

FORMATO FICHA, PALANCAS COLOMBIA
Grupo Ciudades amables

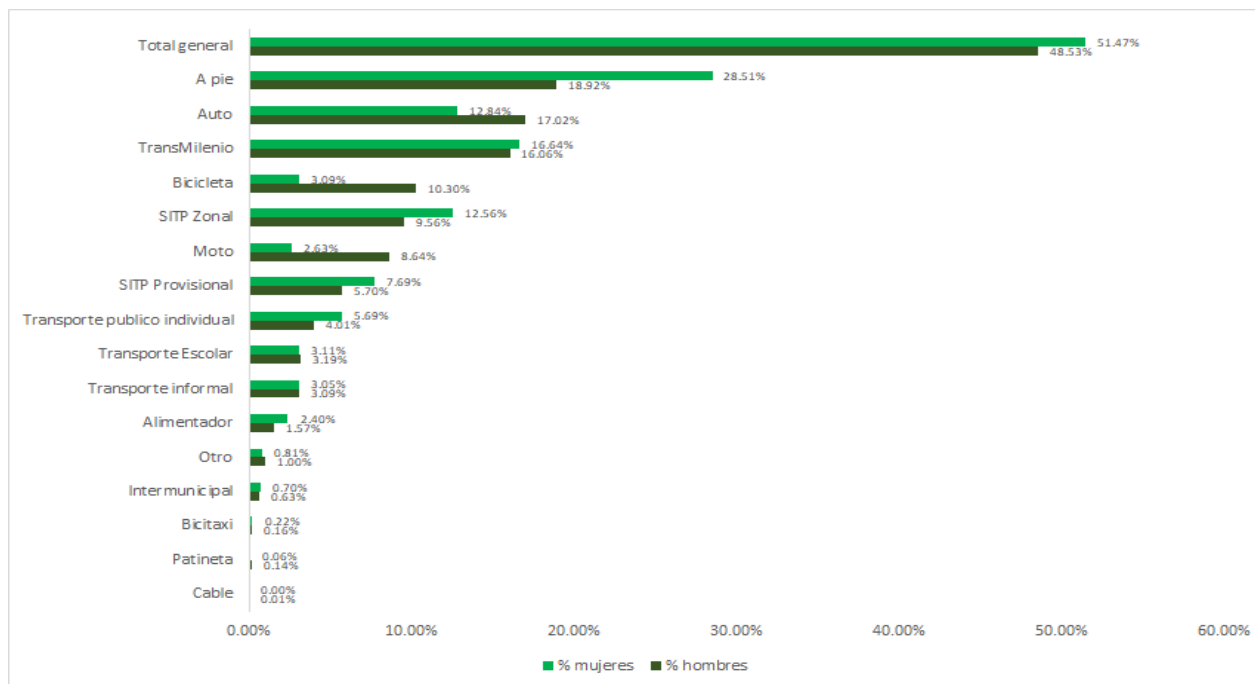
Autoras de la palanca	María Constanza García y Andrea María Navarrete ¹
Título	Escuelas de mujeres y bicicletas durante la pandemia
Palanca ¿Qué proponemos?	<p>Diseñar y poner en marcha escuelas que, a través de la enseñanza integral del uso de la bicicleta, permitan que un mayor número de mujeres usen este medio de transporte durante y después de la contingencia de la COVID-19. Estos espacios de aprendizaje se basan en las siguientes fases de preparación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formación en el marco normativo del uso de la bicicleta, el conocimiento de las señales de tránsito y la relación adecuada con otros actores viales en el espacio público². Así mismo, formación en un componente histórico y de género en relación con las mujeres ciclistas, su pasado, presente y futuro. 2. Enseñanza de habilidades propias del manejo de la bicicleta tales como el equilibrio, el pedaleo y el uso de cambios, frenos y demás partes de la bicicleta. De la misma manera, aprovechando el aprendizaje de estas destrezas, incluir preparación para la movilidad del cuidado (movilizarse con adultos mayores o niños y trasladar paquetes o bultos). 3. Capacitación en el mantenimiento básico de la bicicleta, así como en los fundamentos de mecánica necesarios para limpiar y poner una cadena, despinchar o realizar cualquier tarea de este tipo. 4. Amadrinamiento de las participantes de la escuela por parte de una instructora, una familiar o una guía del distrito que les brinde acompañamiento en una ruta que tengan que frecuentar.

¹ La elaboración de la presente propuesta de palanca fue posible gracias a varias ideas planteadas por Valentina Montoya Robledo, Doctora en Ciencias Jurídicas de la Universidad de Harvard.

² En esta fase de capacitación puede hacerse uso de algunos insumos relevantes, como el *Manual del buen ciclista* de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. Disponible en: <https://www.urosario.edu.co/Periodico-NovaEtVetera/Documentos/DMU/Digital-Manual-del-Buen-Ciclista-2.pdf>.

	<p>Además, con el fin de complementar el trabajo que se haga desde la enseñanza de la bicicleta, es pertinente pensar en un componente de comunicaciones que logre hacer seguimiento y documentar los procesos realizados. Así mismo, resulta conveniente establecer alianzas con empresas privadas cuya mano de obra está conformada principalmente por mujeres, como las tiendas Jumbo o los restaurantes Crepes & Waffles, en aras de consolidar un espacio de colaboración más diverso y propositivo.</p>
<p>¿Qué problema(s) trata de solucionar la palanca? (Nivel: nacional, regional, local)</p>	<p>El derecho a una movilidad digna es un asunto primordial en las discusiones sobre ciudades amables, sostenibles y seguras. A través de su pleno goce se dignifica la vida y el acceso a la ciudad para todos los habitantes de una urbe. Sin embargo, las brechas socioeconómicas y de género siguen siendo una limitante relevante a la hora de ejercer la facultad legítima de acceder a un medio de transporte conveniente. Por ejemplo, en el caso de Bogotá, de 880.367 viajes diarios en bicicleta que se hacían regularmente, aproximadamente el 25 %, correspondían a viajes de mujeres, según las bases del Plan Distrital de Desarrollo.</p>

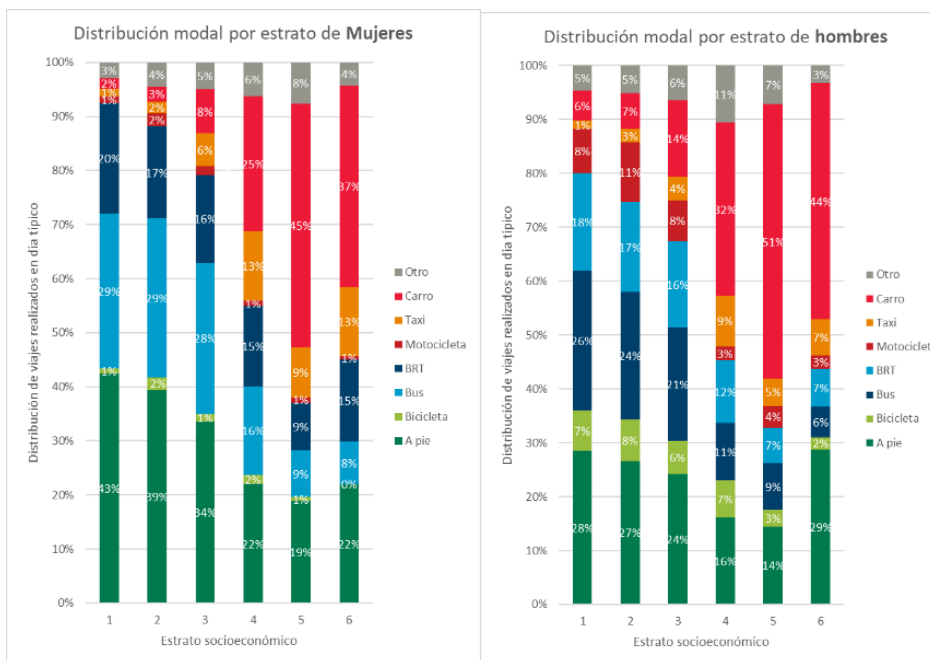
Gráfico 1. Participación de uso de los medios de transporte según sexo, 2019³



De la misma manera, en condiciones regulares de movilidad es posible apreciar cómo cambian significativamente los medios de transporte de una población en relación con su estrato socioeconómico y su género. Para el caso de las mujeres de estrato 1, 43 % se moviliza caminando, 49 % usa bus o TransMilenio y solo 1 % usa bicicleta; así mismo, en el estrato 2, 39 % de las mujeres se movilizan a pie, 46 % en bus o TransMilenio y 2 % en bicicleta.

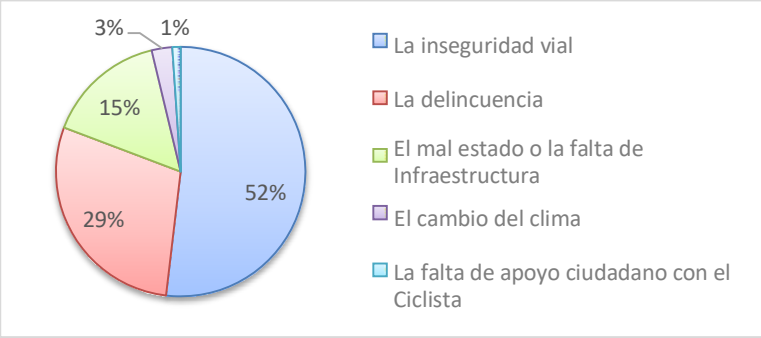
³ Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2020). Bases del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/bases_del_pdd_un_nuevo_contrato_social_2020_2024_documento_uno.pdf.

Gráfico 2. Distribución modal de viajes por género y por estrato en un día típico, 2015⁴



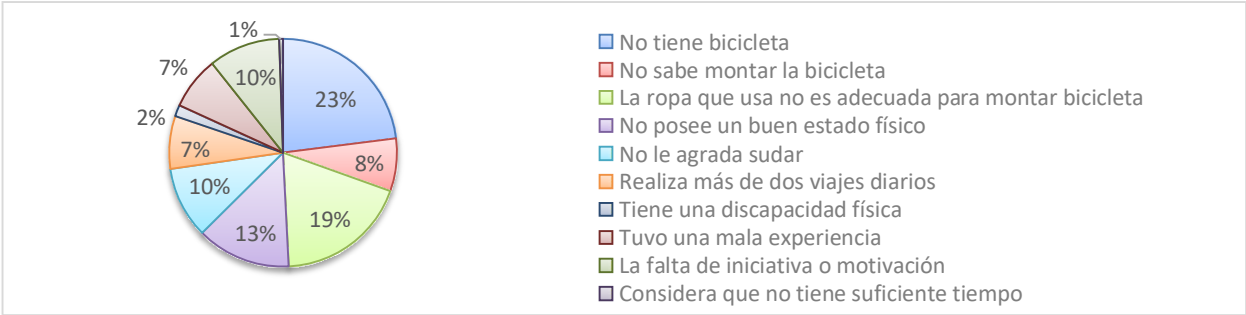
Ahora bien, dada la crisis sanitaria global provocada por la COVID-19, la mayoría de países se han visto obligados a tomar medidas preventivas para disminuir los contagios por aglomeraciones. De esa manera, el Gobierno colombiano, siguiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, ordenó reducir a 35 % la capacidad de todos los sistemas de transporte urbano del país y restringió el transporte intermunicipal. Como consecuencia, hay una menor disponibilidad de buses y, con ello, una gran dificultad para las madres cabeza de hogar, las trabajadoras de la salud, las trabajadoras domésticas, las empleadas del sector manufacturero y de servicios esenciales que dependen de este medio de transporte.

⁴ Moscoso, M., López, J. S., Montoya, V., Quiñones, L. M., Gómez, L.D., Lleras, N., Adriazola-Steil, C. y Vega, J. (2020). Mujeres y transporte en Bogotá: las cuentas. Bogotá: Despacio & WRI. Recuperado de: <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/03/mujeresbogotalascuentas20200303web.pdf>.

<p>Diagnóstico/justificación ¿Por qué lo proponemos?</p>	<p>Teniendo en cuenta lo anterior, resulta pertinente considerar en detalle las causas responsables de que las mujeres dependan tanto del transporte público y tan poco de la bicicleta. Por un lado, un primer análisis muestra que el factor externo que más limita a una mujer a la hora de elegir la bicicleta como medio de transporte es la inseguridad vial⁵.</p> <p>Gráfico 3. Factor limitante externo al utilizar la bicicleta en la ciudad. Mujer no usuaria⁶</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Factor</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>La inseguridad vial</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>La delincuencia</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>El mal estado o la falta de Infraestructura</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>El cambio del clima</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>La falta de apoyo ciudadano con el Ciclista</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>En este caso, es posible hacerle frente a la limitante principal si se aprovechan dos hechos coyunturales relevantes. El primero es que ciudades como Bogotá, Medellín y Cali han decidido ampliar las ciclovías temporales para brindar una alternativa de transporte segura a quienes opten por este medio. El segundo es el hecho de que la actividad vehicular de las ciudades se ha disminuido hasta en 80 % a causa de las medidas de aislamiento obligatorio, la implementación de teletrabajo, telestudio, entre otras, que se han traducido, a su vez, en reducciones significativas de la accidentalidad vial.</p>	Factor	Porcentaje	La inseguridad vial	52%	La delincuencia	29%	El mal estado o la falta de Infraestructura	15%	El cambio del clima	3%	La falta de apoyo ciudadano con el Ciclista	1%
Factor	Porcentaje												
La inseguridad vial	52%												
La delincuencia	29%												
El mal estado o la falta de Infraestructura	15%												
El cambio del clima	3%												
La falta de apoyo ciudadano con el Ciclista	1%												

⁵ Cabe mencionar que la presente gráfica no incluye la violencia de género dentro de los factores con incidencia negativa en el uso de la bicicleta en mujeres, pese a que este puede tener un impacto significativo.

⁶ Osorio Díaz, P. J., y Pinillos Ramírez, M. D. (2017). La mujer usuaria de la bicicleta como modo de transporte en Bogotá: retos y oportunidades. Recuperado de: https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil/47.

	<p>Por otro lado, los factores internos muestran una gran variedad de razones que hacen a una mujer elegir no montar en bicicleta, varios de los cuales podrían reducirse con un programa educativo como el que se propone:</p> <p style="text-align: center;">Gráfico 4. Factor limitante interno al utilizar la bicicleta en la ciudad. Mujer no usuaria⁷</p>  <table border="1" style="display: none;"> <caption>Datos del Gráfico 4</caption> <thead> <tr> <th>Factor limitante</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No tiene bicicleta</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>No sabe montar la bicicleta</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>La ropa que usa no es adecuada para montar bicicleta</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>No posee un buen estado físico</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>No le agrada sudar</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Realiza más de dos viajes diarios</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Tiene una discapacidad física</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Tuvo una mala experiencia</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>La falta de iniciativa o motivación</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Considera que no tiene suficiente tiempo</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Factor limitante	Porcentaje	No tiene bicicleta	23%	No sabe montar la bicicleta	8%	La ropa que usa no es adecuada para montar bicicleta	19%	No posee un buen estado físico	13%	No le agrada sudar	10%	Realiza más de dos viajes diarios	7%	Tiene una discapacidad física	2%	Tuvo una mala experiencia	7%	La falta de iniciativa o motivación	10%	Considera que no tiene suficiente tiempo	1%
Factor limitante	Porcentaje																						
No tiene bicicleta	23%																						
No sabe montar la bicicleta	8%																						
La ropa que usa no es adecuada para montar bicicleta	19%																						
No posee un buen estado físico	13%																						
No le agrada sudar	10%																						
Realiza más de dos viajes diarios	7%																						
Tiene una discapacidad física	2%																						
Tuvo una mala experiencia	7%																						
La falta de iniciativa o motivación	10%																						
Considera que no tiene suficiente tiempo	1%																						
<p>Actores responsables de gestionar/implementar la palanca ¿Quién lo haría?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Secretaría Distrital de Movilidad • Secretaría Distrital de la Mujer • Ministerio de Transporte • Consejos Locales de la Bicicleta de Bogotá • Instituto Distrital de Recreación y Deporte • Movilidad Uniandes 																						
<p>Mecanismos de evaluación, rendición de cuentas o mediciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Número de escuelas de bicicleta en funcionamiento • Cantidad de mujeres participantes de las clases de manejo, mantenimiento y componente teórico enfocado a los derechos de bicicleta • Encuesta de satisfacción • Número de mujeres ciclistas 																						

⁷ Osorio Díaz, P. J., y Pinillos Ramírez, M. D. (2017). La mujer usuaria de la bicicleta como modo de transporte en Bogotá: retos y oportunidades. Recuperado de: https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil/47.

<p>Beneficios esperados de la palanca</p>	<p>Se espera aumentar el porcentaje de mujeres que se movilizan en bicicleta y cuya calidad de vida mejora gracias al uso de este medio de transporte. Algunos de los efectos principales que se esperan de la siguiente palanca son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La autonomía económica • Conocimiento de los derechos de las mujeres • Acceso seguro a la ciudad • Conocimiento de las instancias de participación y denuncia en contra de la violencia de género y la inseguridad ciudadana
<p>Costos de la palanca</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instructores e instructoras • Bicicletas • Espacio de aprendizaje, tablero, materiales de trabajo • Herramientas de mecánica para bicicletas
<p>Otros aspectos a mencionar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En Bogotá ya existe una Escuela para Bicicletas y está bajo la dirección del Instituto Distrital de Recreación y Deporte. Sin embargo, no está en funcionamiento dada la cuarentena. Sin embargo, parece ser la única ciudad con una iniciativa de este tipo. • Deben mejorarse las condiciones de seguridad, en prevención de accidentes y en delincuencia. En la medida que estos dos factores mejoren habrá una mayor actividad de mujeres en las ciclovías. • Los largos recorridos que deben hacer algunas mujeres para llegar a sus lugares de trabajo pueden salirse de los tiempos de recorrido y de energía óptima para hacer un viaje. Es oportuno pensar en un sistema de transporte intermodal que, entre otras cosas, aproveche la baja en el uso de los sistemas de transporte masivo para usar su infraestructura y aumentar la capacidad y la cantidad de biciparqueaderos. • Como se evidencia en la gráfica “Factor limitante interno al utilizar la bicicleta en la ciudad. Mujer no usuaria”, una razón importante de no usar bicicleta es no tener acceso a una de ellas. Esto puede darse con mucha mayor relevancia en las poblaciones de mujeres de estratos 1 y 2. En ese sentido, valdría la pena pensar en una iniciativa que, además del aprendizaje, otorgue a las mujeres de escasos recursos la posibilidad de acceder una bicicleta propia.