustar al otro se le pasa la mano, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, si esta es mi calle que todos se quiten y si no los atropello. Así como el man de la moto, piensa que la calle es toda de él porque va en moto, y no la hecha por encima. Y cuando va en la ciclo ruta no le gusta que se le atraviesen los que van a pie, porque es la ciclo ruta." "el espacio es difícil de definir, sin embargo cuando no hay ciclo ruta pues le toca a uno por la avenida. ¿Qué más?" (RO8 p 5), este argumento, señala relaciones frente al espacio, es las que "a uno de ciclista si le toca conformarse, pero todos los otros, si alegan o pitan o lo dicen como es como basta." (RO8 p 5)</p>	<p>"es que es depende. Si usted va de afán grave, le toca por la calle porque de resto le toca ahí despacio pa no atropellar a nadie, en cambio en la de carros nadie se mete." (RO9 p 3)</p> <p>la calle siempre tiene espacio para los carros y para los peatones, pero para los ciclistas el que les toque." (RO8 p 5)</p>

Gráfica 6 Triangulación: selección de la información

- **Triangulación de la información:** Posterior a la selección de la información, se relacionan los fragmentos pertinentes y relevantes que dan cuenta de la realidad investigada, con las sub categorías bajo las cuales se agruparon en la matriz, las cuales, al ser planteadas de forma apriorística, están cargadas con un marco teórico; y por último, con las posturas del investigador quien genera una conclusión de primer nivel en torno a esta relación, orientado por los objetivos del proyecto.

Luego de tener las conclusiones de primer nivel, se genera una relación de análisis entre lo pertinente de estas y las categorías que las agrupan en la matriz, obteniendo conclusiones de segundo nivel; y estas a su vez, se relacionan con la pregunta de investigación a través

de una interpretación mediada por el investigador, que da como resultado conclusiones de tercer nivel.

Relación primer nivel Relación segundo nivel Relación tercer nivel

MATRIZ INTERPRETATIVA

OBJETIVO CATEGORÍA	PERTINENTE	RELEVANTE	CONCLUSIONES PRIMER NIVEL	PERTINENTE	CONCLUSIONES SEGUNDO NIVEL	PREVIA INVESTIGACIÓN	CONCLUSIONES TERCER NIVEL	
Violencia A VIAL	Violencia Vial a Desplazada "Solo o en grupo se mejor se me por la vida sola. Tienen porque se cae una. Y solo lo robas a uno. Esta solo más es muy peligroso para ir solo por ahí, más así de noche, uno no sabe dónde la robas los ladrones. La ciudad está muy peligrosa para nosotros." (B011 p. 2)	"Es que, es que me están también, ¿por qué? Digamos, yo puedo utilizar esa ciclo ruta en las horas de la mañana porque sé que no es peligroso, cosa, porque sé que si me cae por los carriles, puede que no la arrían y arrico la de los carriles porque sé que me pueden atropellar porque sé que por esa ciclo ruta me pueden robar y me pueden matar por robarme la bicicleta, entonces es relativo." (E3 p. 5)	Para la población de bici usuarios, los factores de inseguridad que afectan los procesos de violencia vial se pueden evidenciar en otros escenarios. El primer nivel es la inseguridad y desconfianza que constantemente muestran y muestran a la ciudad, los cuales terminan generando un tipo de violencia activa que afecta profundamente al bici usuario, al convertirse en una víctima frecuente de hurtos a través de asaltos en la ciudad. El segundo escenario, muestra las condiciones de vulnerabilidad propias de los bici usuarios frente a otros medios de transporte, puesto que el bici usuario se convierte en su...	Violencia Vial y Temidas Civildades "...por eso es al irse en la zona la zona, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, a ver si es mi ciclo que todos se quieren y yo por los atropellos, así como el "el espacio es el fin de destino, así siempre cuando hay ciclo ruta para la zona a una por la agenda... (B011 p. 2). Hay personas que ya vienen trabajando en el estudio de transporte logístico, que para, es el mismo y son personas que son... (B011 p. 2). El espacio para las bicicletas es muy pequeño, todo es el caso (B011 p. 2). Así, la percepción de algunas que son la bicicleta dentro a la ciclo ruta es "ese espacio es muy pequeño para todos, además allí son tantas cosas por el espacio. No, mejor pausar por aquí de una (refiriéndose a su ciclo de viaje y al momento)". (B011 p. 4)	"...es que depende. Si está va de allá para, le toca por la calle porque de resto la zona ahí siempre se me atropellan a todos, en cambio en la de calle sola se está." (B09 p. 2)	Violencia Vial y Temidas Civildades "...por eso es al irse en la zona la zona, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, a ver si es mi ciclo que todos se quieren y yo por los atropellos, así como el "el espacio es el fin de destino, así siempre cuando hay ciclo ruta para la zona a una por la agenda... (B011 p. 2). Hay personas que ya vienen trabajando en el estudio de transporte logístico, que para, es el mismo y son personas que son... (B011 p. 2). El espacio para las bicicletas es muy pequeño, todo es el caso (B011 p. 2). Así, la percepción de algunas que son la bicicleta dentro a la ciclo ruta es "ese espacio es muy pequeño para todos, además allí son tantas cosas por el espacio. No, mejor pausar por aquí de una (refiriéndose a su ciclo de viaje y al momento)". (B011 p. 4)	Violencia Vial y Temidas Civildades "...por eso es al irse en la zona la zona, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, a ver si es mi ciclo que todos se quieren y yo por los atropellos, así como el "el espacio es el fin de destino, así siempre cuando hay ciclo ruta para la zona a una por la agenda... (B011 p. 2). Hay personas que ya vienen trabajando en el estudio de transporte logístico, que para, es el mismo y son personas que son... (B011 p. 2). El espacio para las bicicletas es muy pequeño, todo es el caso (B011 p. 2). Así, la percepción de algunas que son la bicicleta dentro a la ciclo ruta es "ese espacio es muy pequeño para todos, además allí son tantas cosas por el espacio. No, mejor pausar por aquí de una (refiriéndose a su ciclo de viaje y al momento)". (B011 p. 4)	Para la recolección de la pregunta que fundamenta la presente investigación es necesario indagar en primera medida, sobre las consideraciones de la población investigada respecto del fenómeno de inseguridad, que para el caso responde a la violencia vial y como esta se vive por parte de la ciudadanía parte de las manifestaciones culturales. En segundo lugar, se deben resaltar los elementos que definen el uso de la bicicleta como medio de transporte y su vinculación en los momentos de tránsito con los demás actores viales y con el espacio, logrando de esta forma identificar los factores que intervienen en el tránsito como bici usuario. Posteriormente, se debe identificar, desde las percepciones de la comunidad investigada, los escenarios que surgen de su parte para enfrentar las problemáticas que se abren de evidenciar en los momentos que tienen forma en las acciones desarrolladas al tránsito y la movilidad, que permitirá en última instancia, proponer la unidad formativa que integre los...

Gráfica 7 Matriz triangulación de la información

- **Triangulación con el Marco Teórico:** En este punto, se recurre nuevamente al marco teórico, en una relación de este, con las conclusiones obtenidas del ejercicio de triangulación de la información y el investigador mediado por los objetivos del proyecto.

6.4. Análisis

De acuerdo a los resultados del tratamiento de la información, obtenida a partir de los registros de observación y entrevistas y posteriormente sometida a un proceso analítico desde lo descriptivo y lo interpretativo, se puede encontrar que el bici usuario se entiende a

sí mismo como uno de los actores viales y que como tal, es poseedor de derechos y deberes dentro de los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad (ver Anexos 14, 17 y 22). Así mismo, desde su acción en las vías, incurre en comportamientos y conductas que terminan aportando a las manifestaciones de la violencia vial, como el caso recurrente de no uso de la infraestructura bici, argumentado estas acciones en factores como el poco espacio que existe para el tránsito en bicicleta en la ciudad o la inseguridad ciudadana que se evidencia (ver Anexos 10, 11, 12, 13 y 22).

Lo anterior, lleva a la comunidad bici usuaria a ser protagonista también, de una lucha por el espacio que se da por la invasión de infraestructura destinada para el tránsito del automóvil (ver Anexos 5, 8, 9, 10, 17, 19 y 22). Esto, de acuerdo lo encontrado, se da por la falta de una clara definición de los espacios para cada medio de transporte, que permita una convivencia en el tránsito sin agresiones, pero además, por la falta de procesos formativos que den a los actores viales, en este caso los bici usuarios, elementos que permitan identificar las situaciones que enfrentan a unos y a otros en las vías, y posteriormente actuar de manera crítica y transformadora ante estas.

A pesar de lo anterior, el uso de la bicicleta como medio de transporte conlleva algunos beneficios que permiten entender el tránsito desde otra perspectiva. Estos beneficios pueden resumirse en los siguientes: 1) permite un contacto directo con el contexto y con los demás, facilitando las relaciones interpersonales y la comunicación en las vías, permitiendo además, el tránsito en grupos; 2) Genera procesos físicos activos que aportan al beneficio de la salud y el bienestar; y 3) su funcionamiento no incurre en gran medida, en gastos económicos (ver Anexos 7, 12, 17, 18, 19, 20, 21 y 22).

Por lo anterior, la bicicleta de acuerdo a los resultados del tratamiento de la información recogida con el colectivo Bósate la Bici, es considerada como un elemento que puede llegar a generar un cambio si por medio de su uso, los bici usuarios pueden ser formados en comportamientos y conductas seguras, que permitan una sana convivencia y comunicación con los demás actores viales, aprovechando los beneficios que el uso de este elemento trae (ver Anexos 4, 7, 9, 11, 12, 13, 17, 18, 20 y 22).

Es aquí, donde la educación física cobra una singular relevancia, pues el uso de la bicicleta constituye no solo la elección de un modo de transporte entre otros existentes, sino que su acción se da en la interacción de un sujeto con el elemento a través de conductas motrices que permiten el transporte activo (ver Anexos 7, 18, 22 y 23), las cuales, se manifiestan en acciones observables que se desencadenan a partir de procesos axiológicos y cognitivos de los sujetos.

Por último, la comunidad bici usuaria participante, reconoce que el bici usuario, debe empezar a generar un cambio en sus comportamientos y conductas en la vía, y estos solo será posible a través de procesos formativos pertinentes, que permitan actores viales activos, que tengan conciencia de los riesgos del tránsito y por ello, cumpla con la normatividad entorno a este, que les sea aplicable; y además, que pueda comunicarse de manera asertiva en las vías, con los otros actores viales; de esta manera, podrá llegar a considerarse como un actor de cambio y a la bicicleta, como un elemento de transformación de las dinámicas del tránsito.

6.5. Relación con las categorías

La relación que se presenta entorno a las categorías de análisis, que para el presente proyecto son propuestas de manera apriorística, y delimitadas a través de sub categorías, se desarrolla mediante el ejercicio de análisis mostrando los siguientes resultados:

La Violencia Vial, de acuerdo la comunidad bici usuaria investigada, se refiere al proceso que se desarrolla en la interacción entre los diferentes actores viales en los momentos de tránsito, en los cuales se hacen presentes elementos de inequidad e injusticia que se manifiestan en los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad, generando reacciones en cadena que termina reproduciendo las acciones violentas, insertándose en la cultura que emana de estas relaciones.

Este tipo de violencia, puede ser clasificada como violencia vial intencional o violencia vial negligente (Ortiz, 2007). La primera será entendida como las relaciones que emergen producto de acciones voluntarias en el tránsito, las cuales reflejan elementos de inequidad

en el territorio urbano destinado al tránsito y la movilidad y la puesta en escena de conductas que ponen en riesgo la integridad física, psicológica o patrimonial; mientras que la segunda, corresponde a acciones en las que se refleja omisión o desconocimiento de las normas de tránsito, pero también puede dar cuenta de eventos de distracción.

Las reacciones en cadena que manifiestan procesos de violencia, se pueden relacionar a "conductas peligrosas" y se desencadenan en "expresiones de hostilidad", que terminan por reproducirse y volverse parte de prácticas cotidianas, situación a la cual, no se ha prestado atención desde las políticas y programas educativos.

Para la población de bici usuarios, **los factores de inequidad que alimentan los procesos de violencia vial** se pueden evidenciar en dos escenarios. El primero refiere a la inequidad y desigualdad que caracteriza nuestro país y nuestra ciudad, los cuales terminan generando un tipo de violencia urbana que afecta profundamente al bici usuario, al convertirlo en una víctima frecuente de hurtos y hasta asesinatos en la ciudad. El segundo escenario, muestra las condiciones de vulnerabilidad propias de los bici usuarios frente a otros medios de transporte, puesto que el bici usuario en combinación con su elemento de transporte (la bicicleta), está expuesto al medio ambiente y su protección no se concibe más allá de un casco y luminosidad, mientras que los medios motorizados ostentan carrocerías que apartan del medio ambiente y la interacción directa, además de motores que incrementan su velocidad y potencia.

Sobre las consideraciones y acciones de los bici usuarios entorno a lo pertinente, **sobre el tema de los territorios urbanos, específicamente los destinados al tránsito y la movilidad**, podemos decir que, para la población bici usuaria investigada, existe una lucha por el espacio protagonizada por los diferentes actores viales, cuyo campo de confrontación son los territorios mencionados y en cuyo desarrollo, toman forma los factores de la inequidad como elementos que favorecen o afectan a uno u otro actor vial en esta interacción.

Con esto, se puede entender que las nuevas condiciones de interacción mencionadas, que da significado a los territorios urbanos, estarán atravesadas por las percepciones de lucha con respecto al espacio que se manifiestan entre actores viales, en acciones que reflejan elementos de inequidad.

Para los bici usuarios, existe una marcada proyección de la infraestructura para el tránsito del automóvil en la ciudad. Contrariamente a esta situación, se encuentran dichos actores, pues la ciudad presenta una infraestructura insuficiente y deteriorada, que pone en riesgo a quienes transitan en bicicleta y además, genera una sensación de propiedad del espacio por parte de quienes utilizan medios motorizados.

En cuanto a lo relevante, se menciona el tiempo en el desplazamiento como un factor que determina el uso o no del espacio destinado para el tránsito en bicicleta, puesto que, para los bici usuarios del colectivo, este espacio no permite un tránsito rápido por la apropiación de estos por parte de otros actores.

Lo pertinente, en referencia a **la cultura como elemento vinculado a la violencia vial**, de acuerdo a las posturas de los bici usuarios, permite identificar que estos últimos, se reconocen como un actor vial que interactúa con otros en el territorio urbano, y que como tal, hay una parte de ellos que presenta elementos de agresividad, irrespeto y violencia, que con la fracción semejante entre los otros grupos de actores viales, generan una cadena de conductas violentas que se reproducen y se insertan en la cotidianidad, en la cultura; generando diferencias en las relaciones entre actores, debido a que no hay una clara definición de los espacios para el tránsito de cada medio.

Lo relevante por su parte, muestra que para los bici usuarios otra forma de irrespeto se manifiesta en la transgresión de la norma en los momentos de tránsito, situación que se presenta por la acción de los actores sin discriminación, alimentando la lucha, que para los bici usuarios existe, en los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad, en los que además, los bici usuarios se enfrentan a la pregunta de si tomar riesgo en transitar por

vías vehiculares, o hacerlo por infraestructura para la bicicleta tomando riesgos frente a la inseguridad ciudadana.

Las consideraciones pertinentes por parte de los bici usuarios, respecto al cuestionamiento que se plantea sobre si **la bicicleta debe ser considerada un elemento del mercado o un medio alternativo**, permiten identificarla, en primera medida, como una opción alternativa de medio de transporte, trabajo y recreación que genera un beneficio económico en cuanto al costo en comparación con otros medios de transporte de carácter privado; sin embargo, es de resaltar también, que los bici usuarios consideran como factor importante, la adecuación y mantenimiento del elemento bicicleta para el correcto funcionamiento y seguridad en el tránsito, lo cual genera una inversión económica recurrente.

La elección de este medio de transporte trae consigo nuevas formas de relacionarse con el contexto y con las personas en el momento del transporte, además de beneficios para la salud por su connotación de activo y ecológico.

Para los bici usuarios, **el conocimiento de la bicicleta de acuerdo a lo contemplado en la normatividad vigente** es, en alto nivel desconocido o de poca importancia, mostrando con ello que el incumplimiento de la norma en muchas ocasiones se da por desconocimiento y falta de comunicación, aun así, los bici usuarios consideran el irrespeto a la norma por parte de todos los actores viales, como una de las causas de la violencia vial.

A pesar del desconocimiento y desinterés de los bici usuarios por la normatividad, esta ha avanzado en nuestro país, a pasos lentos, en lo referente a la movilidad alternativa, así, el día de hoy en Colombia contamos con el reconocimiento de la bicicleta como un vehículo con disposiciones especiales en las dinámicas del tránsito desde el código nacional de tránsito, ley 769 de 2002; además de la ley 1811 de 2016, llamada ley pro-bici, que no solo reconoce a la bicicleta como un medio de múltiples beneficios, sino que además, establece algunos estímulos para su promoción.

De manera relevante, se menciona por parte de los bici usuarios, que la bicicleta se concibe no sólo como un medio de transporte, sino además, como **una herramienta de cambio** que permite la recreación y el esparcimiento; y desde otro punto de vista, permite una comprensión diferente del territorio, estableciendo así, características que enmarcan diferencias con otros medios de transporte.

La primera de estas características indica la posibilidad de relacionarse con el contexto, la oportunidad de encuentro directo que brinda el tránsito en bicicleta, facilita la percepción y relación con los demás y con el entorno, permitiendo una forma de socialización en mayor medida que otros medios y otorgando un aire de libertad con respecto a los tiempos y al desplazamiento.

La segunda característica, hace referencia a la posibilidad de un transporte económico y activo, que genera beneficio en la salud en la medida en que el transporte constituye actividad física y no produce contaminantes que son propios de los medios de transporte motorizados, permitiendo un cambio de visión, en el abordaje de procesos formativos que orienten las relaciones en las vías.

Dentro de la comunidad investigada, se generan procesos de **educación** que obedecen al ámbito informal, que de alguna manera, dan cuenta de las estrategias que surgen para enfrentar las problemáticas, desde una parte de la comunidad que se muestra vulnerable ante tales fenómenos. Para la comunidad indagada, la educación debe responder a la necesidad de formación de actores viales, específicamente bici usuarios, para la actuación en grupo, como estrategia de reconocimiento ante los demás actores y de seguridad, frente a las dinámicas de violencia urbana.

Esta formación colectiva además, de acuerdo a los bici usuarios, debe implementar procesos de formación de conductas motrices con valores, permitiendo una motricidad desde el respeto y la autonomía y la adquisición de habilidades motrices necesarias para el transporte en bicicleta.

“La educación es un proceso de formación permanente, personal, cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona humana, de su dignidad, de sus derechos y de sus deberes”. (Ley 115 de 1994) y por tanto, debe manifestarse en los contextos donde su parición se necesaria, como es el caso de los territorios urbanos dispuestos para la movilidad.

7. Conclusiones

Con base a las prácticas del colectivo Bósate la bici, para el tránsito seguro del grupo, y las posturas discursivas que las fundamentan, se logran identificar elementos pertinentes frente al tema de educación vial para los bici usuarios, los cuales, para el grupo en cuestión deben responder a la necesidad de procesos colectivos que permitan el reconocimiento del bici usuario como un actor de relevancia en los territorios urbanos por parte de los otros actores y la mitigación de situaciones de inseguridad presentes por procesos de inequidad, que permita formar en funciones grupales para dichos procesos.

Dentro de lo anterior, se deben comprender, de acuerdo a la comunidad bici usuaria indagada, momentos que permitan el reconocimiento y comprensión de los diferentes territorios y de señales de tránsito reflejadas en la norma vigente, pero además, señales manuales y sonoras que permitan establecer un código de tránsito entre bici usuarios y permitan mejorar la comunicación en la vía.

Lo anterior, deberá reflejar las necesidades del contexto urbano, para lo cual, se menciona el Cambio frente al paradigma urbano promovido por la ONU (2007), propuesta en la que se envía un mensaje de reconsideración sobre los territorios en mención, que permita replantear la comprensión de estos en búsqueda de una mayor inclusión, accesibilidad, interacción, valoración de lo público y participación cultural y política, con el fin de superar problemáticas y satisfacer “las necesidades de todos los habitantes, reconociendo las necesidades específicas de aquellos en situaciones de vulnerabilidad.” (p, 5)

Lo anterior, se articula en armonía con los reclamos de la población bici usuaria frente a las manifestaciones de la violencia vial, siendo esta una condición enmarcada en una concepción atrasada de los territorios urbanos que generan la aparición de conductas violentas. Bajo consideraciones de esta naturaleza, se expide en Colombia la ley 1503 de 2011, la cual, llama la atención sobre fenómenos del tránsito como la violencia vial,

fomentando la inclusión de este término a nivel social, además de establecer lineamientos para procesos de educación vial.

Por lo anterior, se debe considerar a la educación como el elemento que permita la transformación de la problemática, pues hay que “reconocer que en la sociedad de la información y el conocimiento, una educación de calidad para todos es condición necesaria para el logro de la justicia social” (UNESCO, 2013. p 2), la cual se expresa en variados contextos y escenarios, en este caso, los territorios urbanos destinados a la movilidad.

7.1. La educación física en las vías

Uno de los fines de la educación, propuestos por el Ministerio de Educación Nacional (de Colombia), es “la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes” (Ley 115 de 1994). Finalidad a la cual, se articula el propósito de la presente investigación con lo específico de la Educación física como disciplina, pues es este fin propuesto por la ley general de educación, que da forma, en parte, a la vinculación de esta disciplina a los procesos de enseñanza aprendizaje para la formación de habilidades de los actores viales, en este caso, los bici usuarios.

Respecto a lo específico de la educación física, las conductas que se manifiestan en los momentos de tránsito grupal que son contexto de observación y algunas necesidades expresadas en el discurso por parte de los bici usuarios, permite identificar la necesidad de una educación física que propenda por la formación de conductas motrices necesarias para el transporte activo, sustentadas en valores como la autonomía y el respeto, con el fin de crear conciencia frente a la realidad actual del tránsito y sus manifestaciones de violencia en las vías. Adicionalmente, es necesario, de acuerdo las posturas del colectivo, la adquisición de habilidades como la pericia en la conducción de la bicicleta y el trabajo de los reflejos para la formación de bici usuarios.

Las conductas mencionadas, necesarias para el transporte de tipo activo, pueden obedecer a “manifestaciones motrices” las cuales, conforman el eje de la educación física en función de la integralidad en el proceso formativo. (Camacho, 2003),

Ahora bien, el abordaje del fenómeno y los objetivos de la investigación propuesta desde el área de Educación Física, debe trascender el contexto escolarizado que se propone como contexto de acción de esta disciplina, puesto que las manifestaciones motrices no son exclusivas de las personas vinculadas a instituciones educativas, sino que refieren conductas de todas las personas que podrán formarse mediante procesos educativos.

Además de superar la barreras de la formalidad educativa, que ha generado una ruptura entre las dinámicas sociales y los procesos de enseñanza aprendizaje, la educación física debe superar la individualización del aprendizaje enmarcado en el enfoque que direcciona los procesos educativos formales, pues el libre ejercicio de la movilidad supera lo particular, es una acción colectiva, en la que intervienen diversos actores, entre los que se encuentran los bici usuarios, quienes representan la manifestación del transporte activo cuya acción depende directamente de la acción motriz de sujetos que se interrelacionan en escenarios urbanos y que requieren, de procesos formativos para superar las condiciones de violencia vial.

8. Propuesta formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial

La siguiente propuesta formativa, responde a las necesidades identificadas durante el proceso de investigación llevado a cabo con el colectivo de Bici Usuarios “Bósate la Bici”, las cuales, reflejan la necesidad de la implementación de estrategias de enseñanza y aprendizaje en contextos urbanos, específicamente en los espacios que han sido destinados para la movilidad y el tránsito, en los que las relaciones entre los diferentes actores, han sido permeadas por procesos de violencia.

Lo anterior, es posible en primera medida, como ya se mencionó, con la identificación de los factores que influyen en la generación de relaciones de violencia en las vías desde un sector de la población que aparece como vulnerable ante las manifestaciones de ésta en los territorios urbanos; en segundo lugar; mediante la propuesta de una unidad formativa que propenda por un cambio en las relaciones problemáticas identificadas, dirigida a los actores que para este caso, aportan solamente una visión del fenómeno, el cual consideramos inacabado y aún, objeto posible de estudio y reformulaciones de sus elementos constituyentes.

Para lo primero, nos remitiremos a los resultados propios de la investigación con el fin de extraer los elementos relevantes para la propuesta de los contenidos que deberá abordar la formulación de la unidad formativa como respuesta a la violencia vial, desde el rol de bici usuario, quien es considerado como uno de los actores viales.

El segundo paso, requiere de un abordaje didáctico de lo anterior, que permita su organización en una estructura progresiva y coherente, con las prácticas actuales del bici usuario en los territorios urbanos, que serán consideradas desde la educación física, disciplina que debe superar escenarios formales de educación y vincularse a los escenarios populares y comunitarios, en los cuales debe empezar la tarea educativa.

8.1. Consideraciones previas

La violencia vial, se constituye en el fenómeno al que se intenta dar respuesta mediante la formulación de una estrategia formativa para bici usuarios, que permita, revalorar el conocimiento popular, extraído de las prácticas y consideraciones del colectivo de bici usuarios “Bósate la Bici”, en una articulación con los constructos teóricos que permitan la formulación y ordenamiento de contenidos educativos entorno a una propuesta formativa.

Se reconocen dos tipos de violencia vial de acuerdo a Ortiz (2007), a saber: la violencia vial intencional y la violencia vial negligente. Cualquiera que sea el escenario en que se manifieste, se identifica, de acuerdo a Fierro, Gómez y Álvarez (2010), por la aparición de "conductas peligrosas" y “expresiones de hostilidad” por parte de los actores involucrados en el tránsito.

Los factores que influyen en la consolidación de la violencia vial, se resumen en Condiciones de Inequidad que generan diferencias entre los actores viales, permitiendo la aparición de conductas que promueven una Lucha por el Espacio en los territorios urbanos destinados a la movilidad en la que influyen los diferentes actores; y por último, la inserción y Reproducción cultural de la violencia vial, por la repetición de conductas peligrosas que genera un tipo de reacción en cadena.

Las condiciones de inequidad se producen por vulnerabilidad de algunos actores viales, en mayor medida que otros, a los actos delictivos generados por lo que Briceño (2002) denomina como "La Nueva Violencia Urbana de América Latina"; y por las desventajas que presenta la infraestructura que permite la movilidad de modos alternativos de transporte, en comparación con la dispuesta para el tránsito del transporte a motor, mostrando lo que llama Rinaldi (2014) como la “hegemonía del automóvil”.

La lucha por el espacio se da, en los espacios destinados para la movilidad y el tránsito dentro del territorio urbano. La disputa por el uso de los espacios protagonizada por los diferentes actores viales, genera conductas peligrosas que para el caso del bici usuario, por las características del medio de transporte bicicleta y su connotación de activo, se

relacionan con el concepto de “conductas motrices” peligrosas, las cuales se manifiestan en las vías poniendo en riesgo la integridad de las personas y la infraestructura.

La reproducción cultural de los elementos mencionados, se concreta en la repetición de conductas peligrosas y expresiones de hostilidad como respuesta a las ya existentes. La aparición de estas se genera, desde las consideraciones de la comunidad bici usuaria, por la falta de formación en valores relevantes para las relaciones entre unos y otros actores, generando situaciones de agresividad, irrespeto y violencia

Por otra parte, el bici usuario es considerado como uno de los actores viales, que ha optado por un medio alternativo de transporte, el cual, permite beneficios en la reducción de contaminantes, en la salud desde la actividad física realizada en su accionar, en lo económico al promover un medio accesible en cuestiones de dinero y ahorrrativo en el caso del mantenimiento y la no provisión de combustible; y además, como un sujeto de derechos en la vía.

La bicicleta, se entiende como un elemento que de acuerdo a las condiciones sociales imperantes, se enmarca en un contexto de mercado, adquiriendo la connotación de mercancía en este escenario. Sin embargo, las ventajas que se desprenden de su uso como medio de transporte, permiten comprenderla como una herramienta que permite la interacción social con libertad y autonomía, la reconsideración de los territorios urbanos, y lo que llamaría Rinaldi (2014) la pacificación y democratización del tránsito.

Hempkemeyer y Belinaso (2016), comprenden la bicicleta como un Artefacto Cultural, cuya acción es dirigida por seres pedaleantes. Para el caso, será considerada como una herramienta pedagógica que permite el tránsito y la formación de bici usuario dentro de los territorios urbanos que aparecen como contexto educativo.

De esta manera, la bicicleta permite una nueva forma de relacionarse con la ciudad, con lo urbano; una nueva forma de relacionarse con las demás personas que participan en el tránsito y la movilidad, los actores viales; y una nueva forma de proponer acciones

formativas desde la educación física que permitan su aparición en escenarios populares y comunitarios.

La formación que se promueve por parte del colectivo Bósate la Bici, responde a un tipo de educación informal, pues en la práctica, no comprende contenidos específicos ni una organización clara de estos en un proceso secuencial, por esto, se propone organizar contenidos que son relevantes de la valoración del conocimiento popular, que para el caso, proponen una educación para la acción colectiva, no individual; que se fundamente en el aprendizaje de “conductas motrices” o “manifestaciones motrices” necesarias para el transporte activo, fundamentadas en los valores, especialmente en el de autonomía y respeto.

8.2. Consideraciones didácticas

La didáctica, como una rama derivada de la pedagogía, de acuerdo con Camacho (2003.), centra su estudio directamente en los procesos de enseñanza aprendizaje, precisando con esto, las técnicas, herramientas necesarias y roles que se deben desempeñar dentro del proceso ya mencionado y su correspondiente evaluación.

Por su carácter derivado del pensamiento pedagógico, la didáctica obedece también a una reflexión sistemática del acto educativo y a un momento histórico determinado por las condiciones sociales existentes, de acuerdo con los requerimientos educativos para el mantenimiento de los modelos vigentes.

Sánchez Bañuelos (2003), define la didáctica en el marco de la educación física, como “el conjunto de conocimientos y de actividades que se centran y focalizan en problemas y variables de la enseñanza y del aprendizaje institucionalizados.” (p. 11) Proponiéndola en este sentido, como un aspecto presente únicamente en el ámbito formal institucionalizado, dejando por fuera contextos populares que no solamente deben ser abordados como contextos educativos, sino además como contextos de transformación por la acción educativa.

En otra definición, la didáctica, de acuerdo a Zuluaga, (1988. en Camacho, 2003) “se traducirá en programas, programaciones, redes de secuencia de enseñanza, y de progresiones variadas. Sin embargo, puede pertenecer a varios niveles: el de la nación, el del establecimiento, el de la clase, y a todos aquellos que consideran de una manera cada vez más detallada las conductas de los alumnos y las condiciones reales del contexto de intervención.” (p 65)

De lo anterior, podemos identificar factores claves para comprender el concepto de didáctica en la práctica, que permitirán establecer relación entre las disposiciones normativas aplicables, que se establecen como lineamientos didácticos de nivel de la nación, y la propuesta formativa que postule una educación física que valore lo popular y lo comunitario en contextos de aprendizaje alternativos.

Por lo tanto, consideramos que la educación física en nuestro país, no ha sido proyectada fuera de la escuela. Sin embargo, es necesario mencionar las consideraciones didácticas que para esta disciplina aparecen en el nivel de la nación, adaptando sus postulados sobre lo específico de la formación, a una organización de contenidos en contextos urbanos, que para el caso son considerados posibles contextos educativos.

Uno de los fines de la educación, mencionados por la ley general de educación en Colombia, hace referencia a “la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, (...) la recreación, el deporte y la utilización adecuada del tiempo libre.” (Ley 115, 1994), al cual se inscribe la tarea de la educación física.

Por su parte, el Ministerio de Educación Nacional (MEN), en la serie de Lineamientos Curriculares para el área de Educación Física, Recreación Y deporte (2000), afirma que

“hoy se reconocen nuevas realidades de relación social y cultural y la importancia de mirar nuevos conceptos, prácticas y formas de participación de la Educación Física en el desarrollo cultural y social como fundamento del currículo que tenga en cuenta tanto la diversidad cultural como los avances de la ciencia y las transformaciones de la institución escolar.” (p 14)

Como ya se había mencionado, estas consideraciones respecto de la educación física no comprenden su aparición fuera del currículo escolarizado, sin embargo, se rescata el reconocimiento de los cambios sociales y culturales a los que nos enfrentamos hoy, mencionando la necesidad de nuevas formas y prácticas de participación en la Educación Física.

De la misma manera, el MEN (2000) señala cuáles deben ser los procesos que se orienten desde la Educación Física, resumidos en la siguiente tabla:

Tabla 2

Procesos que orientan la educación física escolar

PROCESOS	COMPONENTES	PERSPECTIVAS DE LOGRO
Desarrollo físico motriz	<ul style="list-style-type: none"> • Biológico • Físico • Biosíquico 	Valoración de la potencialidad de sí mismo como humano y como especie.
Organización del tiempo y el espacio.	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción personal de tiempo y el espacio. • Construcción social de tiempo y el espacio. 	Ubicación en la acción inmediata y próxima en la perspectiva individual y colectiva
Formación y realización técnica	<ul style="list-style-type: none"> • Técnicas del cuerpo • Acciones básicas • Acciones complejas 	Apropiación cultural y creación en la multiplicidad de prácticas de la cultura.
Interacción social	<ul style="list-style-type: none"> • Hábitos • Usos • Valores 	Construcción y proyección personal y social de una ética.
Expresión corporal	<ul style="list-style-type: none"> • Lenguajes • Emoción • Ambientes • Sensibilidad 	Comunicación y elaboración estética.
Recreación lúdica	<ul style="list-style-type: none"> • Vivencia • Actitud 	Reencuentro consigo mismo y con los demás en ambientes libres

Recuperado de: MEN (2000). Serie de Lineamientos Curriculares. Educación Física, Recreación y Deporte.

Para el caso, el proceso que direccionará el mismo de manera particular, teniendo en cuenta que se propone para un contexto educativo popular en el espacio urbano, fuera de la

escuela y a través de la práctica y uso de la bicicleta como herramienta pedagógica, tendremos en cuenta el proceso de Interacción Social, pues en este, se considera que “el ser humano se constituye de acuerdo con su cultura y las situaciones de su propia vida que determinan aprendizajes sociales directos, independientes de la educación formal” (MEN, 2000. p 39).

Además de las consideraciones sobre didáctica en la educación física repasadas, es importante mencionar las orientaciones que desde el marco legislativo se hacen sobre la educación vial, pues es este el objetivo final de la propuesta formativa desde la educación física, la educación para enfrentar la violencia vial.

Respecto a lo anterior, el decreto 1503 de 2011, llama la atención sobre la necesidad de establecer lineamientos para generar procesos educativos que permitan la formación de hábitos que propendan por una convivencia en paz entre todos los actores de la vía. Para esto, define responsabilidades de sectores públicos como movilidad y educación y del sector privado y civil, que permitan "incorporar la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía." Así como desarrollar procesos para la "Educación Vial".

La norma mencionada, establece once objetivos a los cuales, deben apuntar los procesos de formación en educación vial, sin embargo, son dirigidos, al igual que las orientaciones sobre lineamientos de la educación física, únicamente a contextos institucionalizados, dejando por fuera una vez más los espacios urbanos destinados a la movilidad, siendo estos los escenarios en los cuales, cobra vida la violencia vial.

Para tener en cuenta los objetivos mencionados que se entienden como un lineamiento didáctico de nivel de la nación, los traeremos a colación:

“1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. *Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.*
3. *Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.*
4. *Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.*
5. *Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.*
6. *Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.*
7. *Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.*
8. *Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.*
9. *Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.*
10. *Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.*
11. *Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.” (Ley 1503, 2011)*

Estos objetivos, si bien no están dirigidos a procesos de formación extraescolares, constituyen un lineamiento para el abordaje de la propuesta formativa que aquí se postula, entendiendo de lo anterior, que dichos objetivos aplicados a la formación de bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial, se pueden clasificar en

objetivos de formación de conductas y hábitos (1,3,7 y 8), objetivos de formación en valores (2, 5,6 y 9); y objetivos de comunicación (10 y 11).

8.3. Consideraciones pedagógicas

En cuanto a las orientaciones pedagógicas que darán forma a la propuesta, se acude al modelo pedagógico de la educación física, propuesto por Camacho (2003) llamado Integrado o Emergente, el cual, “enmarca la acción educativa dentro de un contexto socio cultural que la determina, pero que a su vez se deja influenciar por ella, estableciéndose de esta manera un diálogo de saberes entre todos los miembros de la comunidad educativa” (p 72), que para el caso, serán los miembros de la comunidad bici usuaria a quienes va dirigida y los demás actores viales puesto que para la acción propuesta, el contexto educativo es el territorio urbano destinado al tránsito, lo que transforma a los actores viales en comunidad educativa.

Para la concreción del modelo pedagógico aplicado al proceso formativo para el bici usuario como actor de transformación en escenarios de violencia vial, se tendrán en los elementos que surgen de las preguntas que, de acuerdo a Camacho (2003), son orientadoras del proceso educativo, a saber: el tipo de hombre que se propone, el método, los contenidos, el desarrollo humano y las relaciones maestro – alumno.

8.4. Propuesta formativa: bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial

Tipo de Hombre: Se espera la formación de un bici usuario autónomo, respetuoso, crítico y transformador ante las situaciones de violencia vial, que se manifiestan en los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad.

Método: La presente propuesta se concretará, teniendo en cuenta los postulados de (Camacho, 2003), mediante un proceso formativo desde el área de Educación Física, Recreación y Deportes, bajo el modelo Integrado o Emergente, el cual valora el contexto socio cultural y lo vuelve parte de su acción educativa; una “Tendencia Socio motriz”, que propone el concepto de conductas motrices como objeto de estudio de la educación física y

un “estilo que posibilita la participación”, en relación con el papel activo de los estudiantes dentro del proceso formativo.

Contenidos: De acuerdo a los indicado desde el modelo pedagógico Integrado o Emergente, los contenidos deberán ser definidos de manera participativa, por lo que en este caso, dichos contenidos se extraen del trabajo de campo llevado a cabo con el colectivo de bici usuarios Bósate la Bici y responden a las necesidades identificadas en su contexto natural.

Por lo anterior, los contenidos educativos que se proponen, responden a los elementos que, de acuerdo a la comunidad indagada, se presentan en el tránsito y dan forma a las manifestaciones de violencia vial. Los contenidos propuestos se evidencian en la siguiente tabla:

Tabla 3

Contenidos formativos para el bici usuario

Elemento violencia vial	Contenido formativo
Condiciones de inequidad	Acciones de transporte activo colectivo
Lucha por el espacio	Conductas motrices seguras
Reproducción cultural	Formación en Valores

Desarrollo humano: Desde este punto de vista, la propuesta se genera para la formación de un ser humano integral, capaz de desempeñarse como bici usuario para superar las condiciones de violencia vial, a partir de conductas motrices seguras adquiridas con base a los valores de autonomía, respeto y capacidad crítica.

Relaciones maestro – alumno: Es importante primero expresar, que la consideración sobre este punto debe entenderse por fuera del aula de clase, en contextos urbanos en los que se manejan relaciones horizontales, pues el escenario popular no establece jerarquías de orden institucional, sino que admite la actuación de quienes en él se presenten. Por esta razón, y teniendo en cuenta las disposiciones de un modelo Integrado o Emergente, la relación entre maestro y estudiantes debe ser mediada por el diálogo y la igualdad, intentando alcanzar e acción colectiva, la superación de la violencia vial.

8.5. Unidad formativa: Bici usuarios como actores de transformación en escenarios de violencia vial	
Población: Grupo de Bici usuarios	Intensidad horaria: 18 horas
Objetivo general:	Formar bici usuarios autónomos, respetuosos, críticos y transformadores ante las situaciones de violencia vial, que se manifiestan en los territorios urbanos destinados al tránsito y la movilidad, mediante la adquisición de conductas motrices sustentadas en valores.
Objetivos específicos:	Adquirir elementos que permitan la agrupación de los bici usuarios en el tránsito y los recorridos colectivos
	Estimular el desarrollo de capacidades y su proyección en sociedad, para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte.
	Fomentar la autonomía y el respeto en las acciones de tránsito, así como la capacidad crítica para la resolución de problemas en los territorios urbanos destinados a la movilidad.

CONTENIDOS	TEMAS	SUB TEMAS	ACTIVIDADES SUGERIDAS	METODOLOGÍA DE LA UNIDAD	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
Acciones de transporte activo colectivo	Conocimiento del territorio	señales manuales	Taller de socialización y puesta en práctica	Mediante un proceso formativo desde el área de Educación Física, Recreación y Deportes, bajo el modelo Integrado o Emergente, el cual valora el contexto socio cultural y lo vuelve parte de su acción educativa; una “Tendencia Sociomotriz”, que propone el concepto de conductas motrices como objeto de estudio de la educación física y un “estilo que posibilita la participación”,	Proceso de coevaluación a partir de la identificación de los elementos aprendidos en situaciones vivenciales.
		señales sonoras	Taller de socialización y puesta en práctica con silbato		
		Infraestructura a bici	Recorridos y charlas de reconocimiento por infraestructura bici		
		Identificación de rutas y lugares	Identificación vivencial de zonas con altos niveles de violencia		
Conductas motrices seguras en la bici	Conducción de bicicleta	Capacidades físicas condicionales para el transporte activo	Actividades de fuerza, velocidad y resistencia aplicada, en escenarios pertinentes		Capacidad de desplazamiento en circuitos de exploración propuestos.

		Capacidades físicas coordinativas para el transporte activo	Actividades de coordinación general, equilibrio y orientación	en relación con el papel activo de los estudiantes dentro del proceso formativo.	
	Interacción social	Tránsito en la vía compartida	Recorridos grupales por vías de uso compartido. Puesta en práctica de los contenidos anteriores	Sumado esto a la relación horizontal basada en el diálogo entre maestro y estudiante.	
Formación en Valores para el tránsito sin violencia	Reconocimiento de los actores viales	Normas de tránsito	Reconocimiento en terreno y comparación con disposiciones normativas	Identificación de señales normativas en elementos gráficos.	
		Derechos y deberes	Taller de sensibilización en vía y revisión normativa		
	Valores en la vía	Autonomía en el transporte activo	Simulación de acciones de tránsito que involucren toma de decisiones		Autoevaluación dirigida por medio de la socialización de un caso y la

		Respeto por todos los actores	Simulación de acciones de tránsito que involucren interacción con otros actores viales	indagación sobre posibles comportamientos.
		Capacidad crítica frente al tránsito.	Taller de generación de ideas para la superación de condiciones problemáticas en el tránsito.	

Gráfica 8 Unidad Formativa

Bibliografía

Anta, J. (2015). El automóvil: genealogía de un objeto de poder. *Metodos, Revista de Ciencias Sociales* 3 (1): 93 - 106. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=441542973008>

Angrosino, M. (2012) *Etnografía y Observación Participante en Investigación Cualitativa*. (Flick, U.). Madrid, España. Ediciones Morata. (2007)

Blázquez, D. (2001). *La Educación Física*. Barcelona, España. INDE Publicaciones.

Briceño, R. (2002). La nueva violencia urbana de América Latina. *Sociologías*, (8), 34-51. <https://dx.doi.org/10.1590/S1517-45222002000200003>

Bogotá Cómovamos. (2017). Informe de Calidad de Vida de Bogotá en 2016. Recuperado de <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-de-bogota-en-2016/>

Camacho, C. H. (2003). *Pedagogía y Didáctica de la Educación Física*. Armenia, Colombia. Kinesis.

Caracciolo, C. H. (2009). Bicicleta, Circulación Vial y Espacio Público en la Italia Fascista. *Historia Crítica*, (39), 20-42. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-16172009000300004&lng=en&tlng=es.

Cerda G., Hugo. (1993). *Los Elementos De La Investigación Como Reconocerlos, Diseñarlos Y Construirlos*. Editorial El Búho Ltda. Bogotá, Colombia.

Cisterna, F. (2005). Categorización y Triangulación como procesos de validación del Conocimiento en Investigación Cualitativa. *Theoría*, 14(1), 61-71. Recuperado de:

<http://www.ceppia.com.co/Documentos-tematicos/INVESTIGACION-SOCIAL/CATEGORIZACION-TRIANGUALCION.pdf>

Constitución política colombiana (1991). Asamblea Nacional Constituyente, Bogotá, Colombia, 6 de Julio de 1991.

Delval, J. (2012). La escuela para el siglo XXI. *Sinéctica*, (40), 01-18. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-109X2013000100004&lng=es&tlng=es.

Dangond, G. Jolly, J. Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, 16(2), 485 - 514. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092011000200007&lng=en&tlng=es.

De Tezanos. (1998). *Una Etnografía de la Etnografía*. Bogotá, Colombia. Editorial Antropos.

Eltit, V. (2011). Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco. *Revista INVI*, 26(72), 153-184. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000200006>

Fierro, I. Gómez, T. & Álvarez, F. (2010). Agresividad vial en la población general. *Gaceta Sanitaria*, 24(5), 423 - 427. Recuperado de http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0213-91112010000500011

Geldstein, R. Di Leo, P. & Ramos, S. (2011). Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. *Physis - Revista de Saúde Coletiva*, 21(2). 695 - 720. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/4008/400838232019.pdf>

González, a. (2003) Los paradigmas de investigación en las ciencias sociales. ISLAS, 45(138):125-135. Recuperado de: <http://islas.uclv.edu.cu/index.php/islas/article/view/617>

Guber, R. (2004). La Etnografía. Método, Campo y Reflexividad. Bogotá, Colombia. Grupo Editorial Norma.

Hempkemeyer, S., & Belinaso, L. (2016). Bicicleta, Cidade e Educação: Movimentos De Pesquisa [Bicicleta, Ciudad y Educación: Movimientos de Investigación]. Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social, 16 (2), 289-305. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53746594012>

Ley 105 (1993). Congreso de la República de Colombia. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1993.

Ley 115 (1994). Ley General de Educación. Congreso de la República de Colombia. Diario Oficial No. 41.214 de 8 de febrero de 1994.

Ley 336 (1996). Estatuto Nacional de Transporte. Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996. Congreso de la República de Colombia. 20 de diciembre de 1996.

Ley 769 (2002). Código Nacional de Tránsito. Diario Oficial de la Republica de Colombia No. 44893. Bogotá D.C., 7 de agosto de 2002.

Ley 1503 de 2011. Diario Oficial No. 48.298 de 30 de diciembre de 2011. Congreso de la República de Colombia.

Ley 1811 (2016). Ley Pro Bici. Diario Oficial de la Republica de Colombia No. 50033 Bogotá D.C., del 21 de octubre de 2016.

Melo, E. (2013). El mobiliario urbano destinado al uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá (Tesis de Maestría). Universidad de Palermo, Facultad de Diseño y Comunicación. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de https://fido.palermo.edu/servicios_dyc/tesis_maestria/detalle_proyecto.php?id_proyecto=15

[54&titulo_proyecto=El%20mobiliario%20urbano%20destinado%20al%20uso%20de%20la%20bicicleta%20en%20la%20ciudad%20de%20Bogot%E1](#)

Ministerio de Educación. (2000). serie lineamientos curriculares Educación Física, Recreación y Deporte. Recuperado de https://www.mineducacion.gov.co/1759/articulos-339975_recurso_10.pdf

Miralles, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. Documents d'Anàlisi Geogràfica, (41). 107 – 120. Recuperado de <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n41/02121573n41p107.pdf>

Mosquera, M. (2016). El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. Revista Sociedad y Economía, (31), 95-119. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99647007005>

Naciones Unidas. (2017). Nueva Agenda Urbana. Recuperado de <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

Ortiz, M. (2017). Manifestaciones de Violencia en el Tránsito. Análisis Acerca de Percepciones y Representaciones, de Personas que Conducen Vehículos Automotores en el Área Metropolitana de San José (Tesis de Maestría). Universidad Estatal a Distancia, San José, Costa Rica. Recuperado de <http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/bitstream/120809/1569/1/Manifestaciones%20de%20violencia%20en%20el%20tr%C3%A1nsito.pdf>

Pico, María. González, Rosa. Noreña, Olga. 2011. Seguridad Vial Y Peatonal: Una Aproximación Teórica Desde La Política Pública. Hacia la Promoción de la Salud, 16(2). 190 - 204. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=309126696014>

Rinaldi, F. (2014). Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito. Revista Transporte y Territorio, (11), 135-139. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333032406008>

Sacristan, G. & Pérez, A. (2002). *Comprender y Transformar la Enseñanza*. Madrid, España. Ediciones Morata. Décima edición.

Salazar, O. (2017). Cultura del automóvil y subjetividades en Colombia (1950-1968). *Revista de Estudios Sociales*, (59), 111 - 123. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81549422010>

Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá. (2014). *El Libro de la Bici 2014* (Versión PDF). Recuperado de <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/cultura-en-bici/libro-de-la-bici>

Thomson, I. & Bull, A. (2002). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la Cepal* 76. 109 – 121. Recuperado de https://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_bull.pdf

Tono, D. (2013). *Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá* (Trabajo de grado). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/14805/TonoJimenezDaniel2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Trujillo, A. (2015). La Bicicleta, Máquina E Insistencia. *Nómadas* (42), 243-251. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-75502015000100015&lng=en&tlng=es.

Tawil, S. (2013). La educación para la “ciudadanía mundial”: marco para el debate. *Investigación y Prospectiva en Educación UNESCO*, París. [Documentos de Trabajo ERF, No. 7] Recuperado de <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002237/223784s.pdf>

Unesco (2013). *Porqué Importa Hoy El Debate Curricular*. Genova, Suiza. Recuperado de: <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002213/221328S.pdf>

Anexos

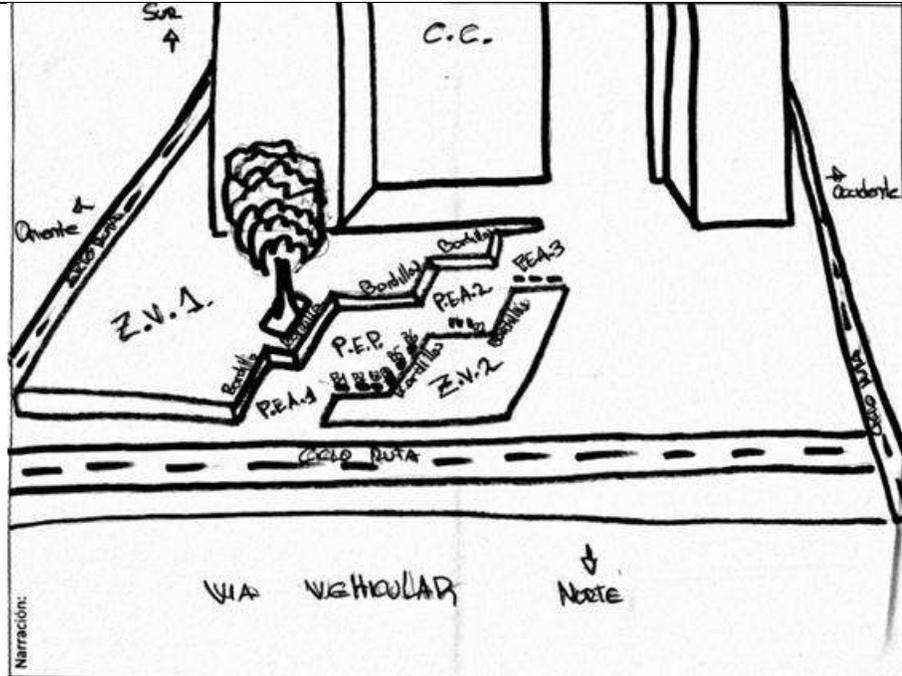
Anexo 1 Formato Observación

Fecha: _____		Registro N° ____
Lugar: _____		
Observadores: _____		
Narración:	Anotaciones temas o pre categorías:	
Comentarios Investigador:		

DATOS GENERALES
LUGAR:
NOMBRE ENTREVISTADO:
DOCUMENTO:
ORGANIZACIÓN:
BICICLETA – BICIUSUARIOS
¿Qué significa la bicicleta en su vida?
¿Qué opinión tiene de la bicicleta y de los demás medios de transporte?
¿Cuáles son las razones para usar la bicicleta?
¿Qué elementos o características deben tener quienes usan la bicicleta?
VIOLENCIA VIAL
¿Cómo son las relaciones entre quienes usan la bicicleta y quienes usan otros medios de transporte?
¿Qué piensa del espacio que está destinado para la movilidad?
¿Para usted cómo se desarrolla el tránsito y la movilidad?

Anexo 3 Registro de Observación 1 (ROI)

Fecha: 29/06/2018		Registro N° RO1			Páginas: 3
Lugar:	Plazoleta	CC	Gran	Plaza	Bosa
Observadores: Jeysson González					
Narración:					Temas
	<p>Codificación:</p> <p>C.C.: Centro Comercial</p> <p>Z.V.1. / Z.V.2: Zona verde 1/ Zona verde 2</p> <p>P.E.P.: Punto de encuentro principal</p> <p>P.E.A.1 / P.E.A.2 / P.E.A.3: Puntos de encuentro alternativo 1 , 2 y 3</p> <p>B1, B2, B3, B4, B5, B6: Bancas</p> <p>Pq: Parqueadero bicicletas</p>				Lugar de Encuentro
	<p>Al llegar al lugar se logra observar la agrupación de los participantes del colectivo (por conocimiento previo del observador) en un lugar específico de la plazoleta frontal de un centro comercial de la localidad de Bosa. Con miras puestas a la observación del lugar de encuentro, se genera un mapa que refleja el lugar de encuentro del colectivo y permite la codificación de los elementos presentes en el lugar de encuentro.</p>				



Descripción del lugar:

El lugar de encuentro es la plazoleta frontal del centro comercial “Gran Plaza” en la localidad de Bosa. Al fondo de ésta, hacia el sur, se encuentra la estructura del centro comercial (c.c.); frente a ella, al costado oriental, se encuentra una zona verde (Z.V.1.) cuyos linderos, definidos por bordillos de concreto, de cara a la plazoleta son discontinuos (como en forma de escalera horizontal) Junto a Z.V.1. (Hacia el occidente), se observa otra zona verde de menor tamaño (Z.V.2), con la misma característica de sus linderos discontinuos, pero hacia el sur, con esto, las 2 zonas verdes dan forma a una zona peatonal en medio, formando cuatro segmentos (como dividiendo la zona en secciones). El primer espacio de estos que se observa, de norte a sur, se identifica con el código P.E.A.1; el siguiente espacio (del cual el colectivo hace uso en mayor medida

	<p>para el encuentro de sus participantes), es el punto de encuentro principal (P.E.P.), siendo este sector de mayor tamaño que los demás, se ubica junto a un gran árbol presente en Z.V.1. y allí, junto a Z.V.2. Están ubicadas seis bancas que se mencionan como B1, B2, B3, B4, B5 y B6, de acuerdo a su ubicación de norte a sur. El siguiente espacio que se forma entre las zonas verdes, corresponde a P.E.A.2. En el cual se ubica, junto al bordillo sur de Z.V.2, un parqueadero para bicicletas de tres puestos (pq). Y por último, un espacio que no es utilizado por los participantes del colectivo en el momento del encuentro (P.E.A.3) el cual desemboca en la plazoleta general que conduce a la entrada del centro comercial. Todo el centro comercial está rodeado por carril de bicicleta, el cual, en el sector norte se ubica sobre la zona peatonal, y a sus costados oriental y occidental, se ubica sobre la vía peatonal.</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Anexo 4 Registro de Observación 2 (RO2)

Fecha: 29/06/2018		Registro N° RO2	Páginas: 3
Lugar: Vías de Bogotá			
Observadores: Jeysson González			
Narración:			Temas:
9:15 PM	<p>Codificación:</p> <p>O: Participante organizador</p> <p>P1: Participante uno</p> <p>Po: Participante (observador)</p>		<p>Violencia vial</p> <p>Normas</p> <p>. Tránsito por carril izquierdo</p>
9:19 PM	<p>Hay una persona a la cabeza del grupo, en la bicicleta que usa lleva una bandera alusiva al colectivo y en la parrilla de la parte trasera una cabina de sonido. El resto de participantes transitan tras él, por la avenida Boyacá, nos dirigimos al parque de Usaquén.</p> <p>La avenida tiene dos sentidos viales, para cada uno dos calzadas de doble carril. Transitamos en dirección sur – norte, por el carril de la izquierda de la calzada.</p> <p>La posición del observador es junto al organizador que transporta la cabina y la bandera, hay dialogo entre él y dos participantes</p>		<p>. No uso de ciclo Rutas</p> <p>- Espacio</p> <p>Robos</p> <p>Prelación</p> <p>carros</p> <p>.</p>

	<p>O: “Ah, preciso el marica del o... no vino hoy, estamos como desordenados.”</p> <p>P1: “no nada, ahí vamos bien, lo que pasa es que hoy es larguito el recorrido. Ahí vamos bien, agrupados y por este carril” /señala el carril por el que transita el grupo/ “¿o nos vamos por la ciclo ruta?” (risas).</p>	<p>Infraestructura</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p>
<p>9:22 PM</p>	<p>O: “ja, que tal (risas), no llegamos hoy.”</p> <p>Po: “¿nunca se van por la ciclo ruta?”</p> <p>O: “no nunca, es muy pequeña, en este momento los bici usuarios somos muchos, y las ciclo rutas ya se nos quedaron pequeñas. Aparte de que están súper deterioradas, por ejemplo ésta /indica con su cabeza hacia el extremo izquierdo de la avenida (donde está la ciclo ruta)/ parece un mapa con relieves (risas), todo el asfalto ya levantado, es peligroso para el bici usuario.”</p>	<p>. Abandono</p> <p>Muerte</p> <p>. robo</p> <p>. atropello</p> <p>Desventaja ante autos</p> <p>Educación</p>
	<p>P1: “igual solo o en grupo es mejor no irse por la ciclo ruta. Todos porque no cabemos. Y solo lo roban a uno. Esta ciclo ruta es muy peligrosa para rodar por ahí, mas así de noche, uno no sabe dónde le salgan los ladrones. La ciudad está muy peligrosa para nosotros.”</p>	<p>Instituciones (movilidad)</p> <p>. engaños</p>
<p>9:26 PM</p>	<p>O: “si esa es la otra. Los bici usuarios estamos como olvidados, hm, no (se retracta) no es olvidados, es abandonados. Todo lo que se hace en la ciudad es para los carros, que arreglan las calles, por donde pasan los carros. Que un puente, para los que tengan carro. Que un parqueadero, para carros. Así es, mientras que a los bici usuarios nos siguen matando por robarnos la bicicleta o por no dejarnos robar votándonos por la avenida. Es una decisión fuerte eso, arriesgarse a ser atropellado o a ser robado, ¿Qué prefiere usted?” (risas)</p> <p>Po: “pero así debe ser para los demás también ¿no? Me refiero a</p>	<p>. desprotección</p> <p>No producción Beneficios del bici usuario</p> <p>. no los ven</p> <p>. no muerte</p> <p>. medio ambiente</p>

<p>quienes no andan en bici, digamos a los peatones los atropellan o a los conductores, también los roban.”</p> <p>O: “si claro, pero digamos los conductores es muy difícil para que los roben, ellos van encerrados y si se les acercan arrancan o se aseguran las puertas, bueno, los atropella o alga hace (risas). Pero a un peatón o un bici usuario lo cogen y quieto, hasta lo matan. Un conductor por ejemplo quién lo atropella, no, se estrella, mientras que a nosotros o los de a pie hasta nos matan también. Eso deberían verlo los de movilidad (refiriéndose a quienes tienen decisión en este campo), nosotros llevamos un rato tratando de impulsar la bici, y nos han convocado a cosas y eventos, y que vallamos todos que nos ayudan y no sé qué más. Cuando ya pasa todo, se pierden y uno va y pregunta bueno ¿Cómo nos puede ayudar? Y lo único que dicen es, no pues, postúlese a la beca de no sé qué (simulando otra voz) a la de no sé cuántas. Si eso lo podemos hacer sin ellos (refiriéndose nuevamente a quienes tienen decisión en este campo), nunca ayudan a nada, y eso frustra. Mientras siguen llenando esta vaina de transmilenio (Empresa de transporte masivo mediante buses articulados) y motos, como no les producimos.”</p> <p>Po: “hmm ¿muchas dificultades?”</p> <p>O: “si muchas, aparte que no ven los beneficios que los bici usuarios traemos, por ejemplo uno atropella a alguien, por accidente, y no lo mata hermano. Pero valla un transmilenio atropelle a alguien, lo deja embarrado en el asfalto. O cuantos exostos tenemos aquí casi 40 personas que somos. No contaminamos y aun así, todo es para los carros.”</p> <p>P1: “si eso es verdad, esta época ya no está para que sigamos contaminando tanto, y uno pasa al lado de esos buses y son unas</p>	<p>Tránsito en grupo</p> <p>. Señales grupales</p>
--	--

	<p>chimeneas rodantes.” /levanta la mano izquierda empuñada (indicando parar)/</p> <p>Se escuchan sonidos de silbato, el grupo se detiene tras un semáforo.</p> <p>O: “si, esa es la realidad del bici usuario, pero ahí estamos pa cambiar esta vaina, a ver si nos empiezan a tener en cuenta.”</p>	
Comentarios Investigador:		

Anexo 5 Registro de Observación 3 (RO3)

Fecha: 06/07/2018		Registro N° RO3	Páginas: 3
Lugar:			
Observadores: Jeysson González			
Narración:		Temas:	
7: 55 pm 8:00 pm	<p>Codificación:</p> <p>P1, P2, P3: Participantes 1, 2 y 3</p> <p>Po: participante (observador)</p> <p>O1: Participante organizador</p> <p>Hay tres bicicletas en equilibrio en el centro de P.E.P., al lado de las bicicletas tres hombres miembros del colectivo dialogan /hacen movimientos con sus manos señalando las bicicletas/. En los atillos de P.E.P se encuentran recargadas 9 bicicletas, en frente de ellas, se observan 5 subgrupos de entre 3 y 5 integrantes cada uno, se genera un dialogo en el subgrupo junto al árbol de Z.V.1., en el que está presente el observador.</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Disputa</p> <p>. cerrar</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Mecánica</p> <p>. dinero</p> <p>. seguridad</p> <p>Desventaja</p>	

<p>8:04 pm</p>	<p>- P1: “¿Le ajustó al fin el freno a la bicicleta?” (preguntando a P2)</p> <p>- P2: “No nada, ahorita solo estoy frenando con el de atrás. Quiero meterle unos hidráulicos, pero no he tenido plata, ¿esos si frenan con un toquecito así (mueve su mano en señal de delicadeza)! Aunque he tenido ganas de comprarme otra bici”</p> <p>- P3: (interrumpiendo a P2) “¡Pero esa que tiene esta chimba! Y con los hidráulicos le queda mejor, frenando en seco.” (Risas)</p> <p>- P2: “si claro, aunque esta bici me ha salido buena. Sino que ya se me ha desoldado la uña dos veces (con su dedo índice señalando el soporte del tensor en el marco de la bicicleta), pero es buena.”</p> <p>- Po: “¿luego que le pasó al freno? Porque si es importante que funcionen los dos.” (Preguntando a P2)</p> <p>- P2: “hmm, nada mk. Las pastillas que están gastadas. Pero es que no se las he cambiado porque no tengo plata. Cuando me paguen no sé si ponerle más bien unos hidráulicos. Se imagina en un pique un freno de esos si le da seguridad. Pude ir uno más rápido. Pero es que eso para ir ahí pensando en que va sin frenos no aguanta, a mí no me gusta. Porque yo cuido harto la bici. Es la que me lleva a todo lado y toca meterle también platica. ¿Sí o no?” (dirigiéndose a P1)</p> <p>- P1: “si claro, yo hace poco le cambie las zapatas a la mía marica, si usted no tiene frenos grave... (Risas) La mía no es tan cara pero si toca tenerla segura porque en la calle es necesario. Esos carros se le van encima a uno como si fuera de ellos la calle. Que día casi me tumba uno ahí en la 86 /eleva su brazo derecho y con su índice señala el norte/, un corza llevaba ese hijueputa. Y me cerró, yo iba rápido marica. Y donde no hubiera tenido los dos frenos me voy de jeta. Yo ya le dije que toca que le cambie eso hace rato.”</p> <p>(Dirigiéndose a P2)</p> <p>P2: “si mk pero no ve que no han pagado. A mi también el lunes,</p>	<p>. no cobertura</p> <p>Cambio</p> <p>. no muerte</p> <p>. medio ambiente</p> <p>Educación</p> <p>Conocimiento del Territorio</p> <p>Tránsito en grupo</p>
----------------	--	--

<p>8:10 pm</p>	<p>. eh, el martes mk. Iba subiendo por el puente de la 68, ahí en la . primera de mayo, y pasó uno de los del Sitp, como suben a toda . esos puentes esos mks. Y yo ahí dele pa rriba, cuando fue que . volteé a mirar, levanté la mirada mejor dicho, y lo tenía era encima. . Y a lo que frené, chirrió así esa mierda” /moviendo las manos . como rasgando el aire/, “y vea” /señala con su índice el freno del . disco delantero/ . “Se rayó el disco, casi me lo tiro, pero ahí tocaba o tocaba, porque . donde no frene me estrello con ese marica Sitp. Y a esos no les . duele nada pero uno estrellarse con ese animal, déjeme decirle. Ahí . queda uno contra esas latas.”</p> <p>-P1: “huy nooooo”</p> <p>- P2: “ja, que no, uno rápido se da duro con esas latas, como a los carros no les duele, pero uno se estrella con un bus y ahí queda.”</p> <p>Para la música de la planta de sonido. Uno de los organizadores habla por medio de la bocina,</p> <p>- O1: “buenas noches Bósate la Bici ¿cómo están todos?” (Dirigiéndose al público, como respuesta voces variadas)</p> <p>“Bueno por favor venimos acá un momento, eh, hacemos un circulo aquí, y vamos a prender la velita, vamos a apoyar con la velita para que no haya más líderes sociales asesinados” (ese día se llevaba a cabo una movilización social en varios puntos de la ciudad, en la que se propuso prender velas en memoria de los numerosos asesinatos de líderes sociales ocurridos en distintas partes del país)</p> <p>“Bueno como ya sabemos hoy hay una manifestación porque en toda Colombia siguen matando líderes, un líder social es alguien que como aquí empieza algo y muchos otros lo siguen, y por pensar diferente los matan. mm, como ejemplo nosotros, queremos cambiar la movilidad y que todo el mundo use la bici para no</p>	
----------------	---	--

	<p>seguir matándonos en las vías ni dañando nuestro medio ambiente</p> <p>Entonces vamos a prender nuestras velitas (saca una bolsa de velas de su maleta) y vamos a dedicarles un minuto de silencio. Y para que no siga pasando, que nos respeten a todos.”</p> <p>El integrante organizador hace entrega de velas a la mayoría de los asistentes, y la prenden, se realiza el minuto de silencio que se rompe con la voz del miembro organizador:</p> <p>- O1: “Bueno hoy tenemos rodada en la ciudad larga, vamos a conocer algo de los cerros orientales, es importante conocer nuevos caminos nuevas rutas, y ya saben, nos vamos todos y regresamos todos, por favor vamos todos por un solo carril, detrás de la bandera, sin pelear con nadie. Que va de afán el del carro, que pase. Lo importantes es la seguridad y ya saben, ¡que rueda la vida! ¡Somos actores de cambio! (refiriéndose a los bici usuarios).</p> <p>- en cinco minutos arrancamos, revisen sus bicis.</p>	
Comentarios Investigador:		

Anexo 6 Registro de Observación 4 (RO4)

Fecha: 06/07/2018	Registro N° RO4	Páginas: 3
Lugar:	Vías de	Bogotá
Observadores: Jeysson González		
Narración:	Temas:	

9:20 PM	<p>Codificación:</p> <p>Po: Participante (observador)</p> <p>P1, P2: Participantes 1 y 2</p> <p>O1: Participante organizador</p> <p>El grupo transita por el carril de la izquierda de la vía vehicular (Tiene tres carriles con un mismo sentido vial) se escuchan voces de los primeros del grupo “vamos a girar” (la posición del observador es en los lugares de la mitad del grupo) /Algunos participantes extienden su mano derecha lateralmente (en señal de giro la derecha)/ se escuchan sonidos de silbato, todo el grupo cruza la calle hasta el carril de la izquierda, avanzamos por la vía, se observa un semáforo adelante, la luz es verde, cambia a</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Normas</p> <ul style="list-style-type: none"> . Tránsito por carril izquierdo . se pasan el semáforo en grupo . Bocinas . Discusión . equivocación
9:25 PM	<p>amarilla, los primeros del grupo pasan el semáforo, el grupo detrás, se escuchan bocinas de vehículos que avanza por la calle que cruza en el semáforo, el grupo avanza, un vehículo se aproxima por la izquierda, por la avenida que cruza por la que transita el grupo, suena la bocina sostenidamente, para (dejando pasar a los participantes del colectivo) /asoma su cabeza por la</p>	<p>Disputa</p> <ul style="list-style-type: none"> . calle
9:29 PM	<p>ventana del conductor/ Grita, “Pa eso tienen ciclo ruta”. Uno de los participantes del colectivo responde gritando “¿Dónde la ve? (la vía por la que transitamos no tienen ciclo ruta), avanzamos.</p> <p>Dos participantes al lado del observador, dialogan los tres:</p> <p>Po: “¿nos pasamos el semáforo no?”</p> <p>P1: “si marica, pero ahí tocaba porque si no unos se hubieran quedado, como alcanzaron a pasar los de adelante. Igual pues que</p>	<p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Mecánica</p> <ul style="list-style-type: none"> . seguridad
9:34 PM	<p>se esperen, ¿Qué más?”</p> <p>P2: (risas) “tras del hecho.”</p> <p>Po: “no, pero si la embarramos porque ahí era el paso del</p>	<p>Educación</p> <p>Tránsito en grupo</p> <ul style="list-style-type: none"> . señales

conductor del carro.”	manuales
P1: “ahh, ya parece, no se raye, aquí vamos (risas) el man tampoco	. señales
alegó mucho ni nada.”	sonoras
P2: bueno igual fue por esta vez, todos nos equivocamos (risas)	
esta vez fuimos nosotros.	Mecánica
<p>El grupo gira tomando una vía a la derecha. Se escuchan sonidos de silbato /algunos participantes levantan su mano empuñada (en señal de parar)/ se escucha un grito, “pinchado”. Algunos participantes (los últimos del grupo) se detienen, se escuchan sonidos de silbato. El resto del grupo se detiene adelante, suben al andén, van hacia donde está el resto del grupo. Algunos recargan la bicicleta contra la pared, sobre el andén; otros no se bajan de sus bicicletas. Se observa una bicicleta llantas arriba, alrededor de ella cuatro personas, dos de ellos parece que desmontan la llanta delantera, entre todos parece que hablan. Se acerca a ellos un miembro organizador. Hace un llamado al grupo:</p> <p>O1: “Bueno muchachos, los que quieran taller de despinche vengan pues. (e acercan algunos de los participantes) Yo sé que todos sabemos despinchar pero la idea es que entre varios terminamos más rápido, ya saben que salimos todos y volvemos todos. En grupo estamos más seguros, aquí uno solo despinchando, le llegan cuatro, cinco manes y lo bajan hasta del bóxer, ja. /saca herramientas de despinche de su maleta/ Y ya saben también que hay que tener buenas corazas, un neumático de repuesto. Porque la mecánica de la bicicleta le evita a uno dolores de cabeza y hasta accidentes, entonces hay que tenerla al día con eso /sacan el neumático de la llanta/ mejor dicho, si quieren estar seguros, un factor clave es la mecánica de la bici,</p>	Habilidades

	<p>sus habilidades también y tras cosas, pero la mecánica es importante.</p> <p>Algunos de los participantes parece que dialogan, otros parece que revisan sus bicicletas.</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Anexo 7 Registro de Observación 5 (RO5)

Fecha: 13/07/2018	Registro N° RO5			Páginas: 3
Lugar:	Plazoleta	CC	Gran	Plaza Bosa
Observadores: Jeysson González				

Narración:		Temas:
8:05 PM	<p>Codificación:</p> <p>P1, P2, P3, P4: Participantes 1, 2, 3 y 4</p> <p>O: Participante organizador</p> <p>En el lugar se observa reunión de personas con sus bicicletas. Hay 6 personas (parece que dialogan) miembros del colectivo (es sabido previamente por el observador) en P.E.A.2, junto a</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Disputa</p> <p>. Carros se creen dueños calle</p>
8:09 PM	<p>Z.V.1. Hay 6 bicicletas recargadas en el bordillo sur de Z.V.1., En P.E.P se encuentran tres subgrupos de participantes del colectivo (sabido previamente por parte del observador), un grupo de 7 personas en el centro de P.E.P., junto a un grupo de 5 bicicletas recargadas entre ellas y otra bicicleta con parrilla de carga delantera (encima de ella se encuentra la planta de sonido que está activa); Se observan 6 personas (parece que hablan) junto al bordillo oriental de Z.V.1. en P.E.P (donde hay 7 bicicletas apoyadas). /forman una circunferencia/, se logra</p>	<p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Beneficios</p> <p>. Conocer lugares</p> <p>. Ecológico</p> <p>. Económico</p> <p>. Activo</p>
8:13 PM	<p>identificar a 2 mujeres, 2 hombres, un niño y una niña. Y junto al bordillo sur de Z.V.1: en P.E.P. (en el que se encuentran apoyadas 6 bicicletas más) se encuentran 6 personas dialogando (esta es la posición del observador)</p> <p>P1: Hace su aparición en P.E.P, (llegando por el costado nor-oriental en su bicicleta) deja su bicicleta en bordillo oriental en</p>	<p>Comunicación</p> <p>Cambio</p>
	<p>P.E.P. se acerca al grupo de seis personas (posición también del observador) /extiende su mano hacia P2/ “¿Qué dicen los socios?” (Preguntando a las personas que están allí).</p>	<p>Educación</p> <p>Conocimiento territorio</p>

	<p>P2: “No llegó fue nadie”</p> <p>P3: (risas) “¿pero qué? ¿Qué cuento va a echar ahora?” (Risas)</p> <p>P1: “ja, si le contara (risas). No mentiras, todo bien. Ya que uno se demora un poco por el trabajo, como siempre. Casi no llego marica.”</p> <p>P2: “¿Si trajo para el compartir?”</p> <p>P1: “si claro. Desde ayer compré y hoy desde por la mañana lo eche en la maleta.”</p>	<p>. disfrute</p> <p>Tránsito en grupo</p> <p>. brinda seguridad</p> <p>. Comunidad</p>
<p>8:16 PM</p>	<p>P4: “pregúntele a este man lo que estábamos hablando ahorita y vera, ya que este habla poquito” (risas)</p> <p>La música deja de sonar, un miembro organizador (conocido previamente por el observador) del colectivo, que se encuentra en el centro de P.E.P junto a la cabina de sonido activa el megáfono.</p> <p>O: “¿Buenas noches familia como va todo? /con el megáfono sostenido con la mano izquierda cerca de su boca y sube y mueve su otra mano (en señal de saludo)/ esperamos que estén preparados para la rodada que tenemos lista para hoy. Les agradecemos a los chicos de Sativa Tu vida y Gastro Bike por acompañarnos y apoyarnos.”</p> <p>“Eh, bueno hoy ya saben vamos a conocer otra parte de nuestro territorio, vamos rodar en familia hasta un lugar que es muy bonito y que tenemos la oportunidad de visitar por hacer uso de este medio de transporte tan bello /señala con su índice derecho una de las bicicletas/ además que ecológico, económico y activo. Vamos a ir al lugar que algunos llaman la Calera del sur, allí vamos a realizar un pequeño picnic, un compartir de todas las cosas que trajimos, vamos a conocernos más, a compartir un rato agradable, a despejarnos de tensiones que son producidas por el</p>	<p>bici</p>

	<p>tráfico. Hoy es otro viernes que vamos a olvidar el afán de la semana y vamos a disfrutar de nuestros territorios, vamos a compartir un rato mientras rodamos, vamos a andar en grupo siempre detrás de la bandera, ocupando un solo carril. No vamos a discutir con ningún actor vial, nosotros somos actores de cambio. Como siempre nos vamos todos y llegamos todos, si alguien se vara esperamos, vamos a compartir hoy nuestros alimentos como compartimos las vías, si así lo hiciéramos no habría tantos accidentes a diario. Queremos que se lo disfruten, que rodemos en paz, que no entremos a chocar con los conductores que se creen los dueños de la calle, siempre en grupo para que nos respeten porque a todos no pueden arrinconarnos. Queremos que conozcan otro lugar, al que se puede ir en bici sin problema, hmm, porque no es lo mismo en carro que en bici, en bici hay que aprender muchos caminos, conocer muchos lugares, y se puede mientras hablamos con quién comparta, eh, ese gusto por el transporte diferente.</p> <p>Tenemos también que cuidarnos entre todos, somos la comunidad Bici y vamos a rodar por una mejor sociedad” (se escuchan gritos, aplausos y chiflidos)</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha: 13/07/2018		Registro N° RO6	Páginas: 3
Lugar:		Vías	de Bosa
Observadores: Jeysson González			
Narración:			Temas:
8:36 PM	Codificación: P1, P2, P3: Participantes 1, 2 y 3 Po: Participante (observador)	Violencia vial	
8:40 PM	El grupo transita por el carril del lado derecho (la vía presenta solamente un carril por sentido vial) a la cabeza del grupo se observa la bandera y la bicicleta con la cabina de sonido. Hay dos participantes que transitan por el lado izquierdo del grupo con silbato (el observador conoce que son parte de los miembros organizadores y en el recorrido ayudan a la circulación grupal), la posición del observador esta entre los últimos del grupo. Avanzamos por la vía /Algunos de los participantes levantan una de sus manos empuñada (en señal de parar)/ nos detenemos. Se observa un semáforo en rojo, pasan vehículos por el carril junto a nosotros, motocicletas. Algunos participantes parece que dialogan. Uno de los participantes de últimas posiciones da un	Disputa . Bocina pitazos . discusión . se creen dueños de calle y ciclistas de ciclo ruta . Velocidad . Agresividad . no son todos, hay unos violentos	

<p>8:42 PM</p>	<p>silbido. El semáforo cambia a verde /Algunos participantes cambian su posición corporal, retoman la mirada hacia adelante/ se escuchan silbatazos. Uno de los dos participantes que transita al costado izquierdo grita: P1: “biela, biela”. (Se escuchan Sonidos frecuentes de bocinas de automóvil) /Transita al costado izquierdo del grupo, se queda con los últimos, mira hacia atrás/ hace sonidos con su silbato (se escucha una bocina acercándose) /frena de inmediato, apoya sus pies, levanta su mano izquierda hacia atrás/ Un motociclista pasa esquivándolo tomando el carril en contra vía, avanza, ingresa nuevamente al carril derecho a la altura de la mitad del grupo que transita en bicicleta, Alguien frena Bruscamente para darle el paso, grita P2: “¿Que la pasa Loca? Deje el afán”. Se escuchan silbatazos y sonidos de la bocina de la motocicleta</p>	<p>. No respeto</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Derecho de tránsito</p> <p>Desventaja</p> <p>. coberturas</p> <p>. protección</p> <p>Educación</p> <p>Tránsito en grupo</p>
<p>8:45 PM</p>	<p>/Algunos participantes levantan una de sus manos empuñada (en señal de parar) / se escuchan chiflidos y silbatazos, el grupo se detiene, el motociclista los esquiva, una parte del grupo sigue, se detienen unos metros adelante. Alguien que va a mi lado habla P3: “Que tal ese marica, porque va en moto se cree el dueño de toda la calle, así son los que tienen carro y moto, piensan que todos los tenemos que dar el paso porque andan en su maquinas, nosotros también tenemos derecho a ir por aquí.” Po: “huy pero no son todos, hay quiénes respetan a los demás actores viales.” P3: “Si obvio, no todos los conductores de carro y moto son malos, ni todos los ciclistas son buenos tampoco, hay de todo. Lo que pasa es que como se pasó ese man de la moto así de rápido y agresivo es para lastimar a cualquiera, si atropella a un ciclista</p>	<p>. asignación funciones</p> <p>. señales manuales</p> <p>. señales sonoras</p>

	<p>uno está sin nada, ellos tienen su máquina. Así como hay ciclistas que no les importa echárselo por encima al que se meta en la ciclo ruta.”</p> <p>Po: (risas) “no, ¿será tan así de verdad? Porque un ciclista que atropelle a un peatón igual se lastima.”</p> <p>P3: “si puede ser, pero por asustar al otro se le pasa la mano, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, si esta es mi calle que todos se quiten y si no los atropello. Así como el man de la moto, piensa que la calle es toda de él porque va en moto, y no la hecha por encima. Y cuando va en la ciclo ruta no le gusta que se le atraviesen los que van a pie, porque es la ciclo ruta.”</p> <p>Po: “osea que ¿todos nos portamos así en la vía?”</p> <p>P3: “Pues no todos, hm, hay algunos ciclistas que son muy cuidadosos, así como hay conductores que lo respetan a uno. Y hay malos de todos, peatones también, que se pasan la calle por donde sea, ¿no? Que no les importa ir por la ciclo ruta. La diferencia ahí, es que si uno atropella a un peatón, por ejemplo, una se da re duro, hm, el peatón también, pero es que uno es como un peatón, porque va sin nada, el casco pero no es mayor cosa, a uno le toca con cuidado pa uno mismo también, con los demás pero pa uno mismo también. Mientras que usted en un carro sabe que si atropella a alguien por atravesado pues lo jode, pero a usted de pronto no le pasa nada, ¿hm? Pero no es que todos seamos malos, es que hay unos violentos.”</p> <p>Seguimos avanzando, pasa un vehículo por el carril izquierdo (para rebasar al grupo). Avanzamos.</p>	
Comentarios Investigador:		



Anexo 9 Registro de Observación 7 (RO7)

Fecha: 27/07/2018		Registro N° RO7	Páginas: 7
Lugar: Plazoleta		CC	Gran Plaza Bosa
Observadores: Jeysson González			
Narración:		Temas:	
7:40 PM	<p>Codificación: P1, P2, P3, P4, P5: Participantes 1, 2, 3, 4, y 5 Po: Participante (organizador) O1: Participante Organizador</p> <p>Se observa 3 bicicletas en la zona central de P.E.P una recargada con la otra y una tercera llantas arriba. Una de las dos bicicletas recargadas tiene la bandera del colectivo. Al lado de las bicicletas se encuentran tres participantes del colectivo y dos perros.</p> <p>Hay otras nueve bicicletas junto al bordillo de Z.V.1 (5 en bordillo sur y 4 en bordillo oriental) y junto a ellas, dos grupos, uno de tres personas y el otro de cinco. En el grupo de tres personas hay dos niños y una mujer, en el de cinco personas hay dos perros. Una de las personas lanza una pelota hacia Z.V.2, uno de los perros la recoge y la devuelve, la acción se repite</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Disputa</p> <p>.</p> <p>Individualidad</p> <p>. Guerra en la calle</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Uso de la bicicleta</p> <p>. medio de transporte</p> <p>. relajación</p>	

<p>7:44 PM</p>	<p>(están jugando). Cerca a Z.V.2, utilizando B5 y B6 se encuentran cuatro personas y dos perros, estos últimos sujetos con correa a una de las cuarto bicicletas que se encuentran recargadas sobre B6. En P.E.A.2 se encuentran 4 participantes del colectivo, con sus bicicletas recargadas unas con otras cerca a Z.V.1 y ellos sentados en el bordillo oriental de Z.V.1 en P.E.A.2 /pasan personas caminando/ En el grupo de cinco personas dialogan activamente, me acerco: Po: “Buenas noches” P1: “¿Entonces? ¿Bien o qué? ¿Cómo va todo?” /Extendiendo su mano para saludar/ P2: “Heeey, ¿Qué cuenta? ¿Listo pa hoy o no?” /se acerca a Po extendiendo su mano/ Po: “Bien, todo bien afortunadamente. Y hoy con mascotas de paseo entonces ¿no?” P1: “si hoy si tocaba, aunque siempre que vengo aquí lo traigo /lanza una pelota hacía Z.V.2. el perro corre por ella/ también es bueno para ellos salir de paseo, a conocer la localidad (risas)” P2: (risa) “si claro, así como uno viene a relajarse un rato ellos también tiene derecho, porque encerrados también no aguanta.” Po:”¿ Y usted monta en bici entonces para relajarse?” (preguntando a P2) “P2: si claro. Pues yo todos los días me transporto en bicicleta. Pal trabajo siempre en bicicleta, entonces pues no solo para relajarme, sino para transportarme. Pero para relajarme también, porque no va uno ni espichado, ni en trancones y va a su ritmo.</p>	<p>. control ritmo . trabajo . gusto . alternativa economía Desventaja . robo . atropello Seguridad . tránsito en grupo . respeto por otros en grupo . mecánica Beneficios . Medio ambiente Educación Tránsito en grupo . preparación en el grupo</p>
--------------------	---	--

<p>7:47 PM</p>	<p>Si quiere ir suave va suave, si va de afán y necesita ir más rápido pues, ahí ya se va más rápido uno. Para relajarme vengo aquí más bien los viernes, porque ahí sí puede ir uno relajado, en combo, con el colectivo.”</p> <p>Po: “¿pero si va solo también puede ir relajado? Suave, como dice usted?”</p> <p>P2: “si también, pero no tanto porque donde usted se valla muy relajado por Patio Bonito por ejemplo, hasta lo hacen irse a pie por dar papaya.”</p> <p>Po: (interrumpiendo) “o por la avenida muy relajado y un SITP (Bus del servicio público) lo deja es pegado al piso” (risas)</p> <p>P1: (risas) “si si, también, pero entonces ya uno en grupo va más tranquilo, porque si ven hartos los ladrones ya no se le lanzan a uno, a menos que sea una banda grande también.”</p> <p>Po: “pero ni así, es que siempre robar a veinte o treinta no, hmm más de uno ya no se arriesga.”</p> <p>P1: “si claro. También los carros ya le dan el espacio a uno, porque somos hartos entonces ya ocupamos un carril y lo ven a uno, y no lo joden (risas)... lo respetan más a uno.”</p> <p>Po: “¿y usted que dice compa?” (preguntando a P3 que esta apartado con P4)</p> <p>P3: “ah... (Risas). ¿tonces qué?. No marica, acá comentándole a P4 que esta semana me ha tocado duro marica, estoy camellando en Rappi, y me ha tocado irme por allá hasta la 127, ciento y pico mejor dicho, porque trabajo toda esa zona del norte por la séptima y la diecinueve y he ido por allá hasta la 170.”</p>	<p>. reacción</p> <p>Conocimiento territorio</p> <p>Cambio</p> <p>. no afán</p> <p>.no discusión</p>
--------------------	---	--

<p>7:52 PM</p>	<p>Llegan más participantes en bicicleta, algunos se ubican en P.E.P. otros en P.E.A.2, al grupo de tres personas llega otro integrante, ahora están dos adultos dos niños (Padres e hijos, dato conocido previamente por el observador)</p> <p>P1: “Huyy parece si... entonces usted también viene aquí a relajarse” (risas)</p> <p>P3: “¿Cómo así marica?”</p> <p>P1: “si, es que ahorita estos estaban hablando si usted venia acá a relajarse o que...”</p> <p>Po: “si, más bien si usted usa la bicicleta para relajarse o ¿por qué la usa?” (preguntando a P3)</p> <p>P3: “ahhh ya. Ehh, no pues... yo uso la bicicleta porque me gusta. A mí ya no me gusta montar en Bus. Y a pues ahorita trabajando en la bici entonces ni modo. Es que yo antes tenía moto, ya estaba acostumbrado era a andar en la moto pa todo lado, y trabajaba y todo en la moto parece. Pero entonces tuve unos problemas de plata y bueno, hmmm, unos problemas... y me toco venderla y ahí pues, monte unos día en transmilenio pero no marica, eso es una mierda, y son mínimo dos horas para ir a cualquier lado. Entonces me mamé, y tenía por ahí guardada esta bicicleta y la cogí y hágale. Eso sí me toco</p>	
--------------------	---	--

<p>7:55 PM</p>	<p>mandarla a mantenimiento porque estaba dejadísima. Los frenos no tenían zapatas, las guayas vueltas nada, nooo. Le está sonando todavía aquí algo /señalando con su índice el centro de la bicicleta/ pero ya está... mejor dicho, para lo que estaba antes. Porque usted sabe que eso pa salir a rodar con fallas mecánicas es maluco y hasta peligroso.”</p> <p>P1: “si eso es verdad, es mejor tener la bicicleta en buen estado por que la vía es peligrosa y una falla mecánica en mal momento de pronto lo hace accidentar a usted, uno no sabe.”</p> <p>P2: “¿bueno y entonces hoy pa donde es qué es?”</p>	
<p>7:57 PM</p>	<p>P1: “hoy es acá en la localidad, rodada corta. Rodada canina.”</p> <p>P2: “ah verdad... Bueno, ya esperar a ver que, el man ya está alistando el sonido ahí” /señalando a los organizadores en el centro de P.E.P./</p> <p>Se escucha ladrar a los perros en repetidas ocasiones, encienden la planta de sonido. El grupo de padres e hijos se ponen sus cascos y chalecos reflectivos. Me acerco.</p> <p>Po: “Hola ¿cómo va todo?” (preguntando al padre de familia)</p> <p>P5: “Ah ¿Qué más hombre? Bien... ahí alistando a las mascotas” ya” (él y su familia ríen)</p> <p>Po: (risas) “si hoy es el día de ellos” (risas)</p> <p>P5: (risas) “no mentiras, hoy como es acá cerca entonces los traemos para que se vayan soltando.”</p> <p>Po: “ah que bien, si había visto la vez pasada que venían con el niño”</p> <p>P5: “si, él ya ha salido con nosotros más lejitos, nosotros le hemos enseñado e inculcado la bicicleta y acá lo traemos por que la rodada es buena.”</p> <p>Po: “si y más que corta pues no se desgatan mucho. Y ¿solo</p>	

también usa el, la bicicleta?”

P5: “no solo todavía no, pues él ya está grandecito y todo, y si lo podemos llevar al colegio y eso en la bicicleta bien. Pero solo no porque todavía es peligroso, una mala reacción o algo, y con esa velocidad que pasan a veces los carros, y eso pa manejar hay unas bestias, no les importa echárselo por encima al que se atravesase por ahí. Entonces mejor todavía no, pero sí que aprenda para cuando mayor use la bicicleta para transportase, por el medio ambiente, por todo. Nosotros pensamos que debemos cuidar el planeta y hay que usar la bicicleta., pero no así como sea porque es peligroso.”

Po: “si claro, entiendo. Es mejor preparase bien para transportarse porque una embarrada en la vía puede ser la última.”

P5: “sí señor. Y más que los demás, digamos los conductores o peatones que pasan no les importa los demás, cada uno se preocupa es por poder pasar o por ir por la vía a toda y que nadie se meta. Pero no nos preocupamos por el otro, el que va manejando carro no le importa el que va en bici, ni el que va en bicicleta le importa el de a pie. Eso es una guerra en la calle.”

Uno de los organizadores del colectivo saluda usando el megáfono.

O1: “Buenas noches familia Bósate la Bici espero que estén bien /levanta su mano y la oscila (en señal de saludo)/ Hoy tenemos rodada corta, vamos a recorrer los territorios de nuestra localidad y al lado de los que a veces son los más fieles amigos, nuestros compañeros de cuatro patas (se escuchan silbidos y aplausos).

Vamos a transitar en grupo siempre detrás de la bandera. Todas

	<p>las mascotas deben transitar por el sector interno del grupo y nosotros por fuera de ellos, como en un carril interno para que entre todos los cuidemos. Vamos a ocupar nuestro carril y no vamos a pelear con ningún actor vial, dejemos el afán en la casa y la violencia en el pasado, recuerden que los bici usuarios somos actores de cambio, por una nueva sociedad que ruede la vida. Alisten sus bicicletas y prepárense que en cinco minutos arrancamos.”</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Anexo 10 Registro de Observación 8 (RO8)

Fecha: 27/07/2018		Registro N° RO8	Páginas: 7
Lugar:		Vías de	Bosa
Observadores: Jeysson González			
Narración:			Temas:
8:43 PM	<p>Codificación:</p> <p>P1: Participante (observador)</p> <p>P2, P3:, Participantes 2 y 3</p> <p>O1: Participante organizador</p> <p>El grupo va rodando por la localidad de Bosa, en las primeras posiciones va la bicicleta con la bandera y el grupo de organizadores (de conocimiento del observador). Nos desplazamos agrupados, circulando por el carril de la derecha (hay un solo carril por sentido). En total somos 24 personas en bicicleta, de las cuales 11 se encuentran sin casco y 8 bicicletas</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Espacio</p> <p>. Invasión territorio</p> <p>. no hay espacio definido al ciclista</p> <p>. injusticia</p>	

8:46	tienen luces.	Prelación
PM	<p>A la cabeza van dos personas, uno de ellos con la bandera y el otro con su mascota, un perro que transita sin collar al lado derecho del bici usuario, entre él y la bicicleta con la bandera. A lado izquierdo del grupo transitan dos miembros del grupo organizador (el observador conoce previamente los organizadores), los dos llevan silbato y uno de ellas chaleco reflectivo, uno de ellos no tiene casco /el sujeto sin casco se adelanta a todos por el castado izquierdo del grupo, llega a la esquina, se detiene en la esquina de la calle (en un cruce entre dos calles), pone sus pies en tierra y sostiene la bicicleta entre sus piernas, lleva el silbato a su boca (hace sonidos con el), eleva su brazo izquierdo y extiende su mano arriba (en señal de detenerse) dirigiéndola al tráfico vehicular que transita por la</p>	<p>carros . infraestructura</p> <p>Normas . ¿Izquierda o derecha? - seguridad - rapidez</p> <p>Disputa . bocinas . discusión</p>

<p>8:49 PM</p>	<p>calle que se cruza con el que usa el grupo en ese momento, con su otra mano, luego de soltar el silbato y dejarlo en su boca, realiza extensiones y flexiones a nivel de la muñeca (en señal de avanzar) dirigidas al grupo en bicicleta/ cuando el grupo termina de pasar, él se une en última posición y da paso a los vehículos que se habían detenido. Todos los perros transitan al lado derecho del grupo (junto al borde de la acera), sus dueños los llevan con correa (a excepción de uno) sujetos al manubrio de cada una de las bicicletas. Hay dos perros que van sujetos a una misma bicicleta, también a la derecha del grupo. Los participantes dejan un espacio entre el grupo y la acera (al parecer para el tránsito de los perros), por el que también se desplazan los dos niños, ellos, se trasladan al lado de sus padres (el observador tiene conocimiento de que son los padres) que van uno tras del otro. Dos integrantes más del grupo transitan por el costado derecho, por la acera. Los dos tienen casco y usan luces en las bicicletas, transitan por el andén (zona peatonal), pasamos una esquina /los dos participantes saltan para bajar de un andén y saltan para subir</p>	<p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Seguridad . no uso epp</p> <p>Uso de la bicicleta . stunt</p> <p>Desventaja . espacio</p> <p>Educación</p> <p>Tránsito en</p>
--------------------	--	---

	<p>al otro/. Hay una roca sobre la acera /los dos la saltan en sus bicicletas, se detienen en la siguiente esquina, uno de los dos al parar queda apoyado por un momento únicamente en su llanta delantera/ uno de los dos participantes que van al costado izquierdo llega a la esquina /apoya sus pies en la tierra y sostiene su bicicleta entre las piernas/, emite sonidos con el silbato /realiza movimientos con una de sus manos en ondulación dirigiéndose al grupo (en señal de avanzar)/ pasando la esquina se acaba la acera, ahora al costado derecho de la calle hay una elevación de tierra con pasto y rocas. Quienes transitaban por el andén ahora lo hacen por allí, lo hacen realizando maniobras de saltos, traslado en una sola llanta y sueltos de manos (en algunos momentos). /Uno de los participantes que transita al costado izquierdo extiende su mano izquierda lateralmente (en señal de</p>	<p>grupo . organizadores . funciones (cierre) . señales sonoras . señales sonoras</p>
--	---	--

<p>8:58 PM</p>	<p>giro a la derecha), otros repliegan la señal/ el grupo gira a la izquierda en un cruce de calles. Uno de los dos que transitaba por el andén se une al grupo, me acerco: P1: “¿y entonces? ¿Todo bien?” P2: “si bien. ¿Usted qué?” P1: “todo bien, todo bien. Viéndolo saltar (risas). ¿Practica saltos y eso hace rato?” P2: “Si ya hace como tres años. Con el man /dirigiendo su mirada a quien va por el andén/ también estamos en otro colectivo, pero allá si es más para ir a más velocidad y para saltar y esas cosas. Hacemos Stunt.” P1: “ah no ya llevan un rato. Y ¿siempre se van así por el andén?” P2: “pues cuando salimos a rodar con el colectivo sí, nos vamos ahí enrolados. O sino por donde halla así caminos difíciles o montaña. Cuando uno va solo por ahí en la bicicleta no, ahí ya va uno normal.”</p>	
	<p>P1: “normal osea por la ciclo ruta y eso, o ¿Cómo así?” P2: “Si normal. Osea uno se va por la vía normal, sin ir saltando siempre en los andenes o picándola, apenas transportándose uno. Aunque si se necesita en cualquier momento y toca saltar o algo, pues se hace. O si hay mucho trancón y toca coger un momento el andén, también. Pero por lo general pues por la vía, la de carros. La ciclo ruta cuando voy de afán no, porque ahora hay mucho ciclista y no se puede andar rápido. A veces sí, digamos la de la Boyacá es bacana pa irse saltando con todos esos baches que tiene (risas)”</p>	
<p>9:04 PM</p>	<p>P1: “hmm ya, pero cuando va así por el andén ¿nuca a atropellado a alguien a algo así?”</p>	

P2: “(Risas) no mk. Pues uno tiene cuidado, tampoco se le echa encima a la gente. Cuando yo los veo, por ejemplo cuando voy así por el andén /señala con su mano al costado de la vía/ y veo a la gente, a los peatones pues me bajo de una a la avenida, o los esquivo con cuidado. Porque ese es el espacio de ellos y pues uno les da permiso, pero si esta solo como ahorita pues uno puede hacer cosas sin poner en riesgo a nadie.”

P1: “pero eso es como invadirles entonces el espacio a los peatones ¿no?”

P2: “Pues, eh, en parte sí. Pero es porque ese espacio lo ve uno de manera diferente, porque cuando uno ya salta y eso, ve ese espacio /señalando el andén/ para saltar, con obstáculos y eso. Mientras que en la avenida pues no hay esas cosas. La diferencia es que cuando no hay ciclo ruta y le toca a uno ir por la vehicular (espacio para el tránsito de automóviles) los carros son a irse encima de uno y cuando va uno por el andén los peatones son los que quieren sacarlo pa la avenida. Entonces no tiene un espacio definido uno como ciclista.”

P1: “y ¿por eso toca anden entonces?”

P2: “(Risas) no, es por lo que le digo. Porque hay partes donde los costados de las vías son bacanos para hacer esas cosas.”

P1: “Pero entonces ¿usted cree que deberían haber espacios diferentes para ir en bicicleta?”

P2: “no, deberían haber espacios para ir en bicicleta. Porque uno va por la calle y los de los carros empiezan ¡Que pa la ciclo ruta! /manoteando/ O a pitarle a uno o a cerrarlo y no se dan cuenta que aquí uno va una parte del camino por ciclo ruta y de un momento a otro, hmm, se acabó. Como ellos si tienen su espacio pues que les importa, y si lo atropellan a uno pues es culpa de

uno porque pa que van por la avenida.”

P1: “Pero eso es similar a que usted se valla por el andén y le quite el espacio a los peatones ¿no?”

P2: “no, yo no les quito el espacio, yo les doy permiso y eso. Si los veo antes me bajo. Es como otra manera de ir por el andén. Bueno /Se toma el mentón con una mano/, aunque si es de los peatones, pero es que para eso no hay tampoco espacios. O sea, la calle siempre tiene espacio para los carros y para los peatones, pero para los ciclistas el que les toque.”

P1: “hmm, si, complicado ese tema. El espacio es difícil de definir, sin embargo cuando no hay ciclo ruta pues le toca a uno por la avenida, ¿Qué más?”

P2: “sí que más, a uno de ciclista si le toca conformarse, pero todos los otros, si alegan o pitan o lo cierran a uno, es como injusto.”

El grupo se detiene /hay manos arriba empuñadas (indicando pare)/ avanzamos hacia una avenida de tres carriles /los dos participantes que dan el paso esta sobre el carril de la derecha hacen movimientos ondulantes con sus manos en dirección al grupo (en señal de avanzar)/ hay dos voces (una de la cabeza de grupo y uno de los dos que indica el giro) que dicen en repetidas ocasiones “por la derecha, por la derecha” / cuando todos transitan sobre ese carril quienes dan el paso se unen al grupo/ Quien lleva la bandera en su bicicleta /extiende su brazo derecho y mira hacia atrás, en la vía/ grita ¡tomamos el carril de la izquierda!, lo hace de nuevo mientras cruza del carril de la derecha hacia el de la izquierda /dos participantes están sobre el carril del centro con sus brazos arriba y manos extendidas hacia el flujo vehicular (en señal de parar)/ se escucha sonidos de

silbato y una voz que cuestiona ¿Bueno al fin derecha o izquierda?, una motocicleta se acerca, hay un carro detenido en el carril del centro, la motocicleta se detiene, suena la bocina en repetidas ocasiones, quienes cierran la vía dan la espalda al ruido, por el carril de la izquierda se aproxima otro vehículo, se acerca sonando su bocina, pasa la línea de quienes cierran la vía, se acerca hasta el grupo, suena su bocina, /asoma su cara por la ventana izquierda de su vehículo/ gritando dice: ¡pero qué, pero qué. No caben entonces. Uno de los participantes que cierra la vía contesta: ¡Espera un momento socio, deja el afán. El conductor avanza lentamente acercándose a quienes van en bicicleta, todo el grupo pasa, quienes cierran la vía inician marcha, el conductor del vehículo del carril izquierdo inicia marcha e impide que se unan a grupo de inmediato, se escuchan gritos ¡hey, hey!, los dos participantes se unen al grupo, al alcanzarlos uno de los dos comenta:

P3: “loca esa, porque va ahí encerrado entre esas latas. Y porque vamos todos porque si no me le pego a la llanta. Aletoso que es, ya íbamos a terminar de pasar, y llega a bravear, nooo.”

El grupo sigue su camino, me acerco a uno de los miembros organizadores.

P1: “Qué ¿Cómo va?”

O1: “bien mi rey. ¿Todo bien?”

P1: “si pana todo bien. Parece ¿Por qué por la izquierda?”

O1: “ahh, siempre por el carril de la izquierda, cuando rodamos con el colectivo siempre esa es.”

P1: “y ¿por qué?”

O1: “me parece mejor. Es más seguro. Por la izquierda lo arrinconan a uno los carros. Que los buses a recoger pasajeros, o

	<p>que a descargar cosas o, bueno. Siempre todos se a orillan a la derecha., y si uno va por ahí pues lo cierran, lo hacen parar. Mientras que por la izquierda, cuando vamos todos ocupamos el carril, como un vehículo grande, a este lado nadie tiene que parar. Ya si nos quieren pasar pues que lo hagan como si fuéramos eso, un carro grande, entonces que se salgan al otro carril y adelanten.”</p> <p>P1: “¿es decir que es por seguridad? Y ¿solo también por la izquierda?”</p> <p>O1: “sii. Aunque solo es otro cuento. Solo usted busca cualquier espacio por que no ocupa tanto espacio. Entonces no genera ni congestión ni nada, pero igual si, por la izquierda es más rápido y no lo están cerrando a uno tanto.”</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Anexo 11 Registro de Observación 9 (RO9)

Fecha: 10/08/2018	Registro N° RO9	Páginas: 5
-------------------	-----------------	------------

Lugar: Avenida Ciudad de Cali		
Observadores: Jeysson González		
Narración:		Temas:
12:20 AM	<p>Codificación:</p> <p>P1, P2, P3, P4, P5: Participantes 1, 2, 3, 4 y 5</p> <p>Po: Participante (observador)</p> <p>O1: Participante organizador</p> <p>Rodando de regreso a la localidad, por la avenida Ciudad de Cali todo el grupo transita por el carril izquierdo de la vía en sentido norte – sur. Se logra ver dos personas del colectivo al costado derecho del grupo, con silbato, bajamos la velocidad, las dos personas realizan sonidos con el silbato, nos detenemos en el semáforo en rojo /uno de los miembros organizadores a la cabeza del grupo y las dos personas al costado derecho levantan su mano empuñada (señal manual usada para indicar pare)/</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Normas</p> <p>. tránsito por la izquierda</p> <p>. no uso de la ciclo ruta</p> <p>Espacio</p> <p>. Prelación carro</p> <p>. invasión territorio</p> <p>Robo</p> <p>Acciones inseguras</p>
12:22 AM	<p>Al costado izquierdo de la vía, sobre la acera, se observa infraestructura para tránsito exclusivo de bicicletas. El grupo arranca, se escuchan silbatazos, una voz fuerte desde la cabeza del grupo que dice “nos vamos, nos vamos”. Se conforman hileras de entre 3 y 4 personas, la mayoría del grupo dialoga, a mi lado dos participantes, conversamos:</p> <p>P1: “¿Vea esa bici severa no?” (preguntando sin especificar a quien)</p> <p>Po: “¿esa fixi?” (señalando con su índice una bicicleta que va delante de ellos)</p> <p>P1: “si esa, ese piñón fijo lo pone a una a volar en esa calle, oyó. Ichh, y que me dice de ese plato re-grandote. Debe tener harta</p>	<p>Bicicleta y Bici usuarios</p>

	<p>fuerza en las piernas ese man. Pero para andar así como vamos aquí le cuento, hmmm.”</p> <p>Po: “si vamos como suave. ¿Deberíamos ir por la ciclo ruta no?”</p> <p>P1: “noooo marica, no llegamos hoy. Nos tocaría de a uno detrás del otro. Pa cuando va uno solo de pronto, pero todos los que vamos, noooo. El espacio para las bicicletas es muy pequeño, todo es pal carro. ¿o usted que dice? (preguntando al otro participante)”</p> <p>P2: “¿De qué? ¿De la ciclo ruta?”</p> <p>P1: “siii, tan marica. ¿No está poniendo cuidado?”</p> <p>P2: “Voy es concentrado marica (risas). No pues que, es que, esas ciclo rutas son es muy pequeñas. Además ahí en el andén. Si una vez yo marica, iba embalado por la ciclo ruta de ahí de la Boyacá, si rápido marica, y sale una señora así todo engorilada disque chateando. Y yo no alcance a frenar y pass, que suelazo marica. Me jodí la clavícula por marica. Pero culpa de la señora. Porque yo iba por la ciclo ruta, ya por eso no volví a coger es mierda,</p>	<p>Elemento</p> <p>Educación</p> <p>Tránsito en grupo</p> <ul style="list-style-type: none"> . funciones (cierres) . señales sonoras . señales manuales . protección
<p>12:25 AM</p>	<p>cuando es por el andén uno tiene que ir es como caminando.”</p> <p>Po: “¿pero los bici carriles si los usa? Los que van por la avenida”</p> <p>P2: “pues a veces, porque esa mierda también ahí no puede andar uno tranquilo. Meten hasta coches ahí, la gente piensa que es pa caminar.”</p> <p>P1: “hmmmm, pero en ese de ahí detrás del portal que gente ni que nada, ese yo no lo cojo porque es mierda es de los bici taxis,</p>	<p>Habilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> . Reacción . Reflejos . concentración . precaución

<p>12:27 AM</p>	<p>si le tumbaron hasta los separadores para que quedara apenas pa que los pasen por ahí.” Po: “¿osea que no usan ni ciclo rutas ni bici carril?” P2: “(risas) a veces marica. Es que es depende. Si usted va afán grave, le toca por la calle porque de resto le toca hi despacio pa no atropellar a nadie, en cambio en la de carros nadie se mete.” P1: “tampoco si usted va solo marica, porque lo otro es que las ratas (ladrones) ya saben dónde es que es bueno pa robar bicicletas. Por ejemplo esa ciclo ruta de patio bonito es un atracadero. Le toca a uno es pasar en combo, así como hoy, si ven hartos no roban.” P2: “pues les da miedo a esas ratas hijueputas, porque entre hartos le da uno una pela por malparidos. Si anduviera uno en parche siempre nunca lo robarían a uno, porque ellos cogen es a los que</p>	
<p>12:33 AM</p>	<p>ven solos. Hmmm” Suen a un golpe, se cae uno de los participantes de quienes van en cabeza, de repente todo el grupo se detiene, quienes transitan al costado derecho del grupo dan silbatazos /uno de los dos hace movimientos de empuñar y extender su mano con su brazo extendido lateral mente (indicando a los vehículos precaución)/ sigue sonando su silbato. El otro participante que transitaba al costado se queda en la cola del grupo y da silbatazos con frecuencia /con una de sus manos hace señales a los vehículos que vienen atrás de ir por la derecha. El grupo rodea, dentro del carril izquierdo, al participante accidentado, mientras dos miembros dan indicaciones de tránsito a los vehículos para la seguridad del grupo. Quien se accidenta se</p>	
<p>12:35 AM</p>	<p>pone de pie, se lamenta /con sus manos se masajea la espalda baja y una pierna, muchos parquean sus bicicletas y se acercan a él.</p>	

<p>Uno de los organizadores habla en voz alta:</p> <p>O1: “compañeros vamos a despejar la vía, vamos todos al separados y llevamos las bicis allá mientras estamos listos para arrancar.”</p> <p>Todo el grupo se desplaza hacia el separador, parquean sus bicicletas contra el andén y se ubican en la zona verde del separador, un participante cuestiona a quien se calló:</p> <p>P3: “¿Qué paso mk? ¿Está bien?”</p> <p>P4: “si si parece, iba bien sino que O1 me tumbó.”</p> <p>O1: “No mk, usted iba suelto de manos y el manubrio se le ladio un poquito y tocó aquí donde va la planta (de sonido), claro marica pass”</p> <p>P4: “ahh parece pero caí bien (risas). Yo ando así bien sin las manos parece, a mí me parece que usted se me metió un toque por delante y yo no alcance a coger el manubrio. Bueno, ya que marica, siempre estoy magullado”</p> <p>P5: “tome agüita P4.”</p> <p>P4: “¿huy gracias. Me puedo echar un poquito aquí en el raspón?”</p> <p>P5: si hágale, pero tome también, pa que refresque. Se cayó duro”</p> <p>P4: “si pero alcance a reaccionar, hay que tener es buenos reflejos porque en ese momento es lo que alcance a hacer antes que toque el piso. Yo alcance a poner las manos y quede apoyado en los pies y las manos, pero me di duro en el hombro cuando termine de caer.”</p> <p>P5: “igual descanse un ratico que aquí esperamos todos.”</p> <p>P4: “no haga mole de una. O1 si quiere vamos de una.”</p> <p>O1: “listo, de una pa que no nos coja más la tarde. Listo muchachos (subiendo el tono de voz). Un pequeño accidente que le puede pasar a cualquiera, una desconcentración porque hubo un</p>	
--	--

	<p>roce ahí, y él iba suelto de las manos, pero bueno, ehh, lo importante es que está bien, y vamos a arrancar con precaución, ya saben, salimos todos llegamos todos, como siempre, no vamos a pelear con los otros actores viales, todos por un solo carril, detrás de la bandera.”</p> <p>Todo el grupo se dispone a arrancar, algunos vuelven a sus bicis, se acercan a quien se accidento, suena nuevamente la música.</p> <p>O1: “vamos, vamos.”</p> <p>La bici con la bandera inicia la marcha. Se escuchan silbatazos, todos arrancan por el carril de la izquierda.</p> <p>P2: “se dio duro es marica.”</p> <p>Po: “huy si parece. Menos mal no venían carros cerca ni algo así.”</p> <p>P2: “no pero igual menos mal era de los primeros, porque ahí entre todos pues le hicimos el, el que... lo cubrimos por si las moscas.”</p> <p>P1: “pero es que se pone a soltarse de manos.”</p> <p>P2: “¿pero es que quien no se suelta de manos?”</p> <p>P1: “si marica, peo hay que tener cuidado porque en la avenida pasa un carro y hi queda.”</p> <p>P2: “pues si pero una caída le pasa a cualquiera.”</p> <p>P1: “parece pero así es más fácil caerse. Igual ya se cayó el man ya que”</p>	
Comentarios Investigador:		

Anexo 12 Registro de Observación 10 (RO10)

Fecha: 17/08/2018	Registro N° RO10	Páginas: 5
Lugar: Vías Bosa - Ciudad Bolívar		
Observadores: Jeysson González		
Narración:		Temas:

<p>8:20 PM</p>	<p>Codificación: P1, P3, P4, P5: Participantes 1, 3, 4 y 5 P2: Participante (observador) O1: Participante organizador</p>	<p>Violencia vial</p>
<p>8:23 PM</p>	<p>El participante con la bandera inicia el recorrido con dos persona más a su lado. Avanzan desde P.E.P., tras ellos, los otros participantes sub agrupados inician el desplazamiento, reuniéndose todos en la esquina nororiental tras quien lleva la bandera. Al final del grupo, el ultimo participante /levanta su mano derecha con el pulgar arriba (en señal de que todo está bien) y se escucha un sonido de silbato sobre la avenida, donde se encuentra uno de los participantes del grupo que detiene el trafico /elevando su brazo y extendiendo la palma de su mano derecha hacia arriba y en dirección a los vehículos que se aproximan/ hace sonidos con su silbato (en comunicación con los conductores de vehículo). El participante que lleva la bandera avanza hasta el carril de la izquierda (la avenida tiene tres carriles en sentido occidente – oriente), tras el todos los participantes de la noche. Quien viene en última posición habla: P1: “vamos, vamos.” /Levanta su mano izquierda con el dedo pulgar extendido (señal de que todo está bien) en dirección a quien detiene el tráfico, quien inicia el recorrido tras él/. El desplazamiento se realiza en grupo por el carril de la izquierda de la avenida. Por el costado izquierdo del grupo avanza hasta las primeras posiciones un participante emitiendo sonidos con su</p>	<p>Normas . tránsito por la izquierda . no uso de la ciclo ruta</p> <p>Espacio . Escaso para el ciclista</p> <p>Robo</p> <p>Disputa . cerrar . discusión</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Seguridad . no uso de epp</p>

<p>8:28 PM</p>	<p>silbato. Dentro del grupo (desde la posición del investigador), se observa que gran parte de los participantes avanzan mientras dialogan con alguien más, otros van solitarios dentro del grupo (en menor medida), con la mirada al frente.</p> <p>Se logran contabilizar 33 participantes, de los cuales, 18 usan el casco y 15 no lo hacen; 11 bicicletas tienen luces, mientras que 22 de la bicicletas no tienen.</p> <p>Me acerco a un participante: P2: “¿Entonces?” P3: “Hola ¿Qué más? Yo pensé que no venía.” P2: “Si, se me iba haciendo tarde, pero bueno, alcancé a llegar.” P3: “si, apenas ¿Qué cuenta? ¿Cómo le ha ido? ¿Mucho trabajo</p>	<p>Beneficios</p> <ul style="list-style-type: none"> . medio ambiente . ecológico . económico . activo . no congestión <p>Espacio</p> <ul style="list-style-type: none"> . ciudad
<p>8:30 PM</p>	<p>esta semana?”</p> <p>P2: “Nada marica, estoy sin camello y preocupado parece. Si he montado mucho en la bici haciendo vueltas y cosas, llevando hojas de vida y de arriba pa abajo, pero sin empleo.”</p> <p>P3: “¿ayer que hizo?”</p> <p>P2: “Nada particular parece. ¿Usted qué? ¿Fue al colectivo de</p>	<p>reconocimiento territorio</p> <p>Uso de la bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> . medio de transporte
<p>8:32 PM</p>	<p>bicicletas de Kennedy?”</p> <p>P3: “Si, estuvo chévere. Fuimos hasta los lados del centro, harta gente.”</p> <p>P2: “¿otra vez al Centro? Pero ellos ya no salen de allá (risas)”</p> <p>P3: “(Risas) Si, pero estuvo bacano, tienen una planta (de sonido) re-grande. A ellos les gusta hartito ir por el Centro, el organizador dice que porque es el eje ambiental y como los ciclistas ayudan a reducir los contaminantes entonces hay que reconocer esos territorios para que los demás nos vean y reconozcan al ciclista</p>	<p>Educación</p> <p>Tránsito en grupo</p> <ul style="list-style-type: none"> . señales manuales
<p>8:35 PM</p>	<p>como alguien ecológico.”</p> <p>P2: “Ah bien, usar la bici como medio de transporte tiene varias cosas buenas ¿no?”</p>	<ul style="list-style-type: none"> . señales manuales . señales sonoras

<p>P3: “si claro. Es un medio de transporte ecológico, se ahorra una plata en pasajes, hace ejercicio y no está esperando un bus que se puede demorar un rato largo, además que puede ser tipo chimenea (risas). Yo por eso en bicicleta me voy para el trabajo, pa, pa todo lado. Ando tranquilo, a mi ritmo, no dependo de los carros; bueno si, pero para que no me atropellen (risas)”</p> <p>P2: “(Risas) Siii. Y ¿hoy qué?”</p> <p>P3: “Vamos a des estresarnos que hijuemadres.”</p> <p>De repente se escuchan sonidos (pitazos y chiflidos), se observa congestión vehicular en la avenida por la que transitamos /algunos de los participantes levantan sus manos empuñadas (en señal de parar)/ todo el grupo se detiene, se agrupan tras un vehículo, el tráfico no avanza. Uno de los organizadores habla:</p> <p>O1: “Bueno muchachos vamos a coger por esta a la izquierda /señala una calle al costado izquierdo/ para evitarnos este trancón sino acá nos quedamos, aprovechemos que somos ciclistas urbanos y tenemos esa ventaja. Retroceda un poquito ahí por favor (dirigiéndose al último del grupo).”</p> <p>Todo el grupo se mueve hacia atrás, /el participante con la bandera extiende su mano izquierda lateral (indicando giro a la izquierda), algunas replican el movimiento/ todo el grupo toma la calle a la izquierda y se desplaza detrás del participante con la bandera.</p> <p>Hay dialogo:</p> <p>P2: “¿somos ciclistas urbanos entonces?”</p> <p>O1: Si, pues yo los llamo así. Porque somos ciclistas pero no deportistas, sino de aquí de la ciudad, estas son nuestras pistas /abre el brazo izquierdo/. O2 los llama Bici usuarios, pueden ser ciclistas urbanos o bici usuarios, porque rodamos en la cicla en el territorio urbano y lo exploramos y lo reconocemos; usamos la</p>	<p>. funciones</p> <p>Cambio</p> <p>. no discutir con violentos</p>
--	---

	<p>bicicleta para transportarnos.”</p> <p>El grupo se detiene, se escucha un sonido de silbato (de uno de los participantes) /algunos participantes levantan su mano empuñada (en señal de parar)/ llegamos a una esquina. La calle que cruza tiene ciclo ruta por el andén</p> <p>P2: “¿vamos a coger la ciclo ruta?”</p> <p>O1: “no marica, no cabemos (risas). Ese espacio es muy pequeño para todos, además allí nos tocaría cruzar por el peatonal. No, mejor pasemos por aquí de una (señalando con su índice el cruce y el semáforo).”</p> <p>P2: “(Risas) ¿no le gusta la ciclo ruta entonces?”</p> <p>O1: “no es eso, es que no cabemos. Las ciclo rutas son muy pequeñas para la cantidad de ciclista que hay hoy en día. Así rodando con el colectivo no cogemos la ciclo ruta, solo si es muy necesario, porque en un carril solo cabría uno, tendríamos que hacer una fila por ahí de dos cuadras y en los cruces no alcanzaríamos, no, mejor dicho, no, no, no... Igual todas las ciclo rutas de la ciudad están deterioradas y con mucha rata (refiriéndose a la delincuencia).”</p> <p>P2: “si eso si parece.”</p> <p>Se escucha sonidos de silbato. El semáforo cambia y nos da el paso. Todo el grupo avanza tras quién lleva la bandera, tomamos la avenida en sentido sur – norte por el carril derecho, avanzamos.</p> <p>El ciclista con la bandera lleva su mano izquierda arriba de la cabeza e indica seguir derecho/ hay una calle en la que se puede girar a la derecha, los primeros del grupo avanzan, pasan la esquina de la calle del giro autorizado, el grupo avanza tras ellos, se escucha una bocina repetidas ocasiones, un grito de uno de los participantes en la parte de atrás del grupo:</p>	
--	---	--

P4: “oiga loca hijueputa.”	
Los tres últimos del grupo frenan en seco	
P1: “¿Qué paso? (preguntando a otro participante)”	
P5: “Que la moto que va allá adelante /señala a una moto que avanza por la calle del giro permitido/ no esperó a que pasáramos y cerro a los últimos marica.”	
O1: “Vamos muchachos no vamos a discutir con los violentos. Somos actores de cambio.”	
El grupo avanza. Algunos participantes extienden su mano derecha lateralmente (en señal de giro a la derecha)	
Comentarios Investigador:	

Anexo 13 Registro de Observación 11 (RO11)

Fecha: 28/09/2018	Registro N° RO11	Páginas: 5
Lugar: Plazoleta CC Gran Plaza Bosa		
Observadores: Jeysson González		
Narración:		Temas:
7:45 PM	Codificación: P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7: Participantes 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 O1 y O2: Participantes organizadores Hay un grupo de bici usuarios en P.E.P., algunas bicicletas	Violencia vial Normas . no uso de

	<p>(alrededor de 20) recargadas en el bordillo de Z.V.1, hay 6 subgrupos de personas hablando en P.E.P., el primero de ellos está en la esquina sur occidental de P.E.P., por el bordillo sur de Z.V.1 hay otros dos subgrupos, junto al bordillo oriental hay otros dos grupos y en el centro de P.E.P se encuentra otro. en el grupo de la esquina sur occidental de P.E.P se observan 4 personas, 3 hombres y una mujer, dialogan:</p>	<p>ciclo ruta - robos Velocidad . alternativa a la violencia</p>
<p>7:52 PM</p>	<p>- P1: “Pero hoy no vamos a ir tan lejos? (preguntando a los demás en conversación)” - P2: “no, hoy es un recorrido acá en la localidad, vamos a ir hasta donde mataron a la "pelada" por robarle la bici.” -P1: “ah no, (con expresión facial de rabia), que cagada eso, cada vez está peor, antes solo le robaban la bici a uno, ahora lo matan a uno y le quitan las cosas.” - P2: “Que? (exclamación) si es que ya no sabe uno donde no roban, por eso es bueno que vayamos todos, porque en grupo si nos respetan, hasta en la avenida, porque también publicaron (por redes sociales) que era por el muchacho que atropelló el camión, el que</p>	<p>Prelación carros Bicicleta y Bici usuarios Muerte . robos . atropellos Desventaja</p>

<p>7:57 PM</p>	<p>se pasó el semáforo en rojo y mató también al ciclista.”</p> <p>- P3: “huy no pero es que ya no hay espacio para el ciclista. Como van a matar a la chica por robarla. y ahí si nadie hace nada. Por eso tampoco hay que dar papaya, no se puede uno ir despacio ni nada de eso.”</p> <p>- P1: “si eso es verdad, yo por ejemplo todos los días me voy por la Boyacá (Avenida Boyacá, de alto flujo vehicular), y de regreso nunca me voy por la ciclo ruta, porque después de las 6, ya he visto dos personas que roban ahí cerca de Normandía, mejor por la de caros (vía vehicular), que uno sabe que no se le atraviesan a uno.”</p> <p>- P2: “huy marica, osea que usted prefiere que lo atropellen a que lo roben (risas)”</p> <p>Llegan tres personas más en sus bicicletas, todos bajan de sus bicicletas en P.E.P., dos de ellos se van hacia uno de los grupos cercano al bordillo oriental de Z.V.1 en P.E.P., el otro sujeto, inicia desde ese grupo a saludar a todas las personas miembros del colectivo, les da la mano y saluda verbalmente.</p>	<p>. no hay espacio</p> <p>. violencia</p> <p>Educación</p> <p>Cambio</p> <p>. exigirlo</p> <p>. respeto a la vida</p>
--------------------	---	---

<p>8:00 PM</p>	<p>- P4: “con esa violencia en la calle a uno le toca andar es "soplado" (a alta velocidad), si se va por la ciclo ruta pa que no lo alcancen los ladrones y si se va por la avenida pa que no lo atropellen los carros. (risas)”</p> <p>- P3: “si, así le toca en bici. yo también ahí por las Américas (Avenida Américas) entre las 6 y las 8 de la noche ya no me voy por la ciclo ruta, eso por ahí roban! hmm.”</p> <p>- P1: “no es que ya a ninguna hora se puede andar por ciclo ruta, eso es dar papaya, a esas ratas ya no se les da nada que pases hartos ciclistas, antes mejor, porque escogen mejor. (risas)”</p> <p>El sujeto que había llegado y saludaba a todos, llega a saludar a este grupo:</p>	
<p>8:09 PM</p>	<p>- P5: “Buenas noches muchachos (extiende su mano para saludar) todos responden buenas noches”</p> <p>- P1: “y entonces, listo pa rodar hoy.”</p> <p>- P5: “si claro, hoy vamos a ver dónde fue que mataron la china hay que ir porque los ladrones están haciendo lo que se les da la gana. y de paso ese otro se pasa el semáforo y mata al chino! hmm... noooo, ya no se sabe por dónde puede ir uno.”</p> <p>- P2: “Si usted no tiene un carro no puede andar por ningún lado.”</p> <p>Se acercan dos bici usuarios, cada uno desde uno de los costados de la plazoleta del Centro Comercial, los dos ingresan a P.E.P., cada uno lleva en su bicicleta una bandera alusiva al colectivo. Bajan de sus bicicletas y las estacionan una contra otra en el centro de P.E.P. se saludan con un abrazo, a ellos se acercan 3 personas más, estrechan sus manos, de quienes llegaron, uno se acerca hacia los participantes y los saluda, uno a uno. Uno de los subgrupos, ubicado en el bordillo oriental de Z.V.1 en P.E.P. Está escribiendo mensajes en papel periódico y tela. hay 3</p>	

<p>mujeres y dos hombres, la dos mujeres escriben una frase en un trozo de tela que se encuentra sobre el bordillo, todos dialogan:</p> <p>- P6: “Bueno, ¿como está quedando?”</p> <p>- P7: “Le falta un poquito de pintura para el borde aquí (señala la esquina de la tela). De resto chévere. Este lo llevamos las dos, lo abrimos y ocupamos toda la vía. Nos vamos a tomar la vía para nosotros hoy. (risas)”</p> <p>- P5: “Bueno pero no se ponga agresiva, déjeselo a los conductores ahorita, (risas)” - -</p> <p>- P6: “vea este tan chévere, #NiUnoMas, señalando la tela. Es que ya es justo que nos respeten, hoy nos tomamos la vía, no más robos y no más atropellados en las calles, siempre es contra el ciclista.”</p> <p>- P5: “Así es, estamos cansados. nadie hace nada si por los demás, tenemos que exigir que haya seguridad, no puede ser que nos sigan matando y que nos sigan atropellando y nadie diga nada, Ah es que se atravesó, es que opuso resistencia... bah... nada, siempre tenemos que dejarnos y no es así.”</p> <p>Suena un silbatazo, bajan el volumen de la música, por medio del amplificador los organizadores se dirigen a los demás participantes del día:</p> <p>- O1: “¡Buenas noches Bósate la Bici! ¿Cómo están? ¡Bien! Bueno, hoy vamos a tener rodada corta, por nuestra localidad. Vamos a esperar un poquito mas y vamos a, a arrancar hasta el cai la libertad, allí estarán un grupo de mujeres con quienes iremos hasta el lugar donde fue asesinada nuestra compañera ciclista DG. Vamos a mostrar que no estamos de acuerdo, que necesitamos más seguridad y que estamos mamados de la violencia contra el ciclista.”</p> <p>- O2: “Buenas noches a todos, como se encuentran? (levantado su</p>	
--	--

	<p>mano izquierda). Hoy como ya saben vamos a rendir un homenaje a los bici usuarios que perdieron la vida esta semana. La compañera DG que fue asesinada cuando le robaron su bicicleta y el compañero LE quien cruzando una calle fue atropellado por un conductor que se pasó un semáforo en rojo. Vamos a mostrarle a la localidad y a la ciudad que estamos cansados que nos maten, que nos roben, que no nos respeten. Vamos a exigir que respeten la vida, que no importa si somos bici usuarios, peatones o conductores porque todos merecemos respeto a la vida. No podemos permitir que siga habiendo violencia en nuestros territorios, necesitamos que dejen rodar la vida, que respeten a las mujeres y a todos los ciclistas. ¡No queremos más violencia en nuestros territorios! /Levantando su mano izquierda empuñada/ (todos repiten). “¡No más muertes de bici usuarios en nuestros territorios!” (todos repiten) /Levanta su puño izquierdo/, “No más robos en nuestros territorios (todos repiten). ¡Que nos respeten la vida! No vamos a permitir que nos quiten nuestros territorios. En cinco minutos arrancamos. Por favor alisten sus bicicletas, revísenlas y a rodar.”</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha: 28/09/2018		Registro N° RO12	Páginas: 7
Lugar: Vías de Bosa			
Observadores: Jeysson González			
Narración:			Temas:
9:00 PM	<p>Codificación:</p> <p>P1, P2, P3: Participantes 1, 2 y 3</p> <p>Po: Participante organizador</p> <p>O1, O2: Participantes organizadores 1 y 2</p> <p>MA1: mujer agrupación 1</p> <p>C1: Conductor automóvil</p>	<p>Violencia vial</p> <p>Velocidad</p> <p>Disputa</p> <p>. bocina</p> <p>Discusión</p> <p>. Insultos</p> <p>Bicicleta y</p>	<p>Estamos rodando en la localidad de Bosa, por la Avenida Bosa en dirección al sur occidente (nos encontramos en un barrio llamado Bosa La Paz). Todos los participantes se desplazan agrupados, por el carril de la derecha (hay un solo carril por sentido), se logra identificar personas hablando en diferentes momentos y lugares entro del grupo, (el dialogo es habitual también en los desplazamientos). Hay un niño transitando por la derecha del</p>

	<p>grupo, su acompañante (padre) a su izquierda, en un sector medio del grupo, hablan (se puede identificar el dialogo).</p> <p>Todo el grupo baja la velocidad, /se ve pasar a uno de los participantes por la izquierda del grupo (a alta velocidad), hace sonidos con el silbato, llega a la mitad de la calle donde se cruzan dos avenidas, para /levanta su brazo derecho con su mano abierta (en señal de pare para los vehículos que intentan hacer el giro)/</p>	<p>Bici usuarios</p> <p>Desventajas</p> <ul style="list-style-type: none"> . muertes . robos . atropellos
	<p>realiza pitazos de a dos frecuencias y mira al resto del grupo luego que da la espalda a la vía que bloquea cuando para el primer vehículo los primeros del grupo avanzan, llevan las dos banderas alusivas al colectivo, se escuchan bocinas de vehículos con gran frecuencia, todos avanzan tras las banderas visibles. Al lado derecho del grupo, otro participante se queda en la esquina donde salen vehículos hacia la avenida principal, /da la espalda al tráfico vehicular y con su mano izquierda elevada hace movimientos</p>	<p>Elemento</p> <ul style="list-style-type: none"> . velocidad variable
	<p>aleatorios e flexión y extensión desde la muñeca (indicando al grupo que puede avanzar), un vehículo está detenido.</p> <p>Uno de los organizadores lleva una bocina con una mano, está usándola y dice:</p> <p>O1: “No queremos más muertes en nuestros territorios, queremos que nos respeten la vida, ¡no más muertes en nuestros territorios! (varios participantes repiten esta última frase como réplica), ¡no</p>	<p>Educación</p> <p>Tránsito en grupo</p> <ul style="list-style-type: none"> . señales manuales . señales sonoras . preparación para la calle

	<p>más robos en nuestros territorios! (el grupo genera de nuevo la réplica). Por el respeto a la vida, por el derecho a transitar libremente en nuestros territorios, porque merecemos respeto y poder disfrutar de las calles en paz, sin robos, sin muertos, sin ciclistas atropellados ni asesinados.”</p> <p>Algunas personas que transitan por la acera se detienen a observar, pasa a gran velocidad por el lado izquierdo del grupo un motociclista, muy cerca a la persona que detiene el tráfico, algunos participantes chiflan. Se escucha un grito de uno de los participantes</p> <p>P1: “Ehhh mucho afán ¿o qué?”</p>	
	<p>El grupo avanza y cuando pasan todos, quién detiene el tráfico avanza con ellos. Aun dialogan, el niño ahora va en medio de sus dos acompañantes (sus padres), pasan dos motocicletas por el lado izquierdo del grupo, así mismo un vehículo, este último sonando su bocina en repetida ocasiones, me acerco al acompañante del niño,</p> <p>Po: “¿Cómo le va?”</p> <p>P2: “Ahh, que más. Bien sí señor. Hemos hartos hoy.”</p> <p>Po: “si bastantes, ¿qué tal el recorrido?, ¿cómo va su hijo?”</p> <p>P2: “pus bien hermano, hoy es más por protestar, porque vamos despacio. Y a él (mirando a su hijo) siempre lo traemos cuando hay recorridos cortos, que vaya soltándose porque en la calle toca ir bien preparado.”</p> <p>El grupo gira hacia la izquierda, en el sector del tropezón (otro barrio de bosa) /Varias personas usan una mano para extenderla</p>	

<p>9:20 PM</p>	<p>hacia la derecha (indicando la dirección del giro a quine vienen atrás)/ nos detenemos tras un semáforo en rojo. Se acerca uno de los participantes:</p> <p>P3: “y entonces, no ha visto mi bicicleta (dirige su mirada hacia ella)”</p> <p>Po: “Huyyy y esa bici que, ¿cambio la otra o ya tenía esa?”</p> <p>P3: “la compre, la otra la tengo en la casa. Ahora saco está a veces y alterno con la otra.”</p> <p>Po: “que bien, felicitaciones, está muy bacana esta. ¿si hay cambio?”</p> <p>P3: “pues con esta ando más rápido.”</p> <p>Po: “hmm, me imagino.”</p>	
	<p>P3: “aunque no me he acostumbrado mucho al manubrio, este es muy pequeño y con el otro ya estaba acostumbrado a andar así /soltando sus manos del manubrio, las sube a la altura del abdomen flexionando codos y llevando manos empuñada al frente (indicando postura de sus manos con la otra bicicleta)/ Ahora con esta va uno más agachado, pero mucha más rápido.”</p> <p>Arranca nuevamente todo el grupo, se escuchan sonidos de varios silbatos, giramos hacia la izquierda (a baja velocidad tras un vehículo) Paramo nuevamente /alguno participantes elevan una de sus manos empuñadas (indicando parar)/</p> <p>P3: “La otra también la saco, pero ya mas poco. Ahora con esta me</p>	

9:29	parece mejor, llego más rápido a todo lado.”	
PM	<p>Se escuchan varios sonidos de silbato, el grupo arranca nuevamente, nos mantenemos en el carril de sentido del tránsito, tras un vehículo. Viene otro automóvil tras el colectivo. Se escuchan sonidos de bocina en repetidas ocasiones, que viene del auto tras el grupo.</p> <p>Llegamos a otro semáforo, las banderas tras el vehículo, y el resto del grupo tras las bicicletas con las banderas. Vuelven a sonar la bocina del automóvil tras el grupo en repetidas ocasiones.</p> <p>P3: “ehhh, que man tan fastidioso. Si ve que esta el semáforo en rojo, solo por montarla.”</p> <p>Cambia el semáforo de nuevo, el grupo avanza tras el vehículo delante de nosotros, este último gira a la derecha, las banderas siguen derecho (a baja velocidad), un participante llega a la mitad de la vía, en la intersección /levanta su mano derecha arriba con la mano empuñada/ da varios pitazos y con su mano izquierda hace movimientos de flexión y extensión (indicando al grupo que avancen.</p> <p>El semáforo cambia a rojo, otro participante bloquea la vía por el lado derecho del grupo, impidiendo que los vehículos avancen al cambio de semáforo. Se escuchan muchas bocinas de automóviles, avanza todo el grupo, tras ellos el vehículo que aguardaba, gira hacia la derecha /asoma su cabeza por la ventana/ grita</p> <p>C1: Les quedó pequeña la ciudad a estos maricas. (sigue su camino)</p> <p>Al pasar el grupo, salen desde la acera izquierda de la vía (al lado de un CAI), un grupo de mujeres con instrumentos musicales que tocan y entonan un coro:</p> <p>Grupo mujeres: “A la calle, mujer y bicicleta, que paren los</p>	

<p>“violentos porque no voy a callar” (en repetidas ocasiones)</p> <p>Todo el grupo avanza tras ellas, (a baja velocidad, el grupo de mujeres se traslada a pie), siguen entonando el coro, los demás participantes empiezan a entonar también el coro mientras avanzamos por la vía ocupado todo el carril sentido oriente occidente, varias personas se quedan mirando la movilización, dos personas en bicicleta se unen al recorrido, algunos a pie.</p> <p>Cambian el coro el estribillo inicialmente el grupo de mujeres “por la vida, por la paz, en la bici, ni uno más” (el grupo repite la estrofa). Se repite en varias ocasiones</p> <p>Seguimos avanzando, la mayor parte de miembros de Bósate la Bici se bajan de sus bicicletas y se trasladan a pie. Se escuchan varios sonidos de bocina de automóvil, atrás, los vehículos giran por las cuadras que alimentan la vía principal por la que transita el grupo a baja velocidad.</p> <p>Se cambia el estribillo nuevamente, la mayor parte del grupo se une a las entonaciones propiciadas por el grupo de mujeres.</p> <p>“Señor, señora, no sea indiferente, matan las mujeres en la cara de la gente”</p> <p>Paramos en un semáforo mientras se escucha el estribillo. Al cambio todo el grupo gira a la izquierda, (por el barrio las Atalayas), hasta llegar a un cruce entre dos vías por el que giramos hacia la izquierda por entre una cuadra al interior de un barrio (barrio las margaritas)</p> <p>(...)</p> <p>Después de una gran algarabía producto de la indicación de uno de los organizadores de la movilización después de un minuto de silencio, hay una gran agrupación de personas entre el colectivo de Bici usuarios, la agrupación de mujeres (colectivo artístico y</p>	
--	--

<p>político feminista) y otras personas de la comunidad que se habían unido a la concentración que se daba entorno al evento planeado como señal de rechazo a los eventos de inseguridad que se presentan. Se escucha</p> <p>O1: “Respeto a la vida, respeto a la comunidad Bosuna y Bogotana, ¡respeto a la vida!” (esta última subiendo el tono de la voz) /con una mano sostiene el megáfono con la otra realiza movimientos hacia afuera en algunas oraciones que pronuncia/(se escucha un gran algarabía).</p> <p>O2:- “Por una Bosa Libre, por una Bosa sin miedo, sin inseguridad, que todos podamos disfrutarla (se escucha una gran algarabía)”</p> <p>O1: “Listo muchachos necesitamos que los que trajeron velas, acá las podemos poner, acá en la vía, en frente de donde esta O2,”</p> <p>O2: “aquí los carteles, los carteles póngamelos también aquí cerca.”</p> <p>La agrupación musical de mujeres toca las tamboras, una de ellas (al parecer la líder del grupo) toma el megáfono</p> <p>MA1: “la Batucada Feminista de Rebeldía Sureña Que hace parte del movimiento popular de mujeres La Sureña, El Comité Operativo Local de Mujer y Género, y muchas otras organizaciones que camellamos todos los días, acá dentro de la localidad, por los derechos de las mujeres, porque el somos el cincuenta y uno punto dos (51.2) de la población, que son de todas las edades, de todas las etnias y de todas las posiciones sociales, aquí estamos presentes, la Batucada Feminista, Rebeldía Sureña” /levantando su mano izquierda con la mano empuñada/.</p> <p>Se escuchan Varias voces diciendo “Bravo”, también aplausos.</p> <p>Suenan las tamboras y demás instrumentos musicales de agrupación feminista. Se forma un círculo de personas en la mitad</p>	
---	--

	<p>de la calle, se reúnen las velas en el centro del círculo, donde se encuentran algunas pancartas y tres personas recibiendo y acomodando las velas (formando un círculo con estas). La agrupación de mujeres sigue motivando los cantos. Mientras tanto, la mayor parte de las personas se concentra sobre el lugar que se forma el círculo que rodea las pancartas y las velas. También hay personas solitaria o en pequeños grupos alrededor.</p> <p>Hay una mujer, miembro del colectivo en la mitad de la cuadra, con un silbato realiza pitazos fuertes cuando se aproxima un vehículo o motocicleta /con su mano arriba flexiona el codo y extiende el brazo en repetidas ocasiones, con su mano extendida señalando la otra cuadra (direccionando a los conductores a tomar la cuadra siguiente)/ “Está cerrada la vía, por la otra cuadra”, repite cuando no utiliza el silbato.</p> <p>Se escuchan de nuevo los cantos, “por la vida, por la paz, en la bici, ni uno más”, acompañado por los instrumentos de la banda de mujeres. Mientras tanto, al círculo ingresan un padre y su hijo (un niño), miembros del colectivo Bósate la Bici. Están de rodilla frente al lugar donde se encuentran las velas, cada uno sujeta un también, las encienden, encienden otras, se quedan allí un rato, (aún tienen puestos sus cascos y chalecos reflectivos) encienden otras velas, el sujeto adulto se pone de pie, va hacia fuera del círculo, el niño se queda dentro de él, cerca de las velas, apoya los cantos con su silbato.</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha: 31/08/2018		Registro N° RO13	Páginas: 5
Lugar: Plazoleta CC Gran Plaza Bosa			
Observadores: Jeysson González			
Narración:			Temas:
8:03 PM	<p>Codificación:</p> <p>P1, P2, P3, P4: Participantes 1, 2, 3 y 4.</p> <p>Po: Participante (observador)</p> <p>O1, O2: Participantes organizadores 1 y 2</p> <p>Se observan 10 bicicletas recargadas sobre el bordillo de Z.V.1. En P.E.P. algunos miembros del colectivo frente a ellas, agrupadas de</p>		<p>Violencia</p> <p>vial</p> <p>Distracciones</p> <p>Discusión</p> <p>. insultos</p>

<p>8:06 PM</p>	<p>2, 3 y 4 personas. En el centro de P.E.P hay dos bicicletas recargadas una contra otra.</p> <p>En la esquina del bordillo de Z.V.1 en P.E.P. dialogan dos miembros de Bosate la Bici, me acerco.</p> <p>Po: “y entonces, bien o que.”</p> <p>P1: “Qué dice parcero, ¿que cuenta? ¿Listo pa hoy o qué? (saluda con su mano)”</p> <p>Po: “si con toda, ¿hoy para dónde vamos?”</p> <p>P1: “hoy es el Desvare, vamos a ir hasta el alto de la Cruz ¿se va a inscribir o qué?”</p> <p>Po: “huy no sé, ¿cómo es? ¿Una carrera allá en la loma cierto? Esta bici no es tan buena para subir.”</p> <p>P2: “si es que así uno lo piensa ¿no? Yo por ejemplo no me inscribo, esos manes son muy maquinas (mirando a uno de los organizadores). Además mire esas bicis, esas son las propias para subir /con su mano señala una de las bicicletas del centro de P.E.P./ son livianitas”</p>	<p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Elemento</p> <ul style="list-style-type: none"> . para subir . velocidad <p>Mecánica</p> <ul style="list-style-type: none"> . seguridad . dinero <p>Educación</p>
<p>8:09 PM</p>	<p>P1: “si es una carrera, se paga tres mil pesos (\$3.000) y el ganador se lleva todo lo que se recoja de plata. Yo tampoco me inscribo. Pero hay hartos que si se inscriben, la vez pasada se ganaron como treinta y seis mil (\$36.000). y lo que dice este man (señala con su boca a P2), s que en esas fixi (tipo de bicicletas de piñón fijo) sube muy rápido.”</p> <p>P2: “¿y qué me dice de esas semi (tipo de bicicleta para competencias de velocidad)? La del O1 o la de este otro man que</p>	<p>Mecánica</p> <p>Tránsito en grupo</p>

<p>8:10 PM</p>	<p>no ha vuelto, uichh, esos manes sube re rápido, ¿sabe qué? Le dejan a uno el polvero esas gonorreas. (Risas)”</p> <p>Po: “¿luego siempre han ganado los mismos?”</p> <p>P2: “si siempre ganan es los de allá” /señala con su índice al centro de P.E.P./</p> <p>P1: “Pues la ultima la ganó O1, también ha ganado O2, aunque la vez pasada ganó el que dice este man, que tiene severa bici, no me acuerdo como se llama.”</p> <p>Po: “Pero ¿también es de los organizadores?”</p> <p>P1: “nooo, pues, a veces viene, pero si es amigo de ellos. Usted no se acuerda, uno que tiene pelo largo, ese ha ganado como dos veces, corren mucho. Igual uno hace la carrera sin inscribirse, subimos con los que se quedad atrás.”</p>	
	<p>Llega otro integrante más.</p> <p>P3: “Buena parceros /con sus manos da una palmada en la espalda a P1 y Po./ ¿Todo bien o qué? Casi no alcanzo a llegar, salí tarde marica del trabajo. Ya calenté para esa subida porque me vine a toda. Venia allí por la autopista y una loca casi me hace caer.”</p>	
	<p>P1: “¿que en carro o moto?”</p> <p>P3: “no marica, otro en bicicleta, ahí por el andén que es como ciclo ruta yo no sé qué le pasó a ese marica iba mirando como pa atrás, distraído marica. Y yo iba pues bien, por la derecha marica, embalado. Y este otra loca yo no sé, venía bien y mirando pa atrás y yo iba a pasar por el lado y el hijueputa como que giró el manubrio, es que venía mirando pa atrás ese marica, y giro mucho le tocó poner el pie en el piso, y cuando volteó el manubrio casi me</p>	

<p>8:16 PM</p>	<p>da en la llanta marica. Uiii me hubiera dado un suelazo. Yo lo esquive y seguí marica. Se ganó su madrazo si por (risas).”</p> <p>Llega otra persona en bicicleta hasta el centro de P.E.P.(adicionalmente han llegado otros miembros del colectivo, se han ubicado en P.E.P. y P.E.A.1, agrupándose como de costumbre. Formando sub grupos en los que dialogan) se baja de ella, la voltea llantas arriba y la deja al lado de las otras dos que se encuentra allí, saluda con su mano a las dos personas que están allí, conversan un momento y se retira a saludar a otros miembros de Bósate la Bici. Mientras tanto, O1 revisa la bicicleta que está llantas arriba /con su mano acciona los pedales y deja rodando la llanta trasera. Me acerco allí.</p> <p>Po: “entonces, ¿esta varada? (señalando la bicicleta llanta arriba)”</p> <p>O1: “no, es que tiene un sonido en el centro todo raro, oiga /con su</p>	
<p>8:19 PM</p>	<p>mano izquierda acciona de nuevo el rodamiento/, se escucha un sonido (a manera de track), repetitivo a medida que dan vuelta los pedales en el impulso.”</p> <p>Po: ahhh si ya lo escuche. ¿Qué será? Se jodió el centro o será lubricación.</p> <p>O1: “quien sabe marica. Lubricación no creo, debe ser que ya tiene fuego el centro, y empieza a sonar así hasta que y agrave.”</p> <p>Po: “Y preciso hoy pa la prueba”</p> <p>O1: “(risas) si, aunque está funcionando bien, pero siempre es fastidioso y debe ser que hay algo que está fallando, sino que no tenemos para desmontar el centro aquí, además que es muy demorado. Por eso les decimos que toca estar pendiente de la mecánica de las bicis, porque va y lo deja a uno tirado por ahí y fuerte. Imagínesse usted por allá tirado pa donde vamos hoy.”</p> <p>Po: “huy no aguanta. Es mejor estar mirándola y ajustándola. La</p>	

<p>vez pasada a mí me pasó lo mismo, no se le quitó el sonido, me tocó cambiarle el centro.”</p> <p>O1: “si claro, eso pasa cuando el centro se dio un golpe, o por mucho uso ya. Queda como una lucecita en la caja y se empieza a dañar la rosca. Es que este marica la descuida, pero esta bici es bacana.”</p> <p>Llega de nuevo el dueño de la bici en revisión, trae una bomba (elemento para inflar los neumáticos).</p> <p>P4: “¿qué dice pa? /extiende su mano para saludar/ Listo O2, véala ya me la conseguí. /Pone la bomba en la válvula el neumático delantero y la acciona./”</p> <p>O1: “eso hágale. Lo otro si es mejor que cuando tenga plastica lo cambie. Yo creo que ya se le jodió el centro por que mire /con su mano toma una de las bielas (Parte donde van sujetos los pedales) la hala y empuja en repetidas ocasiones/ se observa un movimiento del centro de la bicicleta hacia dentro y hacia afuera. ¿si ve esa luz?”</p> <p>P4: “si marica, yo le había dicho (sigue inflando el neumático). Igual hoy vamos es pal desvare, a ver si me gano lo del centro (risas)”</p> <p>O1: “(risas) ja, si claro y más así le creo (risas)”</p> <p>Por la esquina nororiental se observa acercarse una persona en bicicleta (uno de los organizadores), con la bandera del colectivo se acerca hasta P.E.P. deja su bicicleta recostada con las otras dos que están allí. Saluda de la mano y con abrazo a las tres personas allí, luego, uno por uno saluda a la mayoría de participantes.</p> <p>O1: “¿ya o qué? Hágale que ya nos vamos a ir, estábamos esperando a O2.”</p> <p>P4: “si, si, si ya. (Retira la bomba de la llanta) relaje el poni. Ya</p>	
---	--

	<p>está lista ahora sí. Vamos pues.”</p> <p>O1: “Bueno hagámosle. ¡O2! (llama a su compañero elevando la voz).”</p> <p>O1 enciende el megáfono. Se lo entrega a O2</p> <p>O2: “Buenas noches Bósate la Bici (tono de voz elevado, motivando el saludo). Bueno ya saben que hoy es día de desvare. A veces uno esta pelado o no tiene plata para alguna cosa. Pus hoy es el día de desvararse. La vez pasada me lo gané yo, me gane veintiséis mil pesos (\$26.000) hoy puede ser cualquiera de ustedes. Entonces ya saben, anímense. Los que se quieran inscribir pagan tres mil pesos (\$3.000) y el que gane se lleva todo lo que recojamos. Hoy el recorrido es corto pero exigente, vamos a ir a buen ritmo, frecuencia en el pedaleo. Vamos a salir por la autopista sur, hasta un pueblo que se llama Charquito, ahí vamos a subir el alto de la cruz donde vamos a hacer el desvare. En cinco minutos arrancamos, por favor revisen muy bien sus bicicletas, no queremos quedarnos por carretera. Esperamos que hayan traído sus cascos, reflectivos y luces porque la carretera es otra cosa. Vamos a transitar todos en grupo, a buen ritmo, detrás de la bandera. ¡Esto es Bósate la Bici! Revisen sus bicicletas y arrancamos, frenos y demás.”</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha:	31/08/2018	Registro N°	RO14	Páginas:	4
Lugar:	Vereda El Charquito	-		Carretera	
Observadores:					
Narración:				Temas:	
11:35 PM	<p>Codificación:</p> <p>P1, P2, P3: Participantes 1, 2 y 3</p> <p>Po: Participante (observador)</p> <p>O1: Participante organizador</p> <p>El grupo desciende de la montaña de la vereda Alto de la Cruz, pasando por la vereda El Charquito, del municipio de Soacha Cundinamarca, reuniéndose para iniciar el recorrido de vuelta hacia Bogotá a la orilla de la carretera en sentido sur – Norte.</p> <p>Los primeros del grupo ubicados en la berma esperan a que haya una oportunidad de pasar, debido al tráfico de vehículos (alto tráfico de vehículos, especialmente de tipo pesado) y en especial a la velocidad a la que se desarrolla.</p> <p>Pasan dos tracto-mula a gran velocidad, se logra ver una distancia prudente hasta el próximo vehículo (un camión que viene atrás).</p>			<p>Violencia vial</p> <p>Velocidad</p> <p>. bocina</p> <p>. control de la vel.</p> <p>Desventaja bici usuarios</p> <p>Normas</p> <p>. Tránsito por carril izquierdo</p>	
11:41 PM	<p>Los primeros de la fila cruzan hasta el separado de la carretera (solamente tres participantes), los demás, esperan aun pues el tiempo no fue el suficiente.</p> <p>La espera se prolonga, uno de los organizadores (quien lleva la bandera) intenta accionado su pito disminuir la velocidad del tráfico vehicular, sin embargo el primer intento no da resultado.</p>			<p>Bicicleta y Bici usuarios</p>	
11:44 PM	<p>Intenta ingresar con cautela a la carretera haciendo sonidos</p>				

	<p>(fuertes) con el silbato (para hacerse notar de los vehículos).</p> <p>Pasa un automóvil a gran velocidad por el carril de la derecha, muy cerca al miembro organizador, sonando la bocina del automóvil de manera continua hasta pasar por el lugar. Pasan tres vehículos más (entre ellos dos camiones), el organizador se ubica sobre el carril de la derecha, hace sonidos con su silbato /con su mano derecha realiza movimientos de flexión y extensión dirigiéndose al grupo (en señal de que pasen la avenida)/ se aproxima un camión, acciona la bocina y la mantiene de manera continua. Los participantes de Bosate la Bici continúan pasando</p>	<p>Educación</p> <p>Tránsito en grupo</p> <p>. señales sonoras</p> <p>. funciones (cabeza grupo)</p> <p>. motivación</p>
<p>11:47 PM</p>	<p>/algunos corriendo con su bicicleta en la mano, otros sobre ella al impulso del pedal (todos de manera rápida), todo el grupo pasa, tras ellos el miembro organizador, el camión, que había disminuido su velocidad, avanza con su bocina emitiendo sonidos. Ahora el grupo se encuentra en el separador, a excepción de tres integrantes que ya lograron pasar a la orilla del carril de sentido norte – sur. Se observa libre el carril, esta vez el grupo pasa sin complicaciones.</p> <p>Todos transitan a la orilla de la carretera, en dos hileras, algunos van sobre la berma. El participante a la cabeza del grupo es quién lleva la bandera del colectivo en su bicicleta. Hay alto flujo vehicular, en especial vehículos pesados, pasan reiteradamente a lado de los bici usuarios. Algunos participantes del recorrido van en parejas conversando, otros van solitarios.</p>	
<p>11:51 PM</p>	<p>La carretera presenta inclinación en descenso, los primeros del grupo toman ventaja, aún hay alto flujo vehicular. Uno de los organizadores disminuye su velocidad y alienta al grupo a subir el ritmo.</p>	
	<p>O1: “Biela, Biela... aumente la velocidad vamos a agruparnos.</p>	

	<p>Se escucha una voz femenina, de una de las participantes”</p> <p>P1: “van muy rápido.”</p> <p>O1: “vamos muchachos rueden, rueden.”</p> <p>El grupo sigue generando distancias en relación a la cabeza del grupo (bandera) y quienes transitan en últimas posiciones. Otra vez la voz femenina:</p> <p>P1: “Hayyyy noooo”</p> <p>O1: “¿qué pasó? (preguntado a la mujer que protesta)”</p> <p>Uno de los integrantes que se desplaza cerca a la mujer en cuestión responde con voz agitada (volumen de voz alto, a manera de grito):</p> <p>P2: “Van muy rápido, toca que le bajen a la velocidad y que nos agrupemos. Los camiones van como locas.”</p> <p>El participante organizador aumenta la velocidad y alcanza a los primeros del grupo. La inclinación de la carretera se estabiliza, incluso con algunas subidas. El grupo se compacta, el flujo vehicular sigue siendo alto pero ahora es más frecuente, la velocidad de los vehículos es menor. Se observa ahora más personas del colectivo dialogando mientras ruedan, me acerco a uno de los participantes:</p> <p>Po: “¿Qué cómo la vé?”</p> <p>P3: Bien marica, severa bajadita ¿no?</p> <p>Po: “si parece, pero íbamos muy rápido, me estaban dando nervios (risas)”</p> <p>P3: “(risas) que va marica. Por ahí venia una gritando (risas).”</p> <p>Po: “pero es que esos carros pasan a toda parece, hasta se desestabiliza uno con esa corriente de aire que dejan.”</p> <p>P3: “ui si marica. En carretera es peligroso así de noche porque esos camiones pasan embalados (a gran velocidad), donde medio</p>	
--	--	--

	<p>lo roce a uno ahí queda la plasta (queriendo decir que a un mínimo toque de uno de los camiones que pasaba en ese momento podría significar un grave accidente con fuerte lesiones) y ni lo ven.”</p> <p>Po: “uy yo creo que si parece, si no más cuando pasan se siente una corriente súper fuerte de aire.”</p> <p>P3: “si marica, si es que esos carros grandes por la tracción, hacen como un remolino y cuando uno va pasando al lado, en bici o en moto se lo intenta como absorber a uno.”</p> <p>Po: “yo por eso no me arrimo mucho (risas)”</p> <p>La carretera se observa con mayor flujo vehicular, dos de los participantes con silbato se separan hacia la izquierda, dan silbatazos mientras uno de los organizadores grita “Vamos al carril izquierdo.” /todo el grupo se desplaza hacia la izquierda/ se escucha la bocina de un vehículo insistentemente. Todo el grupo se ubica en el carril izquierdo de la autopista sur, quienes daban la indicación y la señal sonora pasa por la derecha del grupo y llegan a las primeras posiciones nuevamente. Seguimos el desplazamiento por el carril izquierdo.</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha: 04/09/2018		Entrevista N° E1	Páginas: 7
Lugar: Parque		El	Recreo
Entrevistador: Jeysson González			
Entrevistado: Tatiana Rodríguez Cotrino - cc: 1030647908			
Narración:		Temas:	
	Codificación:	Violencia vial	
	E: Entrevistador	Intolerancia	
	P: Participante	Disputa	
	E: “Buenos días ¿Cómo estás?”	. afán	
	P: “Bien gracias ¿y tú?”	. cerrar	
	E: “Muy bien, bueno, para empezar, ¿Qué significa la bicicleta en tu vida?”	. tiempo	
	P: “La bicicleta en mi vida significa parte del cuerpo, de mi cuerpo /pasa su mano derecha por encima de su brazo izquierdo y hombro sin tocarlo (como indicando su cuerpo)/ Parte de, de una extremidad que genera en mí (carraspea) movilidad en la ciudad de Bogotá, genera en mí, libertad; genera en mí, fuerza, potencia, /Pasa las manos por los costados de su torso sin tocarlo/ y... pues actividad física /levanta sus cejas/”	. mayor afectación	
	E: “Vale, ahora ¿Qué opinión tienes de la bicicleta y de los demás medios de transporte?”	ciclista y peatón	
	P: “bueno pues la biciiii, fue un elemento (piensa un momento),	. irrespeto	
		Prelación carros	
		. infraestructura	
		Bicicleta y Bici usuarios	

<p>importante inventado, pues ya que genera, ehh, movilidad muy buena, movilidad rápida, ehh, sin contaminación al medio ambiente. Entonces pues es, es algo muy bonito lo cual permite viajar en otras cosas. Ehhhh, referente a los otros medios de transporte, como transporte público, automóviles, motos. Hmm, digamos que no son muy acordes a la bici ya que no hay un respeto ante la bicicleta, ante los bici usuarios, no tenemos un respeto ehh de parte de ellos muchas veces. Ehh, nuestra infraestructura de ciclo rutas no está muy bien diseñada y en donde está diseñada pues corremos el riesgo de robo, entonces, es, complicado. No se respeta la ley 811, donde podemos utilizar un carril, ehhh, como tal como bici usuarios podemos utilizar un carril no se respeta ni nada porque no está la tolerancia ni la paciencia de automóviles SITPs, motos, entonces pues está el insulto, está la agresión, entre otros tipos de cosas que no permiten que este tipo de ley se cumplan y que como bici usuarios podamos seguir transportándonos con seguridad ehhh, tanto física como mental en este eh, en Bogotá.”</p> <p>E: “y ¿para los otros actores viales si se cumplen las leyes?”</p>	<p>Bicicleta parte del cuerpo</p> <p>Elemento . movilidad</p> <p>Beneficios . no contaminación</p> <p>. Activo</p> <p>. Relaciones sociales</p> <p>. libertad</p> <p>Conocimiento territorio</p> <p>Desventaja</p>
---	--

<p>P: “Eh, yo pensaría que no, osea aquí todo el mundo es muy /toca su mentón con su mano derecha/, perdón la palabra, atarbán. Aquí el SITP se quiere meter por donde quiera a la hora que quiera sin importarle a quien cierra /sacude su mano en cada oración/, ehh sin importarle si ocasiona un accidente; o el automóvil por el afán, por el factor del tiempo, eh son factores que no permiten que, eh en Bogotá halla un respeto con, con el otro, independientemente del medio de transporte que use, hasta el mismo peatón.”</p> <p>E: “Listo. Y entonces digamos que, eh, en eso que hablas, de las relaciones ya, en la movilidad con los demás actores viales ¿Por qué usar la bicicleta?”</p> <p>P: “¿Por qué usar la bicicleta? Uno por nuestro planeta, eh el planeta tierra está en un punto en, donde, totalmente contaminado, dónde ya la atmosfera no soporta nada más, donde los medios de transporte, eh, gasolina, químicos, cada vez la deterioran más y pues, eh, tenemos como efectos los cambios climáticos que se están generando hoy en día, eh la revolución de eh, de ríos, entonces, eh por eso la bicicleta permite, eh, que</p>	<p>. Irrespeto de los otros actores</p> <p>. infraestructura mal diseñada o discontinua</p> <p>. robos</p> <p>. exposición</p> <p>- desprotección</p> <p>Espacio</p> <p>. falta</p> <p>Uso de la bicicleta</p> <p>. gusto</p> <p>Educación</p>
---	---

<p>estos pues, no aporta a que estos cambios climáticos sigan sucediendo; y si nos permite un medio de transporte más sano, nos permite libertad, esparcimiento, eh relaciones sociales pues porque también cuando tu pedaleas, eh te encuentras con las mismas personas muchas veces eh, en tu camino vía trabajo, vía a, a diferentes lugares o sitios a los cuales te transportas. También permite el viajar, conocer mucho más a diferencia de un carro, porque pues en un carro tú vas encerrado, una moto tú vas directo con un motor a una velocidad mayor que una bicicleta entonces permite, eh, ver más o evidenciar eh, paisajes, escenarios que no se pueden evidenciar en transportes con motor.”</p> <p>E: “y ¿usarías tal vez otro, otro, otro medio, otra manera de transporte, digamos así frecuente si tuvieras la posibilidad? ¿o no?”</p> <p>P: “eh, no, pues digamos que la importancia de, del planeta en donde estamos es cuidarlo, seguirlo cuidando, tratar de continuar con esa, con esa ley, con ese, con ese medio de transporte, con esa libertad. Pienso que un mo, un motor, un carro una moto ya te limita mucho, ya, no genera la misma expectativa, entonces, no, no, no la cambiaría, si tuviera la posibilidad, eh, me compararía otra bici mejor (risas).”</p> <p>E: “eh, bien. Para terminar con el tema de la bici, aparte pues de esa conciencia ambiental ¿qué elementos, qué características debe tener un usuario de bicicleta?”</p> <p>P: “eh, un usuario de bicicleta ¿qué características debe tener? Uno, conocer la ley, conocer la normatividad, eh tanto de lo que tiene que, e, ejecutar, como también el deber, como también el derecho (con énfasis) que tiene frente al, al elemento que está</p>	<p>Conocimiento de la norma</p> <p>Valores</p> <ul style="list-style-type: none"> . Respeto . autonomía . conciencia <p>Prelación</p> <ul style="list-style-type: none"> . desconocimient o
---	--

<p>utilizando. Como las características... protecciones de seguridad, las señales, respeto, esas serían como las características; y saber montar bici, obviamente. Y ¿cuál era la otra?”</p> <p>E: “eh no, pues así lo que, si consideras algo más que deba ser característico de un usuario de bici”</p> <p>P: “No, no. Más que todo eso, el ser consciente del elemento que está utilizando, el ser autónomo y, y respetuoso frente al, al elemento, frente a uno mismo como bici usuario y frente al entorno que lo está rodeando y con las personas que están al lado cuando montan en este tipo de elementos.”</p> <p>E: “Eh, P ¿cómo son las relaciones entre quienes usan la bicicleta y quienes usan otros medios de transporte? Entre todos los actores viales ¿Cómo son las relaciones en las vías?”</p> <p>P: “¡Pues hay de todo! /Extendiendo sus manos al frente/ hay el que respeta al bici usuario, el que respeta al conductor, independientemente de que medio de transporte utilice; hm, pero pues por lo general el bici usuario es el que más se ve afectado, hasta el mismo peatón. Entonces, digamos que la violencia en cierto punto es bastante fuerte, derivado a que si tú vas por la calle, eh, reiterando la ley 811 que tú puedes tener tú, tu carril netamente para ti solo como, como bici usuario, eh, el automóvil, la moto, la tracto mula, todos estos actores de, de motor eh, no te respetan. Entonces, ¡ey para eso está el andén para eso está la ciclo ruta! eh, si, ¡córrase, por eso es que ocurren los accidentes! (Simulando la voz de alguien que grita en la calle) /frunce el ceño. Agita su dedo índice mientras habla/. Bueno, entre muchas cosas. Muchas veces pues sí, se generan insultos, eh, pues, bastante ofuscativos y fuertes. Entonces, pero</p>	
---	--

como hay otros personajes que simplemente lo ven a uno como bici usuario en su carril y se corren, o lo esquivan a uno, o diferente tipo de cosa. Pero realmente no hay una tolerancia, eh, no hay una tolerancia frente a ningún medio de transporte porque pues uno también como ciclista muchas veces comete sus errores, no somos perfectos, eh, como también el automóvil, la moto comete sus errores, pero pues la ventaja de ellos es que tienen un motor y una carcasa encima que puede protegerlos en cierto modo, en cambio el bici usuario tiene su casco, sus guantes y su bicicleta, pare de contar. Entonces, hay una gran diferencia en cuestión de protección entre uno y otro y eso es lo que no se genera conciencia. No hay una conciencia de eh, del auto que, o el carro que dice, ey es que usted tiene una carcasa que lo está protegiendo mientras yo no tengo nada que me está protegiendo. Entonces eh, ese tipo de cosas son las que, uno a veces como bici usuario empieza a cuestionarse como un, como ciclista. Eh, no hay un respeto contra, con el bici usuario, en general. Ósea, muchas veces el auto o la moto no le importa pasar por encima, o simplemente a veces por asustarnos, eh, sin medir las consecuencias, que pueden causarse gracias a estos sucesos.”

E: “Bien, y en cuanto ya, al espacio físico, al espacio que está destinado para la movilidad ¿Qué piensas?”

P: “Eh de por si Bogotá es una ciudad bastante reducida, a pesar que, le damos prioridad a los carros, le damos prioridad a los medios de transporte públicos, ehh, igual nos, lastimosamente, hay muchísimos carros. Digamos que en las encuestas últimamente por cada familia son dos, tres carros. Entonces imagínate la cantidad de carros que hay. Y últimamente la

	<p>proporción de, de motos subió más o menos un cincuenta por ciento (50%), eh, en este año solo de motos. Entonces imagínate como son las vías viales de acá de Bogotá, teniendo en cuenta pues que no son la, la gran cosa porque igual, tienen huecos, igual están mal diseñadas, muchos factores. Entonces digamos que, eh, hablando como bici usuaria, no tenemos respaldo en vías, como ciclistas, eh, si hablamos de ciclo rutas, no tenemos; la infraestructura en todo Bogotá para realizar los movimientos, o el, el desplazamiento a los diferentes lugares. Ósea no lo tenemos, no estamos, no estamos seguros, eh, en cuestión de vías, como tampoco en seguridad, de ningún modo estamos seguros. Entonces pues, eh, al que le gusta la bici le gusta, verdaderamente de pasión, le gusta lo que le genera la bici. Porque si se trata de seguridad y de cuidado hacia su cuerpo realmente no tenemos ningún, ninguna protección.”</p> <p>E: “Bien, ya por último, teniendo en cuenta todas estas, pues digamos que relaciones que se dan en la vía y las dificultades del espacio como ¿para ti como se desarrolla el tránsito y la movilidad en términos generales?”</p> <p>P: “¿Cómo se desarrolla? De muy mala forma. Eh, está muy mal diseñado desde el transporte público. Eh, sin desprestigiar el trabajo, estamos llamando a los, digamos carros piratas, las vans, que transportan por todo lado a todo mundo, obviamente es un trabajo y obviamente es un beneficio para la misma población de Bogotá, pero pues también tiene sus desventajas. Aquí en Bogotá todo el mundo saca su carro cuando quiera a la hora que quiere y lo único que lo tranca es el pico y placa. A una moto nada la tranca. Entonces, eh, el desarrollo como tal no es apto; no es apto ni siquiera para el transporte público, ni siquiera</p>	
--	--	--

	<p>para el automóvil, ni siquiera para el motociclista y ni siquiera apto para, para el bici usuario. Entonces, no hay un régimen, no hay un respeto absolutamente de, de nada, en este tipo de desarrollo no está bien estructurado todo, toda la, todas las vías, entonces el desarrollo como tal, no, no es, osea no es... si, no avanza, es, siempre es lo mismo y pues obviamente, eh, en nuestra querida ciudad Bogotá siempre se le da prioridad al transporte público y de resto no es prioridad para el alcalde, no hay un desarrollo.”</p> <p>E: “Vale P, muchas gracias.”</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha: 06/09/2018		Entrevista N° E2	Páginas: 5
Lugar: Parque		el	Recreo
Entrevistador: Jeysson González			
Entrevistado: Carlos Gustavo Hernandez Bocanegra – cc: 1030598835			
Narración:			Temas:
<p>Codificación:</p> <p>E: Entrevistador</p> <p>P: Participante</p> <p>E: “Listo bueno P, ¿Qué significa la bicicleta en su vida?”</p> <p>P: “Pues, la bicicleta significa, hm, para mí, eh, mucha responsabilidad, pero en cuanto a responsabilidad a significado un, un aparato, un medio de transporte muy be, muy beneficie, (corrige) que me brinda mucho beneficio, en mi vida y creo que a las demás personas que la utilizan</p> <p>P: “y ese beneficio ¿a qué se refiere?”</p> <p>E: Pues en cuanto al beneficio es que eh, en mis tiempos de un lugar a otro se me hace más corto, pues por la infraestructura, donde la hay /mueve su cabeza de un lado a otro (en señal de</p>			<p>Violencia vial</p> <p>Robos</p> <p>Normas</p> <p>. no uso casco</p> <p>Irrespeto</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p>

	<p>no)/, para bicicleta es más rápido, a veces, aunque en gran medida la ciudad, lo que me brinda, pues para transportarme en bicicleta no está articulado. Por eso, o, me siento muy identificado con este medio de transporte, pues porque me brinda mucha seguridad y también, hace que las demás personas eh, se motiven para usar este medio de transporte.”</p>	<p>Uso de la bicicleta . medio de transporte . responsabilida</p>
	<p>E: “Bien, eh, ya que habla de medio de transporte ¿Qué opinión tiene usted de la bicicleta como medio de transporte y de los demás medios de transporte?”</p> <p>P: “eh, en cuanto, yo opino, como la bici como medio de transporte, pues reitero que es una, es un aparato, o, o, este medio, se utiliza con buena actitud y me significa mucho, en cuanto vuelvo y reitero para mis desplazamientos o a mis lugares que visito siempre uso como medio de transporte la bicicleta, siempre la he usado, y como veo los demás medios de transporte pues hay veces me siento afectado en cuanto a infraestructura ya que, se le presta más, como más seguridad al medio de transporte de vehículos, digamos lo que es el SITP, a las busetas o a estos, digamos a los taxis también, pues ellos tienen más, como más carriles exclusivos en algunas partes de la ciudad que lo que es infraestructura para la bici. Creo que hace falta esto, pero en cuanto al uso del medio de transporte de la bici es excelente y la recomendaría al cien por ciento.”</p> <p>E: “¿Por qué usar la bicicleta, o por qué preferir la bicicleta sobre los otros medios de transporte?”</p> <p>P: “¿Por qué usar la bicicleta o preferirla? Eh pienso que es, empezando pues la salud ¿no? Le ayuda a uno a tener una vida</p>	<p>d</p> <p>Beneficios . tiempo . no congestión . Activo . libertad . Recibe ayuda</p> <p>Elemento . aparato</p> <p>Desventaja . infraestructura . espacio . Exposición . señalización . inversión</p> <p>¿prelación</p>

	<p>saludable, pues en cuanto a ejercicio y a ahorrar mucho tiempo en cuanto a desplazamientos de un lugar a otro pues porque, hoy en día vemos mucha congestión en el transporte urbano, lo que es el sistema articulado, los otros medios de transporte de motor, hay veces brindan inseguridad, en cambio en el medio de transporte como la bici uno va más, eh, libre podría decirse y eh, el tiempo de, de desplazamiento se reduce muchísimo. Y vuelvo</p>	<p>ciclista?</p>
	<p>y digo, la salud, y, estar al cien por ciento, pues activo eh, pues como usando este medio de transporte de la bici lo mantiene a uno activo y le ahorra mucho tiempo en los desplazamientos.”</p> <p>E: “y esa inseguridad que usted refiere en los otros medios, a que, ¿cómo se concreta esa inseguridad?”</p> <p>P: “pues en concreto en seguridad, a los bici usuarios se les genera mucho hurto, pues por una bici lo roban y mas. En cuanto a los medios de transporte, ellos pues no respetan mucho al</p>	<p>Educación</p> <p>Habilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> . Pericia <p>Normas</p> <ul style="list-style-type: none"> . Uso epp . Conocimiento señales . uso <p>infraestructura</p> <p>bici</p>
	<p>ciclista. Ahí sí, vemos un, una alta accidentalidad en las vías pues con algunas bicis, hm, osea algunos bici usuarios, pues no todos, tienen su, su casco, entonces otros no pero al igualmente, los otros medios de transporte no respetan mucho al ciclista.”</p> <p>E: “y ante eso ¿qué características, que elementos, como debe ser un usuario de la bicicleta o como lo llame usted?”</p> <p>P: “no pues yo pienso que, el bici usuario o el ciclista tiene que, como primero tener pericia en la bicicleta y estar siempre con buena disposición montando bicicleta al dirigirse a algún lugar y siempre cargando los elementos de protección que digo que lo necesario serían el casco que es lo más esencial en cuanto a las medidas y tener mucha pericia y siempre ir mirando, hacer reconocimiento de las señales en los bici carriles o por donde halla infraestructura de la bici.”</p>	

	<p>E: “Para usted ¿Cómo son las relaciones entre los diferentes actores de la vía?”</p> <p>P: “pues, como bici usuario, veo muchas veces que a, entre, entre ciclistas se ayudan, pero no todos, algunos se ayudan, otros no, dependiendo pues, el tipo de persona y donde uno necesite la ayuda. Pero creo que la mayoría de las personas están muy prestas en ayudar siempre al ciclista, pues porque, la integridad física del ciclista es muy expuesta a otros actores viales como un carro.”</p> <p>E: “Bien, eh, ¿cómo son entonces esas relaciones, digamos, entre ciclista y conductor de vehículo o ciclista y peatón?”</p> <p>P: no la relación entre ciclista, entre ciclista y los otros actores de transporte o medios de transporte son muy buenas. Lo que pasa es que hay veces la, la no tolerancia entre el actor vial de los carros, influye mucho a uno como ciclista pues porque no todos están prestos a darle siempre el paso al ciclista y más bien pues todos, no tod... algunos conductores lo cierran a uno, pero pues la mayoría de las veces, eh, se es muy presto las personas a ayudarlo a uno.”</p> <p>E: “bien, ya hablando más del espacio físico que facilita la movilidad, ¿Qué piensa usted del espacio que está destinado para esa movilidad en la ciudad?”</p> <p>P: ‘pues pienso que se queda muy, muy pequeña la infraestructura de la bicicleta, ya que en algunos sectores pues no hay ciclo ruta o algunos espacios donde uno `pueda parquear la bicicleta cuando uno tenga que hacer alguna diligencia, son pocos los sectores que si tienen mucha infraestructura y ayudan mucho al ciclista.’</p> <p>E: “pero ¿pasa lo mismo con el espacio para los otros actores</p>	
--	--	--

	<p>viales? ¿Es reducido? Digamos para los peatones o para los conductores de vehículo.”</p> <p>P: “eh, no al contrario, a los conductores de vehículo, le, vuelvo y reitero, pues en algunos tramos de la infraestructura del SITP o del Sistema Articulado, eh, les dibujan como, señales, donde tienen que recoger pasajeros, y otras cosas, en cambio al ciclista pues no hay casi señal... señales o infraestructura que le indique por donde transitar uno o donde son zonas seguras para el ciclista o son muy pocas las que hay, en cambio para el medio de transporte de vehículos si es muchas veces más, más infraestructura que pal bici usuario.”</p> <p>E: Listo, entonces ya, así como a gran escala, o una gran conclusión de, pues teniendo en cuenta las acciones de todos los actores viales y del espacio que se destina para la movilidad, ¿Cómo se desarrollan en general el tránsito y la movilidad para usted?</p> <p>P: eh no para uno como ciclista es perfecto porque, uno puede transitar casi por la gran mayoría de carreteras o si hay infraestructura de bici, uno puede... no encuentra trancón por decirlo, a menos pues que uno sufra, eh la bici sufra algún altercado mecánico, pero la movilidad en bici es muy buena. Reitero pues que sí, falta alguna estructura en algunas localidades, pero, pues que incentiven más la infraestructura de la bici en algunas localidades y no tanto para el transporte de motor.</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

Fecha: 07/09/2018		Entrevista N° E3	Páginas: 5
Lugar: Cafetería		barrio	Brasilia
Entrevistador: Jeysson González			
Entrevistado: Jhon Alexander Cárdenas Gonzalez – cc: 1012344321			
Narración:		Temas:	
<p>Codificación:</p> <p>E: Entrevistador</p> <p>P: Participante</p> <p>E: “¿Qué significa la bicicleta en su vida?”</p> <p>P: Bueno es, eh, el medio de transporte el cual utilizo todos los días, también es mi medio de trabajo, y lo utilizo eventualmente también como medio recreativo.</p> <p>E: “bien, eh, ¿Qué opinión tiene de la bici y de los demás medios de transporte?”</p> <p>P: “Bueno yo creo que la bicicleta es, primero un medio que genera autonomía porque uno no tiene que depender de, de, de pronto no tener plata para la gasolina, o no tener plata para el SOAT, etcétera. Eh, y además es un medio limpio de transporte, no estamos contaminando y uno pues montando bici también va haciendo ejercicio, lo contrario a los otros medios de transporte.”</p> <p>E: “y de los otros medios de...”</p> <p>P: “(interrumpiendo) Bueno por ejemplo, los carros que se hicieron para transitar más rápido, eh, es una contradicción,</p>		<p>Violencia vial</p> <p>Agresividad</p> <p>. no todos</p> <p>. Rapidez</p> <p>Espacios</p> <p>. invasión</p> <p>. robos</p> <p>. no definición</p> <p>Diferencias entre actores</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Uso de la</p>	

<p>digamos, en una ciudad como Bogotá porque finalmente, si uno compra un carro en horas (rectifica) y lo utiliza en horas pico, gasta más plata y finalmente, se mueve más despacio que en bicicleta generalmente.”</p> <p>E: “ok y aparte del dinero en este caso, eh, ¿Qué otras razones hay para usar la bicicleta?”</p> <p>P: “Bueno la bicicleta, porque es un medio con el que uno se puede encontrar con la gente, puede parar, digamos si yo voy por un barrio que no conozco y quiero méteme a una tienda, me meto, el parqueo es fácil, puedo encontrarme con un amigo, me quedo hablando, lo que no puedo hacer en un carro; en un carro yo no tengo esa, esa facilidad.”</p> <p>E: “Eh, bien y eh, ¿Qué elementos o características, de acuerdo a todo lo que usted dice sobre la bicicleta, debe tener un usuario de ella?”</p> <p>P: “okay, pues tiene que ser una persona que esté dispuesta a, a planear sus viajes con anticipación para no, para no cometer imprudencias, porque pues eso es lo que normalmente uno ve</p>	<p>bicicleta</p> <p>. medio de transporte</p> <p>. trabajo</p> <p>. recreación</p> <p>Autonomía</p> <p>. economía (no producción)</p> <p>)</p> <p>Beneficios</p> <p>. economía</p> <p>. tiempo</p> <p>. Relaciones sociales</p>
---	---

	<p>que cuando anda más rápido, entonces se va con los tiempos muy ajustados. Tiene que conocer bien las vías por las cuales puede transitar y eh, las normas para poder, para poder transitar, un ejemplo, sabemos que si hay ausencia de ciclo rutas o bici carril podemos también hacer uso de, transitar por la vía pero pues con precaución. Tiene que ser una persona consiente, que use casco, eh, que no se meta como loco por medio de los carros.”</p> <p>E: “Bueno ahora pasando un poquito hacia como usted comprende las relaciones que se dan en las vías, ¿Cómo son las relaciones entre todos los actores viales?”</p> <p>“P: Pues es que eso es relativo, depende porque, hay personas que están usando otros medios de transporte, pero en ese momento, en, en otra hora puede que también lleguen a usar la bicicleta y pueden ser comprensivos y prudentes con el ciclista. Eh, hay otras personas que definitivamente no y pueden ser un poco agresivos con el ciclista. O se da también lo contrario, que uno como ciclista quiere transitar de una forma muy rápida e irrespeta a los peatones, a las mismas personas que van en carretera.”</p>	<p>Educación</p> <p>Planeación</p> <ul style="list-style-type: none"> . de los viajes . tiempos <p>Normas</p> <ul style="list-style-type: none"> . tránsito por ciclo rutas bici carril . uso epp <p>Precaución</p>
	<p>bicicleta y pueden ser comprensivos y prudentes con el ciclista.</p>	<p>Necesidades</p>
	<p>Eh, hay otras personas que definitivamente no y pueden ser un poco agresivos con el ciclista. O se da también lo contrario, que uno como ciclista quiere transitar de una forma muy rápida e irrespeta a los peatones, a las mismas personas que van en carretera.”</p> <p>“E: ya. ¿Sería por la velocidad que sucede eso?”</p> <p>P: “No por la velocidad no, por invadir espacios que no se deberían invadir, por ejemplo en una bicicleta uno no debería invadir los espacios que son para los peatones, pero normalmente se hace, porque hay un trancón, uno va en la vía y hay un trancón entonces uno se mete por la vía de los peatones, pues, eso es un mal acto de la persona que va manejando la bicicleta.”</p> <p>E: “Bueno, pero ¿se da es por la acciones o de pronto existe</p>	<p>Contemporáneas</p>

<p>algún tipo de disputa o algo así?”</p> <p>P: “yo siento que a partir de esas acciones se va generando un tipo de diferencia. Hay personas que, sobre todo, conozco moteros que van en contra a veces de los bici usuarios porque dicen que somos muy agresivos, que si hay una moto parqueada en un bici carril uno ya se la quiere rayar o un carro, entonces, todo ese tipo de cosas así se puede llegar a generar.”</p> <p>E: “listo, y en cuanto al espacio concreto, el espacio físico, ¿Qué opina usted de ese espacio que está destinado para la movilidad?”</p> <p>P: “yo creo que esos espacios se pensaron, se pensaron evidentemente para, para que pudieran circular automóviles y después, eh, y después de eso, eh, empezaron a ver que la bicicleta tenía un, un campo importante y han hecho unas pinceladas, algo como sacar algunos espacios pero, que en realidad no cumplen con las necesidades, no abarca las necesidades que tienen los bici usuarios, eh, por eso, digamos que se ve un caos, porque, los que van en carro tienen que compartir las vías con las motos, con los carros, con las bicicletas; eh, los peatones comparten la, la vía con las bicicletas; las bicicletas normalmente también cuando hay unas ciclo rutas, eh, que no son muy bien vigiladas comparten las vías con motos, con bici taxis, entonces creo que no se ha estructurado bien, eh, el pensarse la movilidad para, digamos, las necesidades contemporáneas que tenemos en esta ciudad.”</p> <p>E: “Vale, y, y, entonces, en general, teniendo en cuenta como usted concibe las relaciones entre los actores viales y las dificultades en cuanto a la movilidad, ¿Cómo se desarrolla el tránsito y la movilidad en general?”</p>	
---	--

	<p>P: “bueno, normalmente si es caótico, y es irrespetuoso. Eh, porque hay, hay personas que ya vienen transitando en el medio de transporte hegemónico, que pues, es el automóvil y esas personas quieren ser, o se creen los dueños de, de las vías ¿no? Entonces, como quieren andar rápido y no lo pueden lograr a veces porque, si va un bici usuario o una persona que no ande tan rápido como ellos, pues ellos quieren pasar por encima de todo, de, de ellos y, por el lado contrario, un bici usuario cuando va en esas vías, también, no, no respeta o a veces ni siquiera conoce que uno tiene que andar a cierta velocidad para poder andar por, por alguna de esas vías, entonces, es caótica también con los peatones porque pues uno se mete por, por su vía, pueden haber tropezones, eh, eso yo creo que se da por lo que estábamos hablando anteriormente y es que, no se ha destinado como, unos espacios específicos para cada medio, eh, en el cual uno se pueda movilizar dentro de la ciudad.”</p> <p>E: “¿Usted usa la ciclo ruta?”</p> <p>P: “si, si”</p> <p>E: “¿Siempre que puede?”</p> <p>P: “es que, es que es relativo también, ¿por qué? Digamos, yo puedo utilizar una ciclo ruta en las horas de la mañana porque sé que no es peligroso, osea, porque sé que si me meto por los carros es peligroso porque me pueden atropellar, pero en la noche, puede que no la utilice y utilice la de los carros aunque sé que me pueden atropellar porque sé que por esa ciclo ruta me pueden robar y me pueden matar por robarme la bicicleta, entonces es relativo. Si osea, es como cruzar un puente, es bacano cruzar el puente y, ser consciente con eso, pero no a todas ni en todos los puentes. A veces es más peligroso cruzar el</p>	
--	---	--

	puente porque lo están esperando tres manes ahí que pasarse por la carretera y por medio de los carros.”	
Comentarios Investigador:		

Fecha: 07/09/2018		Entrevista N° E4	Páginas: 4
Lugar: Cafetería		barrio	Brasilia
Entrevistador: Jeysson González			
Entrevistado: Tatiana Alejandra Escobar – cc: 1022417764			
Narración:		Temas:	
<p>Codificación:</p> <p>E: Entrevistador</p> <p>P: Participante</p> <p>E: P “¿Qué significa la bicicleta en tu vida?”</p> <p>P: “eh digamos que, para la personas que no conocen este estilo de vida, eh, todo empieza por montar bici, por salir a la calle a hacer un mandado, digamos, o ir a dar una vuelta. Pero va más allá de conocer el estilo de vida que puedes llevar, /abre sus manos/ eh, la forma en la que te puedes, hm, transportar por la ciudad, incluso puedes conocer otras ciudades en bicicleta, puedes conocer más amigos, entonces digamos que es todo un estilo de vida.”</p> <p>E: todo un estilo de vida. Y ese estilo de vida ¿Se caracteriza por algo en especial?</p> <p>P: si claro, eh la bicicleta te ayuda a ahorrar mucho tiempo en transporte en la misma ciudad, te ayuda a mejorar tu, eh, tu estado de ánimo, te ayuda a ejercitarse, te ayuda a salir de mucho estrés</p>		<p>Violencia vial</p> <p>Afán</p> <p>. individualidad</p> <p>. irrespeto</p> <p>Caos</p> <p>. Humo</p> <p>. Rabia</p> <p>. Conflictos</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Estilo de vida</p>	

	<p>diario, por el resto de actores viales, entonces digamos que la bicicleta te ayuda a eso.</p> <p>E: eh, en cuanto, (rectifica) Hablas de actores viales, ¿Qué opinión tienes tú de los actores viales, incluidos los usuarios de la bici?</p>	<p>Beneficios</p> <ul style="list-style-type: none"> . Activo . tiempo . Relaciones sociales
	<p>P: yo pienso que cada actor vial, va a lo que va. No se fija en que tiene que pasar el peatón, no se fija en que tiene que pasar una bici, no se fija en que tiene que pasar una moto, sino que cada uno va, digamos que en su rollo y con sus cosas en la cabeza. ¿Qué pasa? Que como cada uno va con su afán, entonces nadie respeta y, no sé, por ejemplo nosotros los bici usuarios, ¿Por qué? Porque nosotros transitamos por andenes que no se debería hacer, transitamos por avenidas que tampoco se debería hacer y pues lastimosamente, es nuestra culpa pero tampoco es nuestra culpa porque no contamos con, con digamos, una infraestructura apta para nosotros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - conocer más amigos Normas - Invasión de espacio, justificado
	<p>E: ¿Qué razones hay para preferir la bicicleta sobre los demás medios de transporte?</p> <p>P: Eh, yo considero que muchas, digamos, las que te mencionaba antes, eh, controlar el estrés, ejercitarse, eh, ahorrar mucho tiempo, no sé si les pasa a los otros bici usuarios, pero, eh, ya no se pueden montar en un bus, en un transporte público porque es algo caótico sentirse espichado, eh, sentirse atado a un trancón entonces, digamos que en la bicicleta tu puedes medir tu tiempo y ya.</p>	<p>Desventaja</p> <ul style="list-style-type: none"> . infraestructura <p>Alternativa</p>
	<p>E: Frente a eso que mencionas y frente a las relaciones viales como tú las comprendes, ¿Qué elementos o qué características debe tener un usuario de la bicicleta?</p> <p>P: Primero que todo debe respetar. Y para respetar también debe</p>	<p>Educación</p> <p>Respeto</p>

<p>recibir respeto, entonces, yo creo que empecemos por, hm, por hacer nuestro papel, por cumplir nuestro papel de buena forma, de que vean, que el resto de actores vean que nosotros si respetamos para que ellos también nos respeten y digamos que es un medio de conciencia, que si nosotros como bici usuarios también utilizamos, no sé, otro medio de transporte privado, un carro o una moto que tengamos, pues como ya somos bici usuarios ya sabemos cómo es, que se siente estar del otro lado, entonces sensibilizarnos pues por ese lado.</p> <p>E: Para ti ¿Cómo son las relaciones entre los actores viales, eh, ya en el ejercicio de la movilidad?</p> <p>P: eh, muy caótica. Yo pienso que nadie respeta. Es caótica en realidad porque cada uno, piensa que tiene la razón y en realidad nadie la tiene y cada uno debería ponerse en el lugar del otro actor vial y ganarse el respeto. Pero en realidad es muy caótica hasta por el humo que botan los carros, todo eso lo, lo llena a uno de rabia y por eso, pues uno se va a los conflictos porque, pues uno no sabe que tiene la otra persona, porque ha tenido que pasar en ese día y pues preciso uno ahí cala por bondadoso.</p> <p>E: ya más referente al espacio físico, ¿Qué piensas del espacio que está destinado para la movilidad?</p> <p>P: digamos que, eh, esta estructura vial que tenemos en la ciudad no está o no estaba pensada para la gran magnitud que tenemos actualmente en la movilidad, digamos que la bicicleta no se ha pensado como un medio de transporte tan masivo /cierra los dedos de su mano derecha juntando las puntas (señalando aglomeración)/ como está ahorita entonces, no contábamos con los espacios en ese tiempo; ahora que contamos con ellos, están en mal estado, entonces por ende a los bici usuarios nos toca, eh,</p>	
---	--

	<p>pues digamos que así utilizar los otros h, carriles de los otros actores viales. Y en cuanto a los vehículos y a los transmilenios y eso, eh, pues se puede considerar que, digamos que son aptos, pero no están pensados para tanta población que hay actualmente.</p> <p>E: Listo, ya teniendo en cuenta como son esas relaciones que se dan en la vía y como son las características del espacio ¿Cómo se desarrolla el tránsito y la movilidad en general?</p> <p>P: no una mierda (risas). No es muy mala. Digamos que el tránsito es, digamos... osea me parece terrible, terrible porque por todo lado, como te digo cada uno va con su afán y nadie va a respetar a nadie, si se supone que ellos van por donde tienen que ir, pero en realidad, en conclusión todas las relaciones y la movilidad en general no es que sea muy buena y por eso uno busca otros medios de transporte como la bicicleta.</p>	
Comentarios Investigador:		

Fecha: 14/09/2018		Entrevista N° E5	Páginas: 7
Lugar: Alameda – Ciclo		ruta el	Porvenir
Entrevistador: Jeysson González			
Entrevistado: Anderson García Rueda – c.c: 1030567856			
Narración:		Temas:	
<p>Codificación:</p> <p>E: Entrevistador</p> <p>P: Participante</p> <p>E: “P ¿Qué significa la bicicleta en su vida?”</p> <p>P: “bueno la, la bicicleta en mi vida, yo soy bici usuario hace más o menos unos nueve años. Eh, en un comienzo nació por una necesidad, por una necesidad de transportarme, eh. Era como la opción más, más viable, aunque en ese momento no era la más segura, hm, con el tiempo se fue convirtiendo de cierta manera, en un estilo de vida, en, en una forma de disfrutar tanto, tanto mis, por así decirlo mis hobbies y también pues como mí, mi forma de transportarme.”</p> <p>E: “Bien, eh, ¿Por qué bici usuario?”</p> <p>P: “eh bici usuario porque pues, eh convivimos con otros, con otros medios de transporte si, y, también, esa interacción que hay con otros, con otros ciclistas.”</p> <p>E: “¿Qué opinión tiene entonces, digamos en ese contexto, de todos los medios de transporte? Incluida la bicicleta.”</p> <p>P: “eh, bueno pues, como tal creo que a mí la bicicleta, desde el</p>		<p>Violencia vial</p> <p>Violencia . falta de comunicación . afán</p> <p>Bicicleta y Bici usuarios</p> <p>Uso de la bicicleta . medio de transporte . disfrutar</p> <p>Estilo de vida</p>	

	<p>punto de vista de la bicicleta me dio tanto herramientas, eh, como formas para poder disfrutar la ciudad de otra forma. Ya después de que empecé a montar en bicicleta, eh, sentía que perdía muchísimo tiempo en buses, eh, los atascamientos, en mi bicicleta pues contaba con mi tiempo, a menos que me pinchara per pues era muy, era muy esporádico entonces, si le da cierto, cierto son de libertad, el hecho de montar en bicicleta con respecto a otros, a otros vehículos. La moto, en algún momento llegué a, pues como a pensarla, pero, pero pues no, no me gustaba mucho por, pues por temas de seguridad, por, por temas de, de que, en cierta manera, eh, se ve mucho accidente, o mucha, ¿Cómo se llama eso?</p>	<p>Beneficios</p> <ul style="list-style-type: none"> . disfrutar la ciudad . relaciones sociales . libertad . tiempo . Activo <p>Cambio</p>
	<p>Mucho, mucha violencia entre, entre los diferentes eh, medios de transporte, pues entre los buses, los carros, eh, las motos.”</p> <p>E: “vale, eh, usted dice que la bicicleta le permitió, eh, explorar de manera diferente, explorar la ciudad de manera diferente, ¿Cómo de manera diferente?”</p> <p>P: “sí claro, osea, eh, de una u otra manera me permitía, eh, tener una, una conexión más directa con, con la ciudad, eh, no de una forma tan alienada como lo hacen quizás otros medios de transporte. Tú te subes en un bus eh, a mirarle la cara a otras personas y ya, ese es tu viaje, en la bicicleta tú ves las parejas eh, arrastrándose en la bicicleta, ves al gordito que casi no puede pedalear, eh, va también ves a la, al muchacho que se, se pinchó y le ofreces ayuda, eh, todo ese tipo de interacciones hace muy viva la ciudad en una bicicleta.”</p> <p>E: “Aparte de esa manera diferente de actuar en la ciudad, eh, ¿Qué otras razones hay para usar la bicicleta? ¿O para preferirla?”</p>	<ul style="list-style-type: none"> . muchos carros <p>Desventajas</p> <ul style="list-style-type: none"> . infraestructur a <p>Educación</p> <p>Interiorización</p>

<p>P: uich bueno, pues ya dije una, como medio de transporte es uno de los métodos más efectivos, considero yo, para andar en Bogotá. El usted montarse en, voy a poner un ejemplo, en un trayecto en un transmilenio (Bus de transporte masivo de Bogotá) en el cual yo me demoro hora y media que es, salir, coger el alimentador, después desplazarme al portal y llegar a mi punto eso me demoro hora y media, en mi bicicleta me demoro de treinta a cuarenta minutos haciendo ese mismo recorrido entonces, primero por optimización del tiempo, eh, por otro lado, eh, se siente uno más vivo, más energético. Si hay algunas veces que uno llega muy cansado, ya el final de la semana, el viernes uno ya está estallado, ya está muy cansado de sus piernas, pero sin embargo, uno sigue con esa felicidad de poder tener la libertad de su tiempo, en cierta manera.”</p> <p>E: “Bien. Eh, bueno y teniendo en cuenta todo esto que usted dice sobre las bicicletas y las razones para usarla ¿Qué elementos o qué característica debe tener una persona que quiera usar la bicicleta?”</p> <p>P: “Nada, ninguna, osea, más que las ganas y una bicicleta no necesita nada más. Usted comienza a pedalear y al principio usted</p>	<p>Normas</p> <ul style="list-style-type: none"> . uso epp <p>Comunicación</p> <ul style="list-style-type: none"> . instituciones . prelación de actores <p>Tiempo</p>
--	---

	<p>dice, juemadre ¿será que si voy a llegar? Esa vaina queda muy lejos porque eso es otro, otro mito que hay sobre la bicicleta, eh, que todo queda muy lejos. Si porque la gente no está acostumbrada, es simplemente eso. Que salen a comprar el pan en la bicicleta y llegan cansados (entre risas), pero es cuestión de tiempo, te vas adoptando, osea, creo que la única, la única condición o requisito para usted montar eh, es tener las ganas y una bicicleta, nada más.”</p> <p>E: “Entonces, ¿no importa ser un usuario de bicicleta que use o no casco, o que tenga sus luces o que, no sé, se pase de un carril a otro, o que use infraestructura para carros?”</p> <p>P: “No obvio, eso con el tiempo, con el tiempo uno se va dando cuenta que ya hay una, primero una normalización eh, pues como de ley y segundo hay también una interiorización por parte de los bici usuarios, yo recuerdo cuando yo inicie a montar era, era muy raro ver a un bici usuario como, que utiliza la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, con casco, reflectivos o que medianamente respetara las normas de tránsito. Hoy ya es un poco más tangible y más visible en la personas que se colocan sus</p>	
--	---	--

	<p>cascos, que compran luces, que sí, que ponen su luz roja trasera y su luz blanca delantera, eh, y eso es, eso se va, la misma sociedad va castigando y ¿cómo se llama?, como adoctrinado por así decirlo, a los demás bici usuarios a cuidarse. Aún falta mucho, falta mucha pedagogía, falta más, en cierta manera, más respaldo por la parte distrital, eh, mas campañas de socialización y sensibilización con respeto de los temas de seguridad, pero bueno ahí vamos,: entonces si la invitación es, hombre si usted se va a transportar en bicicleta pues esta cuidado es su vida, el hecho de llevar un casco ya dice muchas cosas de usted, ser visible ante los otros actores viales es mucho más efectivo quizás, el ser visto y no causar o no tener más accidentes que en estos días están tan disparados.”</p> <p>E: “P, para usted ¿cómo son las relaciones entre los diferentes actores viales?”</p> <p>P: “uich muy complicadas, eh, muy complicadas en tanto que, yo opino, que la principal razón de violencia entre los diferentes actores viales es, eh, la falta de comunicación ¿sí? Tanto como entre ellos mismos, como por parte del distrito ¿sí? Osea, es muy raro, o bueno casi no veo, eh, no se propagandas o anuncios publicitarios donde se socialicen estas normas de tránsito, digamos, la escala piramidal que deben manejar los diferentes actores viales, donde tú debes, como ciclista, siempre, siempre, la prelación al peatón; así mismo, el servicio público debe respetarte a ti, así va, va en escalafón, eso creo que sería muy importante porque, muchas personas que manejan auto ni siquiera entienden eso ¿sí? Eh, hace algún tiempo comenzaron a poner algunas señales donde le daban la prelación al ciclista pero aún sigue, sigue fallando por la falta de sensibilización, creo yo. Eh, y ya”.</p>	
--	--	--

	<p>E: “Pero esa falta de comunicación y de sensibilización, a la hora de verse reflejados en el ejercicio de la movilidad ¿Cómo se reflejan? ¿Cómo se hacen concretos? ¿Qué acciones se generan?”</p> <p>P: “eh, eso, yo creo que uno de los principales factores de violencia es el afán. El afán es de las cosas que causa más muertes, opino yo desde mi propia experiencia, entonces, si yo salgo de afán y pues, es llegar tarde o pasarme un semáforo. Si, y pues si yo veo la oportunidad, yo me lo paso. Entonces, el afanes un factor muy, muy fuerte en la violencia que hay entre los diferentes actores viales. Eh, por otro lado, muchas veces no se comunican, ni están pendientes, osea no van en lo que van los diferentes actores viales, si osea, si tú vas en tu bici, pues hombre que le cuesta sacar una mano y decirle al que va atrás, al dl carro, al compañero ciclista, al de la moto, al de la mula, eh, que vas a girar hacia tu izquierda o hacia tu derecha, ¿sí? Así mismo cuando vas detrás de un carro, pues hombre póngale, póngale mucha atención a las direccionales, a las señales de tránsito que existen en las diferentes calles, porque muchas (corrige) otra de las razones también que existe es: pero es que yo llevo la vía. (Simulando la voz de otra persona) y el otro va entretenido, va mirando las calles y se pasó el pare y ahí tome, lleva. Entonces de cierta manera creo que son esos los aspectos más importantes ahí.”</p> <p>E: “ya referente a lo que usted llama la vía, o al espacio físico, ¿Qué piensa usted de ese espacio que está destinado para la movilidad en general? Donde se pueden desenvolver los diferentes actores viales.”</p> <p>P: “uich, bueno, eh, yo no, esto quizá es muy pro bici, pero viéndolo desde un punto crítico y objetivo, hombre la ciudad ya no recibe más carros, la ciudad, falta que monten un pico y placa</p>	
--	--	--

donde solo pueden salir un día a la semana. Eh, pues en cierta manera, ha habido un avance con respecto a la, pues como los espacios que se le dedican a la bicicleta, pero, hace falta una mejor infraestructura, eh, hace falta, de una u otra manera esa estructura se mantenga en el tiempo porque digamos, ya ahorita comienza a haber muchos corredores, eh, para bici usuarios donde las ciclo rutas están destrozadas y eso también causa accidentes graves o de las diferentes formas. Eh, creo que en cuanto a la movilidad, si hay un replanteamiento en cuanto al uso y a incentivar la bicicleta, es, es solo un, un paradigma que se tiene acerca de usar la bicicleta.”

E: “ya teniendo un poco más claro como usted percibe todas esas relaciones que se dan y cómo influye el espacio destinado para la movilidad, a nivel general, para usted ¿Cómo se desarrolla el tránsito y la movilidad acá en la ciudad?”

P: “eh, pues bueno yo lo hago de una forma más dinámica, yo , digamos que en cierta manera la experiencia me ha dado herramientas para poder tomar decisiones y conocer muy bien mi ciudad, eh, entonces, dependiendo digamos, para donde yo vaya, rápidamente puedo trazar una ruta por cualquier lugar, no tengo, en cierta manera, que obedecer tantos, hmm, tantas estructuras ¿sí? Porque pues me puedo movilizar por las calles, por las avenidas principales, pues obviamente con los respectivos elementos de seguridad y respetando a los otros actores viales que es algo importante; eh, o por las diferentes ciclo rutas, entonces, en cuanto a la percepción que yo tengo de la movilidad y de mi movilidad es muy buena, muy dinámica, muy cambiante.”

E: “Y de la movilidad a nivel general. No solamente desde su acción sino desde la acción de todos los actores viales ¿Qué?”

	<p>P: “uich, es muy dura, es muy complicada, es muy cuadrada, es muy, pareciera como si la gente estuviera alienada cuando, cuando se ven en esos vehículos, osea, el hecho de soportar usted perder cuatro horas de su vida diariamente montado en un transporte público se me hace muy duro y, pues, que también no, no sé, no toman como una acción directa en, de esas cosas irónicas que se deben hacer con los diferentes actores viales, si osea buscar estrategias más efectivas para que la movilidad como tal, sea más eficaz y más eficiente.”</p> <p>E: “Gracias.”</p>	
<p>Comentarios Investigador:</p>		

CATEGORÍAS INDUCTIVAS	ANÁLISIS DE LO RELEVANTE		
	RARO	RECURRENTE	REPETIDO
VIOLENCIA VIAL	<p>O1: “No mk, usted iba suelto de manos y el manubrio se le ladio (RO9 p 4)</p> <p>P4: “ahh parece pero caí bien (risas). Yo ando así bien sin las manos parece, a mí me parece que usted se me metió un toque por delante y yo no alcance a coger el manubrio. (RO9 p 4)</p> <p>P1: “pero es que se pone a soltarse de manos.”</p> <p>P2: “¿pero es</p>	<p>La avenida tiene dos sentidos viales, para cada uno dos calzadas de doble carril. Transitamos en dirección sur – norte, por el carril de la izquierda de la calzada.(RO2 p 1)</p> <p>Po: “¿nunca se van por la ciclo ruta?”</p> <p>O: “no nunca, es muy pequeña, en este momento los bici usuarios somos muchos, y las ciclo rutas ya se nos quedaron pequeñas. Aparte de que están súper deterioradas, por ejemplo ésta /indica con su cabeza hacia el extremo izquierdo de la avenida (donde está la ciclo ruta)/ parece un mapa con relieves (risas), todo el asfalto ya levantado, es peligroso para el bici usuario.” (RO2 p 2)</p> <p>“O si hay mucho trancón y toca coger un momento el andén,</p>	<p>– P4: “con esa violencia en la calle a uno le toca andar es "soplado" (a alta velocidad), si se va por la ciclo ruta pa que no lo alcancen los ladrones y si se va por la avenida pa que no lo atropellen los carros. (risas)” (R11 p 2)</p> <p>“Algunas personas que</p>

	<p>que quien no se suelta de manos?”</p> <p>P1: “si marica, peo hay que tener cuidado porque en la avenida pasa un carro y hi queda.”</p> <p>P2: “pues si pero una caída le pasa a cualquiera.”</p> <p>P1: “parce pero así es más fácil caerse. Igual ya se cayó el man ya que” (RO9 p 5)</p> <p>P1 y Po./</p> <p>¿Todo bien o qué? Casi no alcanzo a llegar, salí tarde marica del trabajo. Ya calenté para esa subida porque</p>	<p>también. Pero por lo general pues por la vía, la de carros. La ciclo ruta cuando voy de afán no, porque ahora hay mucho ciclista y no se puede andar rápido. A veces sí, digamos la de la Boyacá es bacana pa irse saltando con todos esos baches que tiene (risas)” (RO8 p 4)</p> <p>y una voz que cuestiona “Bueno ¿al fin derecha o izquierda?, una motocicleta se acerca, hay un carro detenido en el carril del centro, la motocicleta se detiene, suena la bocina en repetidas ocasiones,” (RO8 p 6)</p> <p>“Parce ¿Por qué por la izquierda?”</p> <p>O1: “ahh, siempre por el carril de la izquierda, cuando rodamos con el colectivo siempre esa es.”</p> <p>P1: “y ¿por qué?”</p> <p>O1: “me parece mejor. Es más seguro. Por la izquierda no lo arrinconan a uno los carros. Que los buses a recoger pasajeros, o que a descargar cosas o, bueno. Siempre todos se a orillan a la derecha., y si uno va por ahí pues</p>	<p>transitan por la acera se detienen a observar, pasa a gran velocidad por el lado izquierdo del grupo un motociclista, muy cerca a la persona que detiene el tráfico, algunos participantes chiflan. Se escucha un grito de uno de los participantes</p> <p>P1: “Ehhh mucho afán ¿o qué?” (RO12 p 2)</p> <p>“Los primeros del grupo</p>
--	--	---	---

	<p>me vine a toda. Venía allí por la autopista y una loca casi me hace caer.”</p> <p>P1: “¿que en carro o moto?”</p> <p>P3: “no marica, otro en bicicleta, ahí por el andén que es como ciclo ruta yo no sé qué le pasó a ese marica iba mirando como pa atrás, distraído marica. Y yo iba pues bien, por la derecha marica, embalado. Y este otra loca yo no sé, venía bien y mirando pa atrás y yo iba a pasar por el lado y el</p>	<p>lo cierran, lo hacen parar. Mientras que por la izquierda, cuando vamos todos ocupamos el carril, como un vehículo grande, a este lado nadie tiene que parar. Ya si nos quieren pasar pues que lo hagan como si fuéramos eso, un carro grande, entonces que se salgan al otro carril y adelanten.”</p> <p>P1: “¿es decir que es por seguridad? Y ¿solo también por la izquierda?”</p> <p>O1: “sii. Aunque solo es otro cuento. Solo usted busca cualquier espacio por que no ocupa tanto espacio. Entonces no genera ni congestión ni nada, pero igual si, por la izquierda es más rápido y no lo están cerrando a uno tanto.” (RO8 p 7)</p> <p>“Todo el grupo transita por el carril izquierdo de la vía en sentido norte – sur.” (RO9 p1)</p> <p>Po: “si vamos como suave. ¿Deberíamos ir por la ciclo ruta no?”</p> <p>P1: “noooo marica, no llegamos hoy. Nos tocaría de a uno detrás del otro. Pa cuando va uno solo</p>	<p>ubicados en la berma esperan a que haya una oportunidad de pasar, debido al tráfico de vehículos (alto tráfico de vehículos, especialmente de tipo pesado) y en especial a la velocidad a la que se desarrolla. Pasan dos tracto-mula con velocidad, se logra ver una distancia prudente hasta el próximo vehículo (un camión que</p>
--	---	--	--

	<p>hijueputa como que giró el manubrio, es que venía mirando pa atrás ese marica, y giro mucho le tocó poner el pie en el piso, y cuando volteó el manubrio casi me da en la llanta marica. Uiii me hubiera dado un suelazo. Yo lo esquive y seguí marica. Se ganó su madrazo si por (risas).” (RO 13 pp 2-3)</p> <p>“como tal como bici usuarios podemos utilizar un carril no se respeta ni nada porque no está la</p>	<p>de pronto, pero todos los que vamos, noooo. El espacio para las bicicletas es muy pequeño, todo es pal carro. ¿o usted que dice? (preguntando al otro participante)” (RO9 p 2)</p> <p>P2: “(risas) a veces marica. Es que es depende. Si usted va afán grave, le toca por la calle porque de resto le toca hi despacio pa no atropellar a nadie, en cambio en la de carros nadie se mete.” (RO9 p 3)</p> <p>todos arrancan por el carril de la izquierda. (RO9 p 5)</p> <p>El desplazamiento se realiza en grupo por el carril de la izquierda de la avenida. (RO10 p 1)</p> <p>P2: “¿vamos a coger la ciclo ruta?”</p> <p>O1: “no marica, no cabemos (risas). Ese espacio es muy pequeño para todos, además allí nos tocaría cruzar por el peatonal. No, mejor pasemos por aquí de una (señalando con su índice el cruce y el semáforo).” (RO10 p 4)</p> <p>- P1: “si eso es verdad, yo por</p>	<p>viene atrás). Los primeros de la fila cruzan hasta el separado de la carretera (solamente tres participantes), los demás, esperan aun pues el tiempo no fue el suficiente.” (RO14 p 1)</p> <p>P1: “van muy rápido.”</p> <p>O1: “vamos muchachos rueden, rueden.”</p> <p>El grupo sigue generando distancias en relación a la cabeza del</p>
--	--	---	--

	<p>tolerancia ni la paciencia de automóviles SITPs, motos.” (E1 p 2)</p> <p>“Eh, no hay un respeto contra, con el bici usuario, en general. Ósea, muchas veces el auto o la moto no le importa pasar por encima, o simplemente a veces por asustarnos, eh, sin medir las consecuencias, que pueden causarse gracias a estos sucesos.” (E1 p 5)</p> <p>P: “uich muy complicadas, eh, muy complicadas en</p>	<p>ejemplo todos los días me voy por la Boyacá (Avenida Boyacá, de alto flujo vehicular), y de regreso nunca me voy por la ciclo ruta, porque después de las 6, ya he visto dos personas que roban ahí cerca de Normandía, mejor por la de caros (vía vehicular), que uno sabe que no se le atraviesan a uno.”</p> <p>- P2: “huy marica, osea que usted prefiere que lo atropellen a que lo roben (risas)” (RO11 p 2)</p> <p>se escucha la bocina de un vehículo insistentemente. Todo el grupo se ubica en el carril izquierdo de la autopista sur, quienes daban la indicación y la señal sonora pasa por la derecha del grupo y llegan a las primeras posiciones nuevamente. Seguimos el desplazamiento por el carril izquierdo. (RO14 p 4)</p> <p>“Ahí sí, vemos un, una alta accidentalidad en las vías pues con algunas bicis, hm, osea algunos bici usuarios, pues no todos, tienen su, su casco, entonces otros no pero al</p>	<p>grupo (bandera) y quienes transitan en últimas posiciones. Otra vez la voz femenina:</p> <p>P1: “Hayyyy noooo”</p> <p>O1: “¿qué pasó?” (preguntado a la mujer que protesta)”</p> <p>Uno de los integrantes que se desplaza cerca a la mujer en cuestión responde con voz agitada (volumen de voz alto, a manera de</p>
--	--	--	---

	<p>tanto que, yo opino, que la principal razón de violencia entre los diferentes actores viales es, eh, la falta de comunicación ¿sí? Tanto como entre ellos mismos, como por parte del distrito ¿sí?” (E5 p 4)</p> <p>Eh, por otro lado, muchas veces no se comunican, ni están pendientes, osea no van en lo que van los diferentes actores viales, si osea, si tú vas en tu bici, pues hombre que le</p>	<p>igualmente, los otros medios de transporte no respetan mucho al ciclista.” (E2 p 3)</p> <p>“avanzamos por la vía, se observa un semáforo adelante, la luz es verde, cambia a amarilla, los primeros del grupo pasan el semáforo, el grupo detrás, se escuchan bocinas de vehículos que avanza por la calle que cruza en el semáforo, el grupo avanza, un vehículo se aproxima por la izquierda, por la avenida que cruza por la que transita el grupo, suena la bocina sostenidamente, para (dejando pasar a los participantes del colectivo) /asoma su cabeza por la ventana del conductor/ Grita, “Pa eso tienen ciclo ruta”. Uno de los participantes el colectivo responde gritando “¿Dónde la ve? (la vía por la que transitamos no tienen ciclo ruta), avanzamos.” (RO4 p 1)</p> <p>Po: “¿nos pasamos el semáforo no?”</p> <p>P1: “si marica, pero ahí tocaba porque si no unos se hubieran</p>	<p>grito):</p> <p>P2: “Van muy rápido, toca que le bajen a la velocidad y que nos agrupemos. Los camiones van como locas.” (RO14 pp 2-3)</p> <p>Po: “¿Qué cómo la vé?”</p> <p>P3: Bien marica, severa bajadita ¿no?</p> <p>Po: “si parece, pero íbamos muy rápido, me estaban dando nervios (risas)”</p> <p>P3: “(risas)</p>
--	---	--	--

	<p>cuesta sacar una mano y decirle al que va atrás, al dl carro, al compañero ciclista, al de la moto, al de la mula, eh, que vas a girar hacia tu izquierda o hacia tu derecha, ¿sí? Así mismo cuando vas detrás de un carro, pues hombre póngale, póngale mucha atención a las direccionales, a las señales de tránsito que existen en las diferentes calles, porque muchas (corrige) otra de las razones</p>	<p>quedado, como alcanzaron a pasar los de adelante. Igual pues que se esperen, ¿Qué más?” P2: (risas) “tras del hecho.” Po: “no, pero si la embarramos porque ahí era el paso del conductor del carro.” P1: “ahh, ya parece, no se raye, aquí vamos (risas) el man tampoco alegó mucho ni nada.” P2: bueno igual fue por esta vez, todos nos equivocamos (risas) esta vez fuimos nosotros.” (RO4 pp 1-2) “Esos carros se le van encima a uno como si fuera de ellos la calle. Que día casi me tumba uno ahí en la 86 /eleva su brazo derecho y con su índice señala el norte/, un corza llevaba ese hijueputa. Y me cerró, yo iba rápido marica. Y donde no hubiera tenido los dos frenos me voy de jeta.” (RO3 p 2) “A mi también el lunes, eh, el martes mk. Iba subiendo por el puente de la 68, ahí en la primera de mayo, y pasó uno de los del Sitp, como suben a toda esos</p>	<p>que va marica. Por ahí venia una gritando (risas).” Po: “pero es que esos carros pasan a toda parece, hasta se desestabiliza uno con esa corriente de aire que dejan.” P3: “ui si marica. En carretera es peligroso así de noche porque esos camiones pasan embalados (a gran velocidad), donde medio lo roce a uno ahí queda la</p>
--	---	--	---

	<p>también que existe es: pero es que yo llevo la vía. (Simulando la voz de otra persona) y el otro va entretenido, va mirando las calles y se pasó el pare y ahí tome, lleva. Entonces de cierta manera creo que son esos los aspectos más importantes ahí.” (E5 pp 6-7)</p>	<p>puentes esos mks. Y yo ahí de le pa rriba, cuando fue que volteé a mirar, levanté la mirada mejor dicho, y lo tenía era encima. Y a lo que frené, chirrió así esa mierda” /moviendo las manos como rasgando el aire/, “y vea” /señala con su índice el freno del disco delantero/” (RO3 p 2)</p> <p>“que no entremos a chocar con los conductores que se creen los dueños de la calle, siempre en grupo para que nos respeten” (RO5 p3)</p> <p>“P1: “biela, biela”. (Se escuchan Sonidos frecuentes de bocinas de automóvil) /Transita al costado izquierdo del grupo, se queda con los últimos, mira hacia atrás/ hace sonidos con su silbato (se escucha una bocina acercándose) /frena de inmediato, apoya sus pies, levanta su mano izquierda hacia atrás/ Un motociclista pasa esquivándolo tomando el carril en contra vía, avanza, ingresa nuevamente al carril derecho a la altura de la mitad del grupo que</p>	<p>plasta (queriendo decir que a un mínimo toque de uno de los camiones que pasaba en ese momento podría significar un grave accidente con fuertes lesiones) y ni lo ven.” (RO14 p 3)</p> <p>“P: yo pienso que cada actor vial, va a lo que va. No se fija en que tiene que pasar el peatón, no se fija en que tiene que</p>
--	---	---	--

		<p>transita en bicicleta, Alguien frena Bruscamente para darle el paso, grita</p> <p>P2: “¿Que la pasa Loca? Deje el afán”.</p> <p>Se escuchan silbatazos y sonidos de la bocina de la motocicleta” (RO6 p 2)</p> <p>“el grupo se detiene, el motociclista los esquiva, una parte del grupo sigue, se detienen unos metros adelante. Alguien que va a mi lado habla</p> <p>P3: “Que tal ese marica, porque va en moto se cree el dueño de toda la calle, así son los que tienen carro y moto, piensan que todos los tenemos que dar el paso porque andan en su maquinas,” (RO6 p 2)</p> <p>“Po: “huy pero no son todos, hay quiénes respetan a los demás actores viales.”</p> <p>P3: “Si obvio, no todos los conductores de carro y moto son malos, ni todos los ciclistas son buenos tampoco, hay de todo. Lo que pasa es que como se pasó ese man de la moto así de rápido y</p>	<p>pasar una bici, no se fija en que tiene que pasar una moto, sino que cada uno va, digamos que en su rollo y con sus cosas en la cabeza. ¿Qué pasa? Que como cada uno va con su afán, entonces nadie respeta y, no sé, por ejemplo” (E4 pp 1-2)</p> <p>P: “eh, eso, yo creo que uno de los principales factores de violencia es el afán. El afán es de las</p>
--	--	--	--

		<p>agresivo es para lastimar a cualquiera, si atropella a un ciclista uno está sin nada, ellos tienen su máquina. Así como hay ciclistas que no les importa echárselo por encima al que se meta en la ciclo ruta.”</p> <p>Po: (risas) “no, ¿será tan así de verdad? Porque un ciclista que atropelle a un peatón igual se lastima.”</p> <p>P3: “si puede ser, pero por asustar al otro se le pasa la mano, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, si esta es mi calle que todos se quiten y si no los atropello. Así como el man de la moto, piensa que la calle es toda de él porque va en moto, y no la hecha por encima. Y cuando va en la ciclo ruta no le gusta que se le atraviesen los que van a pie, porque es la ciclo ruta.”</p> <p>Po: “osea que ¿todos nos portamos así en la vía?”</p> <p>P3: “Pues no todos, hm, hay algunos ciclistas que son muy cuidadosos, así como hay</p>	<p>cosas que causa más muertes, opino yo desde mi propia experiencia, entonces, si yo salgo de afán y pues, es llegar tarde o pasarme un semáforo. Si, y pues si yo veo la oportunidad, yo me lo paso. Entonces, el afanes un factor muy, muy fuerte en la violencia que hay entre los diferentes actores viales.” (E5</p>
--	--	---	--

		<p>conductores que lo respetan a uno. Y hay malos de todos, peatones también, que se pasan la calle por donde sea, ¿no? Que no les importa ir por la ciclo ruta.” (RO6 pp 2-3)</p> <p>“¿hm? Pero no es que todos seamos malos, es que hay unos violentos.” (RO6 p 3)</p> <p>P5: “sí señor. Y más que los demás, digamos los conductores o peatones que pasan no les importa los demás, cada uno se preocupa es por poder pasar o por ir por la vía a toda y que nadie se meta. Pero no nos preocupamos por el otro, el que va manejando carro no le importa el que va en bici, ni el que va en bicicleta le importa el de a pie. Eso es una guerra en la calle.” (RO7 p 6)</p> <p>P1: “hmm, sí, complicado ese tema. El espacio es difícil de definir, sin embargo cuando no hay ciclo ruta pues le toca a uno por la avenida, ¿Qué más?”</p> <p>P2: “sí que más, a uno de ciclista si le toca conformarse, pero todos los otros, si alegan o pitan o lo</p>	p 4)
--	--	--	------

		<p>cierran a uno, es como injusto.”</p> <p>(RO8 p 5)</p> <p>“y una voz que cuestiona Bueno ¿al fin derecha o izquierda?, una motocicleta se acerca, hay un carro detenido en el carril del centro, la motocicleta se detiene, suena la bocina en repetidas ocasiones, quienes cierran la vía dan la espalda al ruido, por el carril de la izquierda se aproxima otro vehículo, se acerca sonado su bocina, pasa la línea de quienes cierran la vía, se acerca hasta el grupo, suena su bocina, /asoma su cara por la ventana izquierda de su vehículo/ gritando dice: ¡pero qué, pero qué. No caben entonces. Uno de los participantes que cierra la vía contesta: ¡Espere un momento socio, deje el afán. El conductor avanza lentamente acercándose a quienes van en bicicleta, todo el grupo pasa, quienes cierran la vía inician marcha, el conductor del vehículo del carril izquierdo inicia marcha e impide que se unan a grupo de inmediato, se</p>	
--	--	---	--

		<p>escuchan gritos ¡hey, hey!, los dos participantes se unen al grupo, al alcanzarlos uno de los dos comenta:</p> <p>P3: “loca esa, porque va ahí encerrado entre esas latas. Y porque vamos todos porque si no me le pego a la llanta. Aletoso que es, ya íbamos a terminar de pasar, y llega a bravear, nooo.”</p> <p>(RO8 p 6)</p> <p>Todo lo que se hace en la ciudad es para los carros, que arreglan las calles, por donde pasan los carros. Que un puente, para los que tengan carro. Que un parqueadero, para carros. (RO2 p 2)</p> <p>P1: “igual solo o en grupo es mejor no irse por la ciclo ruta. Todos porque no cabemos. Y solo lo roban a uno. Esta ciclo ruta es muy peligrosa para rodar por ahí, mas así de noche, uno no sabe dónde le salgan los ladrones. La ciudad está muy peligrosa para nosotros.” (RO2 p 2)</p> <p>“Dos integrantes más del grupo transitan por el costado derecho,</p>	
--	--	---	--

		<p>por la acera. Los dos tienen casco y usan luces en las bicicletas, transitan por el andén (zona peatonal), pasamos una esquina /los dos participantes saltan para bajar de un andén y saltan para subir al otro/. Hay una roca sobre la acera /los dos la saltan en sus bicicletas, se detienen en la siguiente esquina, uno de los dos al parar queda apoyado por un momento únicamente en su llanta delantera/ uno de los dos participantes que van al costado izquierdo llega a la esquina /apoya sus pies en la tierra y sostiene su bicicleta entre las piernas/, emite sonidos con el silbato /realiza movimientos con una de sus manos en ondulación dirigiéndose al grupo (en señal de avanzar)/ pasando la esquina se acaba la acera, ahora al costado derecho de la calle hay una elevación de tierra con pasto y rocas. Quienes transitaban por el andén ahora lo hacen por allí, lo hacen realizando maniobras de saltos, traslado en una sola llanta</p>	
--	--	--	--

		<p>y sueltos de manos (en algunos momentos). /” (RO8 pp 3-4)</p> <p>P1: “hmm ya, pero cuando va así por el andén ¿nuca a atropellado a alguien a algo así?”</p> <p>P2: “(Risas) no mk. Pues uno tiene cuidado, tampoco se le echa encima a la gente. Cuando yo los veo, por ejemplo cuando voy así por el andén /señala con su mano al costado de la vía/ y veo a la gente, a los peatones pues me bajo de una a la avenida, o los esquivo con cuidado. Porque ese es el espacio de ellos y pues uno les da permiso, pero si esta solo como ahorita pues uno puede hacer cosas sin poner en riesgo a nadie.”</p> <p>P1: “pero eso es como invadirles entonces el espacio a los peatones ¿no?”</p> <p>P2: “Pues, eh, en parte sí. Pero es porque ese espacio lo ve uno de manera diferente, porque cuando uno ya salta y eso, ve ese espacio /señalando el andén/ para saltar, con obstáculos y eso. Mientras que en la avenida pues no hay</p>	
--	--	--	--

		<p>5)</p> <p>P2: “Voy es concentrado (risas). No pues que, es que, esas ciclo rutas son es muy pequeñas. Además ahí en el andén. Si una vez yo iba embalado por la ciclo ruta de ahí de la Boyacá, si rápido parece, y sale una señora así todo engorilada disque chateando. Y yo no alcancé a frenar y pass, que suelazo marica. Me jodí la clavícula. Pero culpa de la señora. Porque yo iba por la ciclo ruta, ya por eso no volví a coger eso, cuando es por el andén uno tiene que ir es como caminando.”</p> <p>Po: “¿pero los bici carriles si los usa? Los que van por la avenida”</p> <p>P2: “pues a veces, porque eso también ahí no puede andar uno tranquilo. Meten hasta coches ahí, la gente piensa que es pa caminar.”</p> <p>P1: “hmmmm, pero en ese de ahí detrás del portal que gente ni que nada, ese yo no lo cojo porque esa mierda es de los bici taxis, si le tumbaron hasta los separadores</p>	
--	--	---	--

		<p>para que quedara apenas pa que los pasen por ahí.” (RO9 p 2)</p> <p>P1: “tampoco si usted va solo marica, porque lo otro es que las ratas (ladrones) ya saben dónde es que es bueno pa robar bicicletas. Por ejemplo esa ciclo ruta de patio bonito es un atracadero. Le toca a uno es pasar en combo, así como hoy, si ven hartos no roban.” (RO9 p 3)</p> <p>P2: “(Risas) ¿no le gusta la ciclo ruta entonces?”</p> <p>O1: “no es eso, es que no cabemos. Las ciclo rutas son muy pequeñas para la cantidad de ciclista que hay hoy en día. (RO10 p 4)</p> <p>“Así rodando con el colectivo no cogemos la ciclo ruta, solo si es muy necesario, porque en un carril solo cabría uno, tendríamos que hacer una fila por ahí de dos cuadras y en los cruces no alcanzaríamos, no, mejor dicho, no, no, no... Igual todas las ciclo rutas de la ciudad están deterioradas y con mucha rata (refiriéndose a la delincuencia).”</p>	
--	--	---	--

		<p>(RO10 p 4)</p> <p>“se escucha una bocina repetidas ocasiones, un grito de uno de los participantes en la parte de atrás del grupo:</p> <p>P4: “oiga loca hijueputa.”</p> <p>Los tres últimos del grupo frenan en seco</p> <p>P1: “¿Qué paso? (preguntando a otro participante)”</p> <p>P5: “Que la moto que va allá adelante /señala a una moto que avanza por la calle del giro permitido/ no esperó a que pasáramos y cerro a los últimos marica.” (RO10 p 4)</p> <p>- P3: “sí, así le toca en bici. yo también ahí por las Américas (Avenida Américas) entre las 6 y las 8 de la noche ya no me voy por la ciclo ruta, eso por ahí roban! hmm.”</p> <p>- P1: “no es que ya a ninguna hora se puede andar por ciclo ruta, eso es dar papaya, a esas ratas ya no se les da nada que pases hartos ciclistas, antes mejor, porque escogen mejor. (risas)” (RO11 p 2)</p>	
--	--	--	--

		<p>- P5: “si claro, hoy vamos a ver dónde fue que mataron la china hay que ir porque los ladrones están haciendo lo que se les da la gana. y de paso ese otro se pasa el semáforo y mata al chino! hmm... noooo, ya no se sabe por dónde puede ir uno.”</p> <p>- P2: “Si usted no tiene un carro no puede andar por ningún lado.”</p> <p>(RO11 p 3)</p> <p>“Viene otro automóvil tras el colectivo. Se escuchan sonidos de bocina en repetidas ocasiones, que viene del auto tras el grupo. Llegamos a otro semáforo, las banderas tras el vehículo, y el resto del grupo tras las bicicletas con las banderas. Vuelven a sonar la bocina del automóvil tras el grupo en repetidas ocasiones.</p> <p>P3: “ehhh, que man tan fastidioso. Si ve que esta el semáforo en rojo, solo por montarla.” (RO12 p 4)</p> <p>P: “Eh, yo pensaría que no, osea aquí todo el mundo es muy /toca su mentón con su mano derecha/, perdón la palabra, atarbán. Aquí</p>	
--	--	---	--

		<p>el SITP se quiere meter por donde quiera a la hora que quiera sin importarle a quien cierra /sacude su mano en cada oración/, ehh sin importarle si ocasiona un accidente; o el automóvil por el afán, por el factor del tiempo, eh son factores que no permiten que, eh en Bogotá halla un respeto con, con el otro, independientemente del medio de transporte que use, hasta el mismo peatón.” (E1 p 2)</p> <p>P: “¡Pues hay de todo! /Extendiendo sus manos al frente/ hay el que respeta al bici usuario, el que respeta al conductor, independientemente de que medio de transporte utilice; hm, pero pues por lo general el bici usuario es el que más se ve afectado, hasta el mismo peatón. Entonces, digamos que la violencia en cierto punto es bastante fuerte, derivado a que si tú vas por la calle, eh, reiterando la ley 811 que tú puedes tener tú, tu carril netamente para ti solo como, como bici usuario, eh, el</p>	
--	--	--	--

		<p>automóvil, la moto, la tracto mula, todos estos actores de, de motor eh, no te respetan. Entonces, ¡ey para eso está el andén para eso está la ciclo ruta! eh, si, ¡córrase, por eso es que ocurren los accidentes!</p> <p>(Simulando la voz de alguien que grita en la calle) /frunce el ceño. Agita su dedo índice mientras habla/. Bueno, entre muchas cosas. Muchas veces pues sí, se generan insultos, eh, pues, bastante ofuscativos y fuertes. Entonces, pero como hay otros personajes que simplemente lo ven a uno como bici usuario en su carril y se corren, o lo esquivan a uno, o diferente tipo de cosa.” (E1 p 5)</p> <p>“Eh de por si Bogotá es una ciudad bastante reducida, a pesar que, le damos prioridad a los carros, le damos prioridad a los medios de transporte públicos, ehh, igual nos, lastimosamente, hay muchísimos carros. Digamos que en las encuestas últimamente por cada familia son dos, tres</p>	
--	--	---	--

		<p>carros. Entonces imagínate la cantidad de carros que hay. Y últimamente la proporción de, de motos subió más o menos un cincuenta por ciento (50%), eh, en este año solo de motos. Entonces imagínate como son las vías viales de acá de Bogotá, teniendo en cuenta pues que no son la, la gran cosa porque igual, tienen huecos, igual están mal diseñadas, muchos factores.” (E1 p 6)</p> <p>P: “pues en concreto en seguridad, a los bici usuarios se les genera mucho hurto, pues por una bici lo roban y más. En cuanto a los medios de transporte, ellos pues no respetan mucho al ciclista.”(E2 p 3)</p> <p>“P: Pues es que eso es relativo, depende porque, hay personas que están usando otros medios de transporte, pero en ese momento, en, en otra hora puede que también lleguen a usar la bicicleta y pueden ser comprensivos y prudentes con el ciclista. Eh, hay otras personas</p>	
--	--	--	--

		<p>que definitivamente no y pueden ser un poco agresivos con el ciclista. O se da también lo contrario, que uno como ciclista quiere transitar de una forma muy rápida e irrespeta a los peatones, a las mismas personas que van en carretera.” (E3 p 3)</p> <p>P: “No por la velocidad no, por invadir espacios que no se deberían invadir, por ejemplo en una bicicleta uno no debería invadir los espacios que son para los peatones, pero normalmente se hace, porque hay un trancón, uno va en la vía y hay un trancón entonces uno se mete por la vía de los peatones, pues, eso es un mal acto de la persona que va manejando la bicicleta.”</p> <p>E: “Bueno, pero ¿se da es por la acciones o de pronto existe algún tipo de disputa o algo así?”</p> <p>P: “yo siento que a partir de esas acciones se va generando un tipo de diferencia. Hay personas que, sobre todo, conozco moteros que van en contra a veces de los bici usuarios porque dicen que somos</p>	
--	--	--	--

		<p>muy agresivos, que si hay una moto parqueada en un bici carril uno ya se la quiere rayar o un carro, entonces, todo ese tipo de cosas así se puede llegar a generar.” (E3 pp 3-4)</p> <p>P: “yo creo que esos espacios se pensaron, se pensaron evidentemente para, para que pudieran circular automóviles y después, eh, y después de eso, eh, empezaron a ver que la bicicleta tenía un, un campo importante y han hecho unas pinceladas, algo como sacar algunos espacios pero, que en realidad no cumplen con las necesidades, no abarca las necesidades que tienen los bici usuarios, eh, por eso, digamos que se ve un caos, porque, los que van en carro tienen que compartir las vías con las motos, con los carros, con las bicicletas; eh, los peatones comparten la, la vía con las bicicletas; las bicicletas normalmente también cuando hay unas ciclo rutas, eh, que no son muy bien vigiladas comparten las vías con motos,</p>	
--	--	---	--

		<p>con bici taxis” (E3 p 4)</p> <p>P: “bueno, normalmente si es caótico, y es irrespetuoso. Eh, porque hay, hay personas que ya vienen transitando en el medio de transporte hegemónico, que pues, es el automóvil y esas personas quieren ser, o se creen los dueños de, de las vías ¿no? Entonces, como quieren andar rápido y no lo pueden lograr a veces porque, si va un bici usuario o una persona que no ande tan rápido como ellos, pues ellos quieren pasar por encima de todo, de, de ellos y, por el lado contrario, un bici usuario cuando va en esas vías, también, no, no respeta o a veces ni siquiera conoce que uno tiene que andar a cierta velocidad para poder andar por, por alguna de esas vías, entonces, es caótica también con los peatones porque pues uno se mete por, por su vía, pueden haber tropezones, eh, eso yo creo que se da por lo que estábamos hablando anteriormente y es que, no se ha destinado como, unos espacios</p>	
--	--	---	--

		<p>específicos para cada medio, eh, en el cual uno se pueda movilizar dentro de la ciudad.” (E3 pp 4-5)</p> <p>P: “es que, es que es relativo también, ¿por qué? Digamos, yo puedo utilizar una ciclo ruta en las horas de la mañana porque sé que no es peligroso, osea, porque sé que si me meto por los carros es peligroso porque me pueden atropellar, pero en la noche, puede que no la utilice y utilice la de los carros aunque sé que me pueden atropellar porque sé que por esa ciclo ruta me pueden robar y me pueden matar por robarme la bicicleta, entonces es relativo. Si osea, es como cruzar un puente, es bacano cruzar el puente y, ser consciente con eso, pero no a todas ni en todos los puentes. A veces es más peligroso cruzar el puente porque lo están esperando tres manes ahí que pasarse por la carretera y por medio de los carros.” (E3 p 5)</p> <p>nosotros los bici usuarios, ¿Por qué? Porque nosotros transitamos por andenes que no se debería</p>	
--	--	--	--

		<p>hacer, transitamos por avenidas que tampoco se debería hacer y pues lastimosamente, es nuestra culpa pero tampoco es nuestra culpa porque no contamos con, con digamos, una infraestructura apta para nosotros. (E4 p 2)</p> <p>“Es caótica en realidad porque cada uno, piensa que tiene la razón y en realidad nadie la tiene y cada uno debería ponerse en el lugar del otro actor vial y ganarse el respeto. Pero en realidad es muy caótica hasta por el humo que botan los carros, todo eso lo, lo llena a uno de rabia y por eso, pues uno se va a los conflictos porque, pues uno no sabe que tiene la otra persona, porque ha tenido que pasar en ese día y pues preciso uno ahí cala por bondadoso.” (E4 p 3)</p>	
--	--	--	--

<p>BICICLETA Y BICI USURARIOS</p>	<p>E: “Muy bien, bueno, para empezar, ¿Qué significa la bicicleta en tu vida?”</p> <p>P: “La bicicleta en mi vida significa parte del cuerpo, de mi cuerpo /pasa su mano derecha por encima de su brazo izquierdo y hombro sin tocarlo (como indicando su cuerpo)/ Parte de, de una extremidad que genera en mí (carraspea) movilidad en la ciudad de Bogotá, genera en mí, libertad; genera en mí, fuerza,</p>	<p>“ Los bici usuarios estamos como olvidados, hm, no (se retracta) no es olvidados, es abandonados.” (RO2 p2)</p> <p>“Así es, mientras que a los bici usuarios nos siguen matando por robarnos la bicicleta o por no dejarnos robar votándonos por la avenida.” (RO2 p2)</p> <p>O: “si claro, pero digamos los conductores es muy difícil para que los roben, ellos van encerrados y si se les acercan arrancan o se aseguran las puertas, bueno, los atropella o alga hace (risas). Pero a un peatón o un bici usuario lo cogen y quieto, hasta lo matan. Un conductor por ejemplo quién lo atropella, no, se estrella, mientras que a nosotros o los de a pie hasta nos matan también.” (RO2 p2)</p> <p>- P1: “¿Le ajustó al fin el freno a la bicicleta?” (preguntando a P2)</p> <p>- P2: “No nada, ahorita solo estoy frenando con el de atrás. Quiero meterle unos hidráulicos, pero no he tenido plata, ¡esos si frenan</p>	<p>“un líder social es alguien que como aquí empieza algo y muchos otros lo siguen, y por pensar diferente los matan. mm, como ejemplo nosotros, queremos cambiar la movilidad y que todo el mundo use la bici para no seguir matándonos en las vías ni dañando nuestro medio ambiente” (RO3 p 3)</p> <p>¡que ruede la</p>
--	---	--	--

	<p>potencia, /Pasa las manos por los costados de su torso sin tocarlo/ y... pues actividad física /levanta sus cejas/” (E1 p 1)</p> <p>Pero creo que la mayoría de las personas están muy prestas en ayudar siempre al ciclista, pues porque, la integridad física del ciclista es muy expuesta a otros actores viales como un carro.” (E2 p 3)</p> <p>P: “Bueno yo creo que la bicicleta es, primero un medio que genera autonomía</p>	<p>con un toquecito así (mueve su mano en señal de delicadeza)! Aunque he tenido ganas de comprarme otra bici”</p> <p>- P3: (interrumpiendo a P2) “¡Pero esa que tiene esta chimba! Y con los hidráulicos le queda mejor, frenando en seco.” (Risas)</p> <p>- P2: “si claro, aunque esta bici me ha salido buena. Sino que ya se me ha desoldado la uña dos veces (con su dedo índice señalando el soporte del tensor en el marco de la bicicleta), pero es buena.”</p> <p>- Po: “¿luego que le pasó al freno? Porque si es importante que funcionen los dos.” (Preguntando a P2)</p> <p>- P2: “hmm, nada mk. Las pastillas que están gastadas. Pero es que no se las he cambiado porque no tengo plata. Cuando me paguen no sé si ponerle más bien unos hidráulicos. Se imagina en un pique un (RO3 p 1) freno de esos si le da seguridad. Pude ir uno más rápido. Pero es q eso para ir ahí pensando en que</p>	<p>vida! ¡Somos actores de cambio! (refiriéndose a los bici usuarios). (RO3 p 3) nosotros somos actores de cambio. (RO5 p 3) P1: (risas) “si si, también, pero entonces ya uno en grupo va más tranquilo, porque si ven hartos los ladrones ya no se le lanzan a uno, a menos que sea una banda grande también.”</p>
--	---	---	--

	<p>porque uno no tiene que depender de, de, de pronto no tener plata para la gasolina, o no tener plata para el SOAT, etcétera. (E3 p 1)</p> <p>me parece terrible, terrible porque por todo lado, como te digo cada uno va con su afán y nadie va a respetar a (E4 p 4)</p> <p>nadie, si se supone que ellos van por donde tienen que ir, pero en realidad, en conclusión todas las relaciones y la movilidad en</p>	<p>va sin frenos no aguanta, a mí no me gusta. Porque yo cuido hartito la bici. Es la que me lleva a todo lado y toca meterle también platica. ¿Sí o no?” (dirigiéndose a P1)</p> <p>- P1: “si claro, yo hace poco le cambie las zapatas a la mía marica, si usted no tiene frenos grave... (Risas) La mía no es tan cara pero si toca tenerla segura porque en la calle es necesario.” (RO3 p 2)</p> <p>“Se rayó el disco, casi me lo tiro, pero ahí tocaba o tocaba, porque donde no frene me estrello con ese marica Sitp. Y a esos no les duele nada pero uno estrellarse con ese animal, déjeme decirle. Ahí queda uno contra esas latas.” (RO3 p 2)</p> <p>- P2: “ja, que no, uno rápido se da duro con esas latas, como a los carros no les duele, pero uno se estrella con un bus y ahí queda.” (RO3 p 2)</p> <p>Y ya saben también que hay que tener buenas corazas, un neumático de repuesto. Porque la</p>	<p>Po: “pero ni así, es que siempre robar a veinte o treinta no, hmm más de uno ya no se arriesga.”</p> <p>P1: “si claro. También los carros ya le dan el espacio a uno, porque somos hartos entonces ya ocupamos un carril y lo ven a uno, y no lo joden (risas)... lo respetan más a uno.” (RO7 p 3)</p> <p>En total somos 24 personas en bicicleta, de</p>
--	---	---	---

	<p>general no es que sea muy buena y por eso uno busca otros medios de transporte como la bicicleta. (E4 p 4)</p>	<p>mecánica de la bicicleta le evita a uno dolores de cabeza y hasta accidentes, entonces hay que tenerla al día con eso /sacan el neumático de la llanta/ (RO4 p 2)</p> <p>vamos rodar en familia hasta un lugar que es muy bonito y que tenemos la oportunidad de visitar por hacer uso de este medio de transporte tan bello /señala con su índice derecho una de las bicicletas/ además que ecológico, económico y activo. (RO5 p 2)</p> <p>porque no es lo mismo en carro que en bici, en bici hay que aprender muchos caminos, conocer muchos lugares, y se puede mientras hablamos con quién comparta, eh, ese gusto por el transporte diferente. (RO5 p 3)</p> <p>La diferencia ahí, es que si uno atropella a un peatón, por ejemplo, una se da re duro, hm, el peatón también, pero es que uno es como un peatón, porque va sin nada, el casco pero no es mayor cosa, a uno le toca con cuidado pa uno mismo también, con los demás pero pa uno mismo</p>	<p>las cuales 11 se encuentran sin casco y 8 bicicletas tienen luces. (RO8 p 1)</p> <p>Se logran contabilizar 33 participantes, de los cuales, 18 usan el casco y 15 no lo hacen; 11 bicicletas tienen luces, mientras que 22 de la bicicletas no tienen. (RO10 p 2)</p> <p>P: “eh digamos que, para la personas que no conocen este estilo de vida, eh,</p>
--	---	---	--

		<p>también. Mientras que usted en un carro sabe que si atropella a alguien por atravesado pues lo jode, pero a usted de pronto no le pasa nada. (RO6 p 3)</p> <p>“P2: si claro. Pues yo todos los días me transporto en bicicleta. Pal trabajo siempre en bicicleta, entonces pues no solo para relajarme, sino para transportarme. Pero para relajarme también, porque no va uno ni espichado, ni en trancones y va a su ritmo. (RO7 p 2)</p> <p>Si quiere ir suave va suave, si va de afán y necesita ir más rápido pues, ahí ya se va más rápido uno. Para relajarme vengo aquí más bien los viernes, porque ahí sí puede ir uno relajado, en combo, con el colectivo.” (RO7 p 3)</p> <p>Po: “¿pero si va solo también puede ir relajado? Suave, como dice usted”</p> <p>P2: “si también, pero no tanto porque donde usted se valla muy relajado por Patio Bonito por ejemplo, hasta lo hacen irse a pie</p>	<p>todo empieza por montar bici, por salir a la calle a hacer un mandado, digamos, o ir a dar una vuelta. Pero va más allá de conocer el estilo de vida que puedes llevar, /abre sus manos/ eh, la forma en la que te puedes, hm, transportar por la ciudad, incluso puedes conocer otras ciudades en bicicleta, puedes conocer más amigos,</p>
--	--	---	---

		<p>por dar papaya.”</p> <p>Po: (interrumpiendo) “o por la avenida muy relajado y un SITP (Bus del servicio público) lo deja es pegado al piso” (risas) (RO7 p 3)</p> <p>estoy camellando en Rappi, y me ha tocado irme por allá hasta la 127, ciento y pico mejor dicho, porque trabajo toda esa zona del norte por la séptima y la diecinueve y he ido por allá hasta la 170.” (RO7 p 3)</p> <p>Po: “si, más bien si usted usa la bicicleta para relajarse o ¿por qué la usa?” (preguntando a P3)</p> <p>P3: “ahhh ya. Ehh, no pues... yo uso la bicicleta porque me gusta. A mí ya no me gusta montar en Bus. Y a pues ahorita trabajando en la bici entonces ni modo. Es que yo antes tenía moto, ya estaba acostumbrado era a andar en la moto pa todo lado, y trabajaba y todo en la moto parce. Pero entonces tuve unos problemas de plata y bueno, hmmm, unos problemas... y me toco venderla y ahí pues, monte</p>	<p>entonces digamos que es todo un estilo de vida.” (E4 p1)</p> <p>P: “bueno la, la bicicleta en mi vida, yo soy bici usuario hace más o menos unos nueve años. Eh, en un comienzo nació por una necesidad, por una necesidad de transportarme, eh. Era como la opción más, más viable, aunque en ese momento no era la más segura, hm,</p>
--	--	--	---

		<p>unos día en transmilenio pero no marica, eso es una mierda, y son mínimo dos horas para ir a cualquier lado. Entonces me mamá, y tenía por ahí (RO7 p 4)</p> <p>. Eso sí me toco mandarla a mantenimiento porque estaba dejadísima. Los frenos no tenían zapatas, las guayas vueltas nada, nooo. Le está sonando todavía aquí algo /señalando con su índice el centro de la bicicleta/ pero ya está... mejor dicho, para lo que estaba antes. Porque usted sabe que eso pa salir a rodar con fallas mecánicas es maluco y hasta peligroso.”</p> <p>P1: “si eso es verdad, es mejor tener la bicicleta en buen estado por que la vía es peligrosa y una falla mecánica en mal momento de pronto lo hace accidentar a usted, uno no sabe.” (RO7 p 5)</p> <p>P2: “Si ya hace como tres años. Con el man /dirigiendo su mirada a quien va por el andén/ también estamos en otro colectivo, pero allá si es más para ir a más velocidad y para saltar y esas</p>	<p>con el tiempo se fue convirtiendo de cierta manera, en un estilo de vida, en, en una forma de disfrutar tanto, tanto mis, por así decirlo mis hobbies y también pues como mí, mi forma de transportarme.” (E5 p 1)</p> <p>P: “uich, bueno, eh, yo no, esto quizá es muy pro bici, pero viéndolo desde un punto crítico y objetivo, hombre la ciudad ya no</p>
--	--	--	--

		<p>cosas. Hacemos Stunt.”</p> <p>P1: “ah no ya llevan un rato. Y ¿siempre se van así por el andén?”</p> <p>P2: “pues cuando salimos a rodar con el colectivo sí, nos vamos ahí enrolados. O sino por donde halla así caminos difíciles o montaña. Cuando uno va solo por ahí en la bicicleta no, ahí ya va uno normal.”</p> <p>P1: “normal osea por la ciclo ruta y eso, o ¿Cómo así?” (RO8 p 3)</p> <p>P2: “Si normal. Osea uno se va por la vía normal, sin ir saltando siempre en los andenes o picándola, apenas transportándose uno. Aunque si se necesita en cualquier momento y toca saltar o algo, pues se hace. (RO8 p 4)</p> <p>aunque si es de los peatones, pero es que para eso no hay tampoco espacios. O sea, la calle siempre tiene espacio para los carros y para los peatones, pero para los ciclistas el que les toque.” (RO8 p 5)</p> <p>P1: “¿Vea esa bici severa no?”</p>	<p>recibe más carros, la ciudad, falta que monten un pico y placa donde solo pueden salir un día a la semana. Eh, pues en cierta manera, ha habido un avance con respecto a la, pues como los espacios que se le dedican a la bicicleta, pero, hace falta una mejor infraestructura, eh, hace falta, de una u otra manera esa estructura se</p>
--	--	---	---

		<p>(preguntando sin especificar a quien)</p> <p>Po: “¿esa fixi?” (señalando con su índice una bicicleta que va delante de ellos)</p> <p>P1: “si esa, ese piñón fijo lo pone a una a volar en esa calle, oyó. Ichh, y que me dice de ese plato re-grandote. Debe tener harta(RO9 p 1) fuerza en las piernas ese man. Pero para andar así como vamos aquí le cuento, hmmm.” (RO9 p 2)</p> <p>P3: “(Risas) Si, pero estuvo bacano, tienen una planta (de sonido) re-grande. A ellos les gusta harto ir por el Centro, el organizador dice que porque es el eje ambiental y como los ciclistas ayudan a reducir los contaminantes entonces hay que reconocer esos territorios para que los demás nos vean y reconozcan al ciclista como alguien ecológico.”</p> <p>P2: “Ah bien, usar la bici como medio de transporte tiene varias cosas buenas ¿no?”</p> <p>P3: “si claro. Es un medio de</p>	<p>mantenga en el tiempo porque digamos, ya ahorita comienza a haber muchos corredores, eh, para bici usuarios donde las ciclo rutas están destrozadas y eso también causa accidentes graves o de las diferentes formas. Eh, creo que en cuanto a la movilidad, si hay un replanteamiento en cuanto al uso y a incentivar la</p>
--	--	---	--

	<p>transporte ecológico, se ahorra uno una plata en pasajes, hace ejercicio y no está esperando un bus (RO10 p 2)</p> <p>que se puede demorar un rato largo, además que puede ser tipo chimenea (risas). Yo por eso en bicicleta me voy para el trabajo, pa, pa todo lado. Ando tranquilo, a mi ritmo, no dependo de los carros; bueno si, pero para que no me atropellen (risas)” (RO10 p 3)</p> <p>O1: “Bueno muchachos vamos a coger por esta a la izquierda /señala una calle al costado izquierdo/ para evitarnos este trancón sino acá nos quedamos, aprovechemos que somos ciclistas urbanos y tenemos esa ventaja. Retroceda un poquito ahí por favor (dirigiéndose al último del grupo).” (RO10 p 3)</p> <p>P2: “¿somos ciclistas urbanos entonces?”</p> <p>O1: Si, pues yo los llamo así. Porque somos ciclistas pero no deportistas, sino de aquí de la ciudad, estas son nuestras pistas /abre el brazo izquierdo/. O2 los</p>	<p>bicicleta, es, es solo un, un paradigma que se tiene acerca de usar la bicicleta.” (E5 p 6)</p>
--	--	--

		<p>llama Bici usuarios, pueden ser ciclistas urbanos o bici usuarios, porque rodamos en la cicla en el territorio urbano y lo exploramos y lo reconocemos; usamos la bicicleta para transportarnos.”</p> <p>(RO10 p 3)</p> <p>- P2: “no, hoy es un recorrido acá en la localidad, vamos a ir hasta donde mataron a la "pelada" por robarle la bici.”</p> <p>-P1: “ah no, (con expresión facial de rabia), que cagada eso, cada vez está peor, antes solo le robaban la bici a uno, ahora lo matan a uno y le quitan las cosas.”</p> <p>- P2: “Que? (exclamación) si es que ya no sabe uno donde no roban, por eso es bueno que vayamos todos, porque en grupo si nos respetan, hasta en la avenida, porque también publicaron (por redes sociales) que era por el muchacho que atropelló el camión, el que</p> <p>(RO11 p 1)</p> <p>se pasó el semáforo en rojo y mató también al ciclista.”</p>	
--	--	--	--

		<p>- P3: “huy no pero es que ya no hay espacio para el ciclista. Como van a matar a la chica por robarla. y ahí si nadie hace nada. Por eso tampoco hay que dar papaya, no se puede uno ir despacio ni nada de eso.” (RO11 p 2)</p> <p>- P6: “vea este tan chévere, #NiUnoMas, señalando la tela. Es que ya es justo que nos respeten, hoy nos tomamos la vía, no más robos y no más atropellados en las calles, siempre es contra el ciclista.” (RO11 p 3)</p> <p>Vamos a mostrarle a la localidad y a la ciudad que estamos cansados que nos maten, que nos roben, que no nos respeten. (RO11 p 4)</p> <p>O1: “No queremos más muertes en nuestros territorios, queremos que nos respeten la vida, ¡no más muertes en nuestros territorios! (varios participantes repiten esta última frase como réplica), ¡no más robos en nuestros territorios! (el grupo genera de nuevo la</p>	
--	--	--	--

		<p>réplica). Por el respeto a la vida, por el derecho a transitar libremente en nuestros territorios, porque merecemos respeto y poder disfrutar de las calles en paz, sin robos, sin muertos, sin ciclistas atropellados ni asesinados.” (RO12 p 2)</p> <p>P3: “y entonces, no ha visto mi bicicleta (dirige su mirada hacia ella)”</p> <p>Po: “Huyyy y esa bici que, ¿cambio la otra o ya tenía esa?”</p> <p>P3: “la compre, la otra la tengo en la casa. Ahora saco está a veces y alterno con la otra.”</p> <p>Po: “que bien, felicitaciones, está muy bacana esta. ¿si hay cambio?”</p> <p>P3: “pues con esta ando más rápido.”</p> <p>Po: “hmm, me imagino.” (RO12 p 3)</p> <p>P3: “aunque no me he acostumbrado mucho al manubrio, este es muy pequeño y con el otro ya estaba acostumbrado a andar así /soltando sus manos del manubrio, las sube a la altura del</p>	
--	--	---	--

		<p>abdomen flexionando codos y llevando manos empuñada al frente (indicando postura de sus manos con la otra bicicleta)/ Ahora con esta va uno más agachado, pero mucha más rápido.” (RO12 p 4)</p> <p>P3: “La otra también la saco, pero ya mas poco. Ahora con esta me parece mejor, llego más rápido a todo lado.” (RO12 p 4)</p> <p>“por la vida, por la paz, en la bici, ni uno más” (RO12 p 5)</p> <p>P2: “si es que así uno lo piensa ¿no? Yo por ejemplo no me inscribo, esos manes son muy maquinas (mirando a uno de los organizadores). Además mire esas bicis, esas son las propias para subir /con su mano señala una de las bicicletas del centro de P.E.P./ son livianitas”) (RO13 p 1)</p> <p>y lo que dice este man (señala con su boca a P2), s que en esas fixi (tipo de bicicletas de piñón fijo) sube muy rápido.”</p> <p>P2: “¿y qué me dice de esas semi (tipo de bicicleta para</p>	
--	--	---	--

		<p>competencias de velocidad)? La del O1 o la de este otro man que no ha vuelto, uichh, esos manes sube re rápido, ¿sabe qué? Le dejan a uno el polvero esas gonorreas. (Risas)” (RO13 p 2)</p> <p>Po: “entonces, ¿esta varada? (señalando la bicicleta llanta arriba)”</p> <p>O1: “no, es que tiene un sonido en el centro todo raro, oiga /con su mano izquierda acciona de nuevo el rodamiento/, se escucha un sonido (a manera de track), repetitivo a medida que dan vuelta los pedales en el impulso.”</p> <p>Po: ahhh si ya lo escuche. ¿Qué será? Se jodió el centro o será lubricación.</p> <p>O1: “quien sabe marica. Lubricación no creo, debe ser que ya tiene fuego el centro, y empieza a sonar así hasta que y agrave.”</p> <p>Po: “Y preciso hoy pa la prueba”</p> <p>O1: “(risas) si, aunque está funcionando bien, pero siempre es fastidioso y debe ser que hay algo que está fallando, sino que</p>	
--	--	---	--

		<p>no (RO13 p 3)</p> <p>tenemos para desmontar el centro aquí, además que es muy demorado. Por eso les decimos que toca estar pendiente de la mecánica de las bicis, porque va y lo deja a uno tirado por ahí y fuerte. Imagínese usted por allá tirado pa donde vamos hoy.”</p> <p>Po: “huy no aguanta. Es mejor estar mirándola y ajustándola. La vez pasada a mí me pasó lo mismo, no se le quitó el sonido, me tocó cambiarle el centro.”</p> <p>O1: “si claro, eso pasa cuando el centro se dio un golpe, o por mucho uso ya. Queda como una lucecita en la caja y se empieza a dañar la rosca. Es que este marica la descuida, pero esta bici es bacana.”</p> <p>Llega de nuevo el dueño de la bici en revisión, trae una bomba (elemento para inflar los neumáticos).</p> <p>P4: “¿qué dice pa? /extiende su mano para saludar/ Listo O2, véala ya me la conseguí. /Pone la bomba en la válvula el neumático</p>	
--	--	---	--

		<p>delantero y la acciona.?”</p> <p>O1: “eso hágale. Lo otro si es mejor que cuando tenga platica lo cambie. Yo creo que ya se le jodió el centro por que mire /con su mano toma una de las bielas (Parte donde van sujetos los pedales) la hala y empuja en repetidas ocasiones/ se observa un movimiento del centro de la bicicleta hacia dentro y hacia afuera. ¿si ve esa luz?” (RO13 p 4)</p> <p>P: “bueno pues la biciii, fue un elemento (piensa un momento), importante inventado, pues ya que genera, ehh, movilidad muy buena, movilidad rápida, ehh, sin contaminación al medio ambiente. (E1 p 1)</p> <p>Ehhhh, referente a los otros medios de transporte, como transporte público, automóviles, motos. Hmm, digamos que no son muy acordes a la bici ya que no hay un respeto ante la bicicleta, ante los bici usuarios, no tenemos un respeto ehh de parte de ellos muchas veces. Ehh,</p>	
--	--	---	--

		<p>nuestra infraestructura de ciclo rutas no está muy bien diseñada y en donde está diseñada pues corremos el riesgo de robo, entonces, es, complicado. (E1 p 2)</p> <p>P: “¿Por qué usar la bicicleta? Uno por nuestro planeta, eh el planeta tierra está en un punto en, donde, totalmente contaminado, dónde ya la atmosfera no soporta nada más, donde los medios de transporte, eh, gasolina, químicos, cada vez la deterioran más y pues, eh, tenemos como efectos los cambios climáticos que se están generando hoy en día, eh la revolución de eh, de ríos, entonces, eh por eso la bicicleta permite, eh, que estos pues, no aporta a que estos cambios climáticos sigan sucediendo; y si nos permite un medio de transporte más sano, nos permite libertad, esparcimiento, eh relaciones sociales pues porque también cuando tu pedaleas, eh te encuentras con las mismas</p>	
--	--	---	--

		<p>personas muchas veces eh, en tu camino vía trabajo, vía a, a diferentes lugares o sitios a los cuales te transportas. También permite el viajar, conocer mucho más a diferencia de un carro, porque pues en un carro tú vas encerrado, una moto tú vas directo con un motor a una velocidad mayor que una (E1 p 3)</p> <p>bicicleta entonces permite, eh, ver más o evidenciar eh, paisajes, escenarios que no se pueden evidenciar en transportes con motor.” (E1 p 4)</p> <p>Pero realmente no hay una tolerancia, eh, no hay una tolerancia frente a ningún medio de transporte porque pues uno también como ciclista muchas veces comete sus errores, no somos perfectos, eh, como también el automóvil, la moto comete sus errores, pero pues la ventaja de ellos es que tienen un motor y una carcasa encima que puede protegerlos en cierto modo, en cambio el bici usuario</p>	
--	--	---	--

		<p>tiene su casco, sus guantes y su bicicleta, pare de contar. (E1 p 5)</p> <p>hablando como bici usuaria, no tenemos respaldo en vías, como ciclistas, eh, si hablamos de ciclo rutas, no tenemos; la infraestructura en todo Bogotá para realizar los movimientos, o el, el desplazamiento a los diferentes lugares. Ósea no lo tenemos, no estamos, no estamos seguros, eh, en cuestión de vías, como tampoco en seguridad, de ningún modo estamos seguros. Entonces pues, eh, al que le gusta la bici le gusta, verdaderamente de pasión, le gusta lo que le genera la bici. Porque si se trata de seguridad y de cuidado hacia su cuerpo realmente no tenemos ningún, ninguna protección.”</p> <p>(E1 p 6)</p> <p>P: “Pues, la bicicleta significa, hm, para mí, eh, mucha”</p> <p>responsabilidad, pero en cuanto a responsabilidad a significado un, un aparato, un medio de transporte muy be, muy beneficie, (corrige) que me</p>	
--	--	--	--

		<p>brinda mucho beneficio, en mi vida y creo que a las demás personas que la utilizan (E2 p 1)</p> <p>E: Pues en cuanto al beneficio es que eh, en mis tiempos de un lugar a otro se me hace más corto, pues por la infraestructura, donde la hay /mueve su cabeza de un lado a otro (en señal de no)/, para bicicleta es más rápido, a veces, aunque en gran medida la ciudad, lo que me brinda, pues para transportarme en bicicleta no está articulado. Por eso, o, me siento muy identificado con este medio de transporte, pues porque me brinda mucha seguridad y también, hace que las demás personas eh, se motiven para usar este medio de transporte.” (E2 p 1)</p> <p>P: “eh, en cuanto, yo opino, como la bici como medio de transporte, pues reitero que es una, es un aparato, o, o, este medio, se utiliza con buena actitud y me significa mucho, en cuanto vuelvo y reitero para mis desplazamientos o a mis lugares</p>	
--	--	---	--

		<p>que visito siempre uso como medio de transporte la bicicleta, siempre la he usado. (E2 p 2)</p> <p>y como veo los demás medios de transporte pues hay veces me siento afectado en cuanto a infraestructura ya que, se le presta más, como más seguridad al medio de transporte de vehículos, digamos lo que es el SITP, a las busetas o a estos, digamos a los taxis también, pues ellos tienen más, como más carriles exclusivos en algunas partes de la ciudad que lo que es infraestructura para la bici. Creo que hace falta esto, pero en cuanto al uso del medio de transporte de la bici es excelente y la recomendaría al cien por ciento.” (E2 p 2)</p> <p>P: “¿Por qué usar la bicicleta o preferirla? Eh pienso que es, empezando pues la salud ¿no? Le ayuda a uno a tener una vida saludable, pues en cuanto a ejercicio y a ahorrar mucho tiempo en cuanto a desplazamientos de un lugar a</p>	
--	--	---	--

		<p>otro pues porque, hoy en día vemos mucha congestión en el transporte urbano, lo que es el sistema articulado, los otros medios de transporte de motor, hay veces brindan inseguridad, en cambio en el medio de transporte como la bici uno va más, eh, libre podría decirse y eh, (E2 p 2)</p> <p>el tiempo de, de desplazamiento se reduce muchísimo. Y vuelvo y digo, la salud, y, estar al cien por ciento, pues activo eh, pues como usando este medio de transporte de la bici lo mantiene a uno activo y le ahorra mucho tiempo en los desplazamientos.” (E2 p 3)</p> <p>P: no la relación entre ciclista, entre ciclista y los otros acto... los otros actores de transporte o medios de transporte son muy buenas. Lo que pasa es que hay veces la, la no tolerancia entre el actor vial de los carros, influye mucho a uno como ciclista pues porque no todos están prestos a darle siempre el paso al ciclista y</p>	
--	--	---	--

		<p>más bien pues todos, no tod... algunos conductores lo cierran a uno, pero pues la mayoría de las veces, eh, se es muy presto las personas a ayudarlo a uno.” (E2 p 4)</p> <p>P: ‘pues pienso que se queda muy, muy pequeña la infraestructura de la bicicleta, ya que en algunos sectores pues no hay ciclo ruta o algunos espacios donde uno `pueda parquear la bicicleta cuando uno tenga que hacer alguna diligencia, son pocos los sectores que si tienen mucho infraestructura y ayudan mucho al ciclista. (E2 p 4)</p> <p>P: “eh, no al contrario, a los conductores de vehículo, le, vuelvo y reitero, pues en algunos tramos de la infraestructura del SITP o del Sistema Articulado, eh, les dibujan como, señales, donde tienen que recoger pasajeros, y otras cosas, en cambio al ciclista pues no hay casi señal... señales o infraestructura que le indique por donde transitar uno o donde</p>	
--	--	---	--

		<p>son zonas seguras para el ciclista o son muy pocas las que hay, en cambio para el medio de transporte de vehículos si es muchas veces más, más (E2 p 4) infraestructura que pal bici usuario.” (E2 p 5)</p> <p>P: eh no para uno como ciclista es perfecto porque, uno puede transitar casi por la gran mayoría de carreteras o si hay infraestructura de bici, uno puede... no encuentra trancón por decirlo, a menos pues que uno sufra, eh la bici sufra algún altercado mecánico, pero la movilidad en bici es muy buena. (E2 p 5)</p> <p>Reitero pues que sí, falta alguna estructura en algunas localidades, pero, pues que incentiven más la infraestructura de la bici en algunas localidades y no tanto para el transporte de motor. (E2 p 5)</p> <p>E: “¿Qué significa la bicicleta en su vida?”</p> <p>P: Bueno es, eh, el medio de transporte el cual utilizo todos los</p>	
--	--	--	--

		<p>días, también es mi medio de trabajo, y lo utilizo eventualmente también como medio recreativo. (E3 p 1)</p> <p>Eh, y además es un medio limpio de transporte, no estamos contaminando y uno pues montando bici también va haciendo ejercicio, lo contrario a los otros medios de transporte.” (E3 p 1)</p> <p>P: “(interrumpiendo) Bueno por ejemplo, los carros que se hicieron para transitar más rápido, eh, es una contradicción, digamos, en una ciudad como Bogotá porque finalmente, si uno comprar un carro en horas (rectifica) y lo utiliza en horas pico, gasta más plata y finalmente, se mueve más despacio que en bicicleta generalmente.” (E3 pp 1-2)</p> <p>P: “Bueno la bicicleta, porque es un medio con el que uno se puede encontrar con la gente, puede parar, digamos si yo voy por un barrio que no conozco y quiero méteme a una tienda, me</p>	
--	--	---	--

		<p>meto, el parqueo es fácil, puedo encontrarme con un amigo, me quedo hablando, lo que no puedo hacer en un carro; en un carro yo no tengo esa, esa facilidad.” (E3 p 2)</p> <p>P: si claro, eh la bicicleta te ayuda a ahorrar mucho tiempo en transporte en la misma ciudad, te ayuda a mejorar tu, eh, tu estado de ánimo, te ayuda a ejercitarse, te ayuda a salir de mucho estrés diario, por el resto de actores viales, entonces digamos que la bicicleta te ayuda a eso. (E4 p 1)</p> <p>P: Eh, yo considero que muchas, digamos, las que te mencionaba antes, eh, controlar el estrés, ejercitase, eh, ahorrar mucho tiempo, no sé si les pasa a los otros bici usuarios, pero, eh, ya no se pueden montar en un bus, en un transporte público porque es algo caótico sentirse espichado, eh, sentirse atado a un trancón entonces, digamos que en la bicicleta tu puedes medir tu tiempo y ya. (E4 p 2)</p> <p>P: digamos que, eh, esta</p>	
--	--	--	--

		<p>estructura vial que tenemos en la ciudad no está o no estaba pensada para la gran magnitud que tenemos actualmente en la movilidad, digamos que la bicicleta no se ha pensado como un medio de transporte tan masivo /cierra los dedos de su mano derecha juntando las puntas (señalando aglomeración)/ como está ahorita entonces, no contábamos con los espacios en ese tiempo; ahora que contamos con ellos, están en mal estado, entonces por ende a los bici usuarios nos toca, eh, pues digamos que así utilizar los otros h, carriles de los otros actores viales. (E4 p 3)</p> <p>P: “eh, bueno pues, como tal creo que a mí la bicicleta, desde el (E5 p 1) punto de vista de la bicicleta me dio tanto herramientas, eh, como formas para poder disfrutar la ciudad de otra forma. Ya después de que empecé a montar en bicicleta, eh, sentía que perdía muchísimo tiempo en buses, eh, los atascamientos, en mi bicicleta</p>	
--	--	---	--

		<p>pues contaba con mi tiempo, a menos que me pinchara per pues era muy, era muy esporádico entonces, si le da cierto, cierto son de libertad, el hecho de montar en bicicleta con respecto a otros, a otros vehículos. La moto, en algún momento llegué a, pues como a pensarla, pero, pero pues no, no me gustaba mucho por, pues por temas de seguridad, por, por temas de, de que, en cierta manera, eh, se ve mucho accidente, o mucha, ¿Cómo se llama eso? Mucho, mucha violencia entre, entre los diferentes eh, medios de transporte, pues entre los buses, los carros, eh, las motos,” (E5 p 2)</p> <p>P: “si claro, osea, eh, de una u otra manera me permitía, eh, tener una, una conexión más directa con, con la ciudad, eh, no de una forma tan alienada como lo hacen quizás otros medios de transporte. Tú te subes en un bus eh, a mirarle la cara a otras personas y ya, ese es tu viaje, en</p>	
--	--	--	--

		<p>la bicicleta tú ves las parejas eh, arrastrándose en la bicicleta, ves al gordito que casi no puede pedalear, eh, va también ves a la, al muchacho que se, se pinchó y le ofreces ayuda, eh, todo ese tipo de interacciones hace muy viva la ciudad en una bicicleta.” (E5 p 2)</p> <p>P: uich bueno, pues ya dije una, como medio de transporte es uno (E5 p 2) de los métodos más efectivos, considero yo, para andar en Bogotá. El usted montarse en, voy a poner un ejemplo, en un trayecto en un transmilenio (Bus de transporte masivo de Bogotá) en el cual yo me demoro hora y media que es, salir, coger el alimentador, después desplazarme al portal y llegar a mi punto eso me demoro hora y media, en mi bicicleta me demoro de treinta a cuarenta minutos haciendo ese mismo recorrido entonces, primero por optimización del tiempo, eh, por otro lado, eh, se siente uno más vivo, más enérgico. Si hay algunas veces que uno llega muy</p>	
--	--	--	--

		<p>cansado, ya el final de la semana, el viernes uno ya está estallado, ya está muy cansado de sus piernas, pero sin embargo, uno sigue con esa felicidad de poder tener la libertad de su tiempo, en cierta manera.” (E5 p 3)</p> <p>P: “eh, pues bueno yo lo hago de una forma más dinámica, yo , digamos que en cierta manera la experiencia me ha dado (E5 p 6) herramientas para poder tomar decisiones y conocer muy bien mi ciudad, eh, entonces, dependiendo digamos, para donde yo vaya, rápidamente puedo trazar una ruta por cualquier lugar, no tengo, en cierta manera, que obedecer tantos, hmm, tantas estructuras ¿sí? Porque pues me puedo movilizar por las calles, por las avenidas principales, pues obviamente con los respectivos elementos de seguridad y respetando a los otros actores viales que es algo importante; eh, o por las diferentes ciclo rutas, entonces, en cuanto a la</p>	
--	--	---	--

		percepción que yo tengo de la movilidad y de mi movilidad es muy buena, muy dinámica, muy cambiante.” (E5 p 7)	
EDUCACIÓN	P: “okay, pues tiene que ser una persona que esté dispuesta a, a planear sus viajes con anticipación para no, para no cometer imprudencias, porque pues eso es lo que normalmente uno ve (E3 p 2) que cuando anda más rápido, entonces se va	en la bicicleta que usa lleva una bandera alusiva al colectivo y en la parrilla de la parte trasera una cabina de sonido. El resto de participantes transitan tras él, (RO2 p1) se escuchan voces de los primeros del grupo “vamos a girar” (la posición del observador es en los lugares de la mitad del grupo) /Algunos participantes extienden su mano derecha lateralmente (en señal de giro la derecha)/ se escuchan sonidos de silbato, todo el grupo cruza la calle hasta el carril de la izquierda, (RO4 p 1) El grupo gira tomando una vía a	P1: “si eso es verdad, esta época ya no está para que sigamos contaminando tanto, y uno pasa al lado de esos buses y son unas chimeneas rodantes.” (RO2 p 3) O: “si, esa es la realidad del bici usuario, pero

	<p>con los tiempos muy ajustados. (E3 p 3)</p> <p>Osea, es muy raro, o bueno casi no veo, eh, no se propagandas o anuncios publicitarios donde se socialicen estas normas de tránsito, digamos, la escala piramidal que deben manejar los diferentes actores viales, donde tú debes, como ciclista, siempre, siempre, la prelación al peatón; así mismo, el servicio público debe respetarte</p>	<p>la derecha. Se escuchan sonidos de silbato /algunos participantes levantan su mano empuñada (en señal de parar)/ se escucha un grito, “pinchado”. Algunos participantes (los últimos del grupo) se detienen, se escuchan sonidos de silbato. (RO4 p 2)</p> <p>compartir un rato mientras rodamos, vamos a andar en grupo siempre detrás de la bandera, ocupando un solo carril. No vamos a discutir con ningún actor vial, nosotros somos actores de cambio. Como siempre nos vamos todos y llegamos todos, si alguien se vara esperamos, vamos a compartir hoy nuestros alimentos como compartimos las vías, si así lo hiciéramos no habría tantos accidentes a diario. Queremos que se lo disfruten, que rodemos en paz, (RO5 p 3)</p> <p>Tenemos también que cuidarnos entre todos, somos la comunidad Bici y vamos a rodar por una mejor sociedad” (se escuchan gritos, aplausos y chiflidos) (RO5 p 3)</p>	<p>ahí estamos pa cambiar esta vaina, a ver si nos empiezan a tener en cuenta.” (RO2 p 3)</p> <p>- O1: “Bueno hoy tenemos rodada en la ciudad larga, vamos a conocer algo de los cerros orientales, es importante conocer nuevos caminos nuevas rutas, y ya saben, nos vamos todos y regresamos todos, por favor vamos todos por un solo carril,</p>
--	--	--	--

	<p>a ti, así va, va en escalafón, eso creo que sería muy importante porque, muchas personas que manejan auto ni siquiera entienden eso ¿sí? Eh, hace algún tiempo comenzaron a poner algunas señales donde le daban la prelación al ciclista pero aún sigue, sigue fallando por la falta de sensibilización, creo yo. Eh, y ya". (E5 p 5)</p> <p>el hecho de soportar usted perder cuatro horas de su vida diariamente</p>	<p>a la cabeza del grupo se observa la bandera y la bicicleta con la cabina de sonido. Hay dos participantes que transitan por el lado izquierdo del grupo con silbato (el observador conoce que son parte de los miembros organizadores y en el recorrido ayudan a la circulación grupal), (RO6 p 1)</p> <p>Avanzamos por la vía /Algunos de los participantes levantan una de sus manos empuñada (en señal de parar)/ nos detenemos. Se observa un semáforo en rojo, pasan vehículos por el carril junto a nosotros, motocicletas. Algunos participantes parece que dialogan. Uno de los participantes de últimas posiciones da un (RO6 p 1) silbido. El semáforo cambia a verde /Algunos participantes cambian su posición corporal, retoman la mirada hacia adelante/ se escuchan silbatazos. (RO6 p 2)</p> <p>/Algunos participantes levantan una de sus manos empuñada (en señal de parar) / se escuchan</p>	<p>detrás de la bandera, sin pelear con nadie. Que va de afán el del carro, que pase. Lo importantes es la seguridad y ya saben, (RO3 p 3)</p> <p>mejor dicho, si quieren estar seguros, un factor clave es la mecánica de la bici, sus habilidades también y tras cosas, pero la mecánica es importante. (RO4 p 3)</p> <p>Vamos a ir al lugar que</p>
--	--	--	--

	<p>montado en un transporte público se me hace muy duro y, pues, que también no, no sé, no toman como una acción directa en, de esas cosas irónicas que se deben hacer con los diferentes actores viales, si osea buscar estrategias más efectivas para que la movilidad como tal, sea más eficaz y más eficiente.” (E5 p 7)</p>	<p>chiflidos y silbatazos, (RO6 p 2) bicicletas recargadas tiene la bandera del colectivo (RO 7 p 1) P5: (risas) “no mentiras, hoy como es acá cerca entonces los traemos para que se vayan soltando.” Po: “ah que bien, si había visto la vez pasada que venían con el niño” P5: “si, él ya ha salido con nosotros más lejitos, nosotros le hemos enseñado e inculcado la bicicleta y acá lo traemos por que la rodada es buena.” Po: “si y más que corta pues no se desgatan mucho. Y ¿solo también usa el, la bicicleta?” (RO7 p 5) en las primeras posiciones va la bicicleta con la bandera y el grupo de organizadores... A lado izquierdo del grupo transitan dos miembros del grupo organizador (el observador conoce previamente los organizadores), los dos llevan silbato y uno de ellas chaleco reflectivo, uno de ellos no tiene</p>	<p>algunos llaman la Calera del sur, allí vamos a realizar un pequeño picnic, un compartir de todas las cosas que trajimos, vamos a conocernos más, a compartir un rato agradable, a despejarnos de tensiones que son producidas por el tráfico. Hoy es otro viernes que vamos a olvidar el afán de la semana y</p>
--	--	---	---

		<p>casco /el sujeto sin casco se adelanta a todos por el costado izquierdo del grupo, llega a la esquina, se detiene en la esquina de la calle (en un cruce entre dos calles), pone sus pies en tierra y sostiene la bicicleta entre sus piernas, lleva el silbato a su boca (hace sonidos con el), eleva su brazo izquierdo y extiende su mano arriba (en señal de detenerse) dirigiéndola al tráfico vehicular que transita por la calle que se cruza con el que usa el grupo en ese momento, (RO8 p 1)</p> <p>con su otra mano, luego de soltar el silbato y dejarlo en su boca, realiza extensiones y flexiones a nivel de la muñeca (en señal de avanzar) dirigidas al grupo en bicicleta/ cuando el grupo termina de pasar, él se une en última posición y da paso a los vehículos que se habían detenido.(RO8 p2)</p> <p>Uno de los participantes que transita al costado izquierdo extiende su mano izquierda</p>	<p>vamos a disfrutar de nuestros territorios, (RO5 p 2)</p> <p>P5: “no solo todavía no, pues él ya está grandecito y todo, y si lo podemos llevar al colegio y eso en la bicicleta bien. Pero solo no porque todavía es peligroso, una mala reacción o algo, y con esa velocidad que pasan a veces los carros, y eso pa manejar</p>
--	--	---	---

		<p>lateralmente (en señal de giro a la derecha), otros repliegan la señal/ el grupo gira a la izquierda en un cruce de calles. (RO8 p3)</p> <p>El grupo se detiene /hay manos arriba empuñadas (indicando pare)/ avanzamos hacia una avenida de tres carriles /los dos participantes que dan el paso esta sobre el carril de la derecha hacen movimientos ondulantes con sus manos en dirección al grupo (en señal de avanzar)/ hay dos voces (una de la cabeza de grupo y uno de los dos que indica el giro) que dicen en repetidas ocasiones “por la derecha, por la derecha” / cuando todos (RO8 p 5) transitan sobre ese carril quienes dan el paso se unen al grupo/ Quien lleva la bandera en su bicicleta /extiende su brazo derecho y mira hacia atrás, en la vía/ grita ¡tomamos el carril de la izquierda!, lo hace de nuevo mientras cruza del carril de la derecha hacia el de la izquierda /dos participantes están sobre el carril del centro con sus brazos</p>	<p>hay unas bestias, no les importa echárselo por encima al que se atraviere por ahí. Entonces mejor todavía no, pero sí que aprenda para cuando mayor use la bicicleta para transportase, por el medio ambiente, por todo. Nosotros pensamos que debemos cuidar el planeta y hay que usar la bicicleta., pero no así como sea porque es</p>
--	--	--	--

		<p>arriba y manos extendidas hacia el flujo vehicular (en señal de parar)/ se escucha sonidos de silbato (RO8 p 6)</p> <p>Se logra ver dos personas del colectivo al costado derecho del grupo, con silbato, bajamos la velocidad, las dos personas realizan sonidos con el silbato, nos detenemos en el semáforo en rojo /uno de los miembros organizadores a la cabeza del grupo y las dos personas al costado derecho levantan su mano empuñada (señal manual usada para indicar pare)/ (RO9 p 1)</p> <p>Si anduviera uno en parche siempre nunca lo robarían a uno, porque ellos cogen es a los que ven solos. Hmmm”</p> <p>Suena un golpe, se cae uno de los participantes de quienes van en cabeza, de repente todo el grupo se detiene, quienes transitan al costado derecho del grupo dan silbatazos /uno de los dos hace movimientos de empuñar y extender su mano con su brazo</p>	<p>peligroso.”</p> <p>Po: “si claro, entiendo. Es mejor preparase bien para transportarse porque una embarrada en la vía puede ser la última.”</p> <p>(RO7 p 6)</p> <p>vamos a recorrer los territorios de nuestra localidad</p> <p>(RO7 p 6)</p> <p>Vamos a ocupar nuestro carril y no vamos a pelear con ningún actor vial, dejemos el afán en la casa y la violencia en</p>
--	--	--	--

		<p>extendido lateral mente (indicando a los vehículos precaución)/ sigue sonando su silbato.</p> <p>El otro participante que transitaba al costado se queda en la cola del grupo y da silbatazos con frecuencia /con una de sus manos hace señales a los vehículos que vienen atrás de ir por la derecha.</p> <p>El grupo rodea, dentro del carril izquierdo, al participante accidentado, mientras dos miembros dan indicaciones de tránsito a los vehículos para la seguridad del grupo. (RO9 p 3)</p> <p>una desconcentración porque hubo un roce ahí, y él iba suelto de las manos, pero bueno, ehh, lo importante es que está bien, y vamos a arrancar con precaución, ya saben, salimos todos llegamos todos, como siempre, no vamos a pelear con los otros actores viales, todos por un solo carril, detrás de la bandera.” (RO9 p 4)</p> <p>El participante con la bandera inicia el recorrido con dos persona más a su lado. Avanzan</p>	<p>el pasado, recuerden que los bici usuarios somos actores de cambio, (RO7 p 7)</p> <p>P4: “si pero alcance a reaccionar, hay que tener es buenos reflejos porque en ese momento es lo que alcance a hacer antes que toque el piso. (RO9 p 4)</p> <p>O1: “Vamos muchachos no vamos a discutir con los violentos. Somos actores de</p>
--	--	---	--

		<p>desde P.E.P., tras ellos, los otros participantes sub agrupados inician el desplazamiento, reuniéndose todos en la esquina nororiental tras quien lleva la bandera. Al final del grupo, el ultimo participante /levanta su mano derecha con el pulgar arriba (en señal de que todo está bien) y se escucha un sonido de silbato sobre la avenida, donde se encuentra uno de los participantes del grupo que detiene el trafico /elevando su brazo y extendiendo la palma de su mano derecha hacia arriba y en dirección a los vehículos que se aproximan/ hace sonidos con su silbato (en comunicación con los conductores de vehículo). El participante que lleva la bandera avanza hasta el carril de la izquierda (la avenida tiene tres carriles en sentido occidente – oriente), tras el todos los participantes de la noche. Quien viene en última posición habla: P1: “vamos, vamos.” /Levanta su mano izquierda con el dedo</p>	<p>cambio.” El grupo avanza. Algunos participantes extienden su mano derecha lateralmente (en señal de giro a la derecha) (RO10 p 5) Vamos a exigir que respeten la vida, que no importa si somos bici usuarios, peatones o conductores porque todos merecemos respeto a la vida. No podemos permitir que siga</p>
--	--	--	--

		<p>pulgar extendido (señal de que todo está bien) en dirección a quien detiene el tráfico, quien inicia el recorrido tras él/.(RO10 p 1)</p> <p>Todo el grupo se mueve hacia atrás, /el participante con la bandera extiende su mano izquierda lateral (indicando giro a la izquierda), algunas replican el movimiento/ todo el grupo toma la calle a la izquierda y se desplaza detrás del participante con la bandera.(RO10 p 3)</p> <p>El grupo se detiene, se escucha un sonido de silbato (de uno de los participantes) /algunos participantes levantan su mano empuñada (en señal de parar)/ llegamos a una esquina. (RO10 p 3)</p> <p>, /se ve pasar a uno de los participantes por la izquierda del grupo (a alta velocidad), hace sonidos con el silbato, llega a la mitad de la calle donde se cruzan dos avenidas, para /levanta su brazo derecho con su mano abierta (en señal de pare para los</p>	<p>habiendo violencia en nuestros territorios, necesitamos que dejen rodar la vida, que respeten a las mujeres y a todos los ciclistas. ¡No queremos más violencia en nuestros territorios!” (RO11 p 4)</p> <p>revisen muy bien sus bicicletas, no queremos quedarnos por carretera. Esperamos que hayan traído sus cascos, reflectivos y luces porque</p>
--	--	---	--

		<p>vehículos que intentan hacer el giro)/ realiza pitazos de a dos frecuencias y mira al resto del grupo luego que da la espalda a la vía que bloquea cuando para el primer vehículo los primeros del grupo avanzan, llevan las dos banderas alusivas al colectivo, se escuchan bocinas de vehículos con gran frecuencia, todos avanzan tras las banderas visibles. Al lado derecho del grupo, otro participante se queda en la esquina donde salen vehículos hacia la avenida principal, /da la espalda al tráfico vehicular y con su mano izquierda elevada hace movimientos aleatorios e flexión y extensión desde la muñeca (indicando al grupo que puede avanzar), un vehículo está detenido. (RO12 pp 1-2)</p> <p>Po: “si bastantes, ¿qué tal el recorrido?, ¿cómo va su hijo?”</p> <p>P2: “pus bien hermano, hoy es más por protestar, porque vamos despacio. Y a él (mirando a su hijo) siempre lo traemos cuando</p>	<p>la carretera es otra cosa. Vamos a transitar todos en grupo, a buen ritmo, detrás de la bandera.</p> <p>¡Esto es Bóstate la Bici!</p> <p>Revisen sus bicicletas y arrancamos, frenos y demás.”</p> <p>(RO13 p 5)</p> <p>P: “No, no. Más que todo eso, el ser consciente del elemento que está utilizando, el ser autónomo y, y respetuoso</p>
--	--	---	--

		<p>hay recorridos cortos, que vaya soltándose porque en la calle toca ir bien preparado.”</p> <p>El grupo gira hacia la izquierda, en el sector del tropezón (otro barrio de bosa) /Varias personas usan una mano para extenderla hacia la derecha (indicando la dirección del giro a quine vienen atrás)/ nos detenemos tras un semáforo en rojo.(RO12 p 3)</p> <p>Cambia el semáforo de nuevo, el grupo avanza tras el vehículo delante de nosotros, este último gira a la derecha, las banderas siguen derecho (a baja velocidad), un participante llega a la mitad de la vía, en la intersección /levanta su mano derecha arriba con la mano empuñada/ da varios pitazos y con su mano izquierda hace movimientos de flexión y extensión (indicando al grupo que avancen.</p> <p>El semáforo cambia a rojo, otro participante bloquea la vía por el lado derecho del grupo, impidiendo que los vehículos</p>	<p>frente al, al elemento,</p> <p>frente a uno mismo como bici usuario y frente al entorno que lo está rodeando y con las personas que están al lado cuando montan en este tipo de elementos.”</p> <p>(E1 p 4)</p> <p>No hay una conciencia de eh, del auto que, o el carro que dice, ey es que usted tiene una carcasa (E1 p 5) que lo está protegiendo mientras yo</p>
--	--	--	--

		<p>avancen al (RO12 p 4) cambio de semáforo. Se escuchan muchas bocinas de automóviles, avanza todo el grupo, tras ellos el vehículo que aguardaba, gira hacia la derecha /asoma su cabeza por la ventana/ grita(RO12 p 5)</p> <p>Hay una mujer, miembro del colectivo en la mitad de la cuadra, con un silbato realiza pitazos fuertes cuando se aproxima un vehículo o motocicleta /con su mano arriba flexiona el codo y extiende el brazo en repetidas ocasiones, con su mano extendida señalando la otra cuadra (direccionando a los conductores a tomar la cuadra siguiente)/ “Está cerrada la vía, por la otra cuadra”, repite cuando no utiliza el silbato. (RO12 p 7)</p> <p>La espera se prolonga, uno de los organizadores (quien lleva la bandera) intenta accionado su pito disminuir la velocidad del tráfico vehicular, sin embargo el primer intento no da resultado. Intenta ingresar con cautela a la</p>	<p>no tengo nada que me está protegiendo.</p> <p>(E1 p 6)</p> <p>P: “no pues yo pienso que, el bici usuario o el ciclista tiene que, como primero tener pericia en la bicicleta y estar siempre con buena disposición montando bicicleta al dirigirse a algún lugar y siempre cargando los elementos de protección que digo que lo necesario serían el casco que es</p>
--	--	---	---

		<p>carretera haciendo sonidos (RO13 p 1) (fuertes) con el silbato (para hacerse notar de los vehículos). (RO14 p 2)</p> <p>el organizador se ubica sobre el carril de la derecha, hace sonidos con su silbato /con su mano derecha realiza movimientos de flexión y extensión dirigiéndose al grupo (en señal de que pasen la avenida)(RO14 p 2)</p> <p>El participante a la cabeza del grupo es quién lleva la bandera del colectivo en su bicicleta. (RO14 p 2)</p> <p>La carretera presenta inclinación en descenso, los primeros del grupo toman ventaja, aún hay alto flujo vehicular. Uno de los organizadores disminuye su velocidad y alienta al grupo a subir el ritmo.</p> <p>O1: “Biela, Biela... aumente la velocidad vamos a agruparnos. (RO14 p 2)</p> <p>La carretera se observa con mayor flujo vehicular, dos de los participantes con silbato se separan hacia la izquierda, dan</p>	<p>lo más esencial en cuanto a las medidas y tener mucha pericia y siempre ir mirando, hacer reconocimie nto de las señales en los bici carriles o por donde halla infraestructur a de la bici.” (E2 p 3)</p> <p>P: Primero que todo debe respetar. Y para respetar también debe recibir respeto, entonces, yo creo que empecemos</p>
--	--	--	---

		<p>silbatos mientras uno de los organizadores grita “Vamos al carril izquierdo.” /todo el grupo se desplaza hacia la izquierda/ (RO14 p 4)</p> <p>P: “eh, un usuario de bicicleta ¿qué características debe tener? Uno, conocer la ley, conocer la normatividad, eh tanto de lo que tiene que, e, ejecutar, como también el deber, como también el derecho (con énfasis) que tiene frente al, al elemento que está utilizando. Como las características... protecciones de seguridad, las señales, respeto, esas serían como las características; y saber montar bici, obviamente. (E1 p 1)</p> <p>y siempre cargando los elementos de protección que digo que lo necesario serían el casco que es lo más esencial en cuanto a las medidas (E2 p 3)</p> <p>Tiene que conocer bien las vías por las cuales puede transitar y eh, las normas para poder, para poder transitar, un ejemplo, sabemos que si hay ausencia de</p>	<p>por, hm, por hacer nuestro papel, por cumplir nuestro papel de buena forma, de que vean, que el resto de actores vean que nosotros si respetamos para que ellos también nos respeten y digamos que es un medio de conciencia, que si nosotros como bici usuarios también utilizamos, no sé, otro medio de transporte</p>
--	--	---	---

		<p>ciclo rutas o bici carril podemos también hacer uso de, transitar por la vía pero pues con precaución. Tiene que ser una persona consiente, que use casco, eh, que no se meta como loco por medio de los carros.” (E3 p 3)</p> <p>P: “No obvio, eso con el tiempo, con el tiempo uno se va dando cuenta que ya hay una, primero una normalización eh, pues como de ley y segundo hay también una interiorización por parte de los bici usuarios, yo recuerdo cuando yo inicie a montar era, era muy raro ver a un bici usuario como, que utiliza la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, con casco, reflectivos o que medianamente respetara las normas de tránsito. Hoy ya es un poco más tangible y más visible en la personas que se colocan sus cascos, que compran luces, que si, que ponen su luz roja trasera y su luz blanca delantera, eh, y eso es, eso se va, la misma sociedad va castigando y ¿cómo se llama?, como adoctrinado por así decirlo,</p>	<p>privado, un carro o una moto que tengamos, pues como ya somos bici usuarios ya sabemos cómo es, que se siente estar del otro lado, entonces (E4 p 2) sensibilizarnos pues por ese lado. (E4 p 3)</p>
--	--	--	---

		<p>a los demás bici usuarios a cuidarse. Aún falta mucho, falta mucha pedagogía, falta más, en cierta manera, más respaldo por la parte distrital, eh, mas campañas de socialización y sensibilización con respeto de los temas de seguridad, pero bueno ahí vamos,: entonces si la invitación es, hombre si usted se va a transportar en bicicleta pues esta cuidado es su vida, el hecho de llevar un casco ya dice muchas cosas de usted, ser visible ante los otros actores viales es mucho más efectivo quizás, el ser visto y no causar o no tener más accidentes que en estos días están tan disparados.”</p> <p>(E5 p 4)</p>	
--	--	--	--

“SI VAMOS COMO SUAVE. ¿DEBERÍAMOS IR POR LA CICLO RUTA NO?” (RO9 p 2)

En ocasiones, en momentos de tránsito en grupo, surgen preguntas por parte de algunas personas como, “si vamos como suave. ¿Deberíamos ir por la ciclo ruta no?” (RO9 p 2) o si se presentan dificultades, “¿vamos a coger la ciclo ruta?” (RO10 p 4). Las cuales, generan respuestas que hablan del espacio, como alguien que dice, “no llegamos hoy. Nos tocaría de a uno detrás del otro. Pa cuando va uno solo de pronto, pero todos los que vamos, noooo. El espacio para las bicicletas es muy pequeño, todo es pal carro.”(RO9 p 2) Así, la percepción de alguien que usa la bicicleta frente a la ciclo ruta es: “ese espacio es muy pequeño para todos, además allí nos tocaría cruzar por el peatonal. No, mejor pasemos por aquí de una (señalando con su índice el cruce y el semáforo).” (RO10 p 4) Incurriendo así, en acciones y maniobras para no usar esta infraestructura.

Otra de las razones para no usar la ciclo ruta, se justifica en el afán y la interacción entre actores viales. Alguien dice, “es que es depende. Si usted va de afán grave, le toca por la calle porque de resto le toca ahí despacio pa no atropellar a nadie, en cambio en la de carros nadie se mete.” (RO9 p 3) O en otras palabras, “si hay mucho trancón y toca coger un momento el andén, también. Pero por lo general pues por la vía, la de carros. La ciclo ruta cuando voy de afán no, porque ahora hay mucho ciclista y no se puede andar rápido. A veces sí, digamos la de la Boyacá es bacana pa irse saltando con todos esos baches que tiene (risas)” (RO8 p 4)

Por otro lado, el nivel de robos es influyente, alguien afirma: “yo por ejemplo todos los días me voy por la Boyacá (Avenida Boyacá, de alto flujo vehicular), y de regreso nunca me voy por la ciclo ruta, porque después de las 6, ya he visto dos personas que roban ahí cerca de Normandía, mejor por la de carros (vía vehicular), que uno sabe que no se le atraviesan a uno.” Trayendo esta situación una decisión de por medio, la cual muestra una inclinación, como alguien afirma: “ osea que usted prefiere que lo atropellen a que lo roben (risas)” (RO11 p 2)

“BUENO ¿AL FIN DERECHA O IZQUIERDA?” (RO8 p 6)

En cuanto al tránsito en bicicleta, hay quien afirma que “en este momento los bici usuarios somos muchos, y las ciclo rutas ya se nos quedaron pequeñas. Aparte de que están súper deterioradas, por ejemplo ésta /indica con su cabeza hacia el extremo izquierdo de la avenida (donde está la ciclo ruta)/ parece un mapa con relieves (risas), todo el asfalto ya levantado, es peligroso para el bici usuario.” (RO2 p 2)

Esto genera un uso de la vía vehicular por parte de los bici usuarios, sin embargo, genera cuestionamientos como, “Bueno ¿al fin derecha o izquierda?, (RO8 p 6) o ¿Por qué por la izquierda?” (RO8 p 7), puesto que en la práctica, “el desplazamiento se realiza en grupo por el carril de la izquierda de la avenida.” (RO10 p 1)

Como justificación de lo anterior, alguien dice, “es más seguro. Por la izquierda no lo arrinconan a uno los carros. Que los buses a recoger pasajeros, o que a descargar cosas o, bueno. Siempre todos se a orillan a la derecha, y si uno va por ahí pues lo cierran, lo hacen parar. Mientras que por la izquierda, cuando vamos todos ocupamos el carril, como un vehículo grande, a este lado nadie tiene que parar. Ya si nos quieren pasar pues que lo hagan como si fuéramos eso, un carro grande, entonces que se salgan al otro carril y adelanten.” (RO8 p 7)

Sin embargo, el tránsito en grupo e individual presenta diferencias, "solo es otro cuento. Solo usted busca cualquier espacio por que no ocupa tanto espacio. Entonces no genera ni congestión ni nada, pero igual si, por la izquierda es más rápido y no lo están cerrando a uno tanto.” (RO8 p 7)

“NO TODOS LOS CONDUCTORES DE CARRO Y MOTO SON MALOS, NI TODOS LOS CICLISTAS SON BUENOS TAMPOCO, HAY DE TODO”(RO6 p 2)

Referente al tema de comportamiento y relaciones entre actores viales, alguien dice, “pues hay de todo! /Extendiendo sus manos al frente/ hay el que respeta al bici usuario, el que respeta al conductor, independientemente de que medio de transporte utilice; hm, pero pues por lo general el bici usuario es el que más se ve afectado, hasta el mismo peatón.

Entonces, digamos que la violencia en cierto punto es bastante fuerte, derivado a que si tú vas por la calle, eh, reiterando la ley 811 que tú puedes tener tú, tu carril netamente para ti solo como, como bici usuario, eh, el automóvil, la moto, la tracto mula, todos estos actores de, de motor eh, no te respetan. Entonces, ¡ey para eso está el andén para eso está la ciclo ruta! eh, si, ¡córrase, por eso es que ocurren los accidentes! (Simulando la voz de alguien que grita en la calle) /frunce el ceño. Agita su dedo índice mientras habla/. Bueno, entre muchas cosas. Muchas veces pues sí, se generan insultos, eh, pues, bastante ofuscativos y fuertes. Entonces, pero como hay otros personajes que simplemente lo ven a uno como bici usuario en su carril y se corren, o lo esquivan a uno, o diferente tipo de cosa.” (E1 p 5)

Otra opinión que se adhiere a lo anterior dice que “no todos los conductores de carro y moto son malos, ni todos los ciclistas son buenos tampoco, hay de todo.” (RO6 p 2) Sin embargo, hay acciones que “como se pasó ese man de la moto así de rápido y agresivo es para lastimar a cualquiera, si atropella a un ciclista uno está sin nada, ellos tienen su máquina. Así como hay ciclistas que no les importa echárselo por encima al que se meta en la ciclo ruta.” (RO6 p 3), Puede ser que, como comenta alguien, por asustar al otro se le pasa la mano, es que es como así siempre, como una lucha por el espacio, si esta es mi calle que todos se quiten y si no los atropelló. Así como el man de la moto, piensa que la calle es toda de él porque va en moto, y no la echa por encima. Y cuando va en la ciclo ruta no le gusta que se le atraviesen los que van a pie, porque es la ciclo ruta.” (RO6 p 3).

Es por esto, que se encuentran opiniones diversas, pero que en últimas, como dice alguien, , hay algunos ciclistas que son muy cuidadosos, así como hay conductores que lo respetan a uno. Y hay malos de todos, peatones también, que se pasan la calle por donde sea, ¿no? Que no les importa ir por la ciclo ruta.” (RO6 p 3)

Sin embargo, hablar de las relaciones entre actores puede ser “relativo, depende porque, hay personas que están usando otros medios de transporte, pero en ese momento, en, en otra hora puede que también lleguen a usar la bicicleta y pueden ser comprensivos y prudentes con el ciclista. Eh, hay otras personas que definitivamente no y pueden ser un poco agresivos con el ciclista. O se da también lo contrario, que uno como ciclista quiere

transitar de una forma muy rápida e irrespetuosa a los peatones, a las mismas personas que van en carretera.” (E3 p 3)

“ESO ES UNA GUERRA EN LA CALLE.” (RO7 p 6)

La interacción en el tránsito, genera acciones que se materializan en un discurso bélico entre unos y otros, para alguien, “Esos carros se le van encima a uno como si fuera de ellos la calle”. (RO3 p 2), reflejando una disputa por el espacio, que se presenta en ocasiones como cuando alguien “iba subiendo por el puente de la 68, ahí en la primera de mayo, y pasó uno de los del Sitp, como suben a toda esos puentes esos manes. Y yo ahí dele pa arriba, cuando fue que volteé a mirar, levanté la mirada mejor dicho, y lo tenía era encima. Y a lo que frené, chirrió así esa mierda” /moviendo las manos como rasgando el aire/, “y vea” /señala con su índice el freno del disco delantero/” (RO3 p 2)

Frente a esto, alguien dice, “el espacio es difícil de definir, sin embargo cuando no hay ciclo ruta pues le toca a uno por la avenida, ¿Qué más?” (RO8 p 5), este argumento, señala relaciones frente al espacio, en las que “a uno de ciclista si le toca conformarse, pero todos los otros, si alegan o pitan o lo cierran a uno, es como injusto.” (RO8 p 5). Al parecer, el conductor motorizado en el discurso del bici usuario “se cree el dueño de toda la calle, así son los que tienen carro y moto, piensan que todos los tenemos que dar el paso porque andan en sus máquinas,” (RO6 p 2)

Y al parecer, “no es que todos seamos malos, es que hay unos violentos” (RO6 p 3), “digamos los conductores o peatones que pasan no les importa los demás, cada uno se preocupa es por poder pasar o por ir por la vía a toda y que nadie se meta. Pero no nos preocupamos por el otro, el que va manejando carro no le importa el que va en bici, ni el que va en bicicleta le importa el de a pie. Eso es una guerra en la calle.” (RO7 p 6)

Esto genera declaraciones que generalizan, por ejemplo, alguien dice: “aquí todo el mundo es muy /toca su mentón con su mano derecha/, perdón la palabra, atarbán. Aquí el SITP se quiere meter por donde quiera a la hora que quiera sin importarles a quien cierra /sacude su mano en cada oración/, ehh sin importarles si ocasiona un accidente; o el

automóvil por el afán, por el factor del tiempo, eh son factores que no permiten que, eh en Bogotá haya un respeto con, con el otro, independientemente del medio de transporte que use, hasta el mismo peatón.” (E1 p 2)

De igual manera, hay puntos de vista que recargan responsabilidades a unos más que a otros, por ejemplo: “hay personas que ya vienen transitando en el medio de transporte hegemónico, que pues, es el automóvil y esas personas quieren ser, o se creen los dueños de, de las vías ¿no? Entonces, como quieren andar rápido y no lo pueden lograr a veces porque, si va un bici usuario o una persona que no ande tan rápido como ellos, pues ellos quieren pasar por encima de todo” (E3 p 4)

“ES NUESTRA CULPA PERO TAMPOCO ES NUESTRA CULPA PORQUE NO CONTAMOS CON, CON DIGAMOS, UNA INFRAESTRUCTURA APTA PARA NOSOTROS” (E4 p 2)

Sobre las acciones entre actores viales que se mencionaron, al parecer, “se va generando un tipo de diferencia. Hay personas que, sobre todo, conozco moteros que van en contra a veces de los bici usuarios porque dicen que somos muy agresivos, que si hay una moto parqueada en un bici carril uno ya se la quiere rayar o un carro, entonces, todo ese tipo de cosas así se puede llegar a generar.” (E3 p 4)

Y esta diferencia, se argumenta desde el espacio. Así, alguien cree que esto “se da por lo que estábamos hablando anteriormente y es que, no se ha destinado como, unos espacios específicos para cada medio, eh, en el cual uno se pueda movilizar dentro de la ciudad.” (E3 p 5) Esto, pa alguien se genera “por invadir espacios que no se deberían invadir, por ejemplo en una bicicleta uno no debería invadir los espacios que son para los peatones, pero normalmente se hace, porque hay un trancón, uno va en la vía y hay un trancón entonces uno se mete por la vía de los peatones, pues, eso es un mal acto de la persona que va manejando la bicicleta.”(E3 p 3) “Lastimosamente, es nuestra culpa pero tampoco es nuestra culpa porque no contamos con, con digamos, una infraestructura apta para nosotros.” (E4 p 2)

“NO TIENE UN ESPACIO DEFINIDO UNO COMO CICLISTA.”(RO8 p 4)

Sobre el tema del espacio destinado al tránsito, se puede escuchar que “esos espacios se pensaron, se pensaron evidentemente para, para que pudieran circular automóviles y después, eh, y después de eso, eh, empezaron a ver que la bicicleta tenía un, un campo importante y han hecho unas pinceladas, algo como sacar algunos espacios pero, que en realidad no cumplen con las necesidades, no abarca las necesidades que tienen los bici usuarios, eh, por eso, digamos que se ve un caos, porque, los que van en carro tienen que compartir las vías con las motos, con los carros, con las bicicletas; eh, los peatones comparten la, la vía con las bicicletas; las bicicletas normalmente también cuando hay unas ciclo rutas, eh, que no son muy bien vigiladas comparten las vías con motos, con bici taxis” (E3 p 4)

Al parecer, para alguien “esas ciclo rutas son es muy pequeñas.” (RO9 p 2) y “cuando no hay ciclo ruta y le toca a uno ir por la vehicular (espacio para el tránsito de automóviles) los carros son a irse encima de uno y cuando va uno por el andén los peatones son los que quieren sacarlo pa la avenida. Entonces no tiene un espacio definido uno como ciclista” (RO8 p 4), en cuanto a los bici carriles, “ahí no puede andar uno tranquilo. Meten hasta coches ahí, la gente piensa que es pa caminar.” (RO9 p 2)

“TODO LO QUE SE HACE EN LA CIUDAD ES PARA LOS CARROS” (RO2 p 2)

Para alguien, “Bogotá es una ciudad bastante reducida, a pesar que, le damos prioridad a los carros, le damos prioridad a los medios de transporte públicos, ehh, igual nos, lastimosamente, hay muchísimos carros. Digamos que en las encuestas últimamente por cada familia son dos, tres carros. Entonces imagínate la cantidad de carros que hay. Y últimamente la proporción de, de motos subió más o menos un cincuenta por ciento (50%), eh, en este año solo de motos.” (E1 p 6)

Por lo anterior, alguien tiene la percepción que “todo lo que se hace en la ciudad es para los carros, que arreglan las calles, por donde pasan los carros. Que un puente, para los que tengan carro. Que un parqueadero, para carros. (RO2 p 2) Frente a esto, se dice que “deberían haber espacios para ir en bicicleta. Porque uno va por la calle y los de los carros

empiezan ¡Que pa la ciclo ruta! /manoteando/ O a pitarle a uno o a cerrarlo y no se dan cuenta que aquí uno va una parte del camino por ciclo ruta y de un momento a otro, hmm, se acabó. Como ellos si tienen su espacio pues que les importa, y si lo atropellan a uno pues es culpa de uno porque pa que van por la avenida.” (RO8 p 5)

“ES MEJOR NO IRSE POR LA CICLO RUTA. TODOS PORQUE NO CABEMOS. Y SOLO LO ROBAN A UNO” (RO11 p 2)

Para algunos bici usuarios, “solo o en grupo es mejor no irse por la ciclo ruta. Todos porque no cabemos. Y solo lo roban a uno. Esta ciclo ruta es muy peligrosa para rodar por ahí, mas así de noche, uno no sabe dónde le salgan los ladrones. La ciudad está muy peligrosa para nosotros.” Y no solo de noche, “es que ya a ninguna hora se puede andar por ciclo ruta, eso es dar papaya, a esas ratas ya no se les da nada que pases hartos ciclistas, antes mejor, porque escogen mejor (risas).” (RO11 p 2)

Esto limita el uso de las ciclo rutas exponiendo a otros riesgos, en relación a esto, alguien dice: “es que, es que es relativo también, ¿por qué? Digamos, yo puedo utilizar una ciclo ruta en las horas de la mañana porque sé que no es peligroso, osea, porque sé que si me meto por los carros es peligroso porque me pueden atropellar, pero en la noche, puede que no la utilice y utilice la de los carros aunque sé que me pueden atropellar porque sé que por esa ciclo ruta me pueden robar y me pueden matar por robarme la bicicleta, entonces es relativo.” (E3 p 5)

En resumen, algunas personas afirman que “en concreto en seguridad, a los bici usuarios se les genera mucho hurto, pues por una bici lo roban y más.” (E2 p 3) y se generaliza, diciendo que “todas las ciclo rutas de la ciudad están deterioradas y con mucha rata (refiriéndose a la delincuencia).” (RO10 p 4)

“PORQUE NO ES LO MISMO EN CARRO QUE EN BICI” (RO5 p 3)

Para alguien, “ no es lo mismo en carro que en bici, en bici hay que aprender muchos caminos, conocer muchos lugares, y se puede mientras hablamos con quién comparta, eh, ese gusto por el transporte diferente. (RO5 p 3) Además, “en bicicleta me voy para el

trabajo, pa, pa todo lado. Ando tranquilo, a mi ritmo, no dependo de los carros; bueno si, pero para que no me atropellen (risas)” (RO10 p 3)

Es así, que algunas personas mencionan beneficios en comparación con medios de transporte motorizado. En cuanto a relaciones sociales en el momento del transporte, alguien dice que prefiere “la bicicleta, porque es un medio con el que uno se puede encontrar con la gente, puede parar, digamos si yo voy por un barrio que no conozco y quiero méteme a una tienda, me meto, el parqueo es fácil, puedo encontrarme con un amigo, me quedo hablando, lo que no puedo hacer en un carro; en un carro yo no tengo esa, esa facilidad.” (E3 p 2)

Así, para alguien la bicicleta “nos permite un medio de transporte más sano, nos permite libertad, esparcimiento, eh relaciones sociales pues porque también cuando tu pedaleas, eh te encuentras con las mismas personas muchas veces eh, en tu camino vía trabajo, vía a, a diferentes lugares o sitios a los cuales te transportas. También permite el viajar, conocer mucho más a diferencia de un carro, porque pues en un carro tú vas encerrado” (E1 p 3)

Alguien más, afirma que “la bicicleta me dio tanto herramientas, eh, como formas para poder disfrutar la ciudad de otra forma. Ya después de que empecé a montar en bicicleta, eh, sentía que perdía muchísimo tiempo en buses, eh, los atascamientos, en mi bicicleta pues contaba con mi tiempo, a menos que me pinchara pero pues era muy, era muy esporádico entonces, si le da cierto, cierto son de libertad, el hecho de montar en bicicleta con respecto a otros, a otros vehículos.” (E5 p 2)

Esta forma de disfrute y socialización, también se expresa como “una conexión más directa con, con la ciudad, eh, no de una forma tan alienada como lo hacen quizás otros medios de transporte. Tú te subes en un bus eh, a mirarle la cara a otras personas y ya, ese es tu viaje, en la bicicleta tú ves las parejas eh, arrastrándose en la bicicleta, ves al gordito que casi no puede pedalear, eh, va también ves a la, al muchacho que se, se pinchó y le ofreces ayuda, eh, todo ese tipo de interacciones hace muy viva la ciudad en una bicicleta.” (E5 p 2)

Más beneficios de la bicicleta, se identifican en comparación con otros medios de transporte. Respecto al tiempo, alguien dice que la bicicleta es uno “de los métodos más efectivos, considero yo, para andar en Bogotá. El usted montarse en, voy a poner un ejemplo, en un trayecto en un transmilenio (Bus de transporte masivo de Bogotá) en el cual yo me demoro hora y media que es, salir, coger el alimentador, después desplazarme al portal y llegar a mi punto eso me demoro hora y media, en mi bicicleta me demoro de treinta a cuarenta minutos haciendo ese mismo recorrido entonces, primero por optimización del tiempo, eh, por otro lado, eh, se siente uno más vivo, más enérgico. Si hay algunas veces que uno llega muy cansado, ya el final de la semana, el viernes uno ya está estallado, ya está muy cansado de sus piernas, pero sin embargo, uno sigue con esa felicidad de poder tener la libertad de su tiempo, en cierta manera.” (E5 p 3)

En complemento, afirman que “los carros que se hicieron para transitar más rápido, eh, es una contradicción, digamos, en una ciudad como Bogotá porque finalmente, si uno comprar un carro en horas (rectifica) y lo utiliza en horas pico, gasta más plata y finalmente, se mueve más despacio que en bicicleta generalmente.” (E3 pp 1-2)

Por otro lado, alguien más dice que “el tiempo de, de desplazamiento se reduce muchísimo. Y vuelvo y digo, la salud, y, estar al cien por ciento, pues activo eh, pues como usando este medio de transporte de la bici lo mantiene a uno activo y le ahorra mucho tiempo en los desplazamientos.” (E2 p 3)

“ES UN MEDIO DE TRANSPORTE ECOLÓGICO, SE AHORRA UNO UNA PLATA EN PASAJES, HACE EJERCICIO Y NO ESTÁ ESPERANDO UN BUS” (RO10 p 2)

Otros beneficios que puede traer el uso de la bicicleta, menciona una persona, se justifican porque “el planeta tierra está en un punto en, donde, totalmente contaminado, dónde ya la atmosfera no soporta nada más, donde los medios de transporte, eh, gasolina, químicos, cada vez la deterioran más”, (E1 p 3) , por eso, recomiendan la bicicleta como “un medio limpio de transporte, no estamos contaminando y uno pues montando bici también va haciendo ejercicio, lo contrario a los otros medios de transporte.” (E3 p 1)

Además de lo ecológico, la bicicleta, dice alguien, “le ayuda a uno a tener una vida saludable, pues en cuanto a ejercicio y a ahorrar mucho tiempo en cuanto a desplazamientos de un lugar a otro pues porque, hoy en día vemos mucha congestión en el transporte urbano, lo que es el sistema articulado, los otros medios de transporte de motor, hay veces brindan inseguridad, en cambio en el medio de transporte como la bici uno va más, eh, libre podría decirse”(E2 p 2)

En lo personal, “la bicicleta te ayuda a ahorrar mucho tiempo en transporte en la misma ciudad, te ayuda a mejorar tu, eh, tu estado de ánimo, te ayuda a ejercitarse, te ayuda a salir de mucho estrés diario, por el resto de actores viales, entonces digamos que la bicicleta te ayuda a eso.” (E4 p 1). Al usar la bici, “ya no se pueden montar en un bus, en un transporte público porque es algo caótico sentirse espichado, eh, sentirse atado a un trancón”. (E4 p 2)

De esta manera, alguien define la bicicleta como un “medio de transporte tan bello /señala con su índice derecho una de las bicicletas/ además que ecológico, económico y activo.” (RO5 p 2) o en otras palabras, “es un medio de transporte ecológico, se ahorra uno una plata en pasajes, hace ejercicio y no está esperando un bus (RO10 p 2)

“NO ES OLVIDADOS, ES ABANDONADOS” (RO2 p2)

Es recurrente la expresión de inconformidad en los usuarios de la bicicleta, al parecer “no tenemos la infraestructura en todo Bogotá para realizar los movimientos, o el, el desplazamiento a los diferentes lugares. Ósea no lo tenemos, no estamos, no estamos seguros, eh, en cuestión de vías, como tampoco en seguridad, de ningún modo estamos seguros. Entonces pues, eh, al que le gusta la bici le gusta, verdaderamente de pasión, le gusta lo que le genera la bici. Porque si se trata de seguridad y de cuidado hacia su cuerpo realmente no tenemos ningún, ninguna protección.” (E1 p 6)

Es por eso que alguien dice que “los bici usuarios estamos como olvidados, hm, no (se retracta) no es olvidados, es abandonados.” (RO2 p 2) Algunos promueven “el derecho a transitar libremente en nuestros territorios, porque merecemos respeto y poder disfrutar de

las calles en paz, sin robos, sin muertos, sin ciclistas atropellados ni asesinados.” (RO12 p 2)

Las tensiones que genera lo anterior, no son exclusivas del bici usuario, sin embargo, a “los conductores es muy difícil para que los roben, ellos van encerrados y si se les acercan arrancan o se aseguran las puertas, bueno, los atropella o algo hace (risas). Pero a un peatón o un bici usuario lo cogen y quieto, hasta lo matan. Un conductor por ejemplo ¿quién lo atropella? no, se estrella, mientras que a nosotros o los de a pie hasta nos matan también.” (RO2 p 2)

Esta situación, genera una opinión de “que ya no hay espacio para el ciclista (...) Por eso tampoco hay que dar papaya, no se puede uno ir despacio ni nada de eso.” (RO11 p 2), llevando a algunas personas a decir “que estamos cansados que nos maten, que nos roben, que no nos respeten.” (RO11 p 4)

El abandono mencionado, también es abordado desde el tema infraestructura, de acuerdo a una persona, “la calle siempre tiene espacio para los carros y para los peatones, pero para los ciclistas el que les toque.” (RO8 p 5) La “infraestructura de ciclo rutas no está muy bien diseñada y en donde está diseñada pues corremos el riesgo de robo, entonces, es, complicado. (E1 p 2)

“Al contrario, a los conductores de vehículo, le, vuelvo y reitero, pues en algunos tramos de la infraestructura del SITP o del Sistema Articulado, eh, les dibujan como, señales, donde tienen que recoger pasajeros, y otras cosas, en cambio al ciclista pues no hay casi señal... señales o infraestructura que le indique por donde transitar uno o donde son zonas seguras para el ciclista o son muy pocas las que hay, en cambio para el medio de transporte de vehículos si es muchas veces más, más (E2 p 4) infraestructura que para el bici usuario.” (E2 p 5)

Se escucha también “que se queda muy, muy pequeña la infraestructura de la bicicleta, ya que en algunos sectores pues no hay ciclo ruta o algunos espacios donde uno pueda

parquear la bicicleta cuando uno tenga que hacer alguna diligencia, son pocos los sectores que si tienen mucha infraestructura y ayudan mucho al ciclista. (E2 p 4)

“EL BICI USUARIO TIENE SU CASCO, SUS GUANTES Y SU BICICLETA, PARE DE CONTAR.” (E1 p 5)

Alguien comenta que en las vías, “no hay una tolerancia, eh, no hay una tolerancia frente a ningún medio de transporte porque pues uno también como ciclista muchas veces comete sus errores, no somos perfectos, eh, como también el automóvil, la moto comete sus errores, pero pues la ventaja de ellos es que tienen un motor y una carcasa encima que puede protegerlos en cierto modo, en cambio el bici usuario tiene su casco, sus guantes y su bicicleta, pare de contar. (E1 p 5)

Además, las circunstancias del tránsito, generan que el bici usuario tenga “que utilizar los otros eh, carriles de los otros actores viales” (E4 p 3), puesto que “esta estructura vial que tenemos en la ciudad no está o no estaba pensada para la gran magnitud que tenemos actualmente en la movilidad, digamos que la bicicleta no se ha pensado como un medio de transporte tan masivo /cierra los dedos de su mano derecha juntando las puntas (señalando aglomeración)/” (E4 p 3)

Esto genera riesgo de accidentes, en los cuales puede pasar “que si uno atropella a un peatón, por ejemplo, uno se da re duro, hm, el peatón también, pero es que uno es como un peatón, porque va sin nada, el casco pero no es mayor cosa, a uno le toca con cuidado pa uno mismo también, con los demás pero pa uno mismo también. Mientras que usted en un carro sabe que si atropella a alguien por atravesado pues lo jode, pero a usted de pronto no le pasa nada, (RO6 p 3)

“UNA FALLA MECÁNICA EN MAL MOMENTO DE PRONTO LO HACE ACCIDENTAR A USTED” (RO7 p 5)

La bicicleta desde el punto de vista de elemento, se debe tener “en buen estado por que la vía es peligrosa y una falla mecánica en mal momento de pronto lo hace accidentar a usted, uno no sabe.” (RO7 p 5) Porque “eso para ir ahí pensando en que va sin frenos no aguanta, a mí no me gusta. Porque yo cuidó hartó la bici. Es la que me lleva a todo lado y

toca meterle también platica” (RO3 p 2). Además, “usted sabe que eso pa salir a rodar con fallas mecánicas es maluco y hasta peligroso.” (RO7 p 5)

Es importante entonces la inversión para el mantenimiento, pues es mejor “estar pendiente de la mecánica de las bicis, porque va y lo deja a uno tirado por ahí y fuerte (...) es mejor estar mirándola y ajustándola” (RO13 p 4) y para eso, “hay que tener buenas corazas, un neumático de repuesto. Porque la mecánica de la bicicleta le evita a uno dolores de cabeza y hasta accidentes, entonces hay que tenerla al día con eso”. (RO4 p 2)

Además de la prevención, el tiempo de elemento puede determinar el rendimiento, pues algunas “son las propias para subir /con su mano señala una de las bicicletas del centro de P.E.P./ son livianitas”(RO13 p 1), o modificar la postura, como en el caso de alguien que dice: “aunque no me he acostumbrado mucho al manubrio, este es muy pequeño y con el otro ya estaba acostumbrado a andar así /soltando sus manos del manubrio, las sube a la altura del abdomen flexionando codos y llevando manos empuñada al frente (indicando postura de sus manos con la otra bicicleta)/ Ahora con esta va uno más agachado, pero mucho más rápido.” (RO12 p 4)

“EL MEDIO DE TRANSPORTE EL CUAL UTILIZO TODOS LOS DÍAS, TAMBIÉN ES MI MEDIO DE TRABAJO, Y LO UTILIZO EVENTUALMENTE TAMBIÉN COMO MEDIO RECREATIVO.” (E3 p 1)

El uso de la bicicleta no responde a una sola finalidad, entre los usos más comunes se habla de “la bici como medio de transporte, (...) me significa mucho, en cuanto vuelvo y reitero para mis desplazamientos o a mis lugares que visito siempre uso como medio de transporte la bicicleta, siempre la he usado” (E2 p 2). En este caso, se puede hablar de “ciclistas urbanos o bici usuarios, porque rodamos en la cicla en el territorio urbano y lo exploramos y lo reconocemos; usamos la bicicleta para transportarnos.” (RO10 p 3)

También se hace uso de la bicicleta por gusto o por trabajo, respecto de lo cual, alguien dice: “yo uso la bicicleta porque me gusta. A mí ya no me gusta montar en Bus. Y a pues ahorita trabajando en la bici entonces ni modo. Es que yo antes tenía moto, ya estaba

acostumbrado era a andar en la moto pa todo lado, y trabajaba y todo en la moto parece.” (RO7 p 4) evidenciando así, un uso como alternativa a las opciones primarias de transporte.

También, se habla del uso de la bicicleta por comodidad, “Pues yo todos los días me transporto en bicicleta. Pal trabajo siempre en bicicleta, entonces pues no solo para relajarme, sino para transportarme. Pero para relajarme también, porque no va uno ni espichado, ni en trancones y va a su ritmo.” (RO7 p 2) en la bicicleta, “si quiere ir suave va suave, si va de afán y necesita ir más rápido pues, ahí ya se va más rápido uno. Para relajarme vengo aquí más bien los viernes, porque ahí sí puede ir uno relajado, en combo, con el colectivo.” (RO7 p 3)

Hasta aquí, se menciona a la bicicleta como “el medio de transporte el cual utilizo todos los días, también es mi medio de trabajo, y lo utilizo eventualmente también como medio recreativo.” (E3 p 1) sin embargo, hay otros usos no muy comunes y en los que se menciona el tránsito en bicicleta como acción que puede ser individual o colectiva, por ejemplo, alguien dice respecto a su uso: “pues cuando salimos a rodar con el colectivo sí, nos vamos ahí enrolados. O sino por donde halla así caminos difíciles o montaña. Cuando uno va solo por ahí en la bicicleta no, ahí ya va uno normal.” (RO8 p 3) “también estamos en otro colectivo, pero allá si es más para ir a más velocidad y para saltar y esas cosas. Hacemos Stunt.” (RO8 p 3)

“AVANZAMOS POR LA VÍA” (RO6 p 1)

Respecto del tránsito en grupo, se describen acciones que dan cuenta de un sentido educativo, así, el colectivo presenta una identificación en una “bicicleta que usa lleva una bandera alusiva al colectivo y en la parrilla de la parte trasera una cabina de sonido.” (RO2 p1). En los recorridos, “a la cabeza del grupo se observa la bandera y la bicicleta con la cabina de sonido. Hay dos participantes que transitan por el lado izquierdo del grupo con silbato (el observador conoce que son parte de los miembros organizadores y en el recorrido ayudan a la circulación grupal)”. (RO6 p 1)

Los participantes que circulan al costado del grupo, “llevan silbato y uno de ellos chaleco reflectivo, uno de ellos no tiene casco “(RO8 p 1) y sus funciones se pueden percibir en acciones como esta: “/el sujeto sin casco se adelanta a todos por el costado izquierdo del grupo, llega a la esquina, se detiene en la esquina de la calle (en un cruce entre dos calles), pone sus pies en tierra y sostiene la bicicleta entre sus piernas, lleva el silbato a su boca (hace sonidos con el), eleva su brazo izquierdo y extiende su mano arriba (en señal de detenerse) dirigiéndola al tráfico vehicular que transita por la calle que se cruza con el que usa el grupo en ese momento” (RO8 p 1)

Es necesario entonces, para el tránsito en grupo las señales sonoras y manuales. Las primeras pueden ser verbales, como medio de comunicación entre bici usuarios con sus pares y con otros actores viales. como cuando “se escuchan voces de los primeros del grupo “vamos a girar”” (RO4 p 1), o cuando “se logra ver dos personas del colectivo al costado derecho del grupo, con silbato, bajamos la velocidad, las dos personas realizan sonidos con el silbato, nos detenemos en el semáforo en rojo. (RO9 p 1)

Respecto de señales manuales, se usan en casos como cuando “avanzamos por la vía /Algunos de los participantes levantan una de sus manos empuñada (en señal de parar)/ nos detenemos.” (RO6 p 1) o en este otro caso: “El otro participante que transitaba al costado se queda en la cola del grupo y da silbatazos con frecuencia /con una de sus manos hace señales a los vehículos que vienen atrás de ir por la derecha.” (RO9 p 3)

Por lo general, las señales se combinan para permitir el tránsito en grupo, por ejemplo en esta acción: “con su otra mano, luego de soltar el silbato y dejarlo en su boca, realiza extensiones y flexiones a nivel de la muñeca (en señal de avanzar) dirigidas al grupo en bicicleta/ cuando el grupo termina de pasar, él se une en última posición y da paso a los vehículos que se habían detenido.” (RO8 p2)

“NOS VAMOS TODOS Y LLEGAMOS TODOS” (RO5 p 3)

De las recomendaciones relevantes entre el colectivo de bici usuarios, está la de “vamos a andar en grupo siempre detrás de la bandera, ocupando un solo carril. No vamos a discutir con ningún actor vial”. (RO5 p 3)

Se da importancia al grupo, se dice: “Como siempre nos vamos todos y llegamos todos, si alguien se vara esperamos, vamos a compartir hoy nuestros alimentos como compartimos las vías, si así lo hiciéramos no habría tantos accidentes a diario. Queremos que se lo disfruten, que rodemos en paz”. (RO5 p 3)

Esto, se hace con el fin de “cuidarnos entre todos, somos la comunidad Bici y vamos a rodar por una mejor sociedad” (RO5 p 3), se dice que, “si anduviera uno en parche siempre nunca lo robarían a uno, porque ellos cogen es a los que ven solos.” (RO7 p 5)

TIENE QUE SER UNA PERSONA CONSIENTE, QUE USE CASCO, EH, QUE NO SE META COMO LOCO POR MEDIO DE LOS CARROS.” (E3 p 3)

El usuario de bicicleta debe “conocer la normatividad, eh tanto de lo que tiene que, e, ejecutar, como también el deber, como también el derecho (con énfasis) que tiene frente al, al elemento que está utilizando. Como las características... protecciones de seguridad, las señales, respeto, esas serían como las características; y saber montar bici, obviamente.” (E1 p 1)

“Tiene que conocer bien las vías por las cuales puede transitar y eh, las normas para poder, para poder transitar, un ejemplo, sabemos que si hay ausencia de ciclo rutas o bici carril podemos también hacer uso de, transitar por la vía pero pues con precaución. Tiene que ser una persona consiente, que use casco, eh, que no se meta como loco por medio de los carros.” (E3 p 3)

Y eso, se va dando con la práctica. Alguien cuenta: “recuerdo cuando yo inicie a montar era, era muy raro ver a un bici usuario como, que utiliza la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, con casco, reflectivos o que medianamente respetara las normas de tránsito. Hoy ya es un poco más tangible y más visible en la personas que se colocan sus cascos, que compran luces, que sí, que ponen su luz roja trasera y su luz blanca delantera,

eh, y eso es, eso se va, la misma sociedad va castigando y ¿cómo se llama?, como adoctrinado por así decirlo, a los demás bici usuarios a cuidarse.” (E5 p 4)

Aun así, “falta mucho, falta mucha pedagogía, falta más, en cierta manera, más respaldo por la parte distrital, eh, más campañas de socialización y sensibilización con respeto de los temas de seguridad, pero bueno ahí vamos,,: entonces si la invitación es, hombre si usted se va a transportar en bicicleta pues está cuidando es su vida, el hecho de llevar un casco ya dice muchas cosas de usted, ser visible ante los otros actores viales es mucho más efectivo quizás, el ser visto y no causar o no tener más accidentes que en estos días están tan disparados.” (E5 p 4)

“SOMOS ACTORES DE CAMBIO.” (RO10 p 5)

Dentro del grupo de bici usuarios, se reconoce que “esta época ya no está para que sigamos contaminando tanto, y uno pasa al lado de esos buses y son unas chimeneas rodantes.” (RO2 p 3) se acepta esto, como “la realidad del bici usuario” (RO2 p 3), que a sí mismos se proponen “pa cambiar esta vaina, a ver si nos empiezan a tener en cuenta.” (RO2 p 3)

Así, se proponen transformar las relaciones en las vías, diciendo: “Vamos a ocupar nuestro carril y no vamos a pelear con ningún actor vial, dejemos el afán en la casa y la violencia en el pasado, recuerden que los bici usuarios somos actores de cambio” (RO7 p 7) y con mensajes como “Vamos muchachos no vamos a discutir con los violentos. Somos actores de cambio.” (RO10 p 5)

Así, se considera que en el futuro “debemos cuidar el planeta y hay que usar la bicicleta., pero no así como sea porque es peligroso.” Pues antes, “es mejor preparase bien para transportarse porque una embarrada en la vía puede ser la última.” (RO7 p 6)

Este cambio propuesto, debe “exigir que respeten la vida, que no importa si somos bici usuarios, peatones o conductores porque todos merecemos respeto a la vida. No podemos permitir que siga habiendo violencia en nuestros territorios, necesitamos que dejen rodar la

vida, que respeten a las mujeres y a todos los ciclistas. ¡No queremos más violencia en nuestros territorios!” (RO11 p 4)

Para el bici usuario, también “es importante conocer nuevos caminos nuevas rutas, y ya saben, nos vamos todos y regresamos todos, por favor vamos todos por un solo carril, detrás de la bandera, sin pelear con nadie. Que va de afán el del carro, que pase. Lo importantes es la seguridad y ya saben, (RO3 p 3). Es necesario “conocernos más (...) y disfrutar de nuestros territorios”. (RO5 p 2).

Además del conocimiento del territorio, “un factor clave es la mecánica de la bici, sus habilidades también y tras cosas, pero la mecánica es importante.” (RO4 p 3), por eso, al inicio de actividades se recomienda que “revisen muy bien sus bicicletas, no queremos quedarnos por carretera. (RO13 p 5) y se espera “que hayan traído sus cascos, reflectivos y luces porque la carretera es otra cosa. Vamos a transitar todos en grupo, a buen ritmo, detrás de la bandera. ¡Esto es Bósate la Bici! Revisen sus bicicletas y arrancamos, frenos y demás.” (RO13 p 5)

En cuanto a lo axial, el bici usuario, dice alguien, debe “ser consciente del elemento que está utilizando, el ser autónomo y, y respetuoso frente al, al elemento, frente a uno mismo como bici usuario y frente al entorno que lo está rodeando y con las personas que están al lado cuando montan en este tipo de elementos.” (E1 p 4), pues en la práctica, “no hay una conciencia de eh, del auto que, o el carro que dice, ey es que usted tiene una carcasa (E1 p 5) que lo está protegiendo mientras yo no tengo nada que me está protegiendo. (E1 p 6)

Importante es mencionar, que el bici usuario “primero que todo debe respetar. Y para respetar también debe recibir respeto, entonces, yo creo que empecemos por, hm, por hacer nuestro papel, por cumplir nuestro papel de buena forma, de que vean, que el resto de actores vean que nosotros sí respetamos para que ellos también nos respeten y digamos que es un medio de conciencia, que si nosotros como bici usuarios también utilizamos, no sé, otro medio de transporte privado, un carro o una moto que tengamos, pues como ya somos

bici usuarios ya sabemos cómo es, que se siente estar del otro lado, entonces (E4 p 2) sensibilizarnos pues por ese lado. (E4 p 3)

Y frente a las habilidades, “el bici usuario o el ciclista tiene que, como primero tener pericia en la bicicleta y estar siempre con buena disposición montando bicicleta al dirigirse a algún lugar y siempre cargando los elementos de protección” (E2 p 3) y en segundo lugar, “hay que tener es buenos reflejos porque en ese momento es lo que alcance a hacer antes que toque el piso.” (RO9 p 4)

