



## Las Mujeres y las Bicis en Bogotá

Presentan:

Diana Castro - Maria Fernanda Rojas - Gisel Ramirez - Nona Varnado - Patricia Calderón

Cuándo: El 23 febrero 6-9pm  
Dónde: Impact Hub Calle 69 #6-2023 febrero 6-9pm



## Reflexiones del evento Mujeres en Bici 23 febrero 2015

**Despacio**

**24 de febrero del 2015**



**Contenido**

1	Introducción .....	3
2	Lo que las panelistas compartieron .....	4
2.1	Nona Varnado.....	4
2.2	Patricia Calderón .....	5
2.3	María Fernanda Rojas.....	6
3	Reflexiones .....	7

## 1 Introducción

El Bicycle Account de Bogotá 2014 (<http://despacio.org/bicycle-account/>) indica que de todos los viajes en bicicleta realizados en la ciudad, sólo el 25% lo hacen las mujeres. ¿Por qué pasa esto?, ¿cuál es la experiencia de las mujeres que hacen parte de ese 25%? Y ¿cuál es la experiencia de mujeres que se han encargado en promover el uso de la bicicleta en la ciudad desde sus diferentes contextos laborales?

Mujeres en Bicicleta y Despacio (con el apoyo de Chris Morfas) realizaron un evento el lunes 23 de febrero de 2015 donde se discutieron diferentes temáticas sobre el uso de la bicicleta en la ciudad desde la perspectiva de algunas mujeres que se han encargado de promover el uso de la bicicleta desde diferentes frentes: el político, el técnico y en la creación de grupos para mujeres en ciudades de Estados Unidos de Norte América.

Las invitadas como panelistas fueron:

- Moderadora: Gisell Ramirez, periodista, empresaria y activista de la bicicleta
- Nona Varnado : ciclista y fashionista de Estados Unidos de Norte América
- María Fernanda Rojas: Concejala de Bogotá desde 2014
- Patricia Calderón: autoridad en el tema de bicicletas y planeación urbana

La metodología del evento consistió en introducir a cada una de las panelistas invitadas, detallando la forma en la que han estado involucradas en la promoción de la bicicleta desde sus áreas específicas. Luego, y con base a esta información, las asistentes al evento decidían irse con alguna de las panelistas para tener unas sesiones privadas en las que les harían preguntas y se compartiría su experiencia como mujeres que promueven el uso de la bicicleta. Cada participante tuvo la oportunidad de asistir a dos de las sesiones privadas con las panelistas.

Este documento tiene como objetivo resumir las discusiones que se dieron en el evento, y finalmente unas reflexiones de cómo se puede promover el uso de la bicicleta en las mujeres de la ciudad.

El documento fue preparado por el equipo Despacio (Laura Mendoza, Juan Manuel Prado, Jose Segundo López, Philip Verma, Laura Villegas, Laura Ome).

## 2 Lo que las panelistas compartieron

Las asistentes al evento se repartieron en las tres diferentes exposiciones “privadas” de las tres panelistas invitadas. La idea era que se hablara más en detalle acerca de sus experiencias personales y laborales y cómo estas han influido en la promoción de la bicicleta para las mujeres o cómo se podrían generar estrategias para que las mujeres usen más la bicicleta y la participación modal por género en este modo de transporte sea más equitativo.

### 2.1 Nona Varnado

Nona Varnado es una bloguera de la ciudad de NYC. Actualmente está radicada en la ciudad de Los Ángeles y se ha interesado por la promoción del uso de la bicicleta, atrayendo a mujeres de las dos ciudades a que se suban a este modo de transporte.

En la primera sesión privada, Nona habló de **cómo desarrollar una cultura de mujeres en bicicleta** y usó ejemplos de diferentes organizaciones de los Estados Unidos que trabajan en conseguir este objetivo.

Dos preguntas clave iniciaron su intervención: **¿Qué queremos decir cuando hablamos del uso de la bicicleta? ¿Y qué es una mujer?** Destacó la importancia de distinguir entre los diferentes tipos de uso (para transporte, recreación, o deporte) y que cada tipo implica una aproximación diferente. Sugirió entonces que los organizadores de coaliciones y grupos tuvieran en cuenta las **diferentes vidas, perspectivas y necesidades de sus miembros**. Para desarrollar una cultura de mujeres en bicicleta, dice Nona, es muy importante tener espacios solo para mujeres, por los menos al inicio puede ser una forma de incentivar a las mujeres a ser parte del grupo.

También es importante tener en cuenta que cuando se piensa la mujer debe traerse a colación **una definición amplia y abierta** que incluya a mujeres transgénero, lesbianas, bisexuales y cualquier persona que se identifique como mujer. Ella aconsejó que cualquier colectivo así documente todo su trabajo con fotos, números de participación, etc. y difundir eso en las redes sociales, así visibilizando y normalizando la presencia de mujeres en bicicleta. Terminó su primera sesión privada con tres estudios de caso, cada uno con un enfoque y público diferentes. Presentó:

- [She Wolf Attack Team](#) (un grupo de entrenamiento para mujeres en Los Ángeles),
- [WE BIKE NYC](#) (un club que promueve la bicicleta para mujeres en Nueva York e intenta reflejar la diversidad de la ciudad) y
- [Bodacious Bike Babes](#) (un colectivo mucha más informal, liderado por mujeres y que hace recorridos divertidos mientras mostrar diferentes estilos de moda).

Más tarde, durante la segunda sesión, compartió su experiencia actual en el proyecto: “L.A Bike Trains,” estas son caravanas de ciclistas en Los Ángeles para generar seguridad y visibilidad para el grupo de ciclistas que se encuentra y recorre la ciudad en rutas determinadas. Este proyecto es realizado por el Bicycle Culture Institute en Los Ángeles. El potencial de este proyecto es el de ofrecer mayor seguridad para ciclistas, aumentar el uso de la bicicleta y solucionar problemas de transporte en la ciudad. Hay varias rutas con horarios predeterminados y muchas tienen ubicación con GPS.

Nona resaltó unos elementos clave para el funcionamiento de un programa así: debe ser **divertido** para los participantes, los líderes deben ser **expertos confiables** que conocen bien las rutas y normas de tránsito, y el grupo debe tener **visibilidad** (con ropa, luces y una marca distinta).

Finalmente, ella indicó la necesidad de tener **administración y financiación** estable para que un proyecto sea funcional y la importancia de **soluciones creativas para esa financiación**.

En cuanto a su experiencia personal, nos contó que cuando vivía y trabajaba en NYC ella era una “ciclista en el closet”. Identificó que había una necesidad: dignificar la imagen de la mujer adulta, contemporánea, profesional que se movilizaba en la bicicleta. Por eso decidió llenar ese vacío e inventó una marca de ropa para mujeres que anda en bicicleta en la gran manzana. ¡El reto fue conseguir clientela! Ya que no había mujeres que se movieran en bicicleta y que pudieran costear sus diseños, tuvo la doble tarea de construir a su clientela y a sus amigas de la bicicleta. En este proceso tuvo un acercamiento a diferentes grupos de mujeres en la ciudad y fue consolidando los grupos de ciclistas mujeres de los que habló durante sus dos sesiones.

## 2.2 Patricia Calderón

Patricia Calderón hizo una breve introducción de su experiencia en el mundo de la bicicleta, tanto como profesional experta en el tema como ciclista urbana desde hace 6 años. Desde estos dos puntos de vista enfocó su charla y enfatizó en la necesidad de generar políticas ciclo-inclusivas y de las barreras que persisten dentro de las mujeres para usar la bicicleta como modo de transporte.

Desde la parte técnica Patricia afirmó que para aumentar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres se necesita desarrollar políticas de desarrollo de vías ciclo-inclusivas, más que simplemente aferrarse a la idea de que es necesario más infraestructura de un sólo tipo (por ejemplo, ciclocarriles o ciclorrutas). De esta manera, se tiene en cuenta que los requerimientos de **infraestructura y señalización son diferentes según el tipo de vía y velocidad promedio**. Entre las medidas que mencionó se encuentran zonas 30 (con diseños de vía para ello) en vías arteriales y carriles segregados para vías con velocidades promedio altas. También resaltó la importancia de hacer **intersecciones con prioridad** para los modos no motorizados, donde la infraestructura se encarga de darle esta prevalencia. Esto último debido a que la infraestructura induce el comportamiento de quienes la usan, por tanto, si no se hacen vías que obliguen a modos motorizados a bajar velocidades (o frenar) para darle paso a modos no motorizados es difícil que esto suceda. También comentó sobre que las **mujeres suelen ser más adversas al riesgo**, lo que debe ser tenido en cuenta al diseñar las vías para bicicletas.

Además comentó sobre el papel internacional que juega Bogotá en el ámbito del ciclismo, donde tiene una muy buena imagen, en especial, por haber sido pionera en la construcción de infraestructura exclusiva para ciclistas así como por la importancia de la ciudadanía bogotana en los temas de bicicleta.

Por otro lado, desde el punto de vista de ciclista urbana, Patricia nos comentó cómo cada vez ella está viendo que se incrementa el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, y sobretodo, que está **aumentando la diversidad en el grupo de las bici-usuarias**. Opinó que un paso clave en incentivar el aumento de las mujeres ciclistas fue la creación de **la infraestructura exclusiva** para la bicicleta. También comentó que las **mujeres tienden a tener más barreras para usar la bicicleta** pero que gran parte **se superarían al usar la primera vez la bicicleta** como modo de transporte. Habló también sobre la percepción de inseguridad como una barrera importante para el uso de la bicicleta en las mujeres en general, y cómo es particularmente importante la presencia de más ciclistas en la vía para disminuir este factor negativo. También destacó que la bicicleta es el único

vehículo que tiene un diseño diferenciado para las mujeres y cómo puede ser esto un factor que impacte en el imaginario colectivo.

Patricia Calderón es arquitecta y experta en temas de movilidad. Buena parte de su trayectoria laboral ha sido desempeñada en diversas instituciones del distrito y nacionales, en donde ha desarrollado diseños de infraestructura para la bicicleta. Su experiencia personal fue determinante para entender las necesidades del ciclista urbano en la ciudad; fue de las que diseñaba sin haberse montado en una bicicleta, y cuando lo hizo se dio cuenta de las reales necesidades de la ciclista en la ciudad y fue capaz de identificar los errores para mejorarlos en el futuro.

### 2.3 María Fernanda Rojas

María Fernanda Rojas es concejala de Bogotá, exdirectora del IDU y promotora del uso de la bicicleta desde la institucionalidad. En su sesión privada se trataron temas de metas de infraestructura, incentivos por parte del distrito, regulación en cicloparqueaderos y seguridad ciudadana. María Fernanda propuso la **creación de una oficina encargada de tener una visión estratégica sobre el tema de la bicicleta en el distrito**. Actualmente son cerca de 14 entidades las que trabajan por la bicicleta pero no existe un trabajo común entre las dependencias, razón por la cual cada uno trabaja desde su punto de vista sin tener en cuenta a las demás instituciones, y perdiendo la posibilidad de trazarse metas a un mayor plazo, con un mayor impacto para los ciudadanos de Bogotá y ahorrando recursos.

La concejala espera que la **meta de construcción de ciclorrutas, bicicarriles**, y demás infraestructura ciclista esté terminada en un 80% a finales de 2015 (no se cumplirá en su totalidad porque solo se consiguió presupuesto hasta finales de 2013 vía cupo de endeudamiento). También se preguntó sobre el **mantenimiento** de las mismas y funcionarias del IDU asistentes al conversatorio dijeron que ya están contratados y algunos contratos ejecutados de mantenimiento a tramos de ciclorruta con mayor prioridad, dado su uso diario y deterioro (en el occidente de la ciudad).

Los **incentivos por parte del distrito**, es un tema que está en proyecto por parte del Concejo y busca incentivar el uso de la bicicleta usando tres herramientas: la **integración al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)** por medio de cicloparqueaderos en estaciones del sistema. Adicionalmente las personas que hagan 30 viajes en bicicleta integrándola con el sistema recibirán viajes gratis. También se proponen incentivos de reducción del 5% en el impuesto de ICA a comerciantes que provean ciclo-parqueaderos (y demás infraestructura que promueva el uso de la bicicleta, así como programas empresariales de uso de la bicicleta) a sus usuarios, clientes, empleados y por último, para funcionarias del distrito, se dará un día compensatorio por cada 20 viajes en bicicleta al trabajo.

Las asistentes estuvieron muy interesadas sobre la regulación de los cicloparqueaderos. La concejala fue enfática en repetir que **las leyes y regulaciones están**, el problema es que salvo unos pocos casos, nadie las cumple. El primer encargado en velar porque se cumplan las leyes relacionadas con parqueaderos públicos son las alcaldías locales (en la que esté ubicado el parqueadero). Se hace un control riguroso con el cobro para carros automotores pero no velan por el espacio para las bicicletas.

Y el tema de la **seguridad ciudadana** es de los más relevantes, sin embargo es uno de los temas más descoordinados que existe en este momento en la ciudad. Existe una relación de trabajo conjunta entre el Concejo de Bogotá y la Secretaría de Movilidad para brindar seguridad a los

usuarios, sin embargo la Policía Nacional es la entidad más importante en el tema y no se ha visto involucrada en pro de los ciclousuarios.

Finalmente resaltó en la importancia que tienen los escenarios educativos en la formación de ciclistas responsables e informadas.

### 3 Reflexiones

Las reflexiones se pueden clasificar en los siguientes tres tópicos.

#### Condiciones estructurales de la ciudad y de la sociedad

- Las condiciones actuales de ciclismo en la ciudad aún son pobres, es por ello que podría pensarse que primero deben darse unas condiciones mínimas (generales) antes de crear políticas diferenciales de género para el uso de la bicicleta
- Si bien las cifras dicen que las mujeres realizan viajes más cortos que los hombres (entre 11 y 20 minutos), una respuesta a esta realidad sería la generación de zonas 30 (zonas de baja velocidad al interior de barrios), para hacer más seguro los trayectos cortos. Sin embargo, para comprender mejor esta realidad debería preguntarse primero ¿por qué las mujeres están viajando menos distancia que los hombres? Problematizar un poco las cifras permite entender mejor cuál es la raíz del problema y las soluciones más eficientes y sostenibles.
- No hay un control ni un seguimiento de la normas y leyes que ya establecen el manejo de los cicloparqueaderos (en entidades públicas del distrito y en parqueaderos públicos), o de los cobros de los mismos
- No hay una divulgación de los proyectos de ley, o de las normas ya existentes. Por ese desconocimiento muchas veces la ciudadanía se queda sin herramientas para hacer valer sus derechos como ciclistas en la ciudad.

#### Imaginario (género y clase)

- La excusa principal por la cual las mujeres deciden no usar la bicicleta es su apariencia personal. Algunas de las frases típicas son las siguientes: “es que uso tacones”, “es que soy una súper ejecutiva”, “es que me despeino”, “es que uso falda”, “es que el sudor”.
- Las anteriores excusas pueden ser rápidamente combatidas, ya que tienen nicho en imaginarios y percepciones que ocultan el otros motivos, quizás más importantes pero que no son fácilmente verbalizados, como: la falta de confianza que tienen las mujeres frente al manejo de su cuerpo, quizás no saben montar en bicicleta o no muy bien, tienen temores en escenarios como pincharse, no tienen conocimiento de las partes de la bicicleta, cómo poner la silla o cómo sentarse, etc... ¿por qué sucede esto? Es lo que debe preguntarse

#### Propuestas para incentivar el uso de la bicicleta en mujeres

- Enseñar cómo se monta en bicicleta, tanto a mujeres como a hombres. Se puede decir que por una cuestión de socialización y de exposición a esta materia, las mujeres tienden a tener menos conocimiento acerca de las partes de una bicicleta, de cómo es la forma adecuada de usarla (cómo se pone la silla, el manubrio, los frenos). Enseñar estas cosas

permiten que la mujer tenga la capacidad de cambiar las bicicletas, conocer lo que le conviene y así, tener una experiencia saludable y positiva en una bicicleta, no llena de inseguridades.

- Por la misma línea anterior, está la importancia en reforzar la confianza de las mujeres, en el uso de su cuerpo, y en el de su bicicleta. Así como en estar en el espacio público siendo autónomas.
- Si bien las mujeres son las que menos usan la bicicleta, pensar en una promoción dirigida a ese público tan lejano, sería una estrategia ambiciosa para satisfacer las necesidades de mucha más población que aún no usa la bicicleta y que podría hacerlo
- Entender cuál es el momento histórico en el que se encuentra la ciudad y la sociedad que la compone, para identificar cuáles son los tipos de asociaciones y colectivos pro bicicleta que inviten a las mujeres a rodar en bicicleta (tomar las experiencias de Nona en este asunto)
- Lograr el proyecto de ley (actualmente en trámite) que contiene tres incentivos para promover la bicicleta: incentivos para empresas (disminución del 5% del ICA por tener programas de promoción de la bicicleta), incentivos para funcionarios de entidades distritales (si usan bicicleta por 20 días, se les da un subsidio de transporte con el SITP), integración de bicicletas con el transporte masivo (uso de racks, dejar entrar bicicletas, etc.).
- Si bien la economía de Bogotá se sustenta por las pequeñas y medianas empresas (la mayoría de trabajadoras hacen parte de estas), debe involucrarse a las empresas dentro de las estrategias de promoción de la bicicleta. Al fin, estos aportes del sector privado alivianarían el peso del distrito en cuestiones como infraestructura, servicios complementarios, campañas, etc.
- Siguiendo con la línea anterior, podrían generarse estrategias de emprendimiento empresarial con la bicicleta, teniendo en cuenta los trayectos de las mujeres de bajos recursos, independientes.
- Ver más mujeres en la bicicleta genera un impacto inmediato en la mujer no usuaria de bicicleta que la ve como un referente de posibilidad. Si ella puede yo también.
- Usando elementos de deseo que comparten algunas mujeres en la ciudad, como por ejemplo la moda, reunirse a charlar, etc pueden ser estrategias que atraigan a grupos de mujeres a usar la bicicleta.