

Mujeres en Cifras 18



Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres *Ciclorrutas*



Alcaldía de Bogotá



© SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER, 2019

Enrique Peñalosa Londoño
ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ

Ángela Anzola De Toro
SECRETARIA DISTRITAL DE LA MUJER

Sara Lucía Pérez Perdomo
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE IGUALDAD

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

César Pinzón-Medina
DIRECTOR

José Edwin Bernal Bello
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

Martha Patricia Jiménez R.
REVISIÓN EDITORIAL Y DIAGRAMACIÓN

PROCESAMIENTOS
Equipo Fundación Trenza

FOTOGRAFÍAS E IMÁGENES
Alejandra Cardona M.
Fundación Trenza
ALS Safetipin

ELABORACIÓN

EQUIPO FUNDACIÓN TRENZA

EQUIPO OMEG

Edilneyi Zúñiga Avirama
Luz Mary López Murcia
Diana Yurany Estupiñán Páez
Brigide Monroy Olmos
Ana Julier Fonseca Gutiérrez
Alejandra Cardona Mayorga
Cecilia Morales Sequeda
Martha Patricia Jiménez R.
Daniel Alejandro Peña Medina
Andrés Fernando Díaz Guzmán

EQUIPO ENTORNOS FAVORABLES AL CONOCIMIENTO

Santiago Núñez Ramírez
Luisa Fernanda Forero Rondón
Karen Natalia Cortina Ávila

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN MUJER-ES EN CIFRAS
Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (OMEG)
Dirección de Gestión del Conocimiento
Secretaría Distrital de la Mujer
Teléfono: (571) 316 9001
Avenida El Dorado, calle 26 N° 69 - 76,
torre 1, piso 9, Edificio Elemento
www.sdmujer.gov.co

ISSN: 2339-4765

Mujeres en Cifras 18

Contenido

Introducción	2
1 Contexto y metodología	6
1.1 SafetiPin y sus variables	6
1.2 Equipos conformados para las mediciones operativas	9
1.3 Componentes de la medición	9
2 Resultados de las ocho variables y del índice de seguridad en ciclorrutas de la ciudad	11
2.1 Balance por variable	11
2.2 El índice de seguridad nocturna en las ciclorrutas de Bogotá	17
3 Grupos focales, análisis y recomendaciones	22
3.1 Ser bici-usuaria, un estilo de vida que ofrece libertad a las mujeres, pero también inseguridades	22
3.2 Una ciudad libre de acoso y con más libertad para las usuarias de la bici	23
3.3 Más acciones con pedagogía para la ciudad, más pedagogía con acciones para las bici-usuarias	24
3.4 La acción institucional frente a las mujeres y la bicicleta	25
3.5 Seguridad es también mejor infraestructura	26
3.6 El autocuidado, un aporte de las mujeres a la ciudad	27
3.7 Algunas de sus propuestas	27
4 Análisis de contexto. Conclusiones y retos	28
Anexos. Mapas	31

Introducción

Durante las últimas décadas, voces diversas se han manifestado desde diferentes lugares del mundo para denunciar las múltiples expresiones de violencia que mujeres y niñas experimentan a diario en el espacio y el transporte públicos. Estas voces conforman una trama polifónica que argumenta cómo las conductas del acoso sexual callejero propagan un lenguaje de desigualdad estructural, productor y reproductor de relaciones de dominio profundamente incorporadas y asumidas como parte “normal” en las relaciones entre hombres y mujeres. Aunque sobre este tema se hable poco, este coro vincula el lamento individual y muchas veces avergonzado del “me ocurrió esto”, al colectivo “no estamos solas” y, como un altoparlante, convierte el murmullo de cada historia singular en un reclamo colectivo, común, público y político.

Desde su creación, la Secretaría Distrital de la Mujer (SDMujer) ha incorporado la perspectiva de género a los temas relacionados con el urbanismo, la planeación urbana y la seguridad en las ciudades y ha señalado que el uso, el disfrute y el tránsito por la ciudad no se da en las mismas condiciones para las mujeres en relación con los hombres, porque en lo público se despliegan numerosas situaciones de inequidad que restringen su movimiento y la libertad para ejercer su derecho como ciudadanas.

Ya en 2013, en la búsqueda de experiencias que permitieran iluminar nuevas soluciones a las violencias cotidianas que las mujeres experimentan en el espacio público de la capital, sobre las cuales sin embargo se hablaba poco, se encontró que, en Nueva Delhi (India), una mujer llamada Kalpana Viswanath había cofundado la aplicación móvil y la plataforma en línea SafetiPin para georreferenciar las percepciones y las situaciones que amenazan la seguridad de las mujeres en el espacio público de la ciudad, en especial en horas de la noche.

Este hallazgo, ocurrido en el marco del Seminario Internacional de Ciudades Seguras realizado en Bogotá en 2013, reveló la posibilidad de contar con una aplicación de seguridad móvil gratuita para identificar, analizar y brindar información georreferenciada sobre los lugares más seguros e inseguros para las mujeres en Bogotá, mediante la recolección de datos a través del crowdsourcing o “círculos de interés” y otros métodos que evalúan ocho variables en cada área estudiada (iluminación, apertura, visibilidad, densidad de personas, seguridad en la zona, sendero, transporte público y diversidad de personas), que se explican en el capítulo 1.

En consecuencia, se estableció contacto con la organización en la India y Bogotá se convirtió en el año 2014 en la primera ciudad en utilizar

SafetiPin en el continente americano. Durante ese año, se hizo la traducción de la aplicación del inglés al español y se emprendió una estrategia de masificación de su uso para captar las percepciones de la ciudadanía con respecto a los espacios públicos. Sin embargo, se reconoció que la información recabada a partir de la participación ciudadana era insuficiente para emitir conclusiones o tomar decisiones de planificación urbana y monitoreo.

Así, pues, en el año 2015 la SDMujer participó en un proyecto patrocinado por la asociación Cities Alliance, para hacer una medición comparada de tres ciudades, de tres continentes diferentes: Nairobi-Kenia, Nueva Delhi-India y Bogotá-Colombia. En esta fase, la auditoría de seguridad de las variables mencionadas no se hizo vía percepción ciudadana, sino a través de la captura de fotografías tomadas por teléfonos móviles instalados en vehículos en movimiento, en el horario de seis de la tarde a once de la noche.

Bajo el lema “Usando SafetiPin para construir ciudades más seguras para las mujeres”, en 2015 se recolectó información sobre 17.708 puntos en 4.000 kilómetros de vías y arterias de la ciudad y en el año 2016 sobre 2.262 puntos en 400 kilómetros de ciclorrutas. Puesto que en ese entonces no era posible abarcar toda la malla de vías, arterias y ciclorrutas de la ciudad, estos puntos fueron priorizados con la participación de los Consejos Locales de Seguridad de Mujeres, creados en 2013 para abordar la agenda de seguridad local con un enfoque de género y disminuir las violencias contra las mujeres en cada

localidad. Las participantes señalaron los lugares que en cada territorio producían más sensación de peligro y fue a estos sitios a los cuales se intentó llegar durante esta fase del estudio.

Los resultados permitieron calcular el índice de seguridad nocturna para las mujeres de Bogotá, pero además confirmaron que, a pesar de las diferencias culturales, económicas y políticas, entre otras, estas tres ciudades tienen en común factores estructurales que hacen que las mujeres no puedan disfrutar libremente y con seguridad del espacio público nocturno. En ninguna de estas ciudades las mujeres son minoría y, sin embargo, la infraestructura y las lógicas de movilizarse en la ciudad se revelan principalmente masculinizadas. En Bogotá, tres factores críticos fueron reconocidos en los puntos georeferenciados: bajos porcentajes de presencia de personal de seguridad pública y privada, baja ocupación de la ciudad en la noche y mayor ocupación del espacio público por parte de los hombres.

Durante estas fases del estudio, se han tenido que resolver varios aspectos relacionados con la adaptación de la herramienta y de las metodologías al contexto colombiano; no obstante, esto ha permitido no solo la apropiación de la aplicación sino la concepción de diferentes alternativas de orden técnico para mejorarla y hacerla replicable en otros lugares del mundo. En este sentido, la ciudad de Bogotá ha dado un valor agregado a la herramienta con respecto a cómo se pueden leer los espacios públicos para las mujeres en la noche. Un ejemplo de ello fue la adaptación

de la tecnología a las bicicletas, propuesta que se llevó a cabo junto con la Secretaría de Movilidad en 2016, tras reconocer que en 2015 no había sido posible acceder en vehículo a algunos de los puntos identificados como inseguros por las mujeres de los Consejos Locales porque las condiciones de infraestructura lo impedían. Asimismo, en el taller (workshop) realizado en 2016 en Nueva Delhi, la organización adoptó un índice compuesto realizado por el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG) de la SDMujer, para agregar aritméticamente las ocho variables en un solo puntaje que sintetiza la información de cada punto estudiado.

En estos años de trabajo se ha logrado mayor recepción del tema por parte de diferentes actores institucionales, sociales, económicos y políticos –nacionales e internacionales–, que inicialmente tenía poca visibilidad en general y poca relevancia en la agenda pública. La Secretaría de la Mujer ha venido así consolidando una serie de articulaciones con el sector público y privado en torno a las problemáticas de las mujeres en el espacio público en Bogotá, con el fin de incidir en la recuperación física y en la resignificación simbólica de lugares reconocidos como inseguros para las mujeres y para disminuir los hechos de violencia en estos. Se han desarrollado numerosas actividades para incentivar entre las mujeres el acceso al espacio público, en particular en la noche, y para transformar los imaginarios colectivos y prácticas culturales que naturalizan el acoso callejero y la violencia sexual que viven las mujeres en el espacio y el transporte públicos. La información obtenida por medio de

los diferentes diagnósticos ha sido cruzada con otras capas geográficas de la ciudad para ampliar el análisis espacial y geográfico y cualificar la toma de decisiones en el territorio. Se ha socializado la información en las localidades a través de los Consejos Locales de Seguridad de Mujeres y toda la información está disponible en la página web de Catastro Distrital para que cualquier persona pueda acceder a ella; de esa forma, se cumple con el ciclo de gestión de conocimiento que debe devolver a la ciudadanía la información para que la pueda integrar a su vida cotidiana.

Los encuentros nacionales e internacionales, celebrados con el objeto de compartir las problemáticas y los avances que los países han tenido en el desarrollo de las experiencias sobre la seguridad en el espacio público, han permitido construir relaciones de cooperación efectiva que favorecen la gestión y el intercambio de conocimientos, así como las buenas prácticas. Un ejemplo de esto es la iniciativa Mujeres en Movimiento, nacida en la Cumbre 2018 del Foro Internacional del Transporte (ITF, por su sigla en inglés) y de la conferencia “Las mujeres movilizan a las mujeres”, de la Iniciativa Transformativa de Movilidad Urbana (TUMI, por su sigla en inglés), que está conformada por mujeres de diferentes orígenes, lideresas en sus países en temas de movilidad, que buscan impulsar liderazgos sostenibles, en especial en las disciplinas de transporte, movilidad y energía.

Los resultados que en dos ediciones de *Mujeres en Cifras* se exponen (uno para ciclorrutas y otro para vías y arterias) hacen parte de una

nueva fase del proyecto que fue presentada y seleccionada en el concurso TUMI Global Urban Mobility Challenge, promovido por el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ, por su sigla abreviada en alemán) y la Iniciativa Transformativa de Movilidad Urbana (TUMI), cuyo rol es apoyar a líderes en los países en desarrollo y las economías emergentes para crear una movilidad urbana sostenible. La participación se realizó en alianza con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF, antes Corporación Andina de Fomento), organización con la que se ha venido trabajando para la promoción de espacios seguros para las mujeres; también, durante el despliegue se ha contado con el apoyo de la Fundación Trenza en Bogotá. Esta medición, realizada en mayo de 2019, multiplica la extensión abarcada en 2015, puesto que recoge datos de 40.492 puntos evaluados en 16.145 kilómetros en vías y arterias, así como 3.843 puntos en 537 kilómetros de ciclorruta. También se incluye la información de 14.311 encuestas realizadas a mujeres en toda la ciudad para identificar su percepción de seguridad en el espacio y el transporte públicos.

El trabajo de la SDMujer con SafetiPin se basa en la premisa de que es con la participación y el compromiso de la ciudadanía y con el vínculo entre el Estado y la sociedad civil que se pueden hacer ciudades más seguras para las mujeres. Este ejercicio que viene liderando la entidad es muy particular, porque es a través de datos facilitados por el uso de nuevas tecnologías y analizados con enfoque de género como se puede tener información sobre los diferentes parámetros

vinculados para hacer del espacio urbano nocturno un espacio más seguro e inclusivo, en especial para las mujeres y las niñas.

Las mediciones efectuadas a través de la herramienta tecnológica SafetiPin hacen parte fundamental del programa “Me Muevo Segura”, que tiene como objetivo garantizar espacios públicos seguros para las mujeres, como elemento importante de la garantía del derecho a una vida libre de violencias. En este sentido, responde no solo a una iniciativa de esta Administración por garantizar el uso de tales espacios, sino también a un alineamiento con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el 5, sobre igualdad de género y empoderamiento de las mujeres, y el 11, sobre ciudades y comunidades sostenibles, en un ejercicio de sinergia con la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género, sus ocho derechos priorizados y el trabajo con la comunidad que ha realizado la Secretaría Distrital de la Mujer.



1 Contexto y metodología

Este proyecto de investigación del programa “Me Muevo Segura” en la ciudad de Bogotá se desarrolló por una iniciativa de la Secretaría Distrital de la Mujer, que desde hace algunos años viene trabajando en el diseño de estrategias y mecanismos para la generación y la consolidación de información que permita adoptar políticas públicas más cercanas a la realidad y a las necesidades de las personas bici-usuarias en la ciudad; para ello, efectuó una primera medición piloto sobre los niveles de inseguridad en las vías bogotanas, como se indicó en la introducción, lo cual le permitió afinar sus intervenciones y proponer un ejercicio en la ciudad para tener una medición mucho más completa y robusta.

Este esfuerzo dio sus frutos, gracias al apoyo de GIZ (Agencia de Cooperación Alemana) y CAF (Banco de Cooperación de América Latina). Para cumplir con los objetivos planteados, un equipo interdisciplinario de trabajo realizó las siguientes actividades de medición (componentes de medición), enmarcadas en el programa “Me Muevo Segura”.

- 16.145 kilómetros de malla vial de Bogotá, a través de recorridos nocturnos vehiculares
- 537 kilómetros de ciclorrutas de Bogotá, recorridos en horarios nocturnos
- 14.311 encuestas de percepción efectuadas a mujeres ciudadanas de Bogotá en la noche

- Tres grupos focales con la participación de ocho mujeres en cada uno.

Los tres primeros componentes de la medición global fueron recolectados en horarios nocturnos entre las 6:30 p.m. y las 11:30 p.m., en tanto el cuarto componente, enfocado a la recolección de información mediante la técnica cualitativa de grupos focales, se llevó a cabo en horarios diurnos en un hotel del occidente de la ciudad.

A continuación, se describe cada uno de los componentes que son abordados en esta edición de *Mujeres en Cifras* (medición en ciclorrutas y grupos focales, con énfasis en el grupo de bici-usuarias)¹, que contó con la participación de cerca de cien personas, en todas sus etapas de planeación, preparación, ejecución evaluación y análisis, previa explicación de las ocho variables que son evaluadas.

1.1 SafetiPin y sus variables

La medición realizada en 2019, cuyos resultados se presentan en el capítulo 2 de esta publicación, está basada en ocho variables que integran la aplicación SafetiPin para Bogotá, a partir de

1 En una próxima edición, se publicarán los resultados de la medición de vías vehiculares y de la encuesta aplicada.

las cuales se construyó el índice de seguridad nocturna, que provee información sobre los factores que determinan la seguridad para las mujeres en un sector determinado de la ciudad en horas nocturnas. Las ocho variables y sus modos de valoración se explican a renglón seguido.

Iluminación

Corresponde a la evaluación de las condiciones de iluminación en la zona, que incluye la existencia o no de alumbrado público y las condiciones de este (suficiencia o insuficiencia). Valoraciones:

- No hay iluminación - cuando no hay alumbrado público ni ningún tipo de luz
- Poca iluminación - cuando se ven luces, pero no con claridad
- Suficiente iluminación - la iluminación permite ver con claridad
- Iluminación brillante - si el área está muy bien iluminada.

Apertura o visión libre (¿qué veo?)

Esta variable indaga por las condiciones de visibilidad en la zona con respecto a la infraestructura del espacio público, que puede obstaculizar el dimensionamiento de la situación de riesgo por parte de la persona. Valoraciones:

- Cero visibilidad - esquinas u obstáculos que no permiten ver los alrededores y el panorama general
- Parcialmente visible - se puede ver un poco adelante y alrededor
- Bastante visible - puede ver en casi todas las direcciones
- Totalmente visible - se ve claramente en todas las direcciones.

Visibilidad (¿quién me ve?)

Se relaciona con las posibilidades de que la persona sea vista por otras personas al transitar por la zona. Valoraciones:

- No hay quien mire - no hay ventanas o entradas o ventas callejeras
- Algunas personas miran - menos de 5 ventanas o entradas o ventas callejeras
- Muchas personas miran - menos de 10 ventanas o entradas desde donde se pueda ver este lugar
- Altamente visible - más de 10 ventanas o entradas desde donde se pueda ver este lugar.

Densidad de personas - presencia suficiente

Indaga por el volumen de personas que se encuentran en la zona evaluada. Valoraciones:

- Desierto - no hay personas a la vista
- Pocas personas - hay menos de 10 personas a la vista
- Bastantes personas - más de 10 personas a la vista
- Multitud de personas - muchas personas con muy poca distancia entre sí.

Seguridad (presencia de agentes de seguridad)

Responde a la presencia de personal de seguridad (fuerza pública, policía, fuerzas militares, vigilancia privada) en la zona evaluada. Valoraciones:

- Ninguna - no hay guardias de seguridad o policías cerca

- Mínima - hay presencia de vigilancia privada cerca
- Moderada - se ve un barrio con seguridad o estaciones de Policía
- Buena - policía, seguridad confiable cerca.

Sendero

Esta variable se refiere a las características y al estado de los espacios específicos para el tránsito de personas. Valoraciones:

- Ninguno - no hay un sendero disponible
- Pobre - hay caminos, pero en muy malas condiciones
- Justo - se puede caminar, pero no correr
- Bueno - fácil para caminar rápido o correr.

Transporte público

Esta variable evalúa la cercanía a algún medio de transporte público en la zona estudiada. Valoraciones:

- No está disponible - a 10 minutos o más caminando se encontrará algún tipo de transporte
- Distanciado - a 5 minutos caminando encontrará algún tipo de transporte
- Cerca - a una distancia de entre 2 y 5 minutos caminando encontrará transporte
- Muy cerca - a menos de 2 minutos caminando encontrará transporte.

Diversidad de personas (presencia mixta)

Esta variable hace referencia a la presencia de personas de diferentes sexos y edades en la zona evaluada. Valoraciones:

- No hay diversidad - nadie a la vista o solo hombres
- Más o menos diverso - la mayoría son hombres, hay muy pocas mujeres o niñas y niños
- Hay algo de diversidad - algunas mujeres o niñas y niños
- Diverso - relativo balance de todos los sexos o más mujeres y niños y niñas.

Safetipin es la herramienta con la cual se realizó la medición de cómo se comporta la seguridad en el espacio público nocturno en la ciudad de Bogotá, lo cual permite crear no solo una cartografía sobre el uso que hacen las mujeres del espacio público, sino también la recolección, la actualización y el análisis de datos que son fuente para la toma de decisiones cualificadas y encaminadas a mejorar la seguridad y el ordenamiento territorial en la ciudad, por ejemplo, establecer la relación entre la iluminación en un determinado sector y la situación de seguridad del mismo (que se evidencia a través de los pin de colores de la aplicación), así como identificar las zonas que representan, por sus factores, más inseguridad en la ciudad o que por sus condiciones son propicias para el acoso sexual. De esta manera, se puede analizar qué factor puede estar contribuyendo a que se presente cualquier tipo de violencias contra las mujeres en el espacio público en las noches.

Además, permite la transversalización del enfoque de género en las acciones y las políticas públicas, la realización de un ejercicio triangulado de fuentes primarias y secundarias y aumentar y cualificar el uso del espacio público por parte de

las mujeres, para así garantizar el derecho a una vida libre de violencias.

El mapeo se hizo en 19 de las 20 localidades de la ciudad de Bogotá (una de ellas es rural, por lo que no aplica en este caso para el objetivo del proceso). Este mapeo contó con la participación de los Consejos Locales de Seguridad para las Mujeres y tuvo como insumos los Planes Locales de Seguridad para las Mujeres, lo que permitió identificar con mayor precisión los tramos más inseguros para ellas.

1.2 Equipos conformados para las mediciones operativas

Equipo vehículos

- 1 persona coordinadora
- 12 personas conductoras
- 12 asistentes de ruta
- 1 persona conductora de soporte

Equipo bicicletas

- 1 persona coordinadora
- 6 ciclistas contratadas(os) por la Fundación Trenza
- 2 ciclistas del Sector Movilidad

Equipo encuestas

- 1 persona coordinadora
- 5 personas supervisoras
- 30 personas encuestadoras

Equipo de crítica

- 1 persona supervisora
- 4 personas críticas

Equipo de digitación

- 1 persona supervisora
- 5 personas digitadoras

Además de estos cinco equipos operativos, se conformaron otros cuatro:

- Un equipo de dirección y coordinación general del proyecto compuesto por personas economistas, sociólogas y politólogas.
- Un equipo de soporte técnico integrado por profesionales de la ingenierías catástrofe, geodesta y electrónica, además de una persona diseñadora gráfica y una asistente operativa.
- Un equipo administrativo y legal compuesto por profesionales de la contaduría y el derecho y personal de apoyo logístico.
- Un equipo interdisciplinario de análisis responsable de la entrega final de productos, conformado por especialistas en análisis técnico de políticas públicas y datos cuantitativos y cualitativos.

1.3 Componentes de la medición

Los primeros tres componentes que se desarrollaron en el espacio público de la ciudad (las dos mediciones y la aplicación de la encuesta) demandaron un gran número de horas de capacitación previa que permitieron a las personas vinculadas a estos operativos entender, comprender, manipular y utilizar las herramientas, metodologías y elementos requeridos para llevar a cabo cada una de sus funciones. La siguiente es la descripción de los dos componentes abordados en este número de *Mujeres en Cifras*.

Medición de las ciclorrutas de la ciudad

Este componente, enfocado en recoger información de las variables que generan inseguridad en las ciclorrutas de la ciudad, fue organizado y coordinado con personal de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) que, a través de su Gerencia de la Bicicleta, designó un equipo de guías de movilidad destinados al acompañamiento de este ejercicio y que, junto con las personas bici-usuarias contratadas por la Fundación Trenza, conformaron dos equipos de trabajo, cada uno de cuatro personas, que realizaron los recorridos nocturnos en el ciento por ciento de las ciclorrutas de la ciudad que conforman la red de este tipo de vías: de los 540 kilómetros habilitados en el momento de la medición, solo se dejaron de medir 3 kilómetros que se encuentran dentro de parques metropolitanos y que no están abiertos al público en el horario en que se tomó la información.

Cada equipo de trabajo estaba debidamente uniformado y tenía la participación de una persona que lideraba el equipo, quien transportaba en su bicicleta el equipo que tomaba las fotografías del recorrido, y tres acompañantes, también en bicicleta, que aseguraban el entorno y seguían la ruta asignada para cada jornada.

Componente de grupos focales

Este componente de la medición se realizó el día miércoles 26 de junio de 2019, en las instalaciones del Hotel GHL Capital, lugar al que fueron citadas las personas preseleccionadas para acompañar este ejercicio, que consistió en el desarrollo de tres grupos focales con mujeres

de diferentes edades, profesiones, estratos socioeconómicos y lugares de la ciudad. Dos de estos grupos focales estuvieron dirigidos a mujeres que utilizan varias modalidades de transporte diferente y el tercer grupo se hizo solo con mujeres que se movilizan en bicicleta en sus recorridos diarios por la ciudad, algunas de ellas contactadas a través de colectivos de bicis, con base en la información suministrada por la Secretaría Distrital de la Mujer.

La conversación colectiva duró cerca de 120 minutos con cada grupo, que fue conducido por una persona moderadora y acompañado por una analista y una relatora. Este ejercicio, abundante en audio y video, permitió recoger las reflexiones, quejas, propuestas y anécdotas de las usuarias de las diversas modalidades de transporte en la ciudad y su percepción sobre la seguridad ciudadana, el acoso sexual, la calidad de los medios y el respaldo institucional en sus recorridos diarios, sobre todo en horas nocturnas, elementos fundamentales para entender la realidad que viven en su día a día.



2 Resultados de las ocho variables y del índice de seguridad en ciclorrutas de la ciudad

En este aparte se muestran los resultados gráficos de los análisis de las fotografías tomadas en la red de ciclorrutas de la ciudad de Bogotá. Cada indicador tiene una categorización relacionada con el valor numérico que se le otorga a cada atributo encontrado en los puntos fotografiados. El índice de seguridad de ciclorrutas en horas de la noche se describe por cada variable que lo componen, según el orden en que se presentan sus resultados, así:

- **Iluminación.** Mide la cantidad de brillo e iluminación en un lugar y varía de oscuro a brillante; un lugar se puede iluminar con alumbrado público o de otras fuentes.
- **Densidad de personas - presencia suficiente.** Indica la cantidad de personas alrededor del sitio donde se toma cada fotografía. Aumenta en la medida en que hay una menor oportunidad de ocupación del espacio público.
- **Diversidad de personas - presencia mixta.** Se trata de la diversidad; es decir, el porcentaje de mujeres, niñas y niños entre la multitud. Aumenta como consecuencia de la percepción de seguridad.
- **Visión libre - qué veo.** Se refiere a si una persona tiene una buena línea de visión en todas las direcciones.
- **Seguridad - presencia de agentes seguridad.** Se relaciona con la seguridad visible ofrecida por la Policía, el Ejército o personal de guardias de seguridad privada.

- **Sendero.** Evalúa si una persona puede caminar cómodamente en un lugar. Puede referirse a la calidad de un pavimento o el espacio a lo largo de una carretera o la calidad de las vías.
- **Transporte público.** Corresponde a la facilidad de acceso a cualquier modo de transporte público (Transmilenio, buses, taxis, entre otros). Se mide en términos de la distancia al modo más cercano.
- **Visibilidad - quién me ve.** Se refiere a qué tan visible es la persona para las demás; se basa en el principio de “ojos en la calle”, que comprende ventanas, puertas de tiendas, casas, junto con personas vendedoras ambulantes.

2.1 Balance por variable

Mediante una comparación cartográfica entre los resultados de la medición anterior y la de 2019, se explican las variaciones, seguida de los resultados en términos porcentuales. En la versión web de este boletín (<http://omeg.sdmujer.gov.co/OMEG/home/publicaciones/boletin>), se pueden encontrar los mapas con mayor nivel de visibilidad. Para mayor orientación del público lector, las convenciones en mapas y gráficos corresponden a los colores verde oscuro, verde claro, amarillo y rojo, de mayor a menor nivel de valoración (de la más positiva a la más negativa).

Variable iluminación



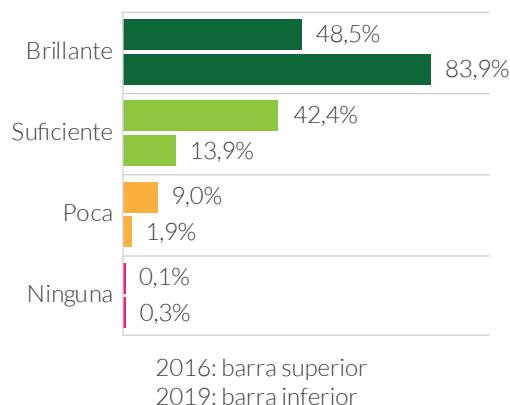
(Ver mapas en anexo 1)

Esta variable sufrió afectaciones positivas e importantes en los últimos tres años. Por una parte, como se explicó, son más los kilómetros evaluados y, por otra, tales variaciones pueden atribuirse a la gestión de la Administración para instalar nuevas luminarias a lo largo de la ciudad, circunstancia que deriva en un mejor comportamiento de este indicador, tal como se aprecia en el mapa, año 2019 (izquierda de la imagen). El indicador muestra una mejora significativa que se evidencia en una mayor cantidad de puntos verdes a lo largo de las diferentes localidades; sin embargo, se presentan algunos puntos con color rojo, principalmente en las terminaciones de varias ciclorrutas del noroccidente de la ciudad, en localidades como Suba, Engativá y Fontibón, situación que puede relacionarse con la presencia de cuerpos de agua y zonas verdes o periféricas de la ciudad que tienen escaso mobiliario urbano, poca iluminación de postes y baja presencia de otras personas habitantes de la zona; vale decir, zonas poco transitadas de la ciudad.

El gráfico 1 muestra la variación porcentual de la iluminación entre 2016 (barra superior) y 2019 (barra inferior) de los puntos observados en las ciclorrutas de Bogotá. Se observa que la proporción de puntos que tuvieron la máxima valoración en la variable iluminación en Bogotá pasó de 48,5% a 83,9%. En otras palabras, 8 de cada 10 puntos analizados en 2019 tienen una iluminación brillante.

Comportamiento porcentual de la variable iluminación. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 1



Variable densidad de personas - presencia suficiente



(Ver mapas en anexo 2)

Esta variable es la que registra una mayor variación negativa, con una clara tendencia de las personas a no permanecer en el espacio público capitalino, ciclorrutas, en horas de la noche. La variable mide qué tantas personas, sin importar su género, están caminando o simplemente ocupando las calles y los andenes de la ciudad y muestra que cada vez menos personas disfrutaban de las ciclorrutas en la noche, lo cual puede asociarse a las percepciones de inseguridad en este tipo de vías.

La variación porcentual entre ambas mediciones con respecto a la cantidad de personas en las ciclorrutas bogotanas se muestra en el gráfico 2, en el cual se puede apreciar que la valoración

“desierto” pasó de 33,3% en 2016 a 63,2% en 2019; en oposición, las otras tres categorías disminuyeron.

Variable diversidad de personas - presencia mixta



(Ver mapas en anexo 3)

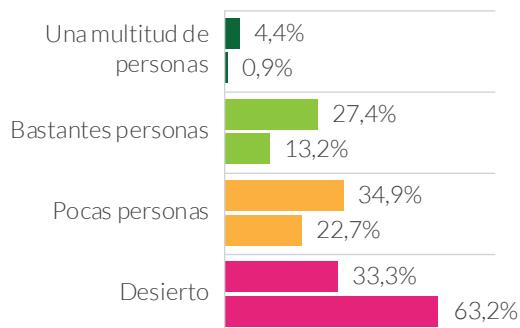
Esta variable complementa y extiende el alcance de la anterior al incluir el enfoque de género en la composición de la población que se encuentra en las ciclorrutas. En tal sentido, se refiere a la diversidad de mujeres y hombres que se encuentran en la calle durante los recorridos en que se recogió la información y evidencia que la situación en este aspecto continúa teniendo una valoración negativa en su mayoría. Sus resultados corroboran que los espacios públicos en horarios nocturnos son ocupados en especial

por hombres, o sea que el espacio público no es neutro. Los roles de género asignados cultural y socialmente han limitado las mujeres al espacio privado, además de factores ligados a las percepciones de inseguridad, entre otros. Al respecto, “diferentes estudios han mostrado que, entre las mujeres en general predomina la sensación de inseguridad y miedo cuando se desplazan por el espacio público o acceden a sus diferentes escenarios. Este aspecto es uno de los que incide de manera más negativa en la apropiación del espacio público de parte de las mujeres”².

Como se observa en el gráfico 3, la presencia mixta de personas en el espacio público nocturno de Bogotá dedicado a las ciclorrutas bajó entre 2016 y 2019, puesto que en la categoría “no hay diversidad” se presentó un aumento de 6,2 puntos porcentuales (p.p.), al pasar de 85,5% a 91,7%.

Comportamiento porcentual de la variable personas - presencia suficiente. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 2



2016: barra superior
2019: barra inferior

Variable visión libre - qué veo



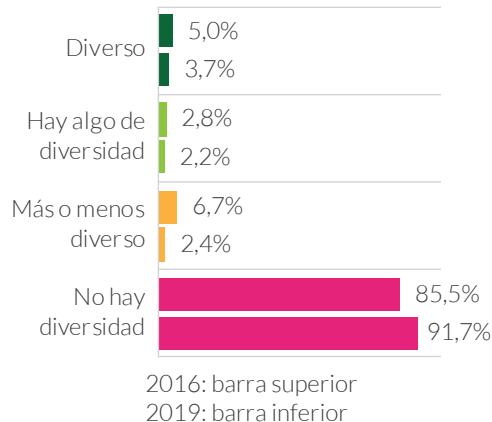
(Ver mapas en anexo 4)

Frente a la variable relacionada con lo que pueden ver las bici-usuarias en los recorridos por las ciclorrutas de la ciudad, se evidencia un comportamiento ligeramente positivo, es decir, la visibilidad ha mejorado.

2 Secretaría Distrital de la Mujer (2019). Boletín 16 Mujeres en Cifras. Acoso callejero-sexual en Kennedy. Línea de base. Disponible en <http://omeg.sdmujer.gov.co/OMEG/home/publicaciones/boletin>

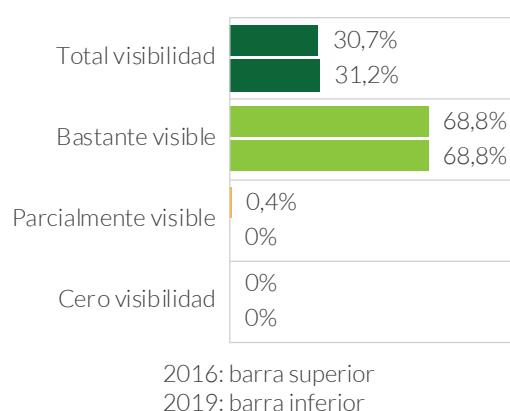
Comportamiento porcentual de la variable diversidad de personas - presencia mixta. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 3



Comportamiento porcentual de la variable visión libre - qué veo. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 4



En la valoración, se aprecia un leve aumento en la categoría “total visibilidad”, al pasar de 30,7% en 2016 a 31,2% en 2019, como se muestra en el gráfico 4. Las otras categorías permanecen sin variaciones.

Variable seguridad - presencia de agentes de seguridad



(Ver mapas en anexo 5)

Con respecto a la presencia de agentes de seguridad pública (policías, militares...) o privada (guardas de seguridad, celadores, escoltas...), el indicador no muestra avances; el color rojo, que representa la nula presencia de agentes de seguridad, es la condición predominante. En relación con su evolución, en los mapas se observa que, entre 2016 y 2019, el panorama general no

registra mejoras; incluso en algunos sectores tiende a empeorar, lo que revela que las ciclorrutas en horas nocturnas tienen una muy baja presencia de agentes de seguridad y vigilancia, lo que puede incrementar la sensación de inseguridad y reducir la apropiación de esos espacios.

Entre 2015 y 2019, la presencia de personal de seguridad pública y privada en las ciclorrutas de Bogotá disminuyó, como se evidencia en el gráfico 5. La categoría “ninguna” pasó de 75,5% en 2016 a 86,1% en 2019, con un aumento de 10,6 p. p.

Variable sendero

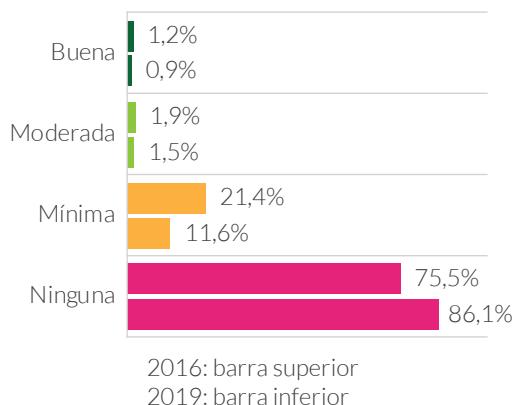


(Ver mapas en anexo 6)

En cuanto a la variable relacionada con los senderos aledaños a la red de ciclorrutas, se aprecia

Comportamiento porcentual de la variable seguridad - presencia de agentes de seguridad. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 5

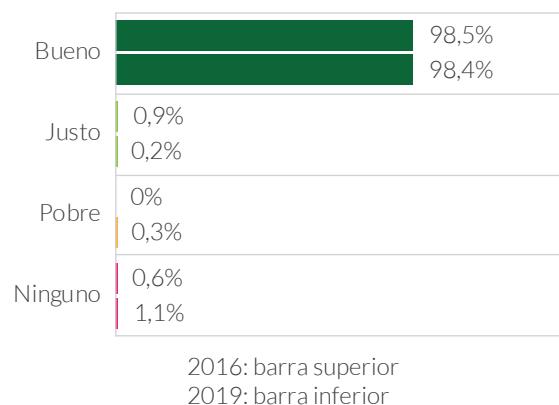


que, entre 2016 y 2019, hay muy leves retrocesos, pero se mantiene la tendencia de una gran mayoría de puntos de color verde oscuro, que representan la valoración óptima, observables en localidades como Fontibón, Teusaquillo, Suba, Tunjuelito y Barrios Unidos. Sin embargo, el corredor que conecta a Bogotá con la carretera a La Calera y que se incorporó en los últimos años a la red de ciclorrutas muestra una mayor cantidad de puntos rojos, comportamiento que refleja que no existe ningún sendero aledaño a la ciclorruta, que la convierten en insegura.

En el gráfico 6, se muestra que la proporción de senderos buenos se mantuvo prácticamente igual entre 2016 y 2019 (diferencia de 0,1 p.p.), aunque en la categoría “justo” se registra una disminución de 0,7 p.p., lo que significa que existen menos puntos por donde se puede

Comportamiento porcentual de la variable sendero. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 6



correr, y un aumento de 0,5 p.p. en la valoración “ninguno”.

Variable transporte público

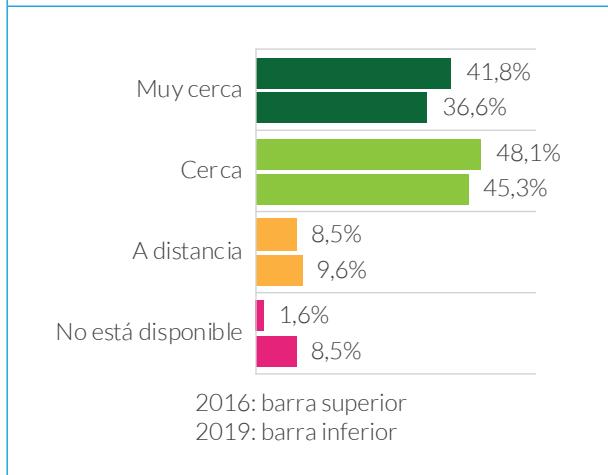


(Ver mapas en anexo 7)

El indicador de transporte público muestra en los mapas que no se evidencian avances entre el año 2016 y el año 2019; señala que la distancia y el tiempo caminando para acceder a modos de transporte masivo se mantiene sin mayores variaciones, aunque es pertinente anotar que es precisamente mediante nuevas ciclorrutas por tales sitios que se busca privilegiar el uso de la bicicleta por sobre otros medios de transporte. Por su parte, el gráfico 7 muestra que la proporción de los puntos de transporte público que están a 10 minutos de las ciclorrutas (no está

Comportamiento porcentual de la variable transporte público. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 7



disponible) aumentó en 6,9 p.p., al pasar de 1,6% a 8,5%. Asimismo, los puntos que están a 5 minutos (a distancia) pasaron de 8,5% a 9,6% entre 2016 y 2019, mientras que las valoraciones de cerca y muy cerca disminuyeron en 2,8 y 5,2 p.p., respectivamente.

Variable visibilidad - quién me ve



(Ver mapas en anexo 8)

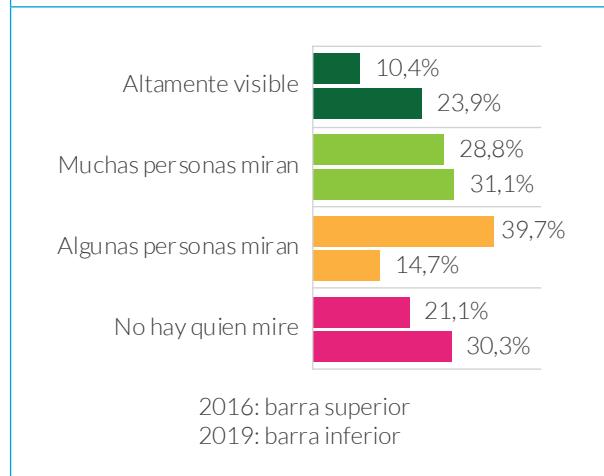
La variable de visibilidad, relacionada con las personas que tienen la oportunidad de ver a las que transitan por la ciclorruta, muestra en los mapas que en localidades del suroccidente de la ciudad, como Kennedy, Bosa y Tunjuelito, que fueron beneficiadas con la instalación de nuevas luminarias, el comportamiento de este indicador mejoró de forma importante, lo

mismo que en localidades como Chapinero, Los Mártires, Santa Fe y La Candelaria, en donde se construyeron y mejoraron los espacios habilitados para personas bici-usuarias. No obstante, aunque se aprecian más puntos verdes (claros y oscuros) en 2019, también se observan más puntos rojos, en la medida en que los amarillos disminuyeron.

La proporción de lugares en las ciclorrutas en los que la bici-usuaria es altamente visible aumentó en 13,5 p.p., al pasar de 10,4% a 23,9% entre 2016 y 2019 (gráfico 8). Asimismo, los puntos en los que muchas personas miran aumentaron en 2,3 p.p., mientras creció la proporción de la valoración de cero visibilidad de la usuaria en 9,2 p.p. y disminuyó la de “algunas personas miran” en 25,0 puntos.

Comportamiento porcentual de la variable visibilidad - quién me ve. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 8



2.2 El índice de seguridad nocturna en las ciclorrutas de Bogotá

(Ver mapas en anexo 9)

Ahora bien, de manera global y con el ánimo de hacer un análisis comparativo entre variables, se tomaron todos los puntos estudiados en las ciclorrutas y se ponderaron en relación con la máxima calificación posible en cada una de las variables examinadas. Así, se obtuvo la proporción de avance con respecto al ideal (máxima calificación posible) por cada variable en las ciclorrutas de Bogotá. Los mapas, y en particular el gráfico 9, muestran el desempeño comparativo por cada una de las ocho variables. Se observa que las variables que mejoraron entre 2016 y 2019 fueron iluminación y visibilidad. En oposición, las variables cantidad de personas, transporte y seguridad no muestran avances y la variable sendero se mantuvo constante.

En términos generales, el conjunto de variables que componen el índice de seguridad de la ciudad para ciclorrutas muestra un comportamiento positivo con respecto a la medición de 2016: la cantidad de puntos verdes oscuros y claros creció significativamente y muestra un entorno más favorable para el tránsito de bici-usuarias en las ciclorrutas de la ciudad.

Sin embargo, debido a que el alcance de la medición 2019 se extendió a toda la ciclo-infraestructura, incluidas calles y callejuelas, además de los puntos donde terminan las ciclorrutas, se encontraron zonas con alta concentración de puntos en amarillos o rojos, principalmente

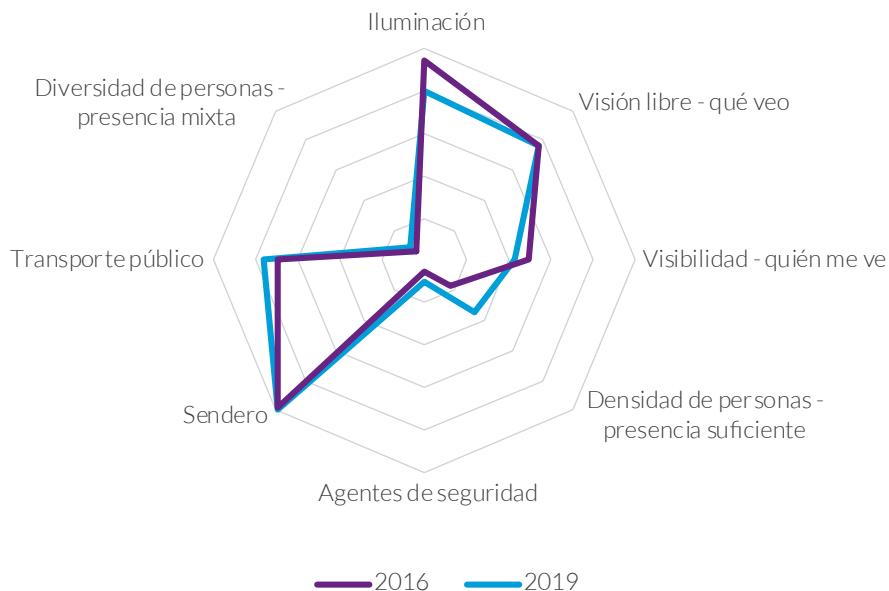
El trabajo de la SD Mujer con SafetiPin se basa en la premisa de que es con la participación y el compromiso de la ciudadanía y con el vínculo entre el Estado y la sociedad civil que se pueden hacer ciudades más seguras para las mujeres

en los sitios donde finalizan las ciclorrutas, cuya característica general es la de ser lugares poco habitados, con baja luminosidad, sin presencia de agentes de seguridad y con poca visibilidad, en particular por la falta de mobiliario urbano y escasa presencia de viviendas o lugares de tránsito y reunión de la ciudadanía.

También se debe evaluar el corredor que conduce al municipio de La Calera, que en casi todas las variables muestra un comportamiento adverso a la seguridad de las bici-usuarias que usan esta ciclorruta, ya que carece de señalización, iluminación y acompañamiento institucional. Este hallazgo explica la disminución durante el periodo de la proporción de puntos verdes (sumatoria de alto y muy alto) en 3 p.p., que pasó de 53,2% en 2016 a 50,2% en 2019 (gráfico 10).

Comportamiento porcentual del índice de seguridad nocturna en las ciclorrutas por variable. Bogotá, 2016-2019

Gráfico 9

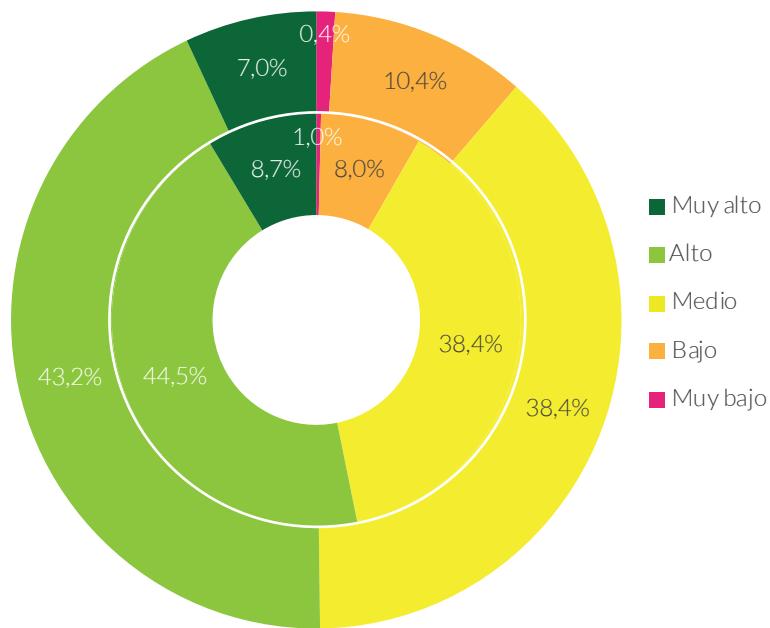


	2016	2019
Iluminación	79,8%	93,8%
Visión libre - qué veo	76,7%	77,1%
Visibilidad - quién me ve	42,8%	49,5%
Densidad de personas - presencia suficiente	34,3%	17,3%
Agentes de seguridad	9,6%	5,7%
Sendero	99,1%	98,7%
Transporte público	76,7%	70,0%
Diversidad de personas - presencia mixta	9,1%	6,0%

Fuente: OMEG, SDMujer.

Índice de seguridad para las mujeres en el espacio público nocturno en ciclorrutas, según el nivel de valoración.
Bogotá, 2016-2019

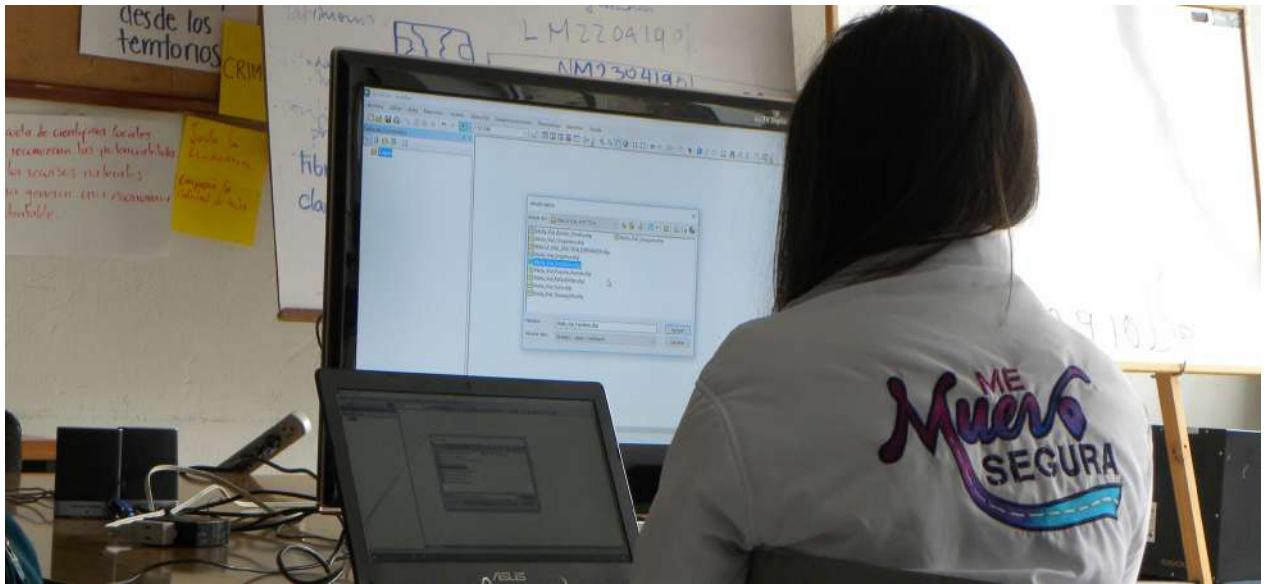
Gráfico 10



2016: círculo interior
2019: círculo externo

Fuente: OMEG, SDMujer.





3 Grupos focales, análisis y recomendaciones

3.1 Ser bici-usuaria, un estilo de vida que ofrece libertad a las mujeres, pero también inseguridades³

“La bicicleta es felicidad, mucha felicidad”

Usar la bicicleta es un estilo de vida más que un medio de transporte, en el que las mujeres se sienten más vivas, libres y autónomas. Ser bici-usuaria es una opción y decisión consciente que ellas reconocen como que les trae diversos beneficios:

- Física y emocionalmente, por ser el único medio de transporte que les produce alegría, disposición y agradecimiento al usarlo.
- Les brinda autonomía, al poder escoger y definir las rutas y los recorridos; además, pueden ganar tiempo en los desplazamientos y, aun siendo cautelosas, es más rápido que los otros medios de transporte.
- Promueve solidaridad y acciones colectivas entre las bici-usuarias. La bici es también un medio para sentirse parte de la ciudadanía

3 Este aparte es construido a partir de los hallazgos y las recomendaciones extraídas de la conversación sostenida con mujeres bici-usuarias en Bogotá, en el marco del grupo focal desarrollado con estas ciudadanas. El texto extrae reflexiones y propuestas hechas por las participantes y condensadas en el documento por la persona moderadora de la sesión.

responsable de deberes, pero también objeto de derechos.

“Nuestros miedos e inseguridades”

Las mujeres expresan miedos e inseguridades al usar la bicicleta. Las experiencias las llevan a estar en un estado de alerta permanente y a actuar de forma prevenida y cautelosa:

- El miedo a ser robadas y perder la bicicleta les ocasiona una actitud instintiva de prevención. Afirman que el robo es la manifestación más clara de la inseguridad urbana. Existe una prelación, prefiguración o percepción sobre zonas, vías, puentes, parques y, desde luego, ciclorrutas, que en determinados horarios les acrecienta la sensación de sentirse vulnerables.
- El miedo a los accidentes de tránsito les origina una actitud de autocuidado y preservación en las calles; ellas dan testimonio de cómo en Bogotá abundan conductores(as) que no acatan ni cumplen las normas y no piensan ni entienden la bicicleta como un medio igual de importante que, a su vez, es el más vulnerable de todos. En algunos casos, las bici-usuarias optan por usar las vías de automóviles porque no hay una ciclorruta cerca o porque es más seguro ir entre carros que ir por andenes, cuando se comparte el espacio con el público peatón.

- El acoso y el abuso es un riesgo y una realidad permanentes; los viven a diario con transeúntes, conductores y demás ciclistas, entre otros. La escalas de acoso van desde la palabra malintencionada y lasciva, el silbido, los tocamientos y los golpes hasta el miedo al riesgo más fuerte: ser violadas y, peor aún, perder la vida.

Dada la posibilidad de simultaneidad, existe una relación explícita entre los miedos existentes, que se expresa en una idea de transacción en la que se establecen priorizaciones de riesgos; por ejemplo, en la intención de cuidar el bien (la bicicleta), aceptan otros riesgos como manejar entre automóviles (accidentes) y, ante el abuso físico de cualquier tipo, prefieren entregar el bien (la bicicleta). Se trata de una dimensión de escalas y de transacción de riesgos implícita en las ideas de prevención y autocuidado.

“Acosadas más que robadas”

Ellas viven cotidianamente la experiencia de ser acosadas en su calidad de bici-usuarias y también en sus otros roles, hechos que las indignan y les duelen, desde lo íntimo y personal hasta lo colectivo y como ciudadanas.

- Reconocen el acoso callejero muy común y lo padecen de manera frecuente. Las menciones del grupo fueron variadas y respaldadas entre sí por las experiencias de las participantes.
- La indiferencia las indigna. En las experiencias narradas, la solidaridad de parte de las demás personas transeúntes y testigos es

mínima; mucho de lo que reclaman parte de la idea de que no existe una cultura solidaria con la realidad de las mujeres y se sienten más intranquilas si son otras mujeres las que son indiferentes.

- Les indigna que exista un tipo de legitimación del acoso de una parte de la ciudadanía, que atribuyen a sus decisiones personales (cómo se visten, el uso de la bicicleta).
- Afirman que, en las experiencias vividas, buena parte de las autoridades tienen la misma actitud y disposición y son revictimizadas y juzgadas por su manera de vestir, entre otros aspectos. Para ellas, no existe claridad en los trámites y procedimientos para proceder frente al acoso callejero y al abuso sexual. “La impunidad con los robos nos genera resignación, la impunidad con el acoso sexual nos indigna y nos duele”.

Reflexionaron entre sí por la naturalización del acoso callejero, porque a pesar de ser tan evidente y cotidiano, las exigencias y el diálogo sobre el tema no son suficientes. Del mismo modo, se cuestionan sobre el porqué hay una individualización de las estrategias de cuidado y justicia. “A veces en nuestros recorridos estamos más prestas a cuidar nuestra bici o los objetos de valor y no para cuidarnos frente al acoso”.

3.2 Una ciudad libre de acoso y con más libertad para las usuarias de la bici

Las mujeres quieren y sueñan una ciudad que comprenda qué es ser mujer y ser bici-usuaria o ciclista. Sienten que las respuestas a sus

problemas y miedos no pueden recaer exclusivamente sobre ellas; esperan que los derechos y los deberes de la ciudadanía imperen en la cotidianidad y que ser violentadas o maltratadas es responsabilidad de la ciudad y debe ser enfrentada como un problema social. Quieren recuperar la confianza entre las personas y hacer efectivas la solidaridad y, sobre todo, la seguridad en la ciudad.

Para tener una ciudad libre del acoso callejero, ven necesario que la pedagogía y la formación sean dirigidas a los hombres, a conductores y en las instituciones educativas desde temprana edad. Consideran que debe existir un profundo conocimiento de los delitos y la violencia basados en género por parte de las autoridades encargadas de la seguridad y la movilidad y que debe existir una relación expedita con la justicia para enfrentar la impunidad estructural existente.

Asimismo, ven fundamental el papel de las instituciones distritales, pues creen que son las autoridades competentes para liderar las formas de hacer valer las normas de tránsito, la seguridad ciudadana y la justicia frente a los delitos y las agresiones de género, y consideran que hay necesidad de políticas exclusivas para mujeres en materia de movilidad, en particular para las bici-usuarias.

Creen que la normatividad existente deben conocerla a cabalidad las autoridades, la policía y los funcionarios de los programas de la alcaldía. Dan cuenta que, de parte de las autoridades,

no sólo es falta de solidaridad, también un desconocimiento sobre lo que hay que hacer y sobre lo que pueden hacer. “Nosotras conocemos la ley y debemos ayudar a que las y los ciclistas la conozcan, pero no es solo nuestra responsabilidad ... que los conductores de auto [la] sepan [y] que la Policía de tránsito también se ponga de nuestro lado”.

3.3 Más acciones con pedagogía para la ciudad, más pedagogía con acciones para las bici-usuarias

Las participantes reconocen en la cultura ciudadana una idea arraigada en Bogotá que, por los esfuerzos realizados y los avances obtenidos, puede ser una guía para mejorar las problemáticas de las mujeres bici-usuarias. Piensan que una Bogotá segura pasa por la pedagogía en materia de deberes y derechos en todos los niveles. Piden que desde las instituciones gubernamentales se oriente a la ciudadanía en general, junto a los medios de comunicación, lo que a su vez implica procesos de formación a las funcionarias y los funcionarios del Estado y en las instituciones educativas.

Como bici-usuarias, expresan su intención de ayudar a construir acciones que, a partir de cada una, se vuelvan colectivas y generen cambios para Bogotá. “Algunas iniciativas como juntarnos en grupos para cuidarnos, dar a conocer las normas, las hemos venido haciendo a la medida de nuestras posibilidades y quisiéramos que se ampliaran a más mujeres, a más bogotanas y bogotanos”.

3.4 La acción institucional frente a las mujeres y la bicicleta

Las mujeres bici-usuarias participantes en el grupo focal reconocen en la Ley 1811 de 2016 una herramienta principal que, entre otros elementos, se refiere a las personas peatonas y ciclistas, fija beneficios como estímulos por el uso de la bicicleta entre el personal de las entidades públicas y sienta las bases para transformar el transporte público, como la adecuación de los sistemas masivos incluyentes y complementarios con las bicis. Ellas creen que la ley es un buen instrumento para producir acciones. También sugieren que, a partir de esta, se hagan aproximaciones a la Policía en general, a la Policía de tránsito, en especial, a la vigilancia privada y a la justicia, para realizar ejercicios piloto en horarios pico o en días definidos. “Que los días de no carro se conviertan en más días en bici”.

Piensan que la acción institucional de sus realidades pasa por las entidades relevantes en materia de seguridad, movilidad, ambiente y mujeres, así:

Seguridad. Su experiencia como bici-usuarias les da el conocimiento sobre la ciudad y sus peligros. Ellas saben dónde y en qué horarios se presentan y quieren que ese conocimiento sea oído y reconocido, pues puede ayudar, por ejemplo, a dar prioridad a lugares en los cuales se instalen cámaras, se ejerzan controles de seguridad y se monten oficinas de atención al público. Creen que es importante que se articule una estrategia de seguridad que fortalezca el castigo a la

delincuencia, incluya procedimientos eficaces para la judicialización y persiga y desmantele los mercados de bicicletas y piezas robadas.

Movilidad. Expresan que hay que aproximar a las autoridades encargadas de movilidad a la cultura de la bicicleta, para que el tratamiento a las personas bici-usuarias no sea a través de la multa, el impuesto o el seguro, sino que las ciclistas sean vinculadas a las autoridades de la movilidad en su rol. “Somos parte de la solución a los problemas de movilidad de la ciudad”.

Ambiente. Quieren que en Bogotá se respire un mejor aire y se tenga un mayor cuidado del ambiente; entienden que la bicicleta es el medio de transporte de energías limpias más antiguo, saludable y adecuado y, como bici-usuarias, quisieran acercarse a las autoridades ambientales en la solución a los problemas de aire y energía. “Si Bogotá debe transitar a energías limpias, nosotros podemos ayudar a impulsarlo aún más”.

Mujeres. Las usuarias de la bicicleta son mujeres que han optado por ese medio de transporte de

“A veces en nuestros recorridos estamos más prestas a cuidar nuestra bici o los objetos de valor y no para cuidarnos frente al acoso”

manera libre y autónoma y están comprometidas en ayudar a tener un mejor hábitat y una mayor confianza y seguridad en la ciudad. Quieren una mayor cercanía y entendimiento de la política pública de mujeres para estimular a más usuarias. Asimismo, reconocen los avances que se han alcanzado en el tema. “El 50-50 en bici es, además de empoderamiento y autonomías, salud para nosotras, más aire y movilidad para la ciudad”⁴.

3.5 Seguridad es también mejor infraestructura

Las mujeres participantes entienden que unos espacios públicos adecuados derivan en calidad de vida y en seguridad y mejoran la percepción de la ciudad. Reconocen los avances en el aumento del número de ciclorrutas, pero señalan que algunas de las vías que usan son de mala calidad o están maltrechas o dañadas. Consideran que la ciudadanía debe cuidar más lo público, pero también encuentran que las obras deberían estar bien hechas y ser estéticamente

agradables. Algunas de sus opiniones al respecto se refieren a:

- Las ciclorrutas sobre los andenes son inadecuadas y peligrosas; disputan espacio a las personas peatonas y eso pone en riesgo de accidente a unas y otras, además de bajar la velocidad en los recorridos.
- El adoquinado o pavimento de algunas ciclorrutas es deficiente, tienen huecos, desniveles o agua por debajo de los adoquines sueltos que, además de riesgosos, dificultan el tránsito.
- Las conexiones entre puentes peatonales, puentes grandes, son muy riesgosas. “Son trampas que nos llevan al robo y a más riesgos”.
- Reconocen que la iluminación ha mejorado, aunque la perciben tenue en algunos tramos. “Al usar bicicleta, te das cuenta aún más [de] cuánto de importante tiene una buena iluminación para la seguridad y para la movilidad”.
- Algunos tramos de las ciclorrutas tienen deprimidos por estaciones de Transmilenio, los cuales se inundan en ocasiones y son demasiado oscuros y riesgosos.
- Los riesgos de algunas ciclorrutas hacen que se decidan a transitar por las vías vehiculares, prefiriendo el riesgo de accidentes de tránsito por sobre los riesgos de robo y de acoso. “Una elección de mal menor que no debería pasar y que se soluciona con un poco de infraestructura”.
- Resaltan que quieren una ciudad amable y linda. “Los lugares bonitos, habitados o usados por gente nos dan tranquilidad y confianza. La seguridad también es belleza”.

4 Se refiere a la campaña “50-50 + Mujeres en bici”, liderada por la Secretaría Distrital de la Mujer en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia Ciudadana, que ha incluido acciones diversas, entre ellas la realización del Primer Congreso Internacional 50-50, más mujeres en bici, realizado entre el 26 y el 29 de septiembre de 2019. La campaña busca que la ciudadanía, en especial las mujeres, conozcan y reflexionen sobre los retos, las oportunidades y los aprendizajes que representa el uso de la bicicleta equitativo en la vida de las mujeres, en términos de la garantía y el ejercicio de sus derechos en la ciudad.

3.6 El autocuidado, un aporte de las mujeres a la ciudad

En la experiencia de las participantes, ser ciclistas las ha ido reuniendo en colectivos, ‘parches’ y grupos de rutas, lo que ayuda a que entiendan que la seguridad se resuelve también de forma colectiva y con más y mejor normatividad e institucionalidad.

Entre ellas, surgen otras estrategias de seguridad propias, como grupos de chats para estar informadas de manera permanente acerca de dónde se identifican lugares y de los horarios peligrosos, así como dónde se reciben denuncias, se dan alertas de robo y se organizan rutas y horarios para transitar en grupos.

Algunas de ellas participan en entrenamientos de defensa personal para enfrentar la inseguridad y el acoso callejero, aunque reiteran que la violencia no es el camino. Estas acciones les permiten adquirir confianza en ellas mismas para enfrentar los riesgos y sentirse más seguras.

Las participantes en el grupo focal se reconocen solidarias, creen que es posible ganar confianza sobre la base de la solidaridad, apelan al hecho de que ser mujeres les permite ver con claridad la indiferencia y el individualismo como un camino errado. La experiencia de transitar en bicicleta les ha abierto posibilidades de apreciar las vulnerabilidades y las necesidades de cuidado de las demás personas y saben que deben agenciar y gestionar el autocuidado como bici-usuarias.

3.7 Algunas de sus propuestas

- Brindar mayor acompañamiento a ciclistas, así como hay una logística en las ciclovías de los domingos, con atención de distintas entidades del Estado, además de extenderlas a días normales en horas pico, por ejemplo, con prioridad en las vías y rutas que presentan mayor tráfico.
- Adoptar de programas de pedagogía a todos los actores viales, en especial a los(as) conductores(as) de automóvil, así como preparar e informar de manera adecuada a las y los ciclistas.
- Hacer efectivos los incentivos económicos o de tiempo para las personas bici-usuarias que trabajan en entidades públicas y privadas.
- Mejorar y ampliar la infraestructura para las bicicletas y las personas usuarias (parqueaderos, baños, talleres).
- Implementar nuevos bici-carriles en vías principales.
- Estimular los días sin carro.
- Realizar acompañamiento y pedagogía con los colectivos establecidos hasta hoy para que las mujeres aumenten el uso de las bicicletas. “Queremos llegar al 50-50”.

4 Análisis de contexto. Conclusiones y retos

La red de ciclorrutas de Bogotá es una de las redes de vías para bicicletas más grande del mundo, la más grande de América Latina, con 540 kilómetros⁵ lineales que atraviesan gran parte de las localidades de la ciudad. De esta forma, se consolida Bogotá como la capital mundial de la bici, premio otorgado a la ciudad en el año 2018 y que destaca las políticas de fomento al uso de las bicicletas en la ciudad, no solo como medio de recreación y deporte aficionado, sino como medio alternativo de transporte.

Estas políticas públicas no son de ahora. Iniciaron a finales de los años noventa, cuando surgieron nuevas formas de relacionamiento y construcción de políticas públicas para la ciudadanía y en ellas se ha ido avanzando en todas las Administraciones posteriores. Campañas como las de cultura ciudadana del exalcalde Antanas Mockus o de generación de mejores espacios públicos, como la del actual alcalde Enrique Peñalosa, han sido complementadas con estructuras y programas como el de ciclo vías, que crea espacios recreativos para personas bici-usuarias en la ciudad los días domingos y festivos, en diferentes corredores viales de la ciudad. Este programa, piloto en América Latina y exportado

gratamente por nuestra ciudad a otros municipios del país y de Latinoamérica, es en la actualidad uno de los espacios recreativos más usados de la ciudad.

Sin embargo, no todo es óptimo; las principales críticas a las ciclorrutas existentes en la ciudad se concentran en sus problemas de diseño, la discontinuidad y el estado de las vías. Por ejemplo, la principal queja frente a su diseño e implementación es que hay varios tramos que no respetan un espacio específico para las personas peatonas y ciclistas, lo que deja palpable un conflicto por el espacio que se refleja en accidentes entre estos dos actores viales, problemas de convivencia y tolerancia y una muy baja velocidad de desplazamiento para las personas ciclistas que acuden a estas vías para transportarse por la ciudad.

Por esta condición, muchas bici-usuarias, y hombres también, se “bajan” del andén a las vías vehiculares, para disputar el espacio esta vez con los vehículos automotores, lo que aumenta el riesgo de atropellamientos y accidentes más graves, pero que posibilita el mantenimiento de una mayor velocidad constante.

Este problema, que claramente es estructural de las primeras líneas de ciclorrutas, se ha venido corrigiendo y ya existen troncales como la

5 Dato oficial de la Secretaría Distrital de Movilidad de la ciudad de Bogotá, 2019.

de la Avenida El Dorado (calle 26), que ya ofrece un recorrido lineal y contiguo en gran parte de su trazado y que no produce los conflictos descritos con las personas peatonas. Asimismo, durante la Administración actual se fortalecieron los diseños de bici-carriles, que son corredores viales paralelos a vías de vehículos automotores, debidamente señalizados y separados de los demás medios de transporte, para hacer crecer la oferta de la red de ciclorrutas y las posibilidades de circulación de las personas que se desplazan en bicicleta por la ciudad.

Otras razones para catalogar a Bogotá como una ciudad que fomenta el uso de las bicicletas vienen de las cifras oficiales del Distrito, que indican que cerca de 900.000 viajes al día se hacen en bicicleta, que más de un millón de personas disfrutan de la ciclo vía los domingos y festivos y que hay casi 7.000 cupos de ciclo-parqueaderos, la gran mayoría en portales y estaciones del sistema Transmilenio, además de un gran número de parqueaderos privados en centros comerciales, universidades, almacenes de grandes superficies y parqueaderos con pago en varias zonas de la ciudad; también influyen medidas como la creación del “colegio de la bici” y la Gerencia de la Bicicleta en la SDM. Asimismo, un factor que se ha evidenciado en los últimos años y que está directamente ligado con el uso de la bicicleta en la ciudad es el aumento de la demanda de servicios domiciliarios, prestados en general por personas jóvenes desempleadas que, en algunos casos, encuentran en el uso de la bicicleta una alternativa de empleo para generar sus propios ingresos.

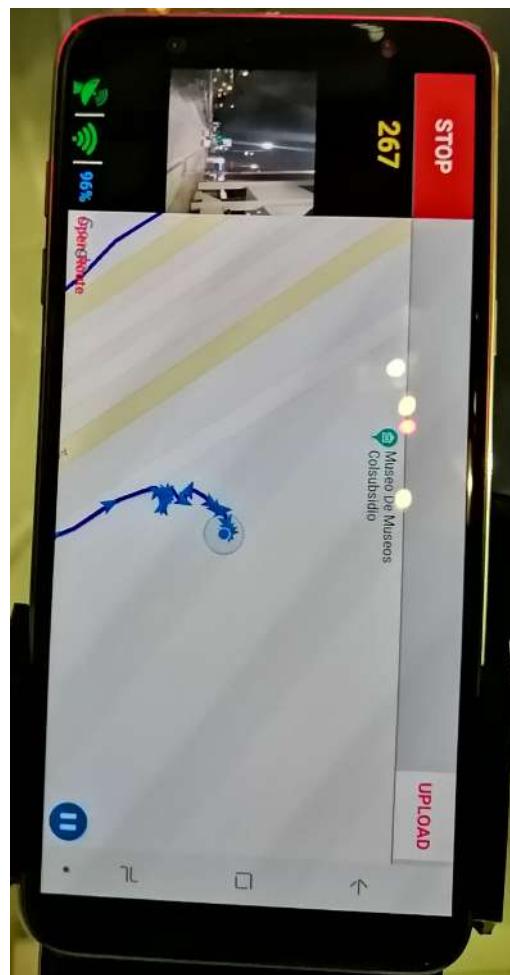
No obstante, también es pertinente evaluar los “peros” o las críticas que se apoyan en los resultados presentados en este documento y en las discusiones en el grupo focal respectivo, que muestran los retos más importantes para avanzar en el mejoramiento de las condiciones de la red de ciclorrutas de la ciudad en materia de seguridad, iluminación, apropiación, convivencia, mantenimiento y continuidad de las ciclorrutas.

- Seguridad. Existen zonas de la red que las bici-usuarias prefieren evitar porque están totalmente solas en horas de la noche, lo que origina un ambiente hostil y propenso a los delitos y actos violentos, entre ellos los robos. En materia de seguridad, es necesario considerar el enfoque de género, ya que los factores de inseguridad inciden de forma diferencial entre las mujeres y los hombres, lo cual influye de manera decidida en el no uso de la bici por parte de las mujeres, por los riesgos de ser objeto de distintas clases de violencia.
- Apropiación. Es indispensable incentivar una mayor apropiación de la red de ciclorrutas que promueva el cuidado de la infraestructura, el respeto por la delimitación vial existente y el autocuidado de las bici-usuarias, con una mayor presencia institucional que garantice la tranquilidad para las personas ciclistas.
- Convivencia. Se observa que falta un trecho largo para cimentar la cultura de la bici en la ciudad, que nazca de los principios de la cultura ciudadana y que cumpla con el doble propósito, por una parte, de crear

mejores relaciones de convivencia entre la ciudadanía bogotana que usa diferentes modalidades de transporte y la comunidad de personas bici-usuarias y, por otro lado, que permita el surgimiento de un sentimiento de solidaridad, protección, seguridad y autocuidado de las mujeres en bici en sus desplazamientos diarios, en condiciones de equidad.

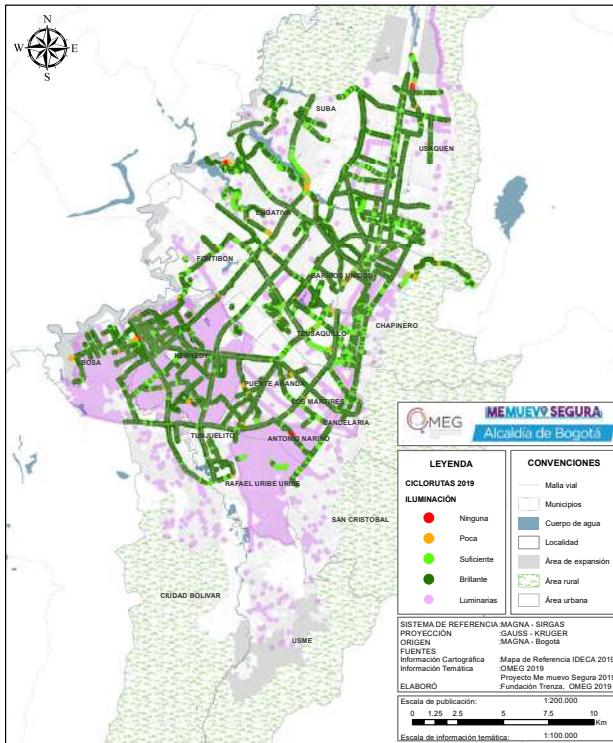
- Mantenimiento y continuidad. Se identifican dos retos muy fuertes en materia de infraestructura para mejorar la red de ciclorrutas de Bogotá. Estos problemas son citados por las personas consultadas e identificados como hundimiento de las vías, desniveles y huecos, obstáculos por presencia de ventas ambulantes, avisos y pasacalles, túneles sin iluminación e inundables, semáforos inexistentes o en mal estado, terminación abrupta de los corredores viales para bicicletas e intercambios mal señalizados, entre otras.

Este tipo de información como la consignada en este número de *Mujeres en Cifras* y el uso que tanto las instituciones como la ciudadanía, en especial las mujeres, puedan hacer, seguramente sentarán sustratos sólidos sobre los que el conocimiento de nuestra realidad y de los modos y las maneras en las que interactuamos en el espacio público crecerá, para permitir panoramas más completos de lo que significa la experiencia particular de las mujeres en sus diversidades. Una sociedad en la que nos conocemos y nos reconocemos en la igualdad de derechos y oportunidades será sin lugar a duda un mejor escenario para todas y todos. ■

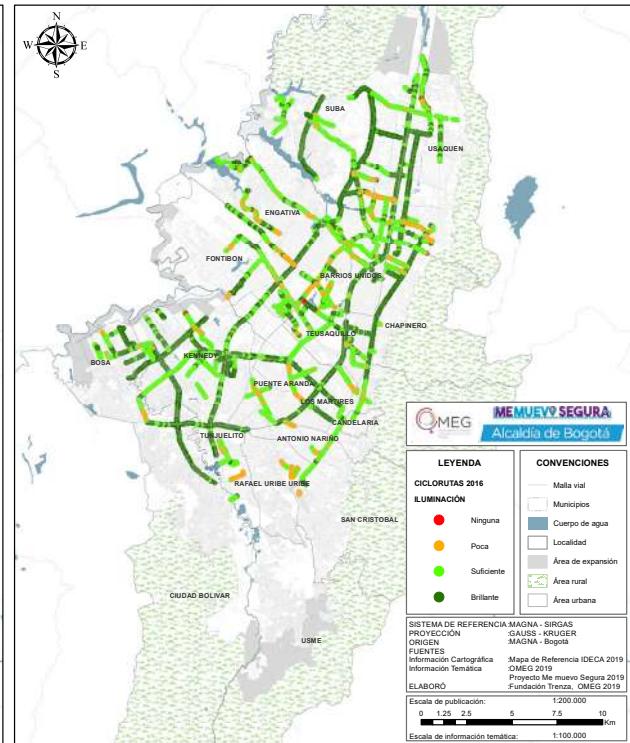


Anexos

Anexo 1. Mapas - variable iluminación

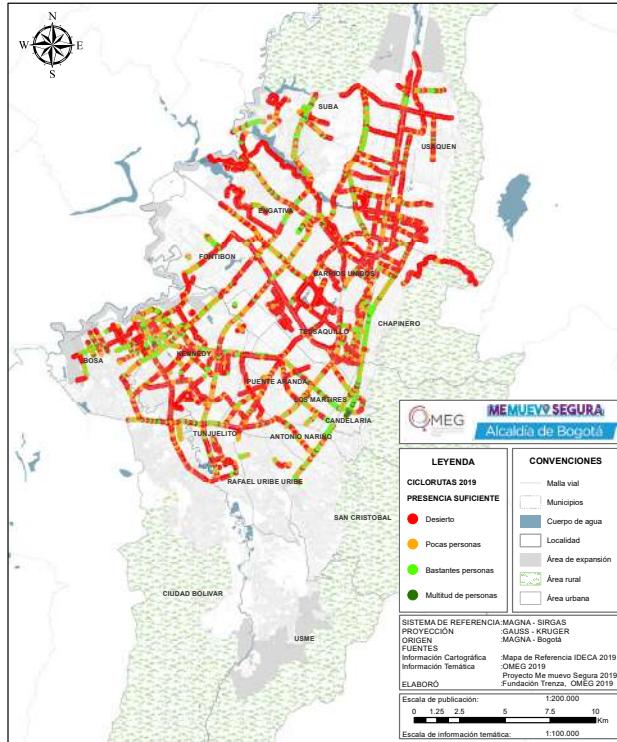


2019

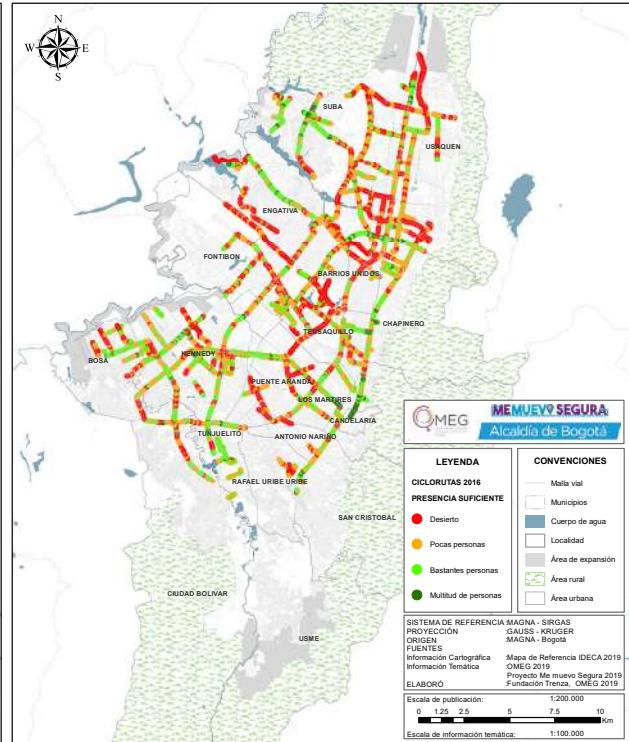


2016

Anexo 2. Mapas - variable densidad de personas - presencia suficiente

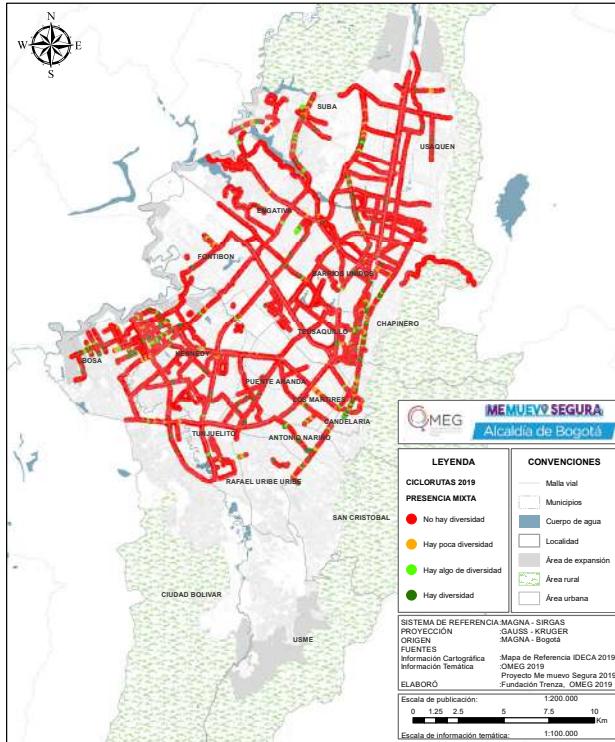


2019

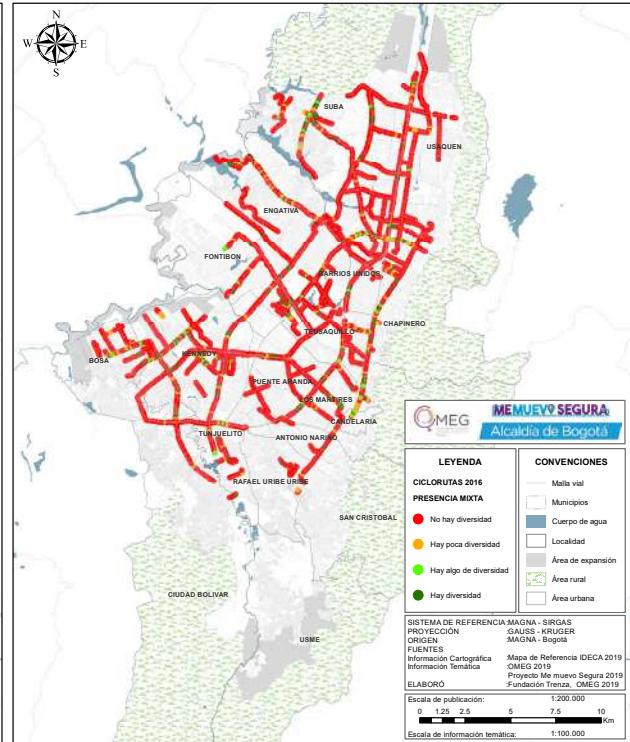


2016

Anexo 3. Mapas - variable diversidad de personas - presencia mixta

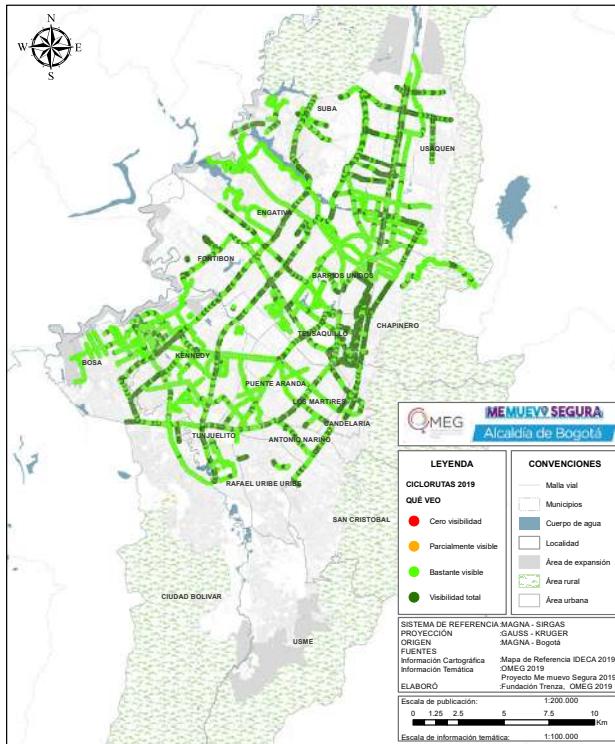


2019

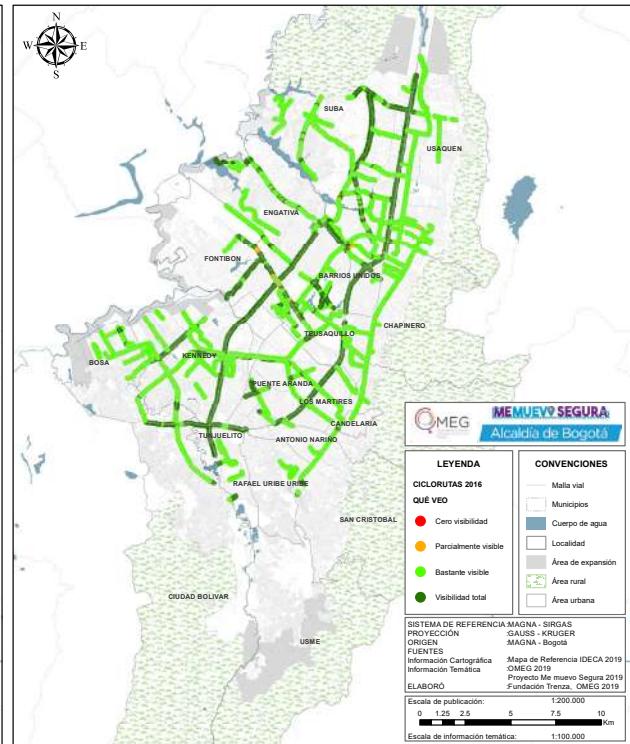


2016

Anexo 4. Mapas - variable visión libre - qué veo

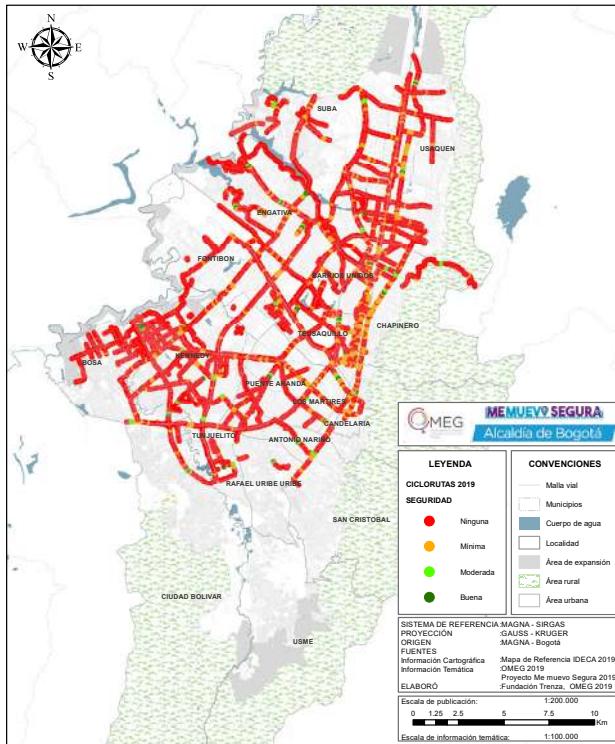


2019

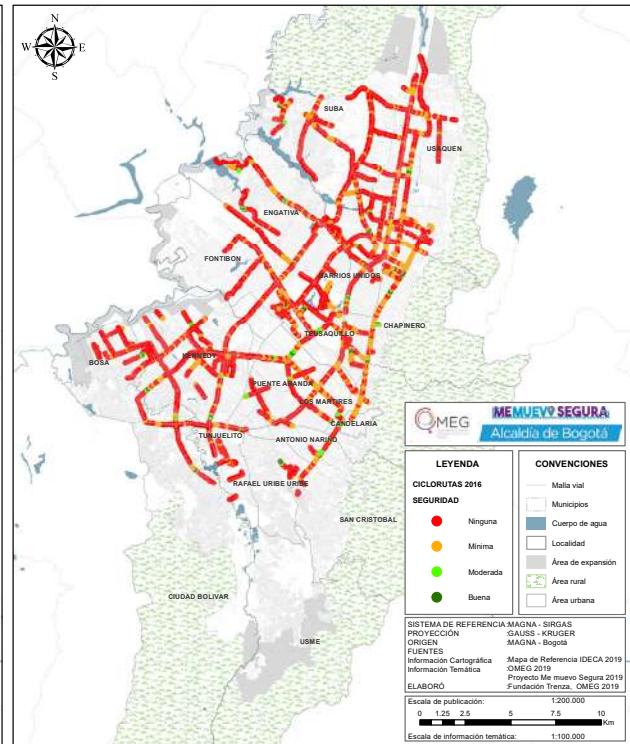


2016

Anexo 5. Mapas - variable seguridad - presencia de agentes de seguridad

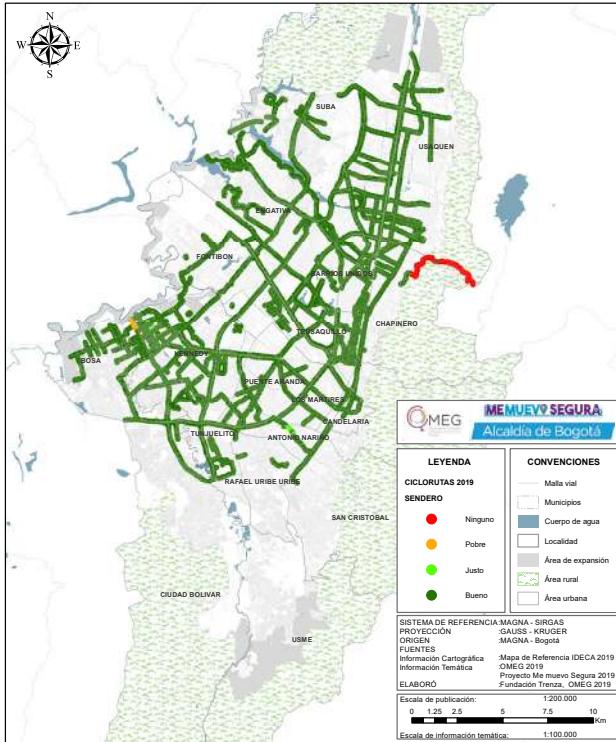


2019

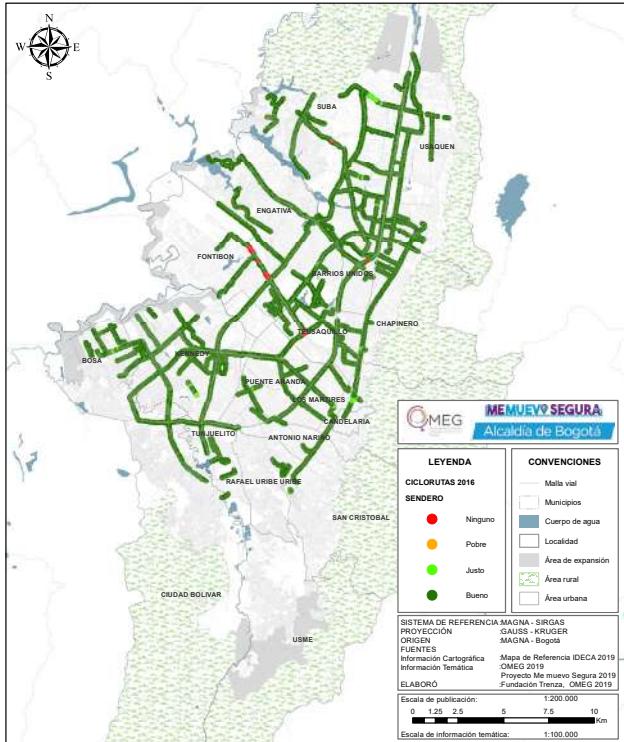


2016

Anexo 6. Mapas - variable sendero

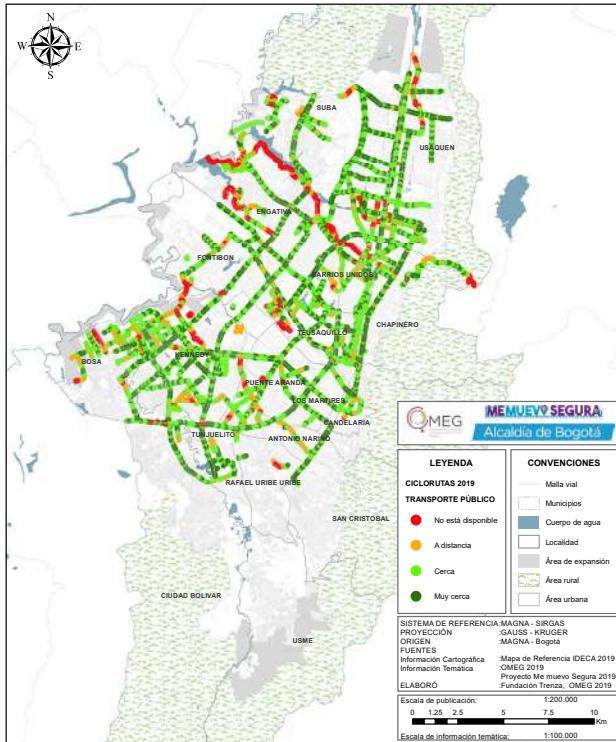


2019

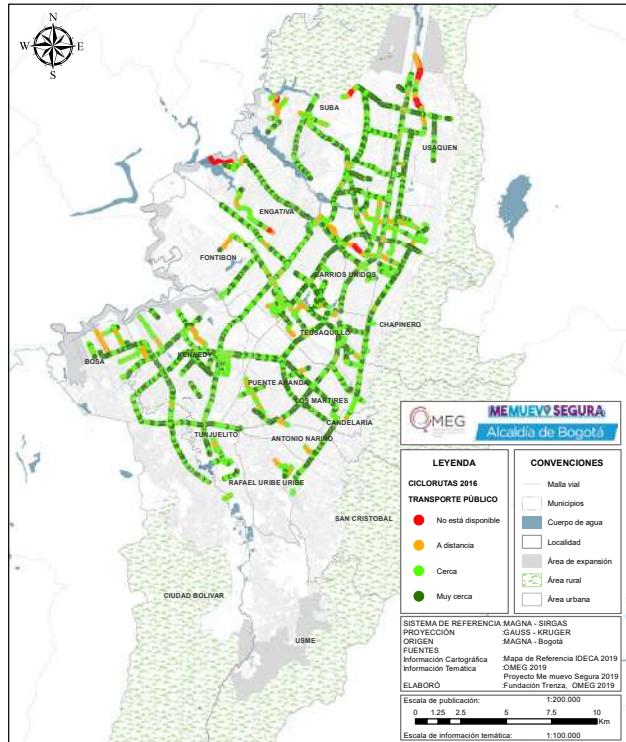


2016

Anexo 7. Mapas - variable transporte público

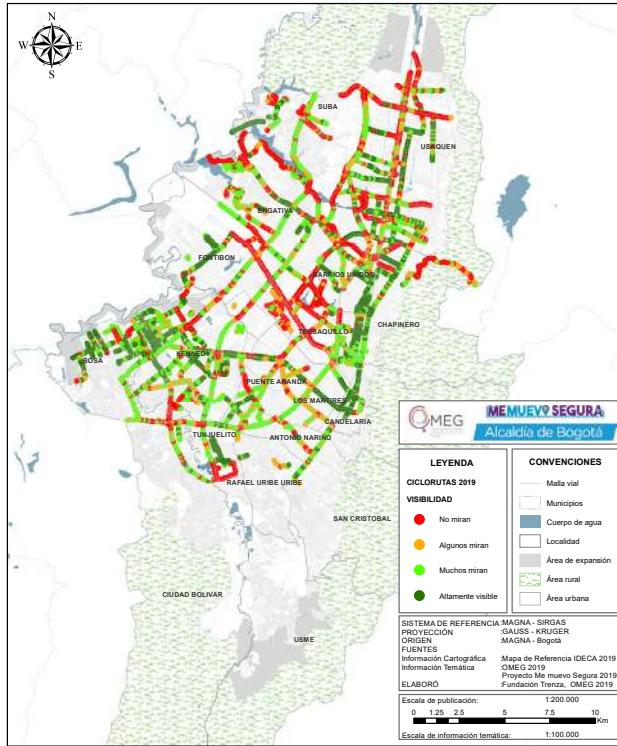


2019

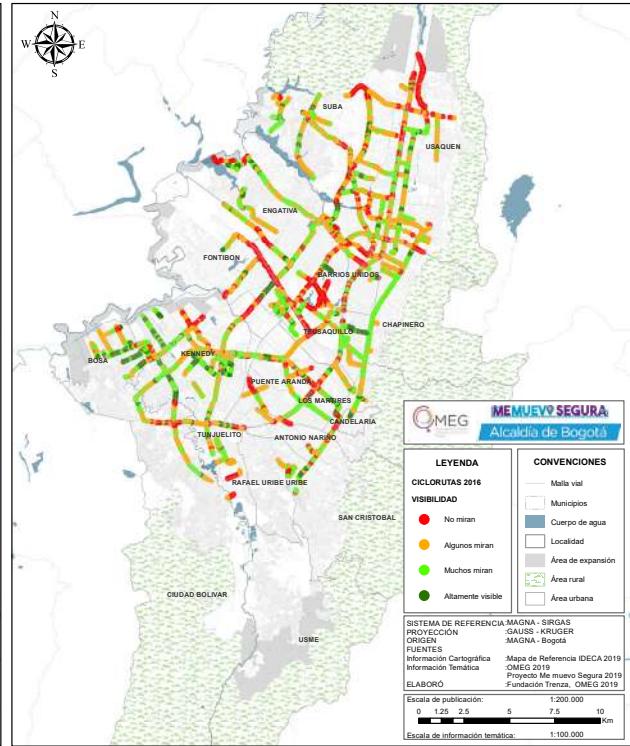


2016

Anexo 8. Mapas - variable visibilidad - quién me ve

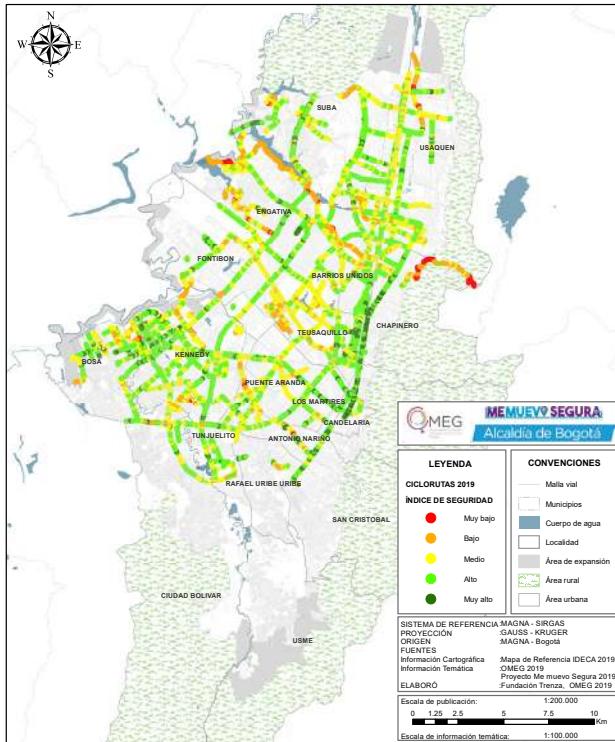


2019

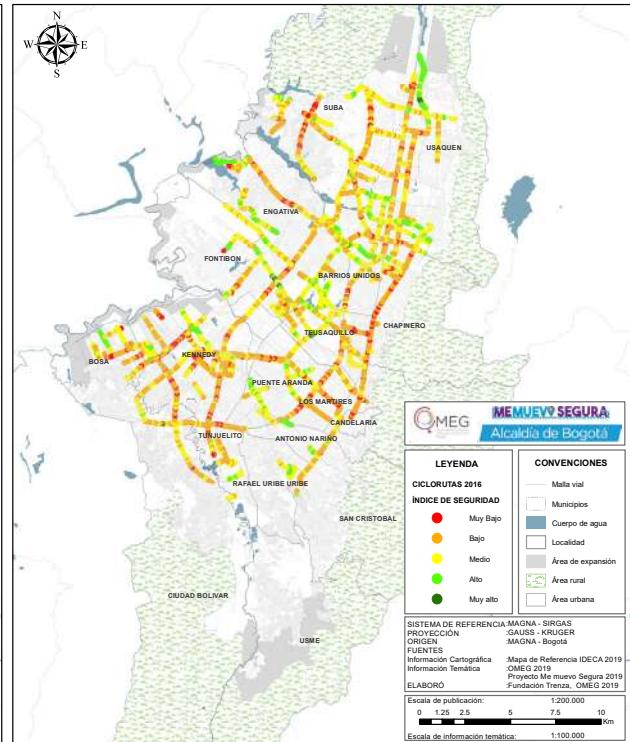


2016

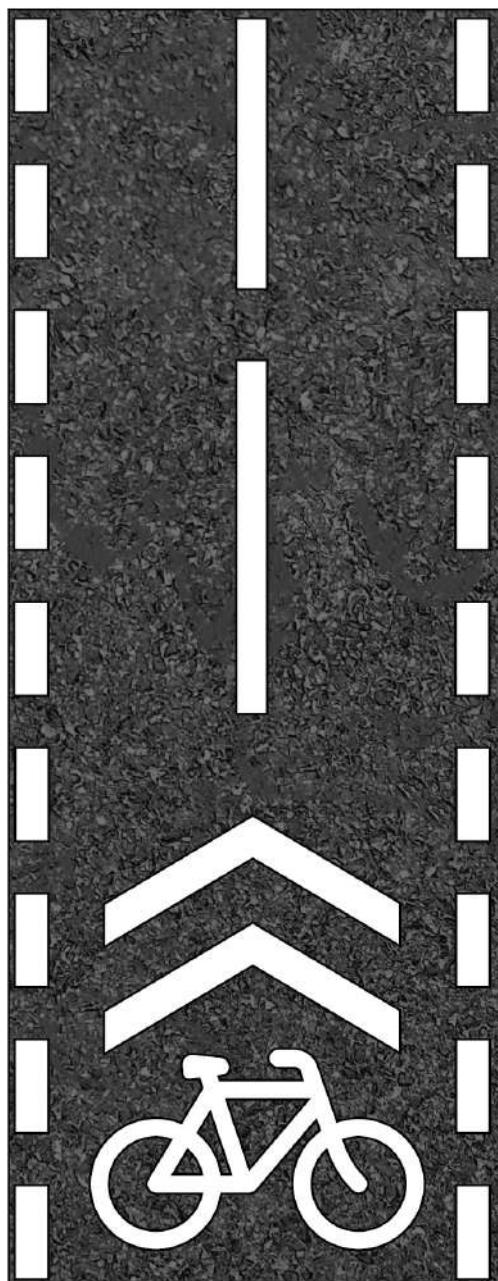
Anexo 9. Mapas - el índice de seguridad nocturna en las ciclorrutas de Bogotá



2019



2016





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER



Observatorio de Mujeres
y Equidad de Género de
Bogotá