

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS

SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER

© Secretaría Distrital de la  
Mujer, 2018Observatorio Distrital de  
Mujeres y Equidad de  
Género, OMEGDirección de Gestión del  
ConocimientoAvenida El Dorado, calle 26 No. 69-76,  
torre 1, piso 9  
PBX: 316 90 01Sitio web  
<http://omeg.sdmujer.gov.co/OMEG/>  
Correo electrónico  
[dir\\_gestionconocimiento@sdmujer.gov.co](mailto:dir_gestionconocimiento@sdmujer.gov.co)Acto de conmemoración del 8 de marzo (2018, en [www.flickr.com/photos/sdmujer](http://www.flickr.com/photos/sdmujer)).

## Las mujeres y la bicicleta en Bogotá

La capital del país, aglomeración urbana donde conviven cerca de ocho millones de personas, así como es un lugar de oportunidades económicas y laborales, también enfrenta problemas propios por su condición de megaciudad. Dos de estas problemáticas se relacionan con la congestión vehicular y con un sistema de transporte que podría ser más seguro, eficiente y amigable. Por esta razón, desde hace más de dos décadas la sociedad civil y el Gobierno distrital han fomentado el uso de la bicicleta como medio de transporte diario, pues, además de ayudar a disminuir la congestión, contribuye a conservar el medio ambiente y la salud de las personas.

En este número de InfoMujeres, el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá hace un breve análisis del uso que las mujeres de la ciudad dan a la bicicleta. La fuente usada es principalmente la Encuesta Bial de Culturas (EBC), cuyos últimos resultados publicados son los de la versión de 2015. Se completa el análisis con cifras de la Encuesta de Movilidad 2015, de la Encuesta Multipropósito 2017, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses del año 2017 y de otras fuentes oficiales y no oficiales.

### Uso ordinario como medio de transporte

De acuerdo con la EBC 2015, las mujeres se movilizan principalmente en Transmilenio (31,5%), bus, buseta o colectivo (19,4%) y a pie (17,5%). Solo el 3,1% de las ciudadanas se desplaza principalmente en bicicleta, cifra inferior en 5,9 puntos porcentuales (p.p.) a la que registran los hombres (gráfico 1). Estas cifras son muy similares a las arrojadas por la Encuesta de Movilidad 2015 para Bogotá y su zona metropolitana: 3,4% de las mujeres versus 9,3% de los hombres usan como medio de transporte la bicicleta tradicional o la bicicleta con motor. Por su parte, la Encuesta de Percepción Ciudadana 2017 (Programa Bogotá Cómo Vamos) registra que en 2017 la brecha se amplía: 3,0% de mujeres versus 15,0% de hombres usan la bicicleta<sup>1</sup>.

Más de la mitad de las mujeres habitantes de Bogotá, consideran que la capital es **amigable** para montar en bicicleta (EBC 2015)

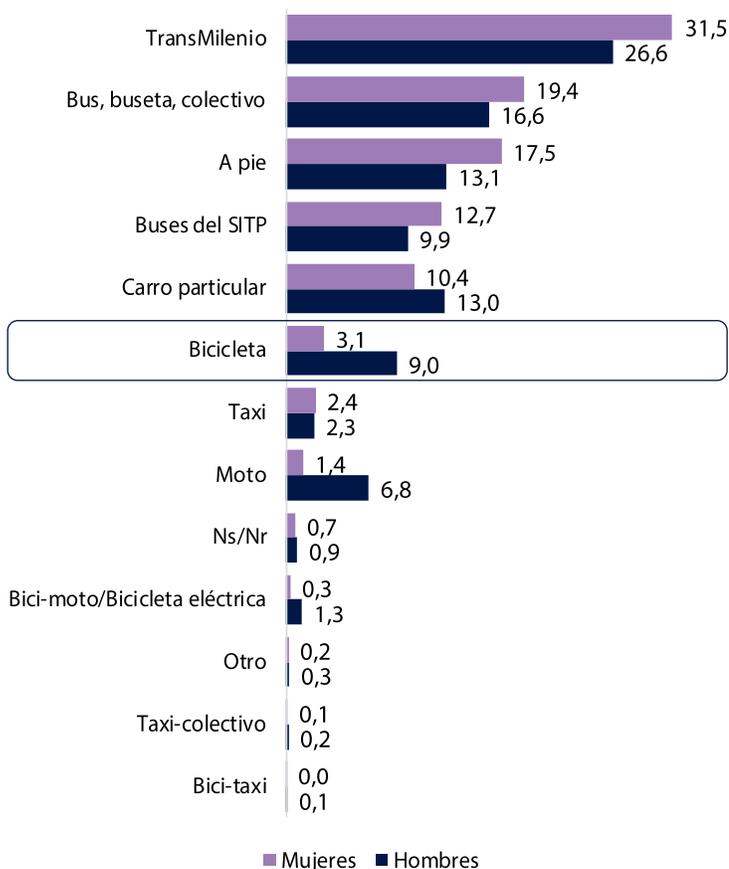
En la ciclo vía, el **16,1%** de las mujeres y el 29,8% de los hombres montan en bicicleta.

La segunda actividad de las mujeres en este espacio es la de caminar (**14,9%**), 5,3 p.p. más que los hombres (EBC 2015)

En 2017, se registraron **243** accidentes no fatales de mujeres en ciclo, 43 casos más frente al año anterior (INMLCF)

El **42,2%** de las mujeres de Bogotá y su zona metropolitana no se movilizan en bicicleta **porque no tienen una** (Encuesta de Movilidad 2015) y **solo en el 28,2%** de los hogares con jefatura femenina hay alguna bicicleta (EM 2017)

**Gráfico 1. Distribución porcentual de las formas en que se movilizan principalmente las personas según sexo. Bogotá, 2015**



Fuente: EBC 2015 - Observatorio de Culturas, SCRD. Cálculos del OMEG, SDMujer.

labores de trabajo doméstico y de cuidados no remunerado en el hogar, deben desplazarse por la ciudad en recorridos de tipo poligonal; es decir, son desplazamientos con múltiples paradas (en la tienda, la guardería o colegio, el centro médico, su lugar de trabajo y, finalmente, la casa, entre otras), lo cual implica mayores tiempos. Que los trayectos sean largos (por las paradas que hay que hacer), que se realicen con otras personas (hijas e hijos, personas mayores o enfermas) o que se lleven objetos pesados (bolsas de mercado, morrales, etc.), son factores que impiden que la bicicleta sea una opción para muchas de ellas.

A ello se puede sumar el factor de seguridad, asociado a las características físicas y sociales del entorno en el que se realizan los desplazamientos, que se expresan en percepción de inseguridad, bien porque en trayectos largos pueden encontrar trechos sin ciclorrutas y verse expuestas a compartir carril con los vehículos o porque los caminos son solitarios o están en mal estado o poco iluminados, aspectos que no contribuyen a que una mayor cantidad de mujeres tengan interés en usar la bicicleta como medio de transporte ordinario.

De acuerdo con los resultados de la medición Safetipin hecha entre 2016 y 2017 por el OMEG en 2.952 puntos georreferenciados (de 6:30 a 9:00 pm. a través de 226 kilómetros efectivos de ciclorrutas), el 33,0% de los puntos medidos se encontraban desiertos y en el 35,0% se veían pocas personas; asimismo, en el 76,0% de ellos no había presencia cercana de policías o guardias de seguridad y en el 86,0% no había nadie a la vista o solo se veían hombres y ninguna mujer. No obstante, el 91,0% de los puntos contaba con muy buena o buena iluminación y sin iluminación no se encontró ninguno.

Los resultados de la Encuesta Multipropósito 2017 también señalan brechas; así, entre estudiantes, el 2,3% de las mujeres usan bicicleta para acudir a su sitio de estudio, mientras que esta cifra para los hombres estudiantes sube al 5,5%. Al hacer el mismo análisis entre las personas que trabajan, la brecha se amplía, ya que el 2,5% de ellas utilizan la bicicleta para desplazarse a su sitio de trabajo, en tanto la cifra para ellos asciende al 9,1%.

Según la Encuesta de Movilidad 2015, el 42,2% de las mujeres de Bogotá no se movilizan en bicicleta porque no tienen una. Esto es consistente con la información recopilada por la Encuesta Multipropósito 2017, según la cual solo en el 28,2% de los hogares con jefatura femenina hay alguna bicicleta (aunque no se conozca quién la usa), mientras que la proporción se eleva al 37,3% en los hogares con jefatura masculina.

Para seguir explicando las razones que llevan a que una gran parte de las mujeres no se movilicen en cicla, se recurre a la Encuesta de Movilidad 2015, la cual revela que ellas argumentan que sus trayectos son muy largos (7,6%) y que sienten temor de sufrir un robo (7,5%). Llama la atención que, con respecto a los hombres, son más las mujeres que manifiestan no saber montar bicicleta (6,0% versus 1,5%) y no moverse en este medio de transporte por razones de salud (6,6% versus 3,9%).

Para complementar el análisis, es importante recordar las características de los desplazamientos que realizan muchas habitantes de Bogotá. Dado que las mujeres asumen las



[www.flickr.com/photos/sdmujer](http://www.flickr.com/photos/sdmujer)

Pese a los elementos que pueden estar desincentivando el uso de la cicla por las mujeres, según la EBC 2015, el 53,0% de las habitantes de Bogotá manifestaron que la capital es amigable<sup>2</sup> para montar en bicicleta (4,2 p.p. menos que los hombres). Este respaldo de más de la mitad de la ciudadanía bogotana está relacionado con el hecho de que en el Distrito, para el primer semestre de 2016, se contabilizaron 467 kilómetros de ciclorrutas; de ellas, las localidades de Suba (81,1 km.) y Kennedy (70,7 km.) son las que registran mayores extensiones<sup>3</sup>.

Según el Programa Bogotá Cómo Vamos<sup>4</sup>, la capital colombiana lleva la delantera entre las ciudades latinoamericanas mejor calificadas para usar la cicla, por arriba de Río de Janeiro, Rosario y Santiago de Chile, así como en relación con otras ciudades colombianas (Manizales, Barranquilla y Medellín).

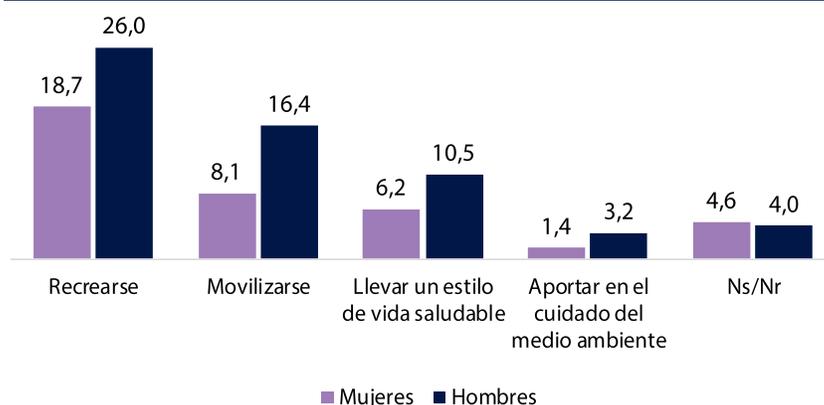
### Uso de la bicicleta con fines recreativos

De las mujeres que montan en bicicleta en la ciudad, el 18,7% lo hace principalmente para recrearse y el 8,1% para movilizarse (EBC 2015). Estas opciones también son las más importantes para los hombres, aunque en proporciones más altas: 26,0% y 16,4%, respectivamente (gráfico 2).

El tema recreativo está vinculado principalmente a la ciclovia, patrimonio de la ciudad que se ha constituido, a lo largo de los años, en un espacio de encuentro para personas de diferentes edades y situación socioeconómica, donde se realizan actividades lúdicas y deportivas, principalmente pasear en bicicleta.

De acuerdo con la EBC 2015, en la ciclovia, el 16,1% de las mujeres y el 29,8% de los hombres montan en bicicleta. La segunda actividad que desarrollan las mujeres en este espacio es la de caminar (14,9%), acción que realizan en mayor proporción que los hombres (5,3 p.p. más).

**Gráfico 2. Distribución porcentual de las razones principales por las cuales las personas montan en bicicleta según sexo. Bogotá, 2015**



Fuente: EBC 2015 - Observatorio de Culturas, SCRD. Cálculos del OMEG, SDMujer.

### Accidentes y muertes en Bogotá relacionados con el uso de la bicicleta

Según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, durante 2017 murieron en Bogotá 57 ciclistas en siniestros viales, es decir, cada semana muere un o una ciclista en un accidente vial, en promedio. Aunque las mujeres mueren menos por accidentes cuando se movilizan en bicicleta: 9 registros en 2017 (dado su menor uso), con respecto a 2016 la cifra creció en un caso, en tanto en los hombres las muertes disminuyeron al pasar de 64 en 2016 a 48 en 2017.

En relación con las lesiones no fatales, tanto en mujeres como en hombres aumentaron los accidentes de las personas ciclistas con respecto a 2016. En 2017, los accidentes de mujeres ascendieron a 243 (43 casos más que en el año anterior) y de los hombres a 672 (83 casos más).

### Conclusión

En Bogotá se han realizado esfuerzos institucionales en materia de infraestructura y pedagogía, entre otras áreas, para fomentar el uso de la bicicleta entre la ciudadanía y consolidarla como un medio de transporte adecuado, seguro y eficiente en la capital. Sin embargo, pese a las acciones de gobierno, pocas personas usan esta opción, principalmente las mujeres. Para progresar en el tema, es necesario avanzar en la implementación de la Ley 1811 que otorga incentivos a las funcionarias y los funcionarios que se desplacen a su lugar de trabajo en cicla. De la misma forma, se debe aprobar y poner en marcha el proyecto de acuerdo que busca definir lineamientos para los programas y los proyectos que fomenten el uso de la bicicleta en la ciudad. Por último y no menos importante, es conveniente aumentar el apoyo a los colectivos de mujeres ciclistas y seguir diseñando campañas de sensibilización que brinden más información haciendo uso de las TIC y de actividades lúdicas, entre otros instrumentos.

Para abordar específicamente el poco uso que hacen las mujeres de la bicicleta, Bogotá debe seguir construyendo redes de ciclorrutas seguras y protegidas. El tema de los traslados poligonales y con múltiples paradas se puede abordar a través de la intermodalidad del transporte público, es decir, que las mujeres puedan combinar el uso de la bicicleta con el TransMilenio, el bus, el SITP o el taxi. Para alcanzar esta meta, lo más importante es fortalecer la red de bicicletas públicas y los bici-estacionamientos o *racks*. Diversos estudios sugieren adaptar asientos para niñas o niños en ciertas bicicletas públicas, que puedan ser usadas por mujeres que van acompañadas de infantes. Esta medida, que parece sencilla, puede impactar positivamente la movilidad de muchas mujeres encargadas del cuidado de sus hijas e hijos<sup>5</sup>.

## + MUJERES + SEGURIDAD + INCLUSIÓN = + BICIS RODANDO



Contar más mujeres en bici por las vías es señal de su empoderamiento, a contracorriente de contextos toscos que se repiten en su contra. Para ellas, salir sin miedo a tomarse la calle es disfrutar la vida con la libertad que la bici simboliza: medio de movilidad que facilita el fortalecimiento de sus cuerpos y mentes, mecanismo de cuidados de la salud personal y de la salud ambiental en apuesta colectiva. Si bien, individualmente, unas tras otras identifican obstáculos persistentes en su paso por la ciudad, como la inseguridad y el estado vial, entre otros aspectos, el aumento de colectivos de mujeres para rodar juntas –como lo hicieron cerca de 800 personas, en su mayoría mujeres, para la conmemoración del pasado Día Internacional por los Derechos de las Mujeres, el 8

de marzo– o desarrollar su propia vida cotidiana y laboral significan una apropiación del espacio público a su manera, desde el pedal, hacia una movilidad sostenible.

...

La institucionalizada Semana de la Bici recuerda a la ciudadanía, en especial a las ciudadanas, que su uso sigue vigente tras cerca de 200 años de presencia en los hogares: la azul, la chica, la pesada, la plegable, la monareta, la de rueditas, la de montaña, la de la canasta al frente o la de la silla de bebé atrás, en acero o titanio, todas hacen parte de la memoria urbana y social. De todas, cada cual tiene una experiencia qué contar. Para las mujeres de finales del siglo XIX, usarla motivó cambios en su vestuario y representó un medio para cubrir nuevas distancias de manera autónoma, que hace parte de las transformaciones culturales buscadas por el movimiento de mujeres. Como cápsula del tiempo, conduce a quien sube en ella a adquirir un conocimiento, a veces exclusivo de unos cuantos, y a reescribir la historia, su historia, desde otras orillas. En ese sentido, los tándems (bicicletas para dos o más personas) abren ventanas de oportunidad para sentir sus beneficios en personas a las cuales se les dificulta acceder a ellas por diferentes razones, en equilibrio de fuerzas, acompañadas y acompañadas, como lo hacen sumadas, por ejemplo, las integrantes de la Red de Mujeres con Discapacidad Visual. Los bici-recorridos con perspectiva de género desarrollados en Bogotá son otra estrategia para acercar a las personas participantes a reconocer los espacios urbanos locales –ocupados, significativos o resignificados por las mujeres–, así como un método para realizar visitas guiadas por las esculturas de figuras femeninas situadas en la ciudad, con miras a provocar una lectura crítica de la construcción y la protección del patrimonio con gafas violeta.

(Apartes tomados de texto elaborado por la Dirección de Derechos y Diseño de Políticas de la SDMujer).

- 1 Programa Bogotá Cómo Vamos (2017). Ciudad y mujer (boletín especial). Consultado en <https://assets.documentcloud.org/documents/4320925/Bolet%C3%ADn-especial-Ciudad-y-Mujer.pdf>
- 2 Suma de las opciones muy amigable (15,3%) y amigable (37,7%).
- 3 Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Tomado del informe “Cómo vamos con la bicicleta en Bogotá”.
- 4 Programa Bogotá Cómo Vamos (2017). Apostémosle a la bicicleta. Consultado en <http://www.bogotacomovamos.org/blog/apostemosle-la-bicicleta/>
- 5 Sobre alternativas que conduzcan a una mayor participación de las mujeres en el uso de la bicicleta, se puede consultar a Ciudades Sostenibles (04 marzo de 2018). Ellas pedalean: Ocho acciones para fomentar el uso de la bicicleta entre las mujeres. Consultado en <https://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2018/03/04/ellas-pedalean-8-acciones-para-fomentar-el-uso-de-la-bicicleta-entre-las-mujeres/>

**Elaboración**  
Ana María Valencia Mosquera

**Procesamiento de información**  
Brigide Monroy O. y José Edwin Bernal B.

**Revisión, diseño y diagramación**  
Martha Patricia Jiménez R.

**OMEG**  
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO  
SDMUJER