



Estrategia de Inclusión, Uso de la Bicicleta mujeres Personería de Bogotá

Johana Marcela Morales Muete

Leidy Yohana Cárdenas Torre

Beatriz Guevara Ortega

Nidia Amaya Rodríguez

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría

Sede calle 80

Especialización en Gerencia Social

2019 septiembre

Estrategia de Inclusión, Uso de la Bicicleta mujeres Personería de Bogotá



Johana Marcela Morales Muete

Leidy Yohana Cárdenas Torre

Beatriz Guevara Ortega

Nidia Amaya Rodríguez

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Gerente Social

Asesor(a):

Emma Avila Garavito

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría

Sede calle 80

Especialización en Gerencia Social

2019 octubre

Contenido



Estrategia de Inclusión, Uso de la Bicicleta mujeres Personería de Bogotá.....	3
Palabras clave.....	3
Resumen.....	3
Abstract	4
Introducción	5
Definición del Problema	6
Antecedentes	6
Descripción del problema	8
Formulación del problema	9
Justificación	10
Objetivo General.....	12
Objetivos Específicos.....	12
Diseño Metodológico.....	13
Tipo de investigación.....	13
Enfoque de investigación:.....	14
Método de acercarse al objeto de estudio	14
Praxeología	15
Revisión documental, conceptual y normativa	16
Historia del uso de la bicicleta en las mujeres	16
Mujer y ciudad	26
Beneficios psicológicos del deporte.....	35
El ciclismo y las ventajas para el planeta.....	44
Bogotá, ciudad para pedalear	45
Siniestros Asociados a Bicicletas en la Ciudad de Bogotá.....	45
Código Nacional de Tránsito	49
LEY 1811 DE 2016	51
Metodología y Técnicas de Recolección de Información.....	60
Población objetivo del estudio:.....	60
Descripción de los instrumentos de recolección:.....	61
Encuesta	61
Resultados instrumentos de recolección, Estrategia de Inclusión, Uso de la Bicicleta mujeres Personería de Bogotá	62



Resultados Finales – Instrumentos.....	69
Caracterización de la Organización:	69
Instrumento	71
Redes y Alianzas.....	71
Cronograma.....	77
Conclusiones.....	78
Referencia	79



Tablas y figuras

Tabla 1 Efectos beneficiosos de la actividad física en la salud	42
Figura 1. Beneficios de la promoción de la actividad física dentro del lugar de trabajo	44
Figura 2. Caracterización de los Ciclistas en Siniestros 2017	46
Figura 3. Muertes y Lesionados 2017.....	46
Figura 4. Genero	47
Figura 5. Zonas	47
Figura 6 Ciclistas Fallecidos Por Corredores principales, 2017.....	48
Figura 7. Cantidad de Víctimas por Condición, Según Gravedad en Siniestros que Involucran Ciclistas. Año 2017.....	48
Figura 8. Cantidad de Ciclistas Según Gravedad por Vehículo Involucrado. Año 2017.....	49
Figura 9 Estrato socioeconómico de los encuestados	62
Figura 10 Sabe montar bicicleta	63
Figura 11. Medio de transporte que utilizan las encuestadas.....	63
Figura 12. Tiempo de traslado de la casa al trabajo.....	64
Figura 13. Tiene bicicleta	64
Figura 14. Uso de la bicicleta	65
Figura 15. Conoce parqueaderos cerca a su trabajo.....	65
Figura 16. Realiza alguna actividad física	66
Figura 17. Al realizar actividad física mejora la calidad de vida de las personas	66
Figura 18. El uso de la bicicleta cuenta como actividad física	67
Figura 19. Al realizar actividad física mejora el estado de ánimo de las personas	67
Figura 20. Acoso en medio de transporte	68
Figura 21. Ha visto acoso en algún medio de transporte	68
Figura 22. Si existiera un programa para asistir en bicicleta a su trabajo se inscribiría	69
Figura 23. Redes y Alianzas	73
Figura 24. Alianza 1.....	74
Figura 25. Alianza 2.....	74



Figura 26. Alianza 3.....	75
Figura 27. Alianza 4.....	75
Figura 28. Alianza 5.....	76
Figura 29. Distribución de alianzas	76
Figura 30 Cronograma	77



Estrategia de Inclusión, Uso de la Bicicleta mujeres Personería de Bogotá

Palabras clave: Inclusión de la mujer, espacio público, deporte, bicicleta y cultura ciudadana.

Resumen

El proyecto está orientado a encontrar la manera de **incentivar** a la mujer a utilizar el espacio público urbano en igualdad de condiciones que los hombres. A lo largo de la historia el uso de la bicicleta se ha asignado para los hombres, en las mujeres se veía como algo grotesco y era falta de respeto en la sociedad como lo menciona el autor Ainhoa Campos Posada en su escrito para National Geographic. Se hace un recorrido histórico en donde la mujer es parte de la evolución de la bicicleta y la incentiva a utilizarla.

Este proyecto se llevará a cabo en la ciudad de Bogotá con alianza de la PERSONERÍA DE BOGOTÁ en el cual contaremos con un grupo de 30 mujeres que participaran en el desarrollo del proyecto.

**Abstract**

The project is aimed at finding a way to encourage women to use urban public space on equal terms as men. Throughout history the use of the bicycle has been assigned to men, in women it was seen as something grotesque and was disrespectful in society as mentioned by author Ainhoa Campos Posada in his writing for National Geographic. A historical tour is made where women are part of the evolution of the bicycle and the incentive to use it.

This project will be carried out in the city of Bogotá with an alliance of the PERSONERÍA DE BOGOTÁ in which we will have a group of 30 women who will participate in the development of the project.



Introducción

En la actualidad la mujer está incrementando su participación en el **espacio** público con el uso de la bicicleta, según lo mencionado por la actual alcaldía de Bogotá, la cual apunta a la movilidad sostenible como una estrategia en la que los ciudadanos contribuyen con el mejoramiento de la movilidad y el medio ambiente.

La iniciativa se realiza con el ánimo promover que más mujeres usen la bicicleta, ya que de los 800.000 viajes en bici que se registran diariamente en Bogotá, solo el 22% son realizados por ellas. Según la Encuesta Bial de Culturas 2017, el 32,4% de las mujeres se moviliza en TransMilenio; el 9,3% en carro, el 15,4% a pie y solo el 3,4% lo hace en bici. (Alcaldía de Bogotá 2019)

Este proyecto tiene como finalidad incentivar a las mujeres a utilizar la bicicleta como medio de transporte para asistir a sus puntos de trabajo, por medio de recorridos seguros y alianzas estratégicas que fortalezcan su calidad de vida, aporten a su salud y les permita sentirse seguras a la hora de transportarse en la ciudad.

Con apoyo de la Personería de Bogotá como principal aliado será un gran instrumento para establecer redes y alianzas que permitan el desarrollo. Como entidad pública cuenta con las herramientas para ejecutar, potencializar y darle sostenibilidad en el tiempo a este proyecto.



Las entidades Públicas y privadas serán los principales aliados a la hora de transmitir sus conocimientos, experiencias y metodologías, las cuales serán llevadas a la práctica con el primer grupo de ejecución del proyecto comprendido por 30 colaboradoras de la Personería de Bogotá.

Los estudios de campo **realizados** por que el equipo de trabajo del proyecto permite identificar que 40.4% de las **colaboradoras** de la Personería de Bogotá encuestadas se encuentran interesadas en proyectos que les aporte a sus estilos de vida, proyectos ofrecidos por las entidades para las cuales trabajan, que les permite identificar nuevas metodologías de transporte, fortalece su actividad física y aumentan su energía.

Definición del Problema

Antecedentes

De acuerdo con las encuestas realizadas por el proyecto es de gran apoyo para los ciudadanos encontrar un medio de transporte sostenible y/o **sustentable** y que les permita contribuir con el medio ambiente de la ciudad, por tal motivo la bicicleta es uno de los medios de transporte que se adaptan a las peticiones de la movilidad de la ciudad y contribuye con la inclusión de la mujer en el espacio público.

El uso de la bicicleta ha mejorado la salud de las **personas** de acuerdo con los datos presentados por la alcaldía de Bogotá en el año 2019, así como el hecho de usar menos vehículos mejora la movilidad, de esta manera se transforma el estilo



de vida de cada una de ellas. En ciudades como New York, Ciudad de México, Ámsterdam, Copenhague, Utrecht, Tokio, Shanghái, Portland, Sevilla y Buenos Aires, el gobierno ha adecuado su infraestructura para facilitar el uso de la bicicleta en estas ciudades. En el siglo XIX las mujeres iniciaron el uso de la bicicleta en la ciudad de Boston con el fin de que fuera su medio de transporte aun cuando a los hombres les parecía un poco peligroso y ellos veía que el hecho de usar la bicicleta podía afectar el núcleo familiar, además convirtiéndose en una gran forma de desafiar el machismo social de la época. (Campos, 2018)

Colombia es un país de ciclistas se realizan 1.084.317 recorridos en bicicleta a diario, Medellín ha desarrollado 55 ciclorrutas/km, Bucaramanga 2.6, Pereira 17, Barranquilla 32.5 y Pasto 6.8, para fomentar el uso de la bicicleta en los ciudadanos. (Secretaria de Movilidad, Bogotá, 2019)

La ciudad de Bogotá ofrece para los ciudadanos diferentes medios de transporte para trasladarse de un lugar a otro, en los cuales se identifica que no es equitativa la participación de las mujeres y los hombres, ya que, desafortunadamente la inseguridad para la mujer es uno de los más grandes fenómenos que debemos trabajar en la ciudad, puesto que las mujeres manifiestan que las irrespetan con comentarios salidos de tono, así como son víctimas de robos durante los recorridos en su bicicleta, en 1999 solo 0.1% de los ciudadanos se movilizaban en bicicleta y lo hacían principalmente, por su beneficio económico, actualmente el 6.5% de los bogotanos utilizan la bicicleta para



realizar sus recorridos diarios, lo que equivale a que por cada dos personas que viajan en carro, hay una que va en bicicleta.

Descripción del problema

El espacio público urbano es un espacio de conexión entre la sociedad que al ser público debería permitir la libertad de circulación. Teniendo presente que la mayor participación de las mujeres es el tránsito a pie con una participación del 21.5% y en el transporte público con un 63.9% de participación, la seguridad que se les ofrece, la baja agilidad de los diferentes medios de transporte es lo que las ha llevado a generar un crecimiento en el género por el uso de la bicicleta. Medida que se afecta representativamente al ver los índices de fatalidad en las mujeres ciclistas en la ciudad de Bogotá, se identifica que de 21 ciclistas fallecidos 7 han sido mujeres y 14 hombres en él 2019. (Mujeres en cifras, 2013) (Secretaría de Movilidad 2019).

La proyección del proyecto BICI MUJER se llevará a cabo en la ciudad de Bogotá con alianza de la PERSONERÍA DE **BOGOTÁ** el cual contaremos con un grupo de 30 mujeres que quieren participar en el desarrollo del proyecto, que busca incentivar a las mujeres apropiarse del espacio público y de uso de la bicicleta.

Está orientado a encontrar primero, la manera de cómo la mujer puede llegar a utilizar el espacio público urbano en igualdad de condiciones que los hombres, ya que se identificó que las diferencias de género surgieron a partir de que el espacio



público urbano fue diseñado, asignado y creado para los hombres y el espacio interior o privado para las mujeres. Hasta el punto de que los hombres ven el mundo como un espacio para crear cosas y las mujeres tan solo como un espacio para relacionarse con las cosas. La meta nacional que menciona: Lograr la igualdad de género y la autonomía de la mujer, ratifica la necesidad de la mujer como prioridad ya que porcentajes tan elevados como 37.4% a mujeres golpeadas y 5.7% a mujeres violadas son indicadores que nos llevan al segundo y el más grave de los problemas por manejar es la cantidad de siniestros viales que de 21 ciclistas fallecidos 7 han sido mujeres en 2019 de, ya que esta cifra aleja a las mujeres de este gran medio de transporte. (Secretaría de Movilidad 2019).

Bogotá ha incrementado la construcción de ciclorrutas pasando de 448 kilómetros al iniciar el año 2016 a 540 kilómetros finalizando febrero de 2019, proyectando tener 581 kilómetros de ciclorrutas al finalizar el año 2019, avance que ha permitido disminuir la cifra año tras año de siniestros en ciclistas más no eliminarla totalmente.

Formulación del problema

¿cómo buscar estrategias desde la gerencia social para incluir a la mujer en el uso del espacio público urbano y de la bicicleta?



Justificación

Es importante que las mujeres tengan los mismos derechos que los hombres en el espacio público y disfruten de los beneficios que se les ofrece. En este sentido, en los últimos años la Alcaldía de Bogotá se ha empeñado en ser la capital mundial de la bicicleta logrando así que sea una de las ciudades en América Latina con más viajes en bicicleta al día, (800.000) y más kilómetros de ciclorrutas 540 km. Una de la estrategia utilizada es la Ciclovía que se convirtió en el principal producto de exportación de Bogotá, y se ha replicado en decenas de ciudades en todos los continentes. Más de 1.5 millones de personas salen a la Ciclovía los domingos y festivos (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2018). Bogotá se ha posicionado a nivel internacional como destino para los ciclistas aficionados. Cada vez más extranjeros conocen la capital a través de las Bicitravesías que impulsan el turismo en Bogotá. Convirtiéndose en la primera ciudad con un sistema de registro de bicicletas con más de 20 mil usuarios registrados y más de 10.700 bicicletas. Cuenta con el planeador de viajes para ciclistas que permite definir la ruta de acuerdo con el grado de pericia. Existen más de 56 rutas de ciclismo de ruta, ciclomontañismo y travesía en los alrededores de la ciudad. Los ciclistas que adoptaron la bicicleta ayudan a disminuir la contaminación. Según estudios, mitigan los efectos del cambio climático al evitar la emisión de más de 300 mil toneladas de CO₂ al año (Secretaría de Movilidad, 2019). Según el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB) se calcula que existen 149 empresas dedicadas a la



comercialización de bicicletas, generando el 87% del empleo relacionado con este producto. Se estima que, a diciembre de 2017, la economía de la bicicleta generó alrededor de 5.978 empleos. 70% de estos empleos se encuentran concentrados en la comercialización al por mayor. Por el programa Al Colegio en Bici: en el 2108 se generaron 85 rutas de confianza a 2.077 estudiantes de 69 colegios del Distrito, en 12 localidades de la ciudad. En el centro de la bici donde se han certificado en Plaza de los Artesanos más de 206 ciudadanos de manera gratuita en mecánica de bicicleta. 10 mil ciclistas deportivos suben los cerros cada fin de semana (Secretaría de Movilidad, 2019).

Bogotá cuenta con más de 12.400 cupos de Ciclo Parqueaderos en la red distrital y privada. Estrategias que día a día permiten que las mujeres utilicen de manera activa la bicicleta como medio de transporte, cifra que se ve afectada por la cantidad de fatalidades de mujeres en la vía.

Para mitigar estos índices se utilizara la cultura ciudadana como estrategia para aumentar la cantidad de mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte y disminuir las fatalidades de mujeres en el espacio público por el uso de la misma, generando de manera orgánica que los medios de comunicación y la sociedad en general identifiquen a la mujer como un miembro activo de este medio de transporte, respetando, apoyando e impulsando a utilizarlo con mayor frecuencia, sin dejar de lado los pormenores que pueden ocurrir durante su recorrido en el espacio público.



Objetivo General

Generar estrategias para incentivar el uso de la bicicleta en el espacio público, como un aporte social a la movilidad de la ciudad y para mejorar la calidad de vida de las mujeres de la Personería de Bogotá.

Objetivos Específicos

- Analizar cómo el uso del espacio público y de la bicicleta ha contribuido al empoderamiento de la mujer a lo largo de la historia.
- Identificar ventajas y desventajas del uso de la bicicleta en la Personería de Bogotá.
- Proponer una estrategia por medio de la gerencia social para incluir a las mujeres de la Personería de Bogotá en el espacio público en igualdad de condiciones que los hombres por medio del uso de la bicicleta.



Diseño Metodológico

Tipo de investigación: Verificar el propósito y población objetivo del proyecto Bici Mujer, se optó por el tipo de investigación descriptiva, partiendo de la formulación del problema ¿cómo buscar estrategias desde la gerencia social para incluir a la mujer en el uso del espacio público urbano y de la bicicleta?, analizada la literatura respecto del uso de la bicicleta desde la antigüedad hasta nuestros días, considerando su evolución e incidencia en el proceso de empoderamiento de la mujer y sus beneficios tanto a nivel psicológico, cognitivo, social, económico y de salud; teniendo como objetivo “Generar estrategias para incentivar el uso de la bicicleta en el espacio público, como un aporte social al medio ambiente, a la movilidad de la ciudad y al empoderamiento para mejorar de la calidad de vida de las mujeres de la Personería de Bogotá”, buscaremos describir el fenómeno de la exclusión de la mujer en el espacio público y su incidencia en el empoderamiento, aplicando una encuesta a las funcionarias de la Personería de Bogotá, para determinar o conocer la perspectiva o fenómenos que indiquen en el uso de la bicicleta como medio de transporte para estas mujeres que tienen múltiples ocupaciones y/o roles que desempeñar diariamente que les limita su tiempo, sumado al problema de la movilidad en la ciudad que cada vez incide considerablemente en su calidad de vida, en su salud física y mental, afectando su desempeño laboral, contexto que requiere de estrategias para incentivar el uso de la bicicleta y que se traducen en bienestar de para este colectivo (Secretaría Distrital de Movilidad, 2018).



Enfoque de investigación: Para adelantar este proyecto es importante identificar el tipo de investigación a utilizar, esta nos permitirá de una manera eficiente tener contexto, control y resultados de la investigación.

Las mujeres como eje principal nos permitirán tener datos cuantitativos y cualitativos, a través de la observación, el trabajo de campo, grupos focales, entrevistas, la medición de participación, el crecimiento en el desarrollo del proyecto y resultado de impacto del mismo, por lo tanto, nuestra investigación será de tipo mixta. El método de investigación mixta es la integración sistémica de los métodos cualitativo y cuantitativo en un solo estudio con el fin de obtener una “fotografía” más completa del fenómeno. Éstos pueden ser conjuntados de tal manera que las aproximaciones cuantitativa y cualitativa conserven sus estructuras y procedimientos originales (“forma pura de los métodos mixtos”). Alternativamente, estos métodos pueden ser adaptados, alterados o sintetizados para efectuar la investigación y lidiar con los costos del estudio (“forma modificada de los métodos mixtos”) (Chen, 2006; Johnson et al., 2006).

Método de acercarse al objeto de estudio: Este trabajo está enfocado desde lo deductivo puesto que **en la historia las mujeres han sido aisladas de lo urbano ya que la infraestructura siempre fue pensada para el hombre**, quien desde los inicios era el que salía a buscar sustento para la familia y la mujer se dedicaba al hogar y a sus hijos por lo tanto no tenía contacto con el ambiente urbano.

A partir de lo anterior se ha documentado que las mujeres tomaron la decisión de hacerse participe en la ciudad por medio del uso de la bicicleta en el siglo XIX, y



empezaron a empoderarse del espacio público, a pesar de los inconvenientes por el hecho de ser mujer. Al pasar de los años esta nueva practica se fue convirtiendo en una rutina para algunas mujeres. Con nuestro proyecto lo que se busca es Brindar una alternativa de transporte económica, saludable y ecológica para las mujeres, mostrarles las ventajas que tiene esta rutina, las cuales se pueden evidenciar en buena salud, evitando una posible vulnerabilidad en el momento que utiliza el medio de transporte público, proporcionando las condiciones necesarias que permitan la movilización en bicicleta de una manera cómoda y segura.

Praxeología

En este trabajo se puede abordar la parte praxeológica de la siguiente manera:

Ver: Iniciando con la parte de exploración en donde se realiza un análisis de las diferentes problemáticas que viven las mujeres a la hora de moverse en los diferentes medios de transporte de la ciudad y, por tal motivo, el proyecto lo enfocamos en las mujeres y en la bicicleta, es un medio de transporte en donde pueden estar seguras sin que se sientan vulneradas. Se hace un recorrido histórico en donde se resaltar, el uso que le da la mujer a la bicicleta desde el siglo XIX.

Juzgar: Después de recopilar la información encontrada continuamos con un análisis de cómo podemos llegar a dar un cambio en la historia de la mujer y el uso de la bicicleta a partir de las distintas teorías, así como de la información recopila a través de entrevistas y encuestas a las mujeres de la Personería de



Bogotá, de igual manera contamos con el análisis en el que se identifica las causas del bajo uso de la bicicleta, así como ser las líderes en demostrar las fortalezas del uso de la bicicleta, logrando una empatía con las funcionarias o colaboradoras para que de esta manera participen activamente en el proyecto.

Actuar: Lo que se quiere lograr con el proyecto es: que las mujeres de la Personería de Bogotá utilicen la bicicleta como medio de transporte y que se empoderen del espacio público urbano en igualdad de condiciones que los hombres, sin que ellas se sientan atacadas o vulneradas por el hecho de ser mujer.

Devolución: Lo que se espera es tener una aceptación de la Personería de Bogotá, así como de las participantes, se tiene la perspectiva de realizar unas alianzas estratégicas con diferentes entidades de la ciudad con el fin de que el proyecto no solo se quede en la Personería si no que se pueda replicar en distintas entidades públicas del país.

Revisión documental, conceptual y normativa

Historia del uso de la bicicleta en las mujeres

La bicicleta y la emancipación de las mujeres, se dio a finales del siglo XIX, las mujeres fueron las más entusiastas a la hora de usar la nueva bicicleta con pedales, puesto que en esta época era lo más novedoso además no era aceptado por los hombres ya que pensaban que no era lo correcto. Asimismo, se paso a la osadía de la creación de unos pantalones anchos que invento Amelia Bloomer a mediados del XIX, fueron inspirados en una falda ancha dividida en dos.

(Campos, 2018)



En esta época esa idea de los pantalones boomers fue rechazada por la sociedad machista, pero para las mujeres ciclistas era lo mejor, con ellos podían pedalear cómodamente, pero las críticas y hasta las agresiones físicas impidieron que el invento prosperará. Unas pocas mujeres insistieron en seguir llevando los boomers para montar en bicicleta, pero la mayoría continuó haciéndolo en vestido o en otros casos escondiendo los pantalones debajo de la falda para salvarse de las miradas indiscretas por parte de los hombres (Campo, 2018).

Se da un anuncio de un fabricante de bicicletas belga, puesto que el camino de la bicicleta había sido largo. Los primeros modelos, desde 1817, consistían en una mera barra que unía dos ruedas. Alrededor de 1870 se le añadieron pedales, lo que aparte de permitir avanzar montado también aumentaba las posibilidades de salir indemne de la aventura. Poco a poco, la imagen de la mujer en bicicleta fue dejando de ser extraña. Cada vez más baratas, las bicicletas se popularizaron. Surgieron multitud de clubes femeninos que ofrecían la oportunidad de viajar en compañía y evitar así el acoso callejero (Campos, 2018).

“Antes pensaba que lo peor que podía hacer una mujer era fumar, pero he cambiado de idea. Lo peor que he visto en mi vida es una mujer montando en bicicleta”; Así se manifestaba el 25 de julio de 1891 la corresponsal del Chicago Tribune en una pequeña columna en la que afirmaba que podría hacerle la vida imposible a su futura nuera si ésta demostraba la más mínima



inclinación por el ciclismo; las pioneras de la bicicleta estaban empezando a causar una impresión abrumadora (Campo, 2018).

La bicicleta fue cambiando para hacer mejor la vida de los que la usaban al inicio la rueda delantera era más grande que la trasera, pero fue sustituida por bicicletas con ruedas del mismo tamaño y además con una cadena que transmitía energía por medio de los pedales a la rueda trasera que eran más seguras, las bicicletas comenzaron a venderse a unos precios muy altos que eran pocos los que se podían tenerlas ya que era un lujo (Campos, 2018).

Continuando, podemos hablar de los manuales de comportamiento de la época ya que eran muy claros el cómo las mujeres debían comportarse sin llamar la atención. Las mujeres de clase alta se atrevieron a probar este nuevo invento ya que en el encontraron la posibilidad de desplazarse con rapidez y libertad en un mundo que era solo para hombres, además que las obligaban a vivir en enclaustramiento en la vivienda familiar, al mismo tiempo estas pioneras llamaban la atención y más cuando andaban de prisa porque era un signo de mala educación así como el hablar alto o mover los brazos lejos del cuerpo s decir estaban haciendo todo lo opuesto que está en el manual de comportamiento (Campos, 2018).

Las mujeres que montaban bicicleta rompían esquemas y con esto se refería a las reglas del comportamiento femenino y las veían como personas de dudosa moral. Un gran escándalo acompañó a las primeras ciclistas. A la londinense Emma Eades la recibían a pedradas; a otras muchas las insultaban y agredían.



Por si fuera poco, los médicos de la época opinaban que el ciclismo era una actividad perjudicial para el organismo femenino, considerado más débil que el masculino. Montar en bicicleta, creían, podía causar esterilidad y trastornos nerviosos (Campos, 2018).

Continuamos con la historia de la ciclovía en Bogotá, se realizó el primer ensayo el 15 de diciembre de 1974, fue la primera vez que los bogotanos salieron a las calles para apropiarse de un espacio exclusivo para los vehículos (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

“Mitín a favor de la Cicla”, como lo tituló el periódico El Tiempo, fue iniciativa de una organización independiente sin ánimo de lucro denominada “Pro-cicla” y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, que habilita dos vías de la ciudad, la carrera 7 y la carrera 13, el centro de la ciudad, por tres horas, de 9:00 a.m. a 12:00 m., para el tránsito de bicicletas. Al evento asistieron más de 5.000 personas, quienes salieron a manifestar en contra de la proliferación de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de oferta recreativa en la ciudad. Para el año de 1976, la Alcaldía de Bogotá toma la decisión de destinar vías estratégicamente situadas para el tráfico exclusivo de ciclistas y peatones (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

El 7 de junio de 1976 se expiden los decretos 566 y 567 por medio de los cuales se crean “Las Ciclovías”. En estos decretos se prevén los diferentes tipos de Ciclovías dependiendo de su uso específico. Se considera la posibilidad de establecer Ciclovías para el uso exclusivo de bicicletas por un tiempo



específico (de carácter transitorio), que es el caso de la Ciclovía dominical y festiva, que a la fecha se acoge a este decreto para su funcionamiento y ciclistas para uso permanente, lo que actualmente conocemos como ciclorruta. El decreto dio pleno funcionamiento a la Ciclovía a partir del 20 de junio de 1976 (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

Se da paso a una reestructuración de la ciclovía donde el IDRDR asume el manejo ya que después de dos décadas la ciclovía estaba perdiendo su importancia a manos de la Secretaría de Tránsito y Transporte ya que lo veían como una función adicional, lo único que existían eran las señales de cierre, pero estas estaban en malas condiciones, por otro lado, el programa no tenía el apoyo de la administración además no tenía programación alguna (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

“En 1995, el programa de Ciclovía pasa de la Secretaría de Transito, interesada en “mover carros” al Instituto Distrital de Recreación y Deporte, IDRDR.”, el programa de Ciclovía estaba perdiendo fuerza en manos de la Secretaría de tránsito por tal motivo era mejor que el IDRDR tomara cartas en el asunto ya que hace parte de la recreación de los ciudadanos (Historia Ciclovía Bogotá, 2017).

La visión fue crear “el parque temporal más grande del mundo” que contribuyera a mejorar la calidad de vida de todos. Los principales objetivos establecidos fueron:

- Recreación gratuita para todos los habitantes.



- Contribuir a la mejora de la salud física y mental de todos.
- Mejorar el medio ambiente con menor ruido y mejor calidad de aire.
- “Cambio mental” entendiendo que las calles son espacio público y pueden tener diferentes usos según la hora del día, el día de la semana.
- Integración social de ciudadanos de todas las edades y condiciones socioeconómicas. Crear un lugar donde todos los ciudadanos se encuentren “como iguales”. Unos podrán tener bicicletas de lujo y otras muy económicas, pero todos se divierten igual y tienen los mismos beneficios (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

Teniendo en cuenta esos objetivos, se realizaron las transformaciones entre los años 1995 y 2000, bajo las administraciones Antanas Mockus y Enrique Peñalosa, las cuales tuvieron tal magnitud que se puede considerar como un renacimiento de la Ciclovía: Se pasó de un cubrimiento de menos de 20 kilómetros a 121 kilómetros. Anteriormente la mayoría era en estratos medio-altos y altos y luego conectó todos los estratos, desde los más pobres hasta los más ricos (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

Se multiplicó el presupuesto en más de 10 veces y los participantes a más de millón y medio, en promedio, cada domingo y festivo del año asimismo se incrementó el horario en dos horas, de 7:00 am a 2:00 pm, y además de los domingos se sumaron todos los días festivos. Fue creado un sistema administrativo incluyendo el establecimiento de Guardianes de la Ciclovía (gerentes de sectores), miles de voluntarios, y la presencia de personal de la



Policía Nacional. Se promocionó el uso de la bicicleta, caminar, correr, usar patines. Se crearon campañas publicitarias en varios medios para garantizar el uso de esta (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

Al mismo tiempo se tuvo en cuenta otras necesidades que surgían para la recreación de los participantes y crearon las Recreovías en donde son espacios públicos que se encuentran a lo largo de las rutas y se realizan actividades de aeróbicos y también se dio una oportunidad de trabajo organizando el comercio informal a lo largo de la ciclovía. De igual manera se renovaron las señalizaciones a lo largo de las rutas para los cierres de las vías, así como se obtuvo un patrocinio privado para invertir en publicidad de igual manera se realizó la primera ciclovía nocturna en diciembre de 1999 (Historia ciclovía Bogotá, 2017).

Es importante no dejar de lado algo que es un asunto de memoria, en donde es importante conocer la ciudad como habitante de ella, pues se llega a olvidar los trayectos urbanos ya sean lentos o rápidos en donde encontramos tejidos históricos de los lugares y de las personas que hacen parte de la ciudad. Por otro lado, encontramos la arquitectura, los monumentos y la selección de personajes locales que otorgan un valor patrimonial o histórico, pero suelen quedar en el olvido y más los asuntos de las mujeres (Sánchez y Triana, 2017, P. 13).

Sin embargo, están ahí visibles e invisibles a los ojos hasta su revelamiento. La

bici como medio para desplazarse por el espacio también lo es para transitar hacia épocas distintas evocando situaciones que marcan los sitios. En tensión, la memoria colectiva inacabada y la historia de hechos finitos (entrevista a



Nora, 2006), representadas en hechos urbanos que constituyen parte de la esencia de las ciudades y de sus habitantes, son vistas acá como fuente de reflexión y de acciones en el marco de implementar la política pública y de garantizar los derechos de las mujeres (Sánchez, Triana, 2017, P. 13).

Encontramos una serie de puntos para tener en cuenta, en primer lugar, es comprender la memoria no solo como un pasado que se retoma mentalmente para repetir o evitar un acontecimiento ya sea de carácter individual o colectivo es más como un tejido que se puede ir tejiendo con lo vivido sin olvidarlo (Sánchez, Triana, 2017, P. 13).

En segundo lugar, es la memoria elaborada es decir es aquella que se realiza a mano-alzada, fotos o videos que cuenta la historia vivida o sucesos relevantes y estos suelen ser editados y transmitidos para que queden como una herencia en la sociedad, además son hechos seleccionados cuidadosamente porque tienen un sentido de análisis para trascender en el tiempo más en el espacio urbano (Sánchez, Triana, 2017, P. 14).

Un tercer punto, reiterando al tema que nos convoca en este número de la revista, es indagar en la relación histórica de las mujeres con el uso de la bici: medio que influyó en la conquista de su autonomía por su bajo costo y de su liberación en cuanto extendió sus fronteras como lo refleja la entrevista que hizo Nellie Bly a Susan Anthony (Bly, 1896). Equilibrio todavía no cubierto para todas las mujeres en el mundo que la exigencia por la garantía de los derechos de las mujeres, luego del voto femenino, continúa su búsqueda hacia



la igualdad de oportunidades y la equidad de género. En Colombia menciona el artículo “Escarabajos de dos ruedas” (Revista Credencial Historia No.181, 2005) que la temporada de carreras de 1899 finalizaría con la participación de señoras ciclistas en “una demostración de asombrosa capacidad de pedaleo”, en una cita el 3 de septiembre en la que fueran agasajadas con un suntuoso paseo y la concertación de una carrera de velocipedistas desde Bogotá hasta el Puente del Común (distante alrededor de 28km) (Sánchez, Triana, 2017. P. 15).

Partiendo de lo anterior se hablar de las deportistas colombiana, principalmente del segundo oro en los juegos olímpicos obtenido en la primera versión solo para mujeres y se encuentra a Mariana Pajo como bici-crosista quien comenzó a abrir campo para las mujeres en un ambiente que era para hombres a nivel latinoamericano, ella se ganó el respeto de sus pares, así como de los hombres deportistas y de una sociedad que no probaba dichos inicios. Otro aspecto importante que logro fue un espacio urbano para la creación de una pista de bicicrós para todos los niños, niñas y adolescentes que quisieran aprender este deporte (Sánchez, Triana, 2017, P. 15).

Algo importante que se encuentra a lo largo de la historia es si la bicicleta está desplazando a los carros, la movilidad ha cambiado esto no significa que el carro este en desuso, pero sí está claro que hay más personas transportándose en una bicicleta que antes. No se pone en duda que los vehículos han sido uno de los mejores inventos del siglo XX puesto que el crecimiento de la población ha sido



más de 7 millones de personas en el mundo, es decir las calles se están quedando pequeñas en algunos lugares del mundo y por lo tanto llega el momento de planificar como los espacios de las ciudades deben ser amplios tanto para los carros como para las personas (¿Están desplazando las bicicletas a los carros?, 2014).

Según el urbanista canadiense Brent Toderian, capitales de Norteamérica,

Australia e inclusive de Europa han cometido el error de diseñar las ciudades para los carros. “Esto es una gran falla. Las ciudades deben ser multimodales que inviten a caminar, a montar en bicicleta, a usar el transporte público”, asegura (¿Están desplazando las bicicletas a los carros?, 2014).

Brent Toderian es un exponente de ciudades sostenibles en donde hace énfasis que es mejor vivir sin carros y que las personas deben caminar, montar bicicleta y usar el servicio de transporte público y de esta manera existiría una ciudad sostenible con equidad. Siguiendo con esta idea Nueva York se está afianzando con la idea de la bicicleta tanto así que están creando más carriles para la circulación y esto conlleva a que las personas han convertido el uso de la bicicleta a sus rutinas diarias con el fin de tener un estado físico apropiado y una buena salud, otro aspecto que encuentran es el cómo contribuyen con el medio ambiente para su mejoramiento y así ellos tienen una mejor calidad de vida (¿Están desplazando las bicicletas a los carros?, 2014).

Otro aspecto importante es que, así como en muchas partes del mundo en Colombia también existen congestiones en las vías, adicional los gastos que se



tienen por mantener un automóvil no son bajos pues existen el impuesto, la gasolina y el mal estado de las vías son algunos factores para aumentar el uso de la bicicleta, igualmente el mal servicio del transporte público no ayuda a una buena movilidad en la ciudad sin contar con la contaminación que se está teniendo (¿Están desplazando las bicicletas a los carros?, 2014).

Con todo lo anterior la bicicleta paso de ser de uso exclusivo de entretenimiento y deporte a una opción para mejorar la calidad de vida con esto se ha visto el uso frecuente de los cascos en las oficinas principalmente por las consecuencias de la movilidad en la ciudad, se debe resaltar el éxito que se ha logrado es por los eventos que se han realizado, por otra parte se tiene una gran diversidad en bicicletas tales como bicicletas plegables, de ciudad, BMX, playeras, de montaña entre otras, el uso de ellas se puede dar gracia a la adecuación de los espacios tales como ciclo rutas, ciclo vías tanto diurnas como nocturnas y esto significa que la bicicleta está en furor ya que se ha convertido en un medio de transporte económico, ágil y saludable para la población y el medio ambiente por lo tanto se estaría acabando los problemas de movilidad que aqueja la ciudad (¿Están desplazando las bicicletas a los carros?, 2014).

Mujer y ciudad

Al hablar de las mujeres es importante saber que se encuentra la Política de Equidad y Género para las Mujeres en la ciudad de Bogotá, y lo que se quiere lograr es la superación de todas las formas de discriminación, asimismo contribuye de manera decisiva al desarrollo del país. En 1995, lo afirmó el



Informe sobre Desarrollo Humano, “sólo es posible hablar de verdadero desarrollo cuando todos los seres humanos, mujeres y hombres, tienen la posibilidad de disfrutar de los mismos derechos y opciones”. Para lograr dicho concepto es importante que no solo las mujeres permitan un trato afirmativo, es más una transformación de la estructura, la práctica y jerarquías de esta sociedad en conjunto (Política de equidad y género para las mujeres, 2013 pp.6-7).

Con lo anterior se quiere que los colombianos ejerzan sus derechos a plenitud, todo bajo la misma oportunidad sin discriminación alguna y, al mismo tiempo que contribuyan a la construcción de la democracia y a la paz social, es decir si se promueve una mayor inclusión social y lo que se busca es incluir a la mujer en un espacio que fue pensado más para los hombres. Es importante tener presente que en las últimas tres décadas se han diseñado diferentes políticas para las mujeres, pero los procesos de implementación han sido discontinuos y fragmentados, lo que significa que en materia de derechos para las mujeres el país ha avanzado en las normativas que los reconocen y han permitido que se ejerzan en lo real (Política de equidad y género para las mujeres, 2013, pp. 6-7).

Lo que se quiere lograr con este trabajo es que la Mujer de acuerdo con la encuesta de movilidad de 2015 aumente los viajes diarios en bicicleta puesto que solo el 21 % de los viajes lo hacen las mujeres, para esto se plantea una meta de 50/50 en donde se busca incentivar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en la ciudad (Osorio y Pinillos, 2017, p.48).



De igual manera se crean unas estrategias de promoción para la incorporación del género y la bicicleta, se centraron en enfocar un acompañamiento a grupos vulnerables tales como a las mujeres y de esta manera lograr una participación e la movilidad urbana (Osorio y Pinillos, 2017, P. 186).

A continuación, se nombrará algunas escuelas y colectivos de ciclismo urbano dedicado a las mujeres y eso son:

- Santiago de Chile: Macletas, en cooperación con “Ciudad Viva”, con el proyecto “Escuela Bici Mujer”.
- Quito, Ecuador: la fundación Ciclópolis, inició los talleres Aprende a Pedalear.
- Delhi, India: el IDS “Instituto para la Democracia y Sostenibilidad”, desarrolló un adiestramiento ciclista para mujeres de bajos recursos económicos.
- Guatampuri (comunidad al sur de Delhi), en Tilburg, Países Bajos: “Stap on de Fiels” es una escuela de ciclismo para mujeres inmigrantes y refugiadas iniciada por el CBV “Centrum Buitenlandse Vrouwen”.
- Minneapolis-Saint Paul, Minnesota, Estados Unidos, “Gearl Up!”: es un grupo activista feminista enfocado en la promoción y desarrollo de acercamiento de la bicicleta a grupos minoritarios.
- Londres, Reino Unido: “Cycling for Women” investigación dirigida por el Women’ Design Service, provee adiestramiento ciclista a mujeres no-ciclistas (Osorio y Pinillos, 2017, p. 187).



Lo que se busca es que las mujeres se empoderen de la ciudad de que se sientan tranquilas a la hora de salir a las calles. Pero aparece otro aspecto importante, y es que las mujeres tienen miedo de Viajar de noche en el transporte público y es por falta de garantías en la seguridad, pero esto ha sobrellevado a que las ciudades cada vez más estén redoblando los esfuerzos para abordar el acoso sexual en el transporte público y así las mujeres se sientan más seguras. Por tal motivo se realizó una encuesta donde se hicieron seis preguntas a mujeres y expertos en género, acerca de la percepción de la seguridad en el transporte público (Sepúlveda, 2014).

Las seis preguntas se enfocaron en la percepción general sobre seguridad en el transporte público, si era seguro después de que oscurece, cuánto riesgo corría las mujeres de sufrir abuso verbal o físico, y la confianza en el manejo por parte de las autoridades de las denuncias de abuso o de la ayuda pública. Bogotá, una ciudad de 9,6 millones de personas que no tiene un sistema de trenes, pero sí una red de autobuses roja fue la peor en seguridad general y en cuanto a viajar de noche. Los autobuses no son seguros. Te pueden robar la cartera o el celular y ser acosada. Cuando el autobús está lleno es fácil para los hombres frotarse contra las mujeres y manosearlas. dijo Paula Reyes, una cajera de supermercado en Bogotá que se siente insegura en los autobuses.; Hay una falta total de respeto hacia las mujeres; agregó (Sepúlveda, 2014).

Bogotá es la decimosexta capital más grande del mundo y de igual manera fue calificada como una de las más inseguras para las mujeres que viajan de noche,



seguida de Nueva Delhi, la segunda mayor capital con 25 millones de personas. La violación grupal y asesinato de una estudiante de 23 años en un autobús en la noche en Nueva Delhi el 16 de diciembre del 2012 horrorizó a la ciudad y generó reclamos de medidas para mejorar la seguridad para las mujeres (Sepúlveda, 2014).

No significa que por tener miedo a salir de noche las Mujeres en bici sean las actrices débiles de la movilidad, la Alcaldía de Bogotá da unos datos donde indican que desde el 2015 las mujeres han incrementado el uso de la bicicleta para su movilidad es decir un 22% de las mujeres se dirigen a sus lugares de trabajo en bicicleta y un 7 % a colegios y Universidades (Mujeres en bici: “No como las actrices débiles de la movilidad”, 2016).

Asegura Marisol Cruz del colectivo Naturaleza Urbana “Al principio, como todas, sentía mucho temor. Inicé montando en la Ciclovía, pero después consideré movilizarme de mi casa al trabajo, desde el norte hasta el centro”. Quien desafió sus miedos para convertirse en una ciclista urbana (Mujeres en bici: “No como las actrices débiles de la movilidad”, 2016) .

La historia de Marisol es la misma de otras mujeres, ya que se han decidido utilizar la bicicleta como medio de transporte para llegar a sus lugares de trabajo o destinos determinados, pero, así como existen temores por la inseguridad a la hora de salir a rodar también existe una falta de conocimiento en mecánica y falta de infraestructura de la ciudad asegura Ivonne Leguizamón, miembro del grupo Mi Caballito de Acero, quien fue víctima de un atraco en las Ciclorrutas, por lo que



prefiere andar por el carril vehicular ya que siente que es más difícil para que le ocurra lo mismo (Mujeres en bici: “No somo las actrices débiles de la movilidad”, 2016).

Ante lo ocurrido, Daniela Albán, del colectivo Mujeres en Bici, aconseja que la mejor decisión es salir a rodar para ir perdiendo el miedo y se debe hacer con frecuencia para ir tomando confianza y realizar trayectos más largos de tal manera que se va identificando las zonas inseguras además las pueden ir evitándolas con facilidad para cuando no estén acompañadas (Mujeres en bici: “No somos las actrices débiles de la movilidad”, 2016).

Se reunieron algunas mujeres participes de grupos colectivos en la Séptima semana de la bicicleta en Bogotá que dio un conversatorio llamado “Mujeres y bicicleta” en donde participaron representantes de los primordiales colectivos femeninos que usan como medio de transporte la bicicleta. En este conversatorio se tocaron temas tales como: “¿Qué hago si me pincho?” “Me da miedo andar por el carril vehicular, cuando la ciclorruta es discontinua” “Tengo que vestirme formal para ir a trabajar”, estos interrogantes son algunos de los limitantes que encuentran las mujeres para el uso de la bicicleta, se suma otro aspecto y es que las mujeres son consideradas como las “actrices débiles de la movilidad”, pero se realizó una entrevista a un comerciante de bicicletas y el asegura que es mayor la compra realizada por mujeres que por hombres, es decir las mujeres se están empoderando de la ciudad con el uso de la bicicleta (Mujeres en bici: “No somo las actrices débiles de la movilidad”, 2016).



Por ese tipo de preguntas y situaciones es que surgen los colectivos de mujeres amantes de la bicicleta, con el fin de servir y apoyar a quien están iniciando en el uso de esta como medio de transporte, encontramos dos colectivos que apoyan a las mujeres en estos aspectos y son: Nosotras Pedaleamos y Mujeres en Bici, tienen como finalidad apoyar a las bicisuararias en el espacio de la ciudad abordo de su bicicleta así como el brindar consejos adecuados la hora de utilizar su caballito de acero, organizar ciclopaseos en donde ellas logran conformar una familia (Mujeres en bici: “No somo las actrices débiles de la movilidad”, 2016).

Gracias a estos colectivos, la afluencia femenina ha aumentado en la ciudad como una alternativa de movilidad ya que las mujeres no se sienten seguras en el transporte público por la falta de garantías en su seguridad y además porque está aumentando la violencia sexual, además se está logrando romper los paradigmas sociales y tabúes que giran en torno a las mujeres en bicicleta (Mujeres en bici: “No somo las actrices débiles de la movilidad”, 2016).

Para ir finalizando se encuentra un artículo el cual se llama “La bicicleta empodera a las mujeres”, Natalia Espitia, ella escribió este artículo por un episodio de violencia que le marco su vida, y es su principal motivación para ayudar a niñas en situación de vulnerabilidad. Inicio porque un día su jefe le pregunto por qué le daba miedo las cosas además le dio un consejo y era que montara en bicicleta, Natalia quedó desubicada por el consejo además que no tenía nada que ver con el tema de sus miedos. Natalia sabía que era verdad lo que su jefe le había dicho, ella estaba llena de temores, sentía miedo de las personas



en la calle, se vestía como no quería para no llamar la atención, es decir ella no confiaba ni en ella misma (Espitia, 2017).

Ella continuó su historia y dice que tomó el consejo de su jefe, pero a la edad que tenía no sabía a montar en bicicleta así que fue en compañía de su mamá a la bici-escuela, este es un grupo de personas que enseñan gratis a los alrededores de El Campín, la mamá tampoco sabía montar y fue la primera que aprendió pues es un ejercicio de concentración de mente cuerpo y de ser positiva de que no se caería. Natalia tomaba el hecho de pedalear como un acto de seguridad es decir de tener confianza en ella, además de aprender a montar en bicicleta también se arriesgó a enfrentar la calle y de esta manera fue cambiando su actitud, se comenzó a sentir bonita, no le importaba si sudaba, comenzó a usar faldas, dejó de lado a la mujer temerosa y triste, también a los hombres que le faltaban al respeto con piropos y la intolerancias de los conductores de vehículos ya no la afectaba (Espitia, 2017).

Paralelo a esa positiva transformación, Natalia estaba buscando un proyecto de vida para dedicarse de lleno, ella trabajaba para una ONG, en la que hacía una investigación en Soacha con población vulnerable, había problemas muy perceptibles, sobre todo en población femenina, le faltaba el enfoque y la forma, pero pensó en ella y se acordó cuando le pasó algo que le marcó su vida que fue un intento de abuso sexual, era un secreto que no había querido contar, a partir de ese ejercicio introspectivo que realizó su proyecto se basó en niñas en situación de vulnerabilidad pues ya contaba con cifras y tenía la manera para intervenir, pensó



en herramientas de educación para prevenir el embarazo adolescente y la violencia de género (Espitia, 2017).

Natalia descubrió que en Camboya existen iniciativas de niñas que van al colegio en bicicleta y esto para prevenir la violencia sexual y para desarrollar seguridad, de igual manera en Estados Unidos encontró Little bellas, un grupo que empodera a las mujeres a través de la bicicleta ella pensó que todo estaba por buen camino. En noviembre del año 2016 comenzó a crear la fundación Niñas sin miedo en Wikideas y su trabajo con la población de niñas en Soacha inició en marzo, realiza trabajos con grupos de voluntarios y el grupo de trabajo va creciendo además promueve la información por redes sociales y de esta manera la fundación va tomando fuerza. (Espitia, 2017 parafraseo) En la fundación se encuentran 15 niñas entre edades de 6 y 18 años, esto para la fecha del 2017, a sus edades ya toman decisiones importantes y más en un entorno como lo es Soacha, es el segundo municipio en donde aumenta se usó de las bicicletas, no todas las niñas saben montar y más en sus barrios ya que las vías están en mal estado, se han realizados mapeos para saber por dónde pueden andar las niñas. La fundación también está interesada en saber cómo va el rendimiento académico, como es el comportamiento con el sexo opuesto ya que hay niñas que empiezan a tener novio desde los 8 años y llegan a discutir con sus amigas por estar al lado de ellos, lo que procura la fundación es que las niñas no queden embarazadas, que terminen su bachillerato y ante todo lo que quieren hacer es mejorar su autoestima para que se valoren en una sociedad machista (Espitia, 2017).



Beneficios psicológicos del deporte

A continuación, se presentan un resumen de los beneficios psicológicos del deporte y su incidencia en la salud y bienestar de la mujer:

Los beneficios del ejercicio no sólo incluyen mejoras en la salud cardiovascular. La evidencia científica muestra que la actividad física regular puede mejorar nuestras funciones cognitivas y también proporcionar numerosos beneficios psicológicos. Aumenta la esperanza de vida y previene las enfermedades degenerativas. Las mujeres tienen una esperanza de vida mayor que los hombres. Viven más años y esto, en ocasiones, se asocia la aparición de un número mayor de enfermedades degenerativas como el Alzheimer. La práctica de ejercicio físico previene o retrasa la aparición de demencias. El deporte no sólo se estimula físicamente a las personas sino también cognitivamente, y es que a través del ejercicio que se puede mejorar la concentración, la memoria, etc. Además de sus beneficios para la circulación y para el sistema respiratorio, el ejercicio físico es capaz de regular el sistema nervioso (Beneficios psicológicos del ejercicio. s.f. pp 28-32).

En las enfermedades mentales, genera una mejora funcional y estructural de algunas de las regiones cerebrales. Estudios demuestran cómo el ejercicio puede modular el tejido cerebral, incrementando las células nerviosas en zonas críticas como el hipocampo (región del cerebro involucrada en el aprendizaje y la memoria y una de las más afectadas por el Alzheimer) o incluso aumentando la densidad de las neurotransmisiones. Por si fuera poco, el ejercicio mejora la circulación de la sangre en el cerebro favoreciendo las conexiones neuronales.



Mejora la autoestima. La calidad de vida de las mujeres se ve muy limitada por los hábitos cotidianos, que en la sociedad en la que vivimos acaba conduciendo al sedentarismo. La falta ejercicio físico en las tareas diarias, con trabajos rutinarios y sedentarios y el desapego por el deporte, provocan una consecuente disminución funcional de la masa muscular que lleva paulatinamente a la disminución de la capacidad de metabolizar ácidos grasos, por lo que a menudo quien lo sufre no está conforme con su cuerpo y se termina por modificar el autoconcepto, que es el grado de satisfacción con uno mismo.

La realización de ejercicio físico es esencial para aumentar el bienestar psicológico, mejorando el estado de ánimo general, ya que estimula la producción de las hormonas opiáceas, como la beta endorfina y la beta-lipotropina, que se segregan en grandes cantidades durante el ejercicio físico. Estas endorfinas son neurotransmisores que comunican a las neuronas entre sí. Son sustancias peptídicas que se incrementan en momentos placenteros de la vida como alegría, emoción, placer sexual, ejercicio físico, por lo que tienen un efecto sedante y analgésico sobre el organismo y son las responsables de producir euforia. Después de realizar ejercicio físico intenso, el cerebro produce estas endorfinas que aparecen como responsables de las sensaciones de alivio, calma y bienestar, además de mejorar el autoconcepto y la autoestima. La práctica regular de ejercicio físico, unido a una alimentación equilibrada y variada, hace que, a la hora de obtener la composición corporal,



el porcentaje muscular y graso sea el correcto, por lo que mejora la imagen corporal influyendo positivamente en lo que se piense de uno mismo (autoconcepto) y la valoración que hacemos de ello (autoestima).

Protege ante trastornos psicológicos. La prevalencia de trastornos psicológicos como la depresión, la ansiedad y las enfermedades psicosomáticas se da en mayor medida entre las mujeres ... La práctica de actividad física por parte de las mujeres ha demostrado ser efectiva como factor de protección ante estos problemas psicológicos anteriormente mencionados, reduciendo su incidencia y mejorando su tratamiento. Estudios epidemiológicos demuestran que hay una relación inversa entre actividad física y salud mental. Cuanto más ejercicio se realice, menor riesgo de sufrir depresión. Asimismo, quien ya la padece suele ser una persona sedentaria e inactiva.

Todo ello se constituye como un factor importante a la hora de mejorar tanto la cantidad como la calidad de vida de las personas en general y de las mujeres en particular ... El deporte mejora el humor, las relaciones sociales, y nos ayuda a evitar la monotonía y es uno de los recursos más accesible para lograr bienestar físico y mental siendo un hábito adecuado para la prevención de enfermedades físicas o psíquicas. Solo con 30 minutos diarios de actividad física se pueden producir cambios sustanciales tanto físicos como mentales (Beneficios psicológicos del ejercicio. s.f. pp 28-32).

Una vez mencionados los beneficios que obtiene la mujer al practicar ciclismo, la belleza, la salud mental, la salud física, pero esta práctica abarca mucho más



que eso, si vamos en bicicleta al trabajo contribuimos a disminuir las emisiones de CO2 en el planeta, y, por consiguiente, también ayudaremos a evitar el calentamiento global, sin importar que sea una pequeña contribución. Puedes incluso coger la bicicleta para ir a hacer unas compras pequeñas, facilitando la movilidad, ganando tiempo para atender las múltiples ocupaciones que caracteriza a las mujeres, contribuyendo con tu cuerpo, con tu salud, con tu bolsillo y el planeta te lo agradecerá, sumado a la educación que damos a nuestras generaciones con nuestro ejemplo, factor fundamental en la educación de los niños, niñas ya adolescentes, que cada vez están siendo afectados por la modernidad que nos lleva al sedentarismo, aumentando el peso corporal, generando obesidad que trae inmerso el desarrollo de enfermedades de riesgo cardiovascular, diabetes, hipertensión y enfermedades mentales (depresión), entre otras (15 Ventajas de las Mujeres al Andar en Bicicleta, s.f.).

De acuerdo con la Sociedad Colombiana de Cardiología y Cirugía Cardiovascular: La actividad física provee beneficios de forma multifactorial con efectos en el sistema inmune, hemostático, autonómico, metabólico y hormonal entre otros, que pueden ser aplicables en las diferentes etapas de la historia fisiológica de la mujer. Los beneficios de la actividad física y el ejercicio para la salud tanto en hombres como mujeres son irrefutables. La evidencia que avala la importancia de un estilo de vida activo ha crecido exponencialmente y se considera que la actividad física y el ejercicio



regular son medidas preventivas primarias y secundarias eficaces para más de 25 condiciones crónicas médicas, incluidas la enfermedad cardiovascular y la mortalidad prematura.

A pesar de esta información mucha parte de la población permanece con un estilo de vida sedentario. Al respecto, la Organización Mundial de la Salud considera que la inactividad física es el cuarto factor de riesgo para la mortalidad global ya que causa aproximadamente 3,2 millones de muertes anuales. Es preocupante aún más que las investigaciones también demuestran que solo cerca del 40% de la población femenina cumple con las recomendaciones mínimas de 150 minutos de actividad física moderada a la semana (Sociedad Colombiana de Cardiología y Cirugía Cardiovascular, 2018).

Los patrones y predictores de la actividad física se ven ampliamente influenciados por el género. Investigaciones han reportado que las mujeres presentan niveles más bajos de actividad física y ejercicio en tiempo libre que los hombres; por ejemplo, en Colombia la Encuesta Nacional de Situación Nutricional, ENSIN 2010, demostró que solo el 46% de las mujeres versus el 64% de su contraparte con edades entre los 18 a 64 años, cumple con las recomendaciones de actividad física, sin embargo, el trabajo doméstico, el cuidado infantil y otras actividades domésticas son más



reportadas por las mujeres. Dentro de los predictores para que una mujer tenga comportamiento inactivo se encuentran la edad, el rol social, el apoyo social, el estado socioeconómico, el lugar de residencia y el acceso a la recreación, condiciones a tener en cuenta y que se convierten en un desafío para los profesionales de la salud ... pues actualmente la mujer parece estar más tiempo ocupada, pero con bajos niveles de actividad física. (González y Rivas, 2017).

Basados en los resultados en Colombia en la Encuesta Nacional de Situación Nutricional, ESIN 2010, que demostró que el 46% de las mujeres cumple con la recomendación de la práctica de actividad física, el proyecto busca iniciar un programa de ejercicio en las mujeres de la Personería de Bogotá, llevándolas a comenzar con medidas que aseguren un “estilo de vida saludable” intervención que propone incorporar en su tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo, la movilidad en bicicleta, pues puede resultar más eficaz que un programa formal de ejercicio, ayudando a mejorar la aptitud física y el perfil de riesgo cardiovascular, utilizando para ello también la tecnología a través de aplicaciones que midan y motiven a mejorar su rendimiento (González y Rivas, 2017).

Existe suficiente evidencia en estudios clínicos respecto que la mayoría de los factores de riesgo asociado a mortalidad por enfermedades cardiovasculares o cáncer se relacionan con el estilo de vida o hábitos de las personas. El sedentarismo es uno de los factores



que más incidente como causa de riesgo y el más importante, y en tendencia a su crecimiento por el auge de las tecnologías que invita cada vez más a estar pendientes de una pantalla; por tanto es prioritario disminuir los índices de sedentarismo en la población general y para ello las políticas de salud deben orientarse a lograr un estilo de vida saludable que implique entre otras cosas realizar actividad física en forma regular, pues está demostrado que el impacto más directo y beneficioso en la mejoría de los indicadores de salud es la actividad física, que disminuiría a su vez los costos en el sistema de salud, pues estas enfermedades son más de prevención con un estilo de vida saludable (Matsudo, 2012).

Así las cosas, “Recientes estudios han demostrado que dejar de ser sedentario disminuye el riesgo de muerte por problemas cardiovasculares en un 40%. Es fundamental estimular a la población general a llevar una vida más saludable” (Matsudo, 2012).

En la tabla 1, se detallan los efectos - beneficios de la actividad física en la salud, factores que deben ser motivantes para las mujeres de la Personería de Bogotá, que cada vez por efecto de las múltiples ocupaciones, (hogar, niños, estudio, trabajo) sumado a los lapsos de desplazamiento, se tiene cada vez menos tiempo disponible para la práctica de alguna actividad física; se resaltan los beneficios no solo fisiológicos, sino los psicosocial y cognitivo, como la disminución del riesgo de depresión, menos estrés, ansiedad, consumo de sustancias



psicoactivas, mejorando a su vez la salud cognitiva y mental, la socialización y calidad de vida, generando herramientas para los desafíos cognitivos que impone el diario vivir, factores críticos en la actualidad, dada la cotidianidad de la modernidad en la que estamos sumergidos y que nos invita al sedentarismo (Matsudo, 2012).

Tabla 1 Efectos beneficiosos de la actividad física en la salud

Antropométricos	Control y disminución de la grasa corporal Mantener o aumentar la masa muscular, fuerza muscular y la densidad mineral ósea Fortalecimiento del tejido conectivo Mejorar la flexibilidad
Fisiológicos	Aumento del volumen de sangre circulante, la resistencia física en un 10-30% y la ventilación pulmonar Disminución de la frecuencia cardíaca en reposo y durante el trabajo submáximo y la presión arterial Mejora en los niveles de HDL y disminución de los niveles de triglicéridos, colesterol total y colesterol LDL; de los niveles de glucosa en la sangre contribuyendo para la prevención y el control de la diabetes; mejora en los parámetros del sistema inmunológico se asocia con un menor riesgo de algunos tipos de cáncer (colon, de mama y de útero) Reducción de marcadores anti-inflamatorios asociados con enfermedades crónicas Disminución de riesgo de enfermedad cardiovascular, accidente cerebrovascular tromboembólico, hipertensión, diabetes tipo 2, osteoporosis, obesidad, cáncer de colon y cáncer de útero.



Psicosocial y cognitivo	Mejora el auto-concepto, la autoestima, la imagen corporal, el estado de ánimo, la tensión muscular y el insomnio. Previene o retrasa la pérdida de las funciones cognitivas (memoria, atención), Disminución del riesgo de depresión, Menos estrés, ansiedad y depresión, consumo de drogas. Mejor socialización y calidad de vida
Caídas	Reducción del riesgo de caídas y lesiones por la caída. Aumento de la fuerza muscular de los miembros inferiores y de músculos de la región de la columna vertebral. Mejora el tiempo de reacción, la sinergia motora de reacciones posturales, la velocidad al caminar, la movilidad y la flexibilidad
Terapéuticos	Eficaz en el tratamiento de la enfermedad arterial coronaria, hipertensión, enfermedad vascular periférica, diabetes tipo 2, obesidad, colesterol alto, osteoartritis, cojera y enfermedad pulmonar obstructiva crónica. Eficaz en el tratamiento de los trastornos de ansiedad y depresión, demencia, dolor, insuficiencia cardíaca congestiva crónica, síncope, profilaxis de accidente cerebrovascular, tromboembolismo venoso, dolor de espalda y estreñimiento. Eficaz en el tratamiento de la enfermedad arterial coronaria, hipertensión, enfermedad vascular periférica, diabetes tipo 2, obesidad, colesterol alto, osteoartritis, cojera y enfermedad pulmonar obstructiva crónica. Eficaz en el tratamiento de los trastornos de ansiedad y depresión, demencia, dolor, insuficiencia cardíaca congestiva crónica, síncope, profilaxis de accidente cerebrovascular, tromboembolismo venoso, dolor de espalda y estreñimiento.

Fuente: Matsudo. (2012) *Actividad Física: Pasaporte para la Salud*. Revista Médica

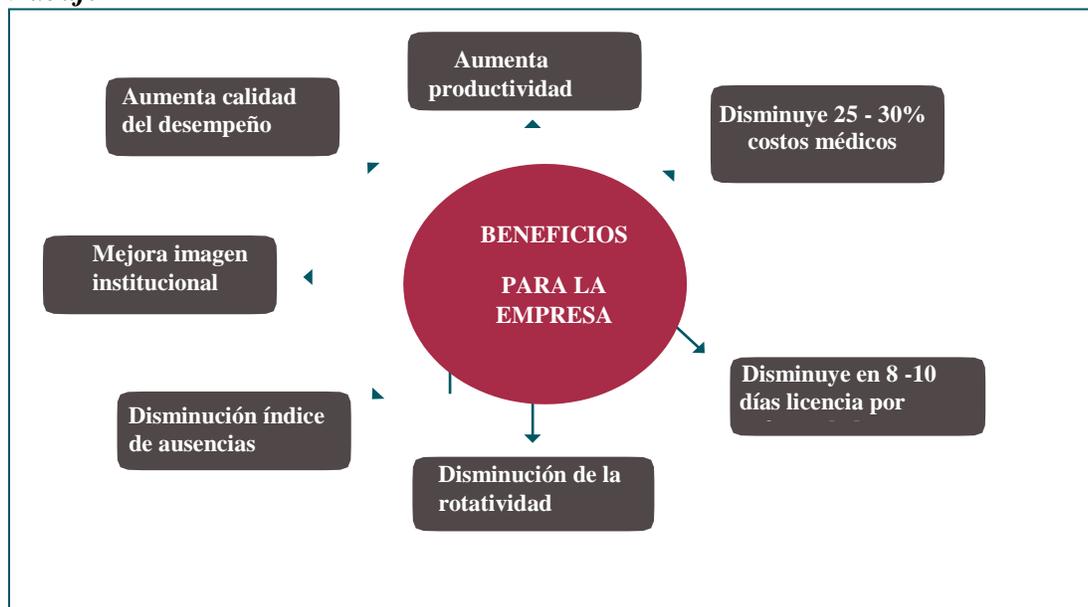
Clínica Condes.

Así mismo, al mejorar la calidad de vida de las mujeres, la Personería de Bogotá, por consiguiente, se beneficia al aumentar la productividad de sus funcionarias, disminuir ausentismos y costos por incapacidades



médicos, aumento de la calidad de desempeño, motivación en general al mejor el estado de ánimo, disminuir estrés, ansiedad y depresión en ellas, beneficios que observamos en la en la figura 1.

Figura 1. Beneficios de la promoción de la actividad física dentro del lugar de trabajo



Fuente: Matsudo. (2012) *Actividad Física: Pasaporte para la Salud*.

Revista Médica Clínica Condes.

Buscar que la mayor parte de las mujeres de la Personería de Bogotá sea capaz de darse cuenta de los beneficios de la actividad física y reducir los obstáculos y barreras, constituyen un desafío, pero que a su vez es proporcional al bienestar físico y mental de las mujeres a quienes en caminaremos en un estilo de vida saludable.

El ciclismo y las ventajas para el planeta

Una vez mencionados los beneficios que obtiene la mujer al practicar alguna actividad física, para el caso el ciclismo, se debe mencionar que adicional a la



belleza, a la salud física, mental y espiritual, esta práctica abarca mucho más que eso, pues si se va en bicicleta al trabajo se contribuirá a disminuir las emisiones de CO2 en el planeta, y, por consiguiente, también se ayudará a evitar el calentamiento global, sin importar que sea una pequeña contribución. Pues incluso tomar la bicicleta para ir a hacer unas compras pequeñas, facilitando la movilidad, ganando tiempo para atender las múltiples ocupaciones que caracteriza a las mujeres, contribuyendo en los aspectos mencionados, adicionalmente el planeta nos lo agradecerá, sumado a la educación que damos a nuestras generaciones con nuestro ejemplo, factor fundamental en la educación de los niños, niñas y adolescentes, que cada vez están siendo afectados por la modernidad que nos lleva al sedentarismo, aumentando el peso corporal, generando obesidad desde temprana edad trayendo inmerso el desarrollo de enfermedades de riesgo cardiovascular, diabetes, hipertensión y enfermedades mentales. (15 Ventajas de las Mujeres al Andar en Bicicleta, s.f.)

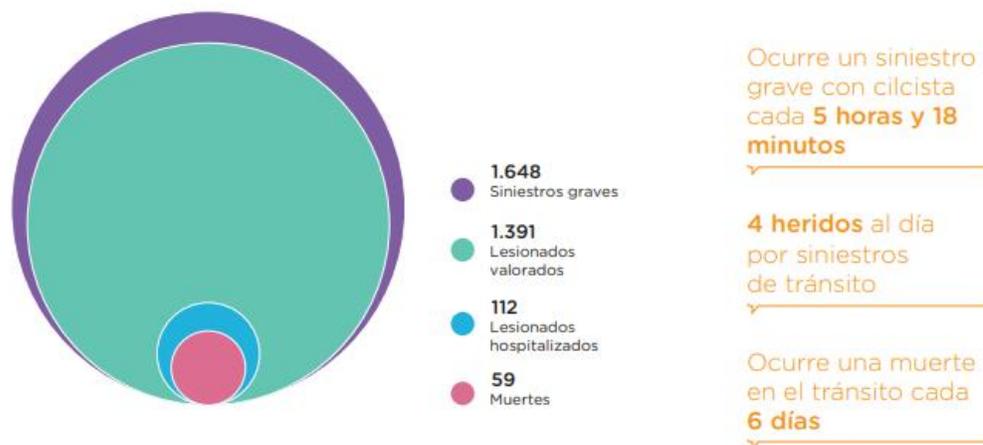
Bogotá, ciudad para pedalear

Siniestros Asociados a Bicicletas en la Ciudad de Bogotá

Los datos consignados a continuación hacen referencia a los indicadores viales en la ciudad de Bogotá, en los que han estado incluidos ciclistas de todo género, para este proyecto es de suma importancia los índices de siniestros, fatalidades y accidentes, que nos permitan trabajar en la seguridad que brindara el proyecto.(Anuario de siniestralidad vial de Bogotá,2017)

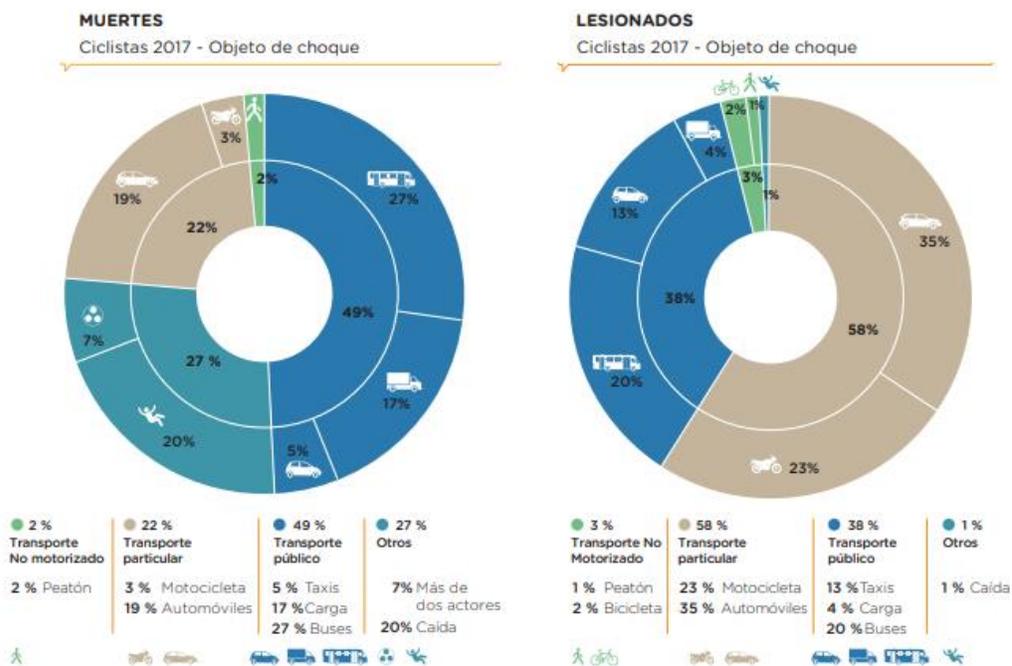


Figura 2. Caracterización de los Ciclistas en Siniestros 2017



*En un siniestro grave se puede registrar más de un lesionado

Figura 3. Muertes y Lesionados 2017



Fuentes: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017 pg73

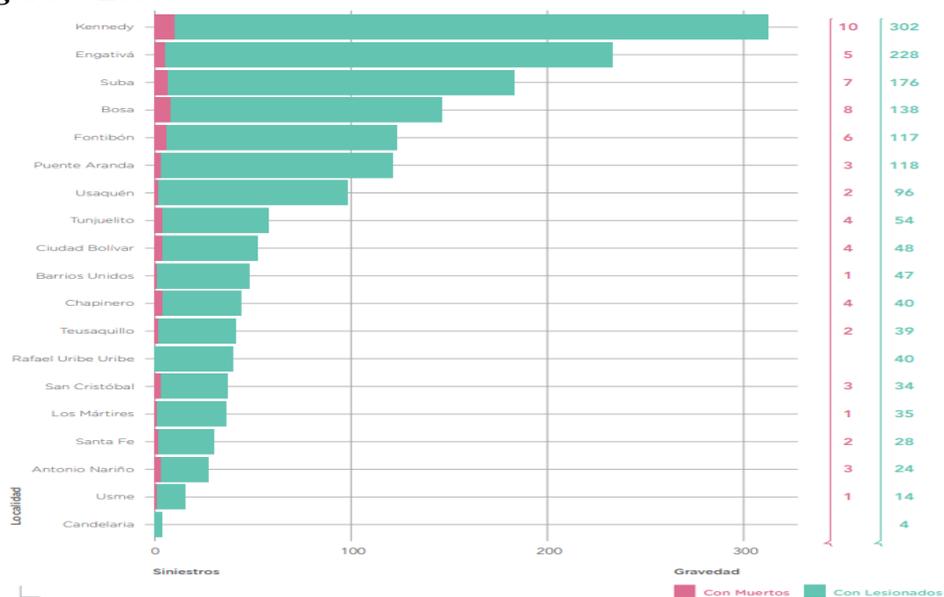


Figura 4. Genero



Fuentes: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017 pg74

Figura 5. Zonas



El **33%** de los siniestros con heridos que involucraron ciclistas se presentaron en **Kennedy y Engativá.**

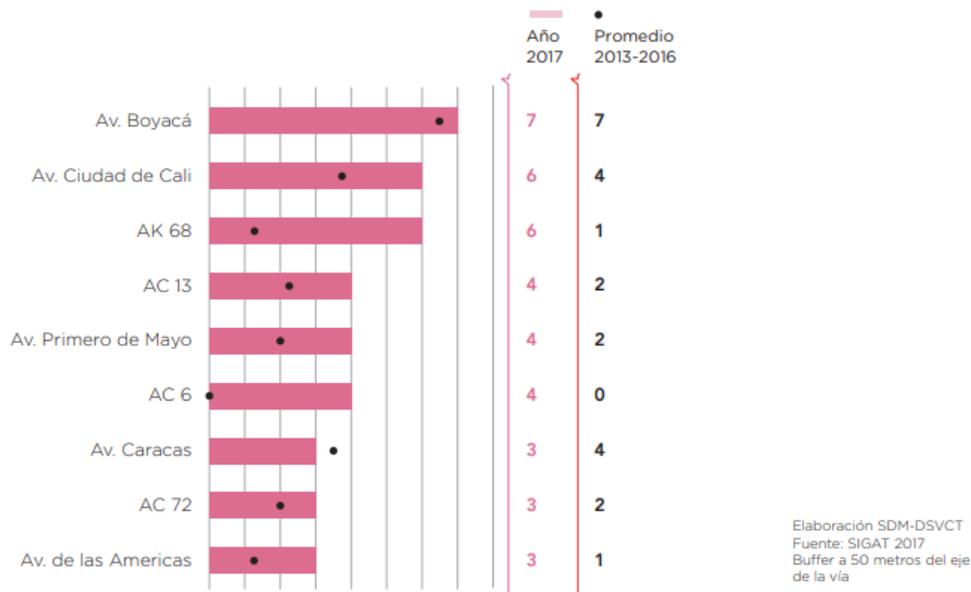
El **27%** de los siniestros con muertos que involucraron ciclistas ocurrieron en **Kennedy y Bosa.**

Elaboración SDM-DSVCT
Fuente: SIGAT 2017



Fuentes: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017 pg76

Figura 6 Ciclistas Fallecidos Por Corredores principales, 2017



Fuentes: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017 pg79

Figura 7. Cantidad de Víctimas por Condición, Según Gravedad en Siniestros que Involucran Ciclistas. Año 2017

Condición Víctima	Muertos	Lesionados hospitalizados	Lesionados valorados
Ciclista	59	112	1.361
Pasajero Bicicleta	0	0	30
Peatón	4	10	231
Motociclista	2	9	197
Pasajero Motocicleta	1	0	53
Pasajero Transporte Pasajeros	0	0	23
Pasajero Livianos	0	0	16
Pasajero Taxi	0	0	5
Conductor Livianos	0	0	4

59 muertos, 112 heridos hospitalizados y 1.391 heridos valorados son los ciclistas afectados por siniestros de tránsito.

Elaboración SDM-DSVCT
Fuente: SIGAT 2017

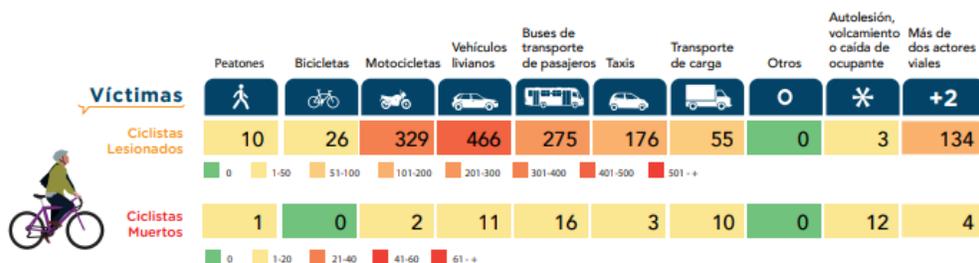
En 2017, los siniestros que involucraron ciclistas registraron 59 ciclistas fallecidos y estuvieron involucrados en 3 fatalidades de personas que se movilizaban en otros medios de transporte (3 ocupantes de motocicleta y 4 peatones).

En cuanto a los lesionados involucrados, hubo 2.051, entre éstos últimos, 131 fueron hospitalizados y 1.920 valorados.

Fuentes: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017 pg79



Figura 8. Cantidad de Ciclistas Según Gravedad por Vehículo Involucrado. Año 2017



Fuentes: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017 pg80

Pensando en la seguridad se debe dar a las mujeres la opción que elijan participar en el proyecto, es importante que se tengan presente las normas que rigen el transporte de bicicleta en Bogotá, ya que se ha convertido en el medio de transporte ideal de algunos colombianos porque les sale económico y además porque evitan los trancones vehiculares.

Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002). (Admi, 2018).

1. El artículo 9 de la ley 1811 les exige a los ciclistas que transiten ocupando un carril, y cuando vayan en grupo también lo ocupen, pero sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
2. Nunca deben utilizar los carriles destinados al uso del transporte público.
3. Los conductores y sus acompañantes tienen que vestir chalecos o chaquetas que los hagan visibles para los demás conductores, entre las 6 de la tarde y las 6 de la



mañana o cuando las condiciones climáticas o ambientales dificulten su visibilidad.

4. Sí conducen varios ciclistas en grupo, tienen que ir uno detrás del otro.
5. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los demás conductores.
6. Tienen prohibido cruzar por la acera, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías prohibidas por los agentes de tránsito.
7. Están obligados conducir en las vías públicas permitidas, y, si existen, en aquellas diseñadas para ello.
8. Deben respetar las señales de tránsito y las normas y los límites de velocidad.
9. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o transitar entre carros y motos que van por sus respectivos carriles.
10. Siempre tendrán que utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
11. Si la bicicleta permite el tránsito de pasajeros, estos tienen que usar casco de seguridad, de acuerdo como lo fije el Ministerio de Transporte.
12. No podrán transportar objetos que disminuyan su visibilidad o los incomoden en la conducción.
13. Si se conduce en la noche, deben llevar prendidas una luz blanca en la parte delantera de la bicicleta y una luz roja en la parte trasera.



14. Cuando se trate de ciclistas afiliados a las ligas de ciclismo o similares, cumplirán las normas que establezcan las organizaciones deportivas a cargo.

El incumplimiento de estas normas puede acarrear una sanción o comparendo pedagógico por parte de las autoridades locales. (Admi, 2018).

LEY 1811 DE 2016(Octubre 21)

Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

El Congreso de Colombia. DECRETA:

Artículo 1°.Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana (Sistema único de información nacional, 2016).

Artículo 2°.Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Artículo 3°.Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de losSistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de bici parqueaderos y/o puntos de encuentro



recibirán un pasaje abonado en su tarjeta (Sistema único de información nacional, 2016).

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte (Sistema único de información nacional, 2016).

Artículo 5°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos



por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales (Sistema único de información nacional, 2016).

Artículo 6°. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 8°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.



5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles (Sistema único de información nacional, 2016).

Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:



Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.



Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h (Sistema único de información nacional, 2016).

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local (Sistema único de información nacional, 2016).

De esta manera podemos ver las razones por las cuales las mujeres prefieren no utilizar el transporte público, La Secretaría Distrital de la Mujer -SDMujer- identifica la ausencia de una respuesta solidaria ante una situación de violencias y las barreras para acceder a la justicia aunado a las desigualdades estructurales entre hombres y mujeres, como las principales causas para que se presenten situaciones de inseguridad para las mujeres en el transporte público. Entre los



avances que se han tenido en Bogotá en este tema, se resalta que aumenta en la ciudadanía el reconocimiento del acoso sexual en el transporte como un delito. (Anónimo, 2016)

A nivel mundial los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres están en Latinoamérica, donde seis de cada diez son acosadas físicamente, según un sondeo de la Fundación Thomson Reuters en algunas de las mayores ciudades del mundo. (Sepúlveda, 2014)

Por tales razones los bici-recorridos que realiza la Secretaría Distrital de la Mujer, por los monumentos y espacios simbólicos de y para las mujeres en Bogotá, son una acción afirmativa que promueve la apropiación del territorio, el empoderamiento, la investigación, la cultura, la salud, el deporte, el transporte sostenible poco explorada desde el reconocimiento del derecho de las mujeres al hábitat. (Sánchez, Triana, 2017. Pg. 9

Creando un enfoque específico para las mujeres de Bogotá es importante tener presente la Política de Equidad y Género para las Mujeres. En la que se busca superar todas las formas de discriminación contribuye de manera decisiva al desarrollo del país. En 1995, lo afirmó el Informe sobre Desarrollo Humano, “sólo es posible hablar de verdadero desarrollo cuando todos los seres humanos, mujeres y hombres, tienen la posibilidad de disfrutar de los mismos derechos y opciones”. Para ello, se requiere no sólo de acciones afirmativas para las mujeres que permitan un trato diferencial, sino principalmente de una transformación de las estructuras, las prácticas y bajo las mismas oportunidades. Y, al mismo



tiempo, contribuirá a la construcción de la democracia y de la paz social, al promover una mayor inclusión social. Aunque el país ha diseñado en las tres últimas décadas diferentes políticas para las mujeres, los procesos de implementación han sido discontinuos y fragmentados. Lo anterior, conlleva a la afirmación de que, en materia de derechos de las mujeres, el país ha avanzado mucho las jerarquías de la sociedad en común más en normativas que los reconocen, que en acciones que permitan su ejercicio real. (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2013 pg6-7)

Con esto miramos las responsabilidades y beneficios de los ciudadanos, recapitulamos la intervención del gobierno en cuanto al uso de la bicicleta por medio de su Política Pública de la Bicicleta la cual tiene como objetivo consolidar un conjunto de lineamientos, acciones, indicadores y metas que orienten a Bogotá en materia del uso y disfrute de la bicicleta por las 4 administraciones distritales, se creó la política pública de la bicicleta (PPDB) fundamentada en principios orientadores como accesibilidad, corresponsabilidad, crecimiento sostenible, ciudad saludable e igualdad, entre otros. Se estableció también el fomento y la promoción del uso, la multimodalidad, la garantía de infraestructura, la seguridad la pedagogía y cultura ciudadana como lineamientos en los que se debe fundamentar esta política. Antonio Hernández Llamas Director del IDPAC. (Bogotá Capital Mundial de la Bici una visión de ciudad, 2019, p.128)



Otra gran estrategia es la Campaña #Yo Defiendo los derechos de las mujeres en la Ciclovía se informa a la ciudadanía sobre el sentido de la conmemoración del 8 de marzo - Día Internacional por los Derechos de las Mujeres, sobre los servicios de la secretaría, y las rutas de atención y prevención de violencias contra las mujeres en Bogotá (Sistema SOFIA, Acuerdo 421 de 2009). (#Yo Defiendo los derechos de las mujeres en la Ciclovía, 2016).

En la actividad, también se entregaron stickers alusivos a la campaña YoDefiendo, piezas comunicativas de los servicios de la SD Mujer y se dinamizará una estrategia por medios de habladores, en los que las y los deportistas y transeúntes podrán expresar su solidaridad con los derechos de las mujeres. Los aportes de las y los participantes podrán enviarse por medio de las medios de comunicación internos y externos de la Secretaría Distrital de la Mujer. (#Yo Defiendo los derechos de las mujeres en la Ciclovía, 2016)

Esto ha permitido que se generen seis pilares fundamentales que la población femenina en llevar al aumento de cuota de la ciclista urbana: seguridad vial, seguridad personal, general reveló para infraestructura, educación (ciudadana y vial), accesibilidad y confort. Es importante tener en cuenta que para llevar a etapa de ejecución las siguientes pautas, es imprescindible llevar a cabo en su implementación, el liderazgo de la participación femenina dentro de los sistemas de transporte, con el fin de darle lugar a su representación política y económica; como se vio, ya lo han ido trabajando otras naciones. (Osorio, Pinillos, 2017. Pg. 187)



Metodología y Técnicas de Recolección de Información

Población objetivo del estudio:

Mujeres vinculadas laboralmente a la Personería de Bogotá, La Personería de Bogotá, cuenta con una sede principal y en cada una de las 20 localidades de la ciudad, adicionalmente atiende a los usuarios en los SUPERCADES, en las casas de justicia de las localidades y tiene presencia como Ministerio Público en despachos judiciales y Comisarias de Familia.

Por instrucción real del 26 de junio de 1776, se creó formalmente la figura del Síndico Personero y se fijó período anual; en 1893 el Ministro de Justicia, Miguel Antonio Caro, autorizó a los Concejos Municipales para elegir a los Personeros. En 1934 la Personería fue reestructurada, otorgándosele la facultad de conocer asuntos de carácter civil, administrativo y penal; así como de llevar la voz del Ministerio Público en los negocios que se adelantaran en los juzgados.



Descripción de los instrumentos de recolección:

El instrumento de recolección utilizado en este proyecto:

Encuesta

ENCUESTA PARA MUJERES FUNCIONARIAS DE LA PERSONERIA DE BOGOTA													
Análisis de las características de las funcionarias de la personería de Bogotá en el uso de la bicicleta													
La presente encuesta hace parte de los instrumentos de recolección de información que permiten desarrollar la investigación cuyo objetivo principal													
Su colaboración en este proyecto es voluntaria y anónima, la información recolectada será manejada únicamente por el investigador del proyecto. Igualmente, no implica retribuciones económicas ni de ningún otro tipo.													
Si decide aceptar las condiciones anteriores, lo invito a responder el formulario, el diligenciamiento implica la aceptación de su participación.													
Toda la información que aquí se solicita será manejada bajo los lineamientos brindados por la Ley Estatutaria 1581 de octubre 17 de 2012 y su													
DATOS PERSONALES													
Sexo:			F		M		Edad:		Ciudad:		Localidad:		
Barrio:													
Estrato socioeconómico:							(Marque con una X según el reporte de los servicios públicos de su vivienda)						
Estado Civil:							Soltero	Casado	Unión libre	Separado	Divorciado		
Dependencia:													
N° Preguntas													
1	Sabe usted montar bicicleta:						(Marque con una X según corresponda)			SI	NO		
2	Tiene bicicleta:						(Marque con una X según corresponda)			SI	NO		
3	Cual es el medio de transporte que utiliza para llegar a su trabajo: (Marque con una X según corresponda)						Transporte masivo (transmilenio, sitp, buseta y/o						
							Carro Particular		Taxi	Bicicleta			
4	Cuanto tiempo le toma ir de su casa a su trabajo: (Marque con una X según corresponda)						Moto		A pie		Otro		¿Cuál?
							De 30 a 60 minutos		De 60 a 90 minutos		Màs de 90 minutos		Menos de 90 minutos
5	Si su respuesta a la pregunta 4 es NO, ¿Cuál es la razón por la que no la usa?												
6	Si su respuesta a la pregunta 4 es SI, ¿la utiliza?						SI				NO		
7	¿Que lo motiva a utilizar la bicicleta?												
8	Como incentivaría el uso de la bicicleta:												
9	Con que frecuencia utiliza la bicicleta: (Marque con una X según corresponda)						una vez al mes		Una vez a la semana		Nunca		
							Entre 3 a 5 veces la semana		Todos los días				
10	Considera que la ciclorutas existentes son suficientes para llegar a su lugar de trabajo.						SI				NO		
11	Conoce parqueaderos de bicicleta cerca a su trabajo.						SI				NO		
12	Usted realiza alguna actividad fisica						SI		¿Cuál?				
	(Marque con una X según corresponda)						NO		¿Por qué?				
13	Usted cree que realizar actividad fisica mejora la calidad de vida de las personas.						SI				NO		
14	Usted cree que el uso de la bicicleta cuenta como actividad fisica.						SI				NO		
15	Cree usted que el uso de la bicicleta mejora el estado de animo de las personas.						SI				NO		
16	Considera que el espacio publico fue diseñado para las hombres.						SI				NO		
17	Se ha sentido acosada en el medio de transporte que utiliza.						SI		¿Cómo?				
							NO						
18	Ha visto acoso en algun medio de transporte.						SI		¿Cuál?				
							NO						
19	Cuanto dinero invierte en transportarse a su lugar de trabajo, mensualmente.						\$ 0 a 100.000		\$100.000 a 200.000		Màs de \$200.000		



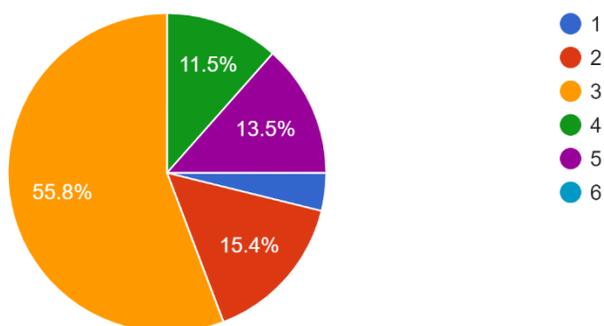
Resultados instrumentos de recolección, Estrategia de Inclusión, Uso de la Bicicleta mujeres Personería de Bogotá

Resultados de encuestas mujeres Personería de Bogotá: Se presentan los resultados obtenidos al desarrollar un trabajo vía virtual y en campo del instrumento de recolección.

Instrumento aplicado a 52 Mujeres colaboradoras de la Personería de Bogotá, la recolección se realizó durante los meses de octubre y noviembre de 2019.

La selección de preguntas se realizó con la finalidad de identificar la intensidad de participación de las mujeres de la Personería de Bogotá, identificar los recorridos posibles a realizar y los estratos socioeconómicos a impactar.

Figura 9 Estrato socioeconómico de los encuestados

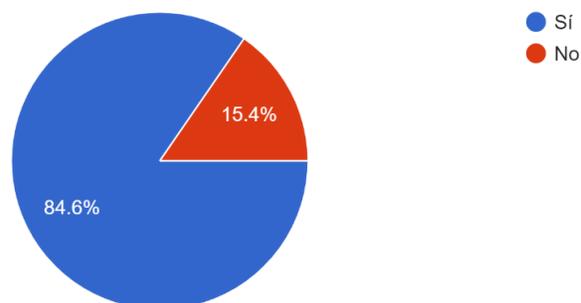


Estrato socioeconómico de los encuestados

La inclinación del estrato socioeconómico de las encuestadas es 3, con un 55.8% el cual nos permite concluir que nuestras posibles participantes se encuentran con una amplia posibilidad económica para tener o adquirir una bicicleta.



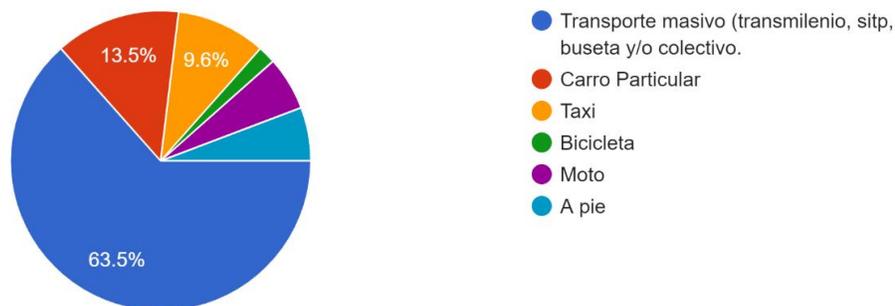
Figura 10 Sabe montar bicicleta



Sabe montar bicicleta

Que el 84.6% de las encuestadas sepa utilizar la bicicleta nos amplía la posibilidad de que se quieran sumar a esta iniciativa, ya que estarían adelantadas en comparación con las que no saben montar bicicleta.

Figura 11. Medio de transporte que utilizan las encuestadas

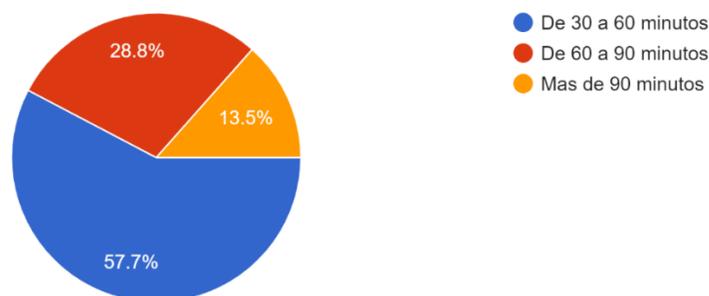


Medio de transporte que utilizan las encuestadas

La figura muestra que los medios de transporte más utilizados por los encuestados son transporte masivo con un 63.5% , carro particular con un 13.5% y taxi con 9.6%, en pro de contribuir con la comodidad de las encuestadas este indicador nos permite identificar la alta posibilidad de acogerse a este proyecto.



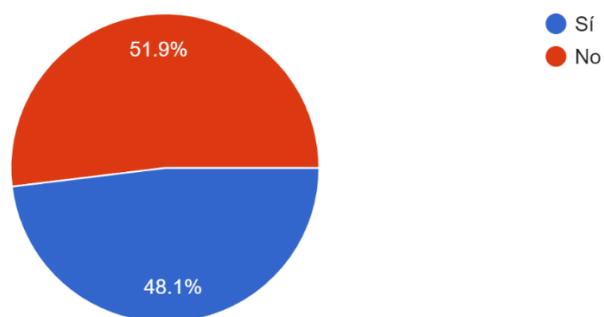
Figura 12. Tiempo de traslado de la casa al trabajo



Tiempo de traslado de la casa al trabajo

Uno de los focos de este proyecto es disminuir los tiempos de traslado de las mujeres es figura muestra como el 13.5% tarda más de 90 minutos en hacer este recorrido.

Figura 13. Tiene bicicleta

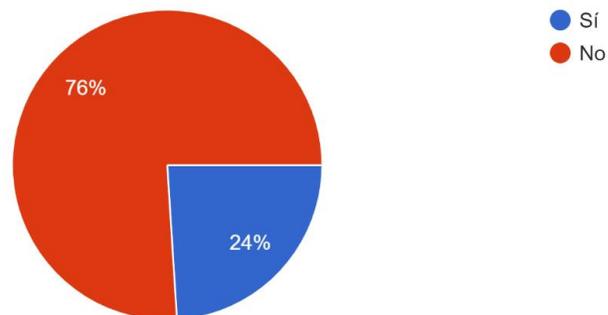


Tiene bicicleta

Es un gran indicador para este proyecto que el 48.1% de las encuestadas cuenta con una bicicleta para hacer parte de este proyecto.



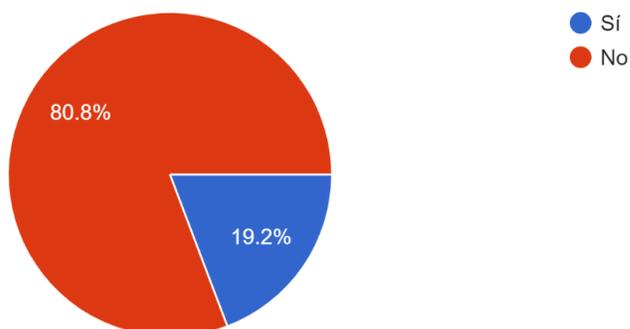
Figura 14. Uso de la bicicleta



Uso de la bicicleta

El 76% de las entrevistadas aun teniendo bicicleta no la utiliza, lo que da estabilidad a este proyecto que busca incentivar el uso de la bicicleta en las mujeres de la Personería de Bogotá

Figura 15. Conoce parqueaderos cerca a su trabajo

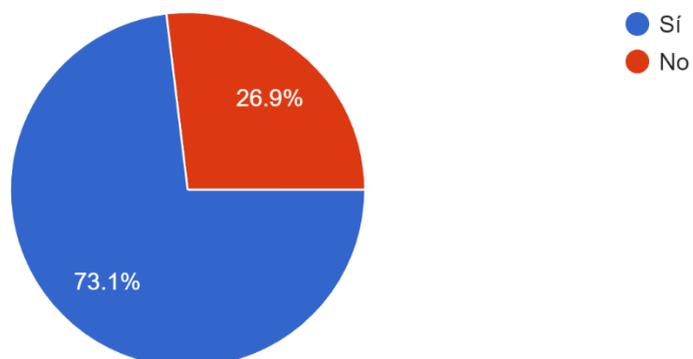


Conoce parqueaderos cerca a su trabajo

Que el 80.8% de las encuestadas no conozca un parqueadero cerca a su trabajo, nos muestra una estrategia que se puede utilizar para incentivar el uso de la bicicleta



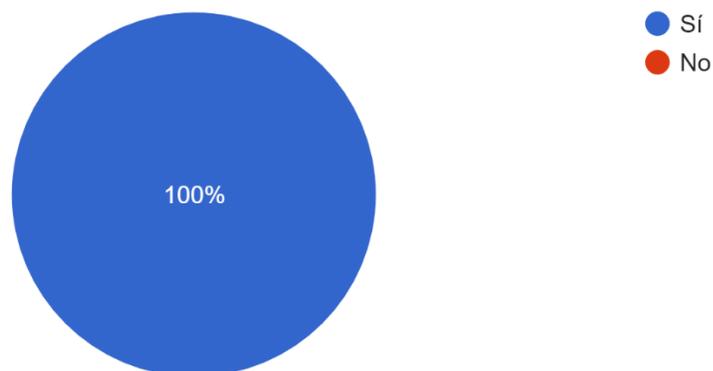
Figura 16. Realiza alguna actividad física



Realiza alguna actividad física

El 73.1% de las encuestadas realiza actividad física, esto permite que no exista resistencia al modificar el tipo de actividad física.

Figura 17. Al realizar actividad física mejora la calidad de vida de las personas

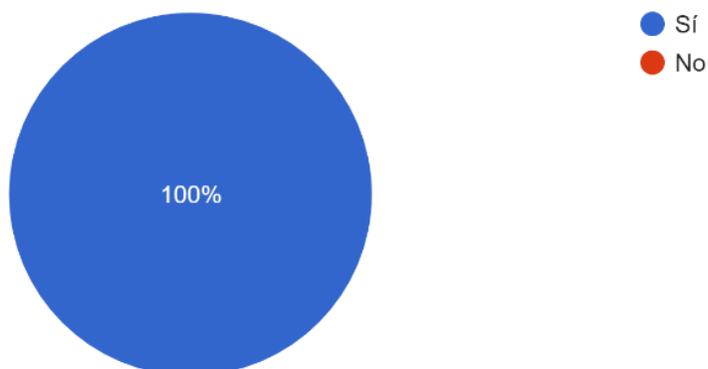


Realizar actividad física mejora la calidad de vida de las personas

El 100% de las encuestadas considera que la actividad física mejora la calidad de vida, punto a favor para el proyecto que busca incentivar el uso de la bicicleta.



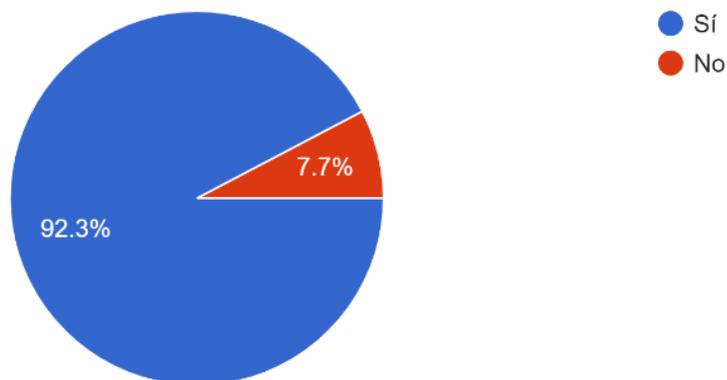
Figura 18. El uso de la bicicleta cuenta como actividad física



El uso de la bicicleta cuenta como actividad física

El 100% de las encuestadas identifica la bicicleta como actividad física.

Figura 19. Al realizar actividad física mejora el estado de ánimo de las personas

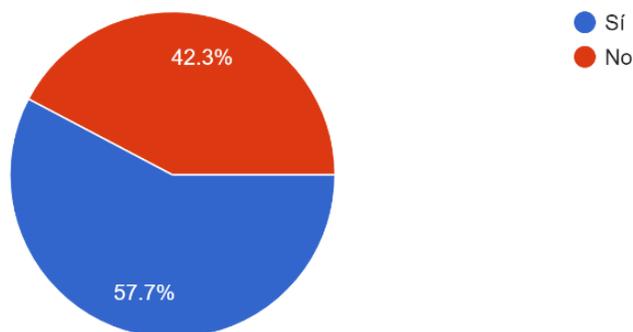


El uso de la bicicleta mejora el estado de animo de las personas

El 92.3% de las encuestadas considera que el uso de la bicicleta mejora el estado de animo de las personas, lo que sería un posible incentivo para utilizar en este proyecto.



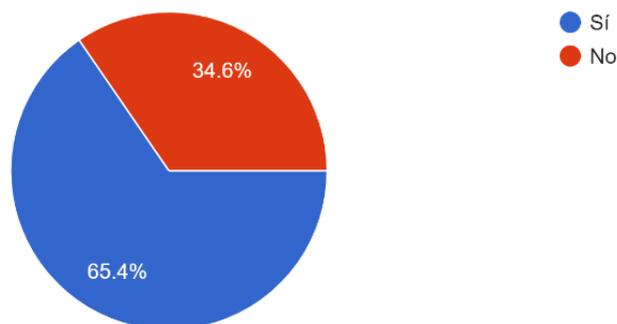
Figura 20. Acoso en medio de transporte



Acoso en medio de transporte

El 57.7% de las mujeres encuestadas se ha sentido acosada en uno de los medios de transporte que utiliza, pensando en mejorar la experiencia a la hora de ir a sus puntos de trabajo, este proyecto tiene un gran potencial.

Figura 21. Ha visto acoso en algún medio de transporte

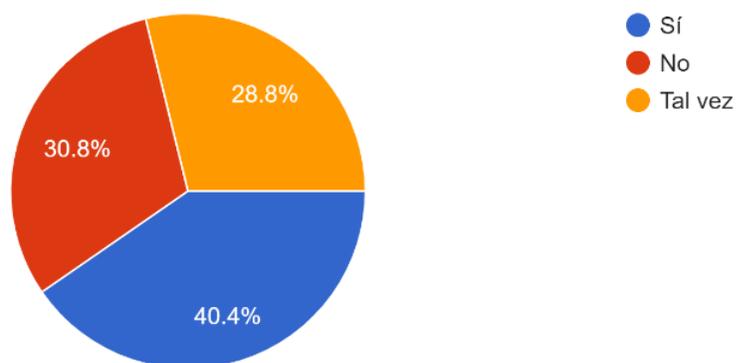


Ha visto acoso en algún medio de transporte

El 65.4% de las mujeres encuestadas ha visto acoso en uno de los medios de transporte que utiliza y no querer pasar por una experiencia como esa, sería un incentivo para sumarse a este proyecto.



Figura 22. Si existiera un programa para asistir en bicicleta a su trabajo se inscribiría



Si existiera un programa para asistir en bicicleta a su trabajo se inscribiría

El 40.4% de las encuestadas presenta interés por la actividad propuesta en este proyecto

Resultados Finales – Instrumentos

Caracterización de la Organización:

La Personería de Bogotá actualmente no cuenta con ninguna estrategia de movilidad sostenible que involucre la participación de sus colaboradores y principalmente las mujeres, los objetivos laborales de la entidad son:

- Principio1:** Promover los Derechos de las personas, mediante acciones dirigidas a prevenir su vulneración, y apoyar el fortalecimiento de una Cultura de Paz en el Distrito Capital. Promover el respeto y vigilar el cumplimiento de los Derechos de las Mujeres, desde una perspectiva de Equidad de Género.



- **Principio 2:** Adelantar el control a la Función Pública y a los servicios a cargo del Distrito Capital, en temas de impacto e interés para la Ciudad. Sensibilizar y promover el conocimiento, el respeto, la preservación de los derechos, el cumplimiento de los deberes y el correcto actuar de los (las) servidores(as) públicos(as) a través de acciones preventivas y disuasivas, así como del ejercicio de un control disciplinario eficiente y eficaz.
- **Principio 3:** Fortalecer la gestión de las personerías locales para prestar un servicio efectivo, de acuerdo con las necesidades y peticiones de las personas. Promover la cooperación nacional e internacional con el fin de fortalecer y consolidar el liderazgo de la Personería de Bogotá, D.C., en el ejercicio de las funciones públicas a su cargo.
- **Principio 4:** Diseñar, implementar y consolidar las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) para una gestión institucional eficiente y eficaz. Modernizar la Organización y la gestión institucional para garantizar condiciones óptimas en el ejercicio de las funciones públicas.
- **Principio 5:** Promover una Cultura de Calidad, Buen Servicio y Mejora Continua de los procesos institucionales, en el marco de los estándares internacionales y la normatividad vigente. Diseñar e implementar una gestión del Talento Humano destinada a elevar el nivel de formación, competencias, sentido de pertenencia y crecimiento personal de los (las) servidores(as) públicos(as) de la Entidad.



- **Principio 6:** Implementar una estrategia de lucha contra la corrupción mediante la sensibilización de los(as) funcionarios(as), la participación ciudadana, el acceso a la información pública y la rendición de cuentas.

Instrumento

Redes y Alianzas

En la elaboración de este proyecto se definió que el instrumento de redes y alianzas ya que desde lo político aportamos tácticas para la formulación de la política pública de la bicicleta mediante los cuales los bogotanos tienen el derecho de elegir la bicicleta como medio de transporte, este instrumento es el indicado para darle estabilidad, continuidad en el tiempo y compromiso, a los participantes, a las entidades y a la Personería de Bogotá.

Desde lo económico con las redes y alianzas con el sector de marcas deportivas se busca conseguir un apoyo o patrocinio al proyecto que a su vez aumenta el mercado de las mismas líneas deportivas y desde la gerencia social aportamos al empoderamiento y mejora en la calidad de vida de las mujeres de la Personería de Bogotá, puesto que la bicicleta es la mejor alternativa como medio de transporte en las condiciones de movilidad actual en la ciudad aportando a sí mismo a la disminución de la huella de carbono y los beneficios que genera en la mujer en lo físico, mental y espiritual.

“Es un sistema abierto, multicéntrico, que a través de un intercambio dinámico entre los integrantes de un Colectivo (familia, equipo de trabajo, barrio, organización, tal como el hospital, la escuela, la asociación de profesionales, el



centro comunitario, entre otros) y con integrantes de otros colectivos, posibilita la potencialización de los recursos que poseen y la creación de alternativas novedosas para la resolución de problemas o la satisfacción de necesidades. Cada miembro del colectivo se enriquece a través de las múltiples relaciones que cada uno de los otros desarrolla, optimizando los aprendizajes al ser éstos socialmente compartidos” (Dabas, 1998).

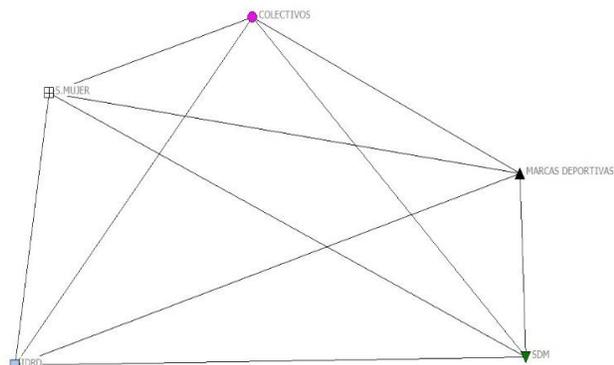
Para visualizar los componentes de la red en el proyecto se utilizó la plataforma de software UCINET. Y en ella se observa que la red es multimodal y de esta manera es estable. De igual manera este proyecto es una red, es una estructura formalizada, ligada a una organización de trabajo adaptada a las exigencias organizacionales de la red y a sus objetivos.

Se caracteriza por ser:

- Planeada: con objetivos definidos a medio o a largo plazo, con plan de financiamiento, estrategia de acción, infraestructura y recursos humanos necesarios.
- Estructurada: con un organigrama definido de acuerdo a sus actividades, una organización de trabajo adaptada a las necesidades de los proyectos, respetando los intereses y capacidades de cada participante.



Figura 23. Redes y Alianzas



“La representación de las interacciones entre los diferentes actores de una Red, se hace por medio de gráficos como el anterior, los cuales resultan, más entendibles y dan un ambiente más amigable a su interpretación; pero cada grafico proviene de una matriz, en la cual se ha capturado previamente la información de la que se dispone” (Velázquez, 2005).

“Para poder generar una matriz con la finalidad de analizar los datos y poderlos graficar, se recurrirá a un programa llamado Ucinet, del cual se puede obtener una versión de prueba en la página: <http://www.analytictech.com/downloaduc6;htm>, una vez instalado el programa, podremos iniciar siguiendo la ruta: Inicio>Programas>Ucinet6>Ucinet 6 Windows y, en la pantalla de inicio del programa” (Velázquez, 2005).

De igual manera se trabajó con el Puntaje de Alianzas



Figura 24. Alianza 1

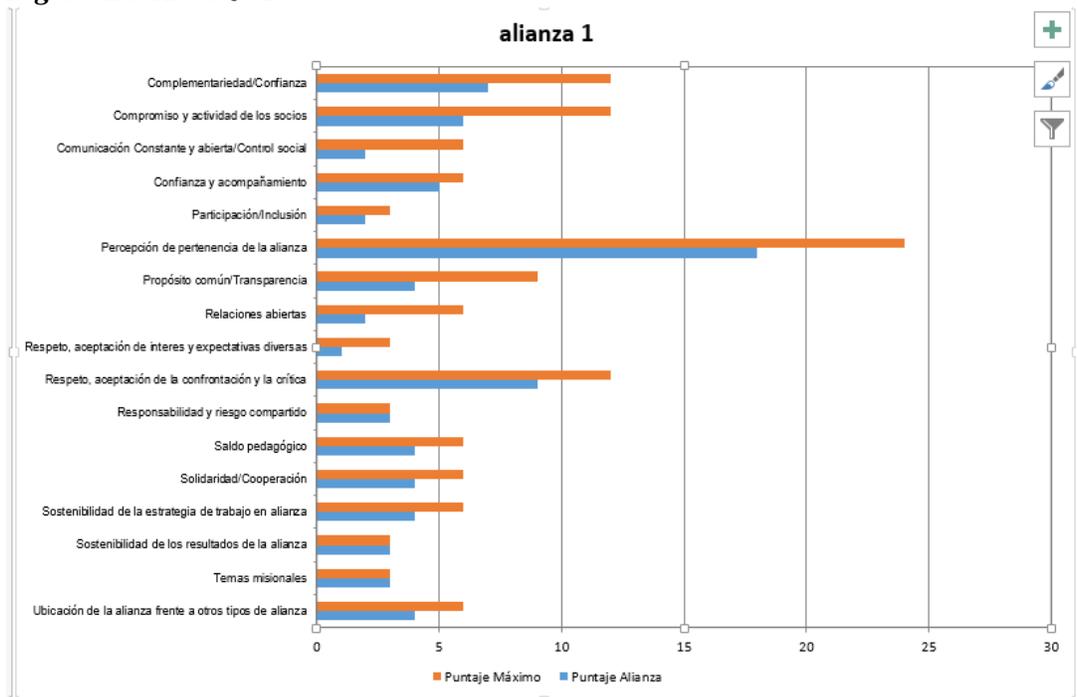


Figura 25. Alianza 2

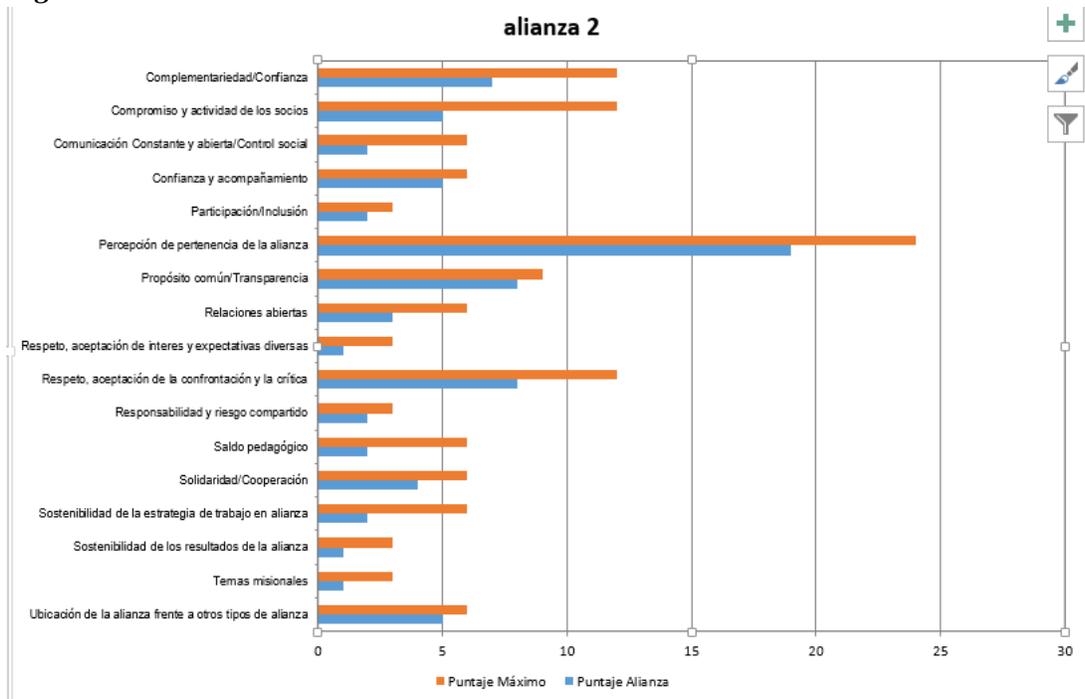




Figura 26. Alianza 3

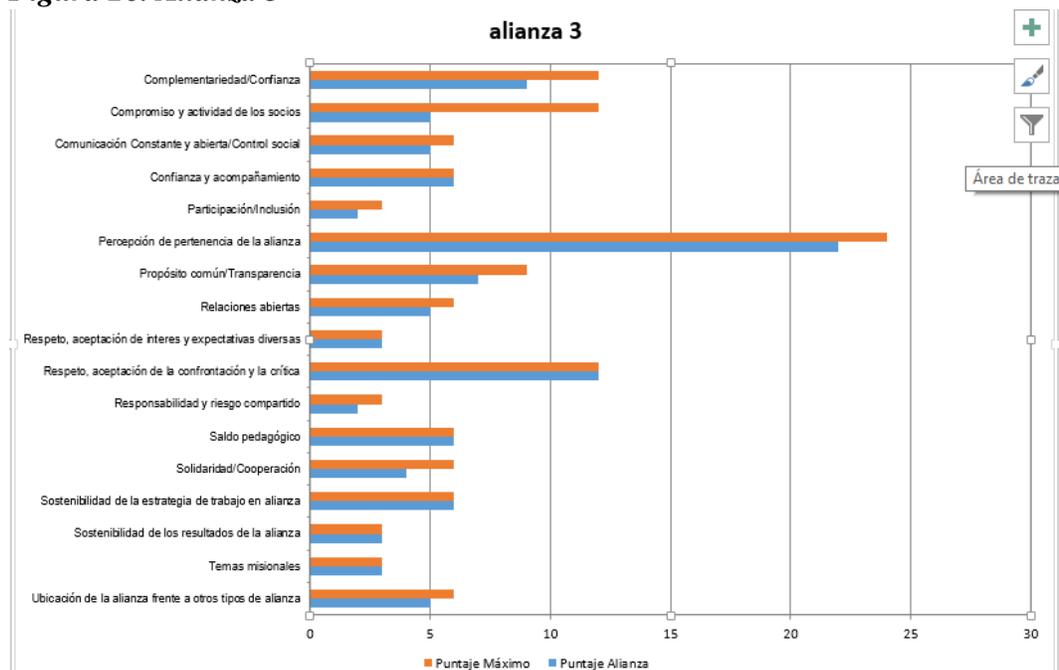


Figura 27. Alianza 4

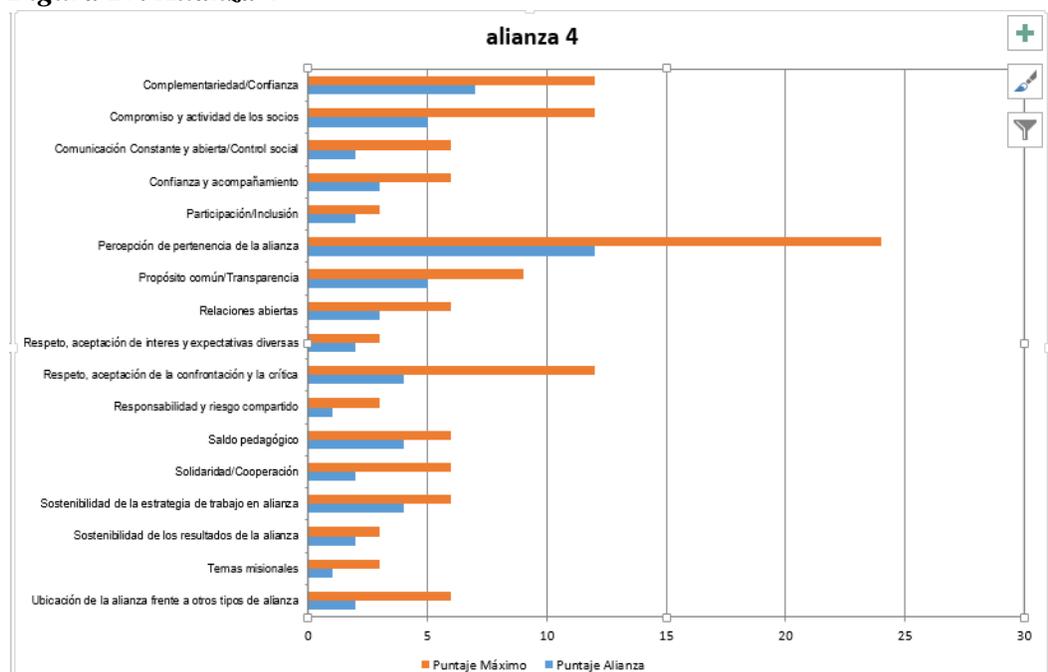




Figura 28. Alianza 5

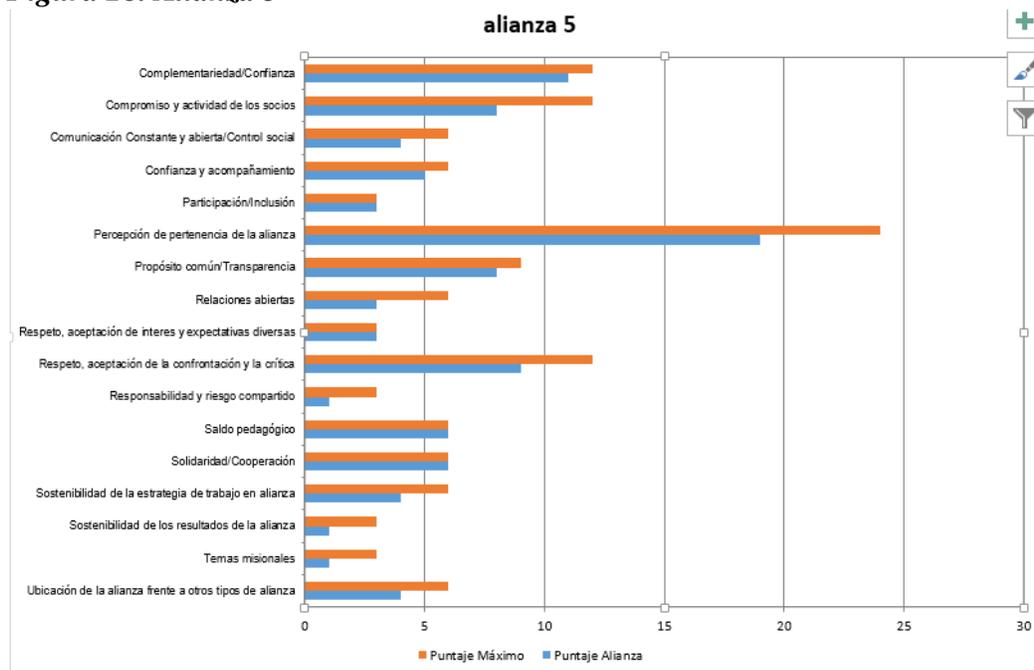
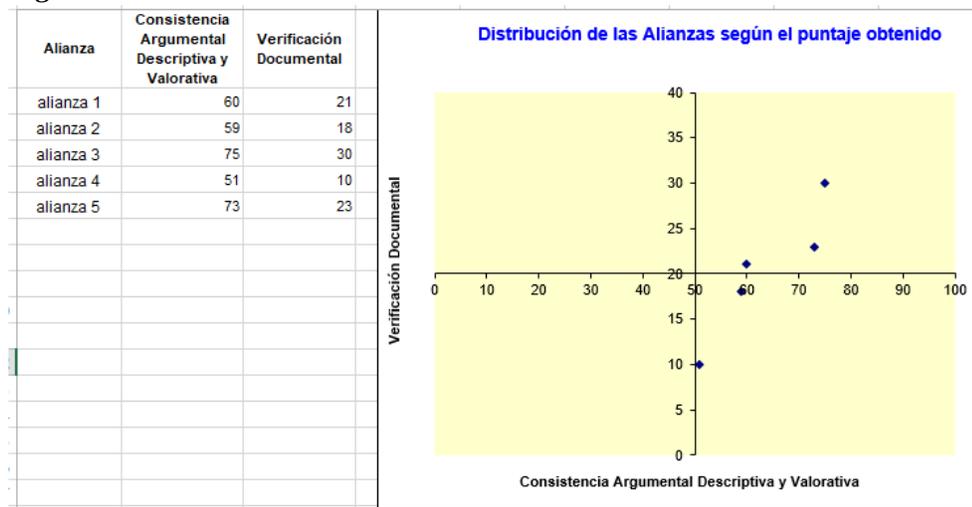


Figura 29. Distribución de alianzas



Después de realizar los métodos ya conocidos y mencionados anteriormente se puede concluir que las alianzas son las adecuadas para nuestro proyecto, puesto que se observa en las gráficas que son los indicados a la hora de iniciar el proyecto.



Conclusiones

Este proyecto tiene como finalidad fortalecer herramientas y posicionar al Gerentes Sociales como líder ante la comunidad, atacando problemáticas que infieran directamente a las necesidades de ciudad. En la actualidad se presentan temas importantes por manejar como: la calidad de vida, la salud, la seguridad y la movilidad sostenible. En consecuencia, de esas necesidades se da ejecución a esta investigación la cual concluye:

- Se deben construir estrategias que permitan la inclusión de las mujeres en el espacio público, por medio de alianzas entre entidades con potenciales para fortalecer los derechos.
- Esta investigación se convierte en una oportunidad para las mujeres de la Personería de Bogotá, la cual les permite conocer estrategias utilizadas en otras entidades del estado.
- Se creará una red de intercambio de saberes entre las entidades y las mujeres participantes de la personería de Bogotá que desarrollará habilidades, fortalecimiento de corresponsabilidad y fomentación de autocuidado.
- Por medio de los instrumentos de la Gerencia Social, buscamos que la mujer potencialice su estilo de vida desde el uso de la bicicleta.



Referentes

Admin. (2018). *¿Cuáles son las Normas que rigen el transporte de bicicleta en Colombia?*. Conciencia Vial Por ser usted Mismo. Recuperado de <http://psu.com.co/index.php/2018/03/06/cuales-son-las-normas-que-rigen-el-transporte-de-bicicleta-en-colombia/>

Campaña #Yo Defiendo los derechos de las mujeres en la Ciclovía.(2016). Secretaria Distrital de la Mujer. Recuperado de <http://www.sdmujer.gov.co/inicio/913-campana-yodefiendo-los-derechos-de-las-mujeres-en-la-ciclovía>

Campos. A. (2018). *La bicicleta y la emancipación de las mujeres*. National Geographic España. Recuperado de <https://www.google.com/amp/s/www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/bicicleta-y-emancipación-mujeres-12597/amp>

Espitia, N (2017). *“La bicicleta empodera a las mujeres”*, Natalia Espitia. El Espectador. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.google.com/amp/s/amp.elespectador.com/cromos/vida-social/la-bicicleta-empodera-las-mujeres-natalia-espitia-22960>

“Female cyclists in London”, (2013). London cyclist. Londres, Reino Unido. Recuperado de <https://www.londoncyclist.co.uk/female-cyclists-london/>

González, N y Rivas, A, (2017). *Actividad Física y ejercicio en la mujer*. Revista Colombiana de Cardiología. Sociedad Colombiana de Cardiología &



Cirugía Cardiovascular. Recuperado de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0120563317302735>

Historia Ciclovía Bogotana. (2017). Instituto Distrital de Recreación y Deportes. Recuperado de <https://www.idrd.gov.co/historia-Ciclovía-bogotana>

La salud como meta, Mujer y deporte. (2012). Universidad Camilo José Cela. Capítulo 2, Beneficios Psicológicos del Ejercicio en la Mujer. España. Recuperado de <https://www.ucjc.edu/wp-content/uploads/Deporte-y-Mujer.pdf>

Matsudo, S. (2012). *Actividad Física: Pasaporte para la Salud*. Revista Médica Clínica Condes. Recuperado de http://www.clc.cl/Dev_CLC/media/Imagenes/PDF%20revista%20m%C3%A9dica/2012/3%20mayo/1_Dra_MMMatsudo-3.pdf

Mujeres en bici; No somos las actrices débiles de la movilidad” (2016). Fucsia. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.fucsia.co/actualidad/personajes/articulo/mujeres-en-bicicleta-bogota/58180>

Mujer y Deporte. (2016), La Salud como meta. Capítulo 2, Beneficios Psicológicos del Ejercicio en la Mujer. Universidad Camilo José Cela. Cátedra Olímpica Marqués de Samaranch. Recuperado de <https://www.ucjc.edu/wp-content/uploads/Deporte-y-Mujer.pdf>

Salgado, J, Delgado-Martín, J, Blanco-Iglesias O y Aldecoa-Landesá, S. (2015). *Guía Básica de detención del sedentarismo y recomendaciones de actividad física en atención primaria*. Recuperado de:



<https://www.researchgate.net/publication/285656801> Consideraciones respecto a sedentarismo e inactividad física

Seguridad para las mujeres en el transporte público de la ciudad. (2016). Secretaria Distrital de la Mujer. Recuperado de <http://www.sdmujer.gov.co/index.php/inicio/443-seguridad-para-las-mujeres-en-el-transporte-publico-de-la-ciudad>

Sepúlveda, R. (2014). *Bogotá, con el transporte público más peligroso para mujeres.*

Portafolio. Recuperado de <https://www.google.com/amp/s/m.portafolio.co/economia/finanzas/ARTICULO-MÓVILES-AMP-57910.html>

Urrea, D. (2016). *Movilidad de Género: Curso de Formación Para Biciusuarios.* Participación Bogotá. Recuperado de <http://participacionbogota.gov.co/movilidad-en-genero-curso-de-formacion-para-biciusuarios>

15 ventajas de las mujeres al andar en bicicleta, (S.f.). Distritobici. Recuperado de : <https://distritobici.com/15-ventajas-para-las-mujeres-de-andar-en-bicicleta/>

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/> estimado de viajes en bicicleta en ciudades colombianas.

<http://www.sdmujer.gov.co/> Boletn%20Mujeres%20en%20Cifras%201_V20151229.pdf

<https://sites.google.com/site/metodologiadeinvestigaciontese/enfoques-mixtos>