

# DE LA SENSIBILIZACIÓN A LA TRANSFORMACIÓN

## *La integración del género en los procesos de construcción de la movilidad sostenible en Colombia*

### 1. Introduciendo una historia de movilidad sostenible

El brote del virus **COVID-19**, ha demostrado la vulnerabilidad de los sistemas de transporte. El impacto de esta situación, que sigue siendo novedosa para las ciudades y para la forma en que nos movemos, aún está pendiente por determinar. No obstante, **es fácil estimar que las mujeres son las más afectadas por esta situación**, ya que en el caso de Bogotá se ha estimado que ellas pasan alrededor de un 11% más de tiempo transportándose que los hombres, ya que sus patrones de viaje difieren. No obstante, la planeación del transporte históricamente ha respondido a un paradigma tecnocrático en el que se privilegian patrones de viaje pendulares marcados por las necesidades de los hombres.

Bajo estas premisas, **distintas entidades del orden nacional y local** en las principales ciudades del país se encuentran trabajando **de la mano de la GIZ en acciones para salvaguardar el derecho a la ciudad de las mujeres**, a la luz de la justicia social, aprovechando además que las agendas de la política urbana también han ido aumentando el interés por incluir la perspectiva de género en sus decisiones administrativas. En este sentido, es trascendental no **sólo tomar en cuenta la perspectiva de género, sino hacerlo a través de un análisis basado en un enfoque intersectorial y diferencial** que examine varios aspectos de la identidad, como el género, la raza, la clase social, la religión, la edad, la nacionalidad, etc., **y tome en consideración los roles de cuidado asociados a las mujeres**; dado que todos estos aspectos se relacionan de maneras complejas y tienen un impacto en nuestras experiencias en la ciudad, incluso en aspectos como la movilidad urbana.

Considerando entonces los patrones y necesidades diferenciales de movilidad de las mujeres y las barreras a las que suelen enfrentar en condiciones reales, **el grupo de transporte de GIZ en Colombia**, ha tenido un proceso de integración orgánica de a su planeación y actividades con el objetivo de transversalizar el género como un elemento necesario para el cambio y la sostenibilidad de la movilidad en Colombia.

El proceso, que ha tocado todos los programas del grupo, empezó por sensibilizarse y **entender la importancia de la planeación del transporte con enfoque de género** como prueba ácida a las soluciones, hasta buscar que en la implementación real de los proyectos existan elementos transformacionales hacia la igualdad de género.

Como las historias de movilidad sostenible están hechas de carne y hueso, desde el grupo de transporte de la **GIZ en Colombia se ha escogido la historia de Clara, una mujer de 23 años**, que recorre la ciudad de extremo a extremo y ha experimentado de primera mano los obstáculos, las nuevas herramientas y la transformación de la movilidad en su ciudad.



## 2. Una historia que refleja la realidad

### Capítulo 1: Sensibilización

Ahí estaba Clara, con su pijama y su cara soñolienta. El olor a café que salía por la cafetera se mezclaba con el olor a húmedo que guardaban las paredes de su casa. Aún era de noche, el reloj marcaba las 3:00 a.m. Mientras tomaba su taza de café, en medio de la oscuridad de la cocina, **se preguntaba cómo podía lograr que más mujeres y ciudadanos se enterarán de lo que se estaba haciendo en la ciudad y lo que se pensaba hacer en un futuro.**

Su día empezaba temprano, pues las responsabilidades no daban espera. Sobre las 5:30 a.m. iniciaba su primer trayecto, caminaba tres cuadras al sur, ahí dejaba a Jerónimo, su hijo de 3 años, en una casa grande y esquinera que se hacía llamar “Jardín de Encanto”.

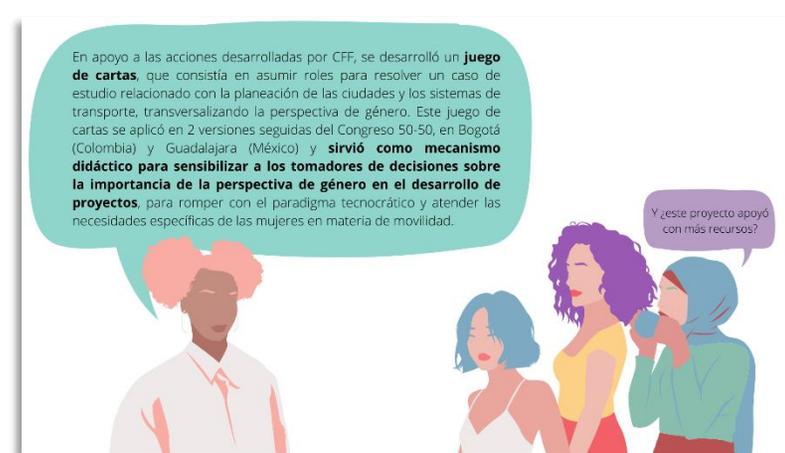
Por lo general regresaba a casa corriendo, **tomaba su bicicleta, pedaleaba hasta la estación más próxima, guardaba su bicicleta y emprendía el recorrido en bus** hasta el norte de la ciudad, donde estaba ubicada la oficina en la que trabajaba en el área de contabilidad. Al emprender el recorrido se percató que dos mujeres dialogaban sobre sus inconformidades frente a la movilidad. Mencionaban constantemente que **las ciudades no estaban creadas para mujeres**. Sin dudar ni un segundo, Clara intervino en la conversación y fue en este momento donde visibilizó lo que estaban desarrollando las ciudades de Colombia con el apoyo de la GIZ y donantes internacionales. Lo que permitió que estas **mujeres abrieran una puerta nueva hacia la información y la divulgación.**





## Capítulo 2: Planeación

Días después, Laura, una de las mujeres que había interactuado con Clara en el bus, decidió contactarla y programar una cita en un café. Su entusiasmo fue tal, que invito a sus amigas y fue en esta cita donde **Clara le pudo contar a varias mujeres las herramientas** que tenían a su disposición, como juegos, guías, matrices, talleres y cursos.





### Capítulo 3: Transformación

Después de difundir esta información con mujeres nuevas en el tema, **Clara, comprendió que este era el camino hacia la transformación por medio la integración de nuevos proyectos**. Fue así como Clara decidió hacer unos videos y difundir la información de estos proyectos transformacionales en un canal masivo como lo es internet.



En Bogotá particularmente se ha demostrado que las mujeres que conducen los buses dentro de su sistema integrado de transporte son menos propensas a sufrir accidentes de tránsito, lo que termina impactando positivamente la operación de todo el sistema.

Uno de los factores más críticos para incorporar la perspectiva de género en el sector transporte, es **hacer frente a la baja representación de mujeres que hay en el sector**, por lo que a través de un programa de desarrollo de capacidades para la operación y mantenimiento de sistemas de transporte basados en vehículos eléctricos, el programa TRANSFER, en conjunto con el Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA busca desarrollar un programa para capacitar a mujeres de manera que puedan acceder a empleos en el sector transporte como conductoras y mecánicas, el cambio de tecnología se configura como el escenario perfecto para incorporar desde el principio la participación de las mujeres.

Con este proyecto se busca aprovechar el cambio sectorial que está generando los cambios tecnológicos del transporte público, para fortalecer desde el inicio el rol de las mujeres y posicionarlas en actividades percibidas por el sector como masculinas.

Este proyecto, que tiene una solicitud de implementación por parte del Ministerio de Transporte al SENA, para lograr la construcción de capacidades, se encuentra formulando también una estructura de alianza público-privada, que sirva como un elemento catalizador que permita a la mano de obra entrenada pasar de la formación al empleo en operadores y entes de transporte, con una priorización para integrar principalmente mujeres en los procesos.



También se generaron planes de acción de género para cada una de las ciudades piloto del proyecto. Estos Planes fueron diseñados a la medida según las necesidades específicas de cada ciudad. **Para evaluar estas necesidades se realizaron talleres con la participación de distintas entidades (alrededor de 30 funcionarios, la mitad mujeres)** como secretarías de tránsito, entidades encargadas de género y planeación de las ciudades. Como resultado se obtuvo la implementación de este Plan de Acción dentro de la Política Pública de la Bicicleta de la ciudad de Pasto, y como pilar en la Política de género de la ciudad de Bucaramanga como decreto distrital. Además de esto, se realizó el webinar de lanzamiento de la publicación Género y Movilidad Activa, en donde proponen cambios tangibles para lograr una transformación de fondo, y sobre lo cual, varias ciudades han generado interés para adoptarla.



### 3. ¿Por qué movilidad sostenible y género? ¿Qué nos hace diferente a los demás?

*“...la situación a la que se enfrentan las mujeres en su día a día en ciudades que no fueron planificadas teniendo en cuenta sus rutinas y necesidades es análoga a la situación a la que se enfrentan los que deciden desplazarse en bicicleta en su día a día en una ciudad hecha para los carros. A ninguno de los dos grupos se les ha tenido realmente en cuenta en la planificación y construcción de las ciudades, simplemente porque no son el público objetivo de quienes están detrás de los intereses hegemónicos que controlan la ciudad.”*

Marina Kohler Harkot\*(2018, p. 168)

\*Marina Kohler Harkot, investigadora académica y ciclista brutalmente asesinada mientras iba en su bicicleta en la ciudad de São Paulo en noviembre de 2020.

**La mujer es un elemento crítico en el transporte porque siempre ha estado subrepresentada.** La planeación del transporte en las ciudades siempre ha respondido a un patrón de viajes masculinos, dejando de lado los viajes de cuidado y las necesidades de mujeres, niñas y adultas mayores. Es por esto que el grupo de transporte toma acciones determinas, tangibles y reales para no dejar a nadie atrás en la movilidad sostenible. Desde aumentar la participación laboral hasta promover una meta de 50/50 en la forma en la que se mueven las ciudades de Colombia.

Es preciso mencionar, que **cuando existe una transformación real que permita que mujeres diversas, niñas y adultas mayores se puedan mover de forma cómoda y segura, es muy probable que, para los hombres, niños y adolescentes, también sea más cómodo y seguro.**

Esto se relaciona con lo que en biología se conoce como una “especie sombrilla” (Roberge & Angelstam, 2004). Cuando un ecosistema es lo suficientemente seguro para una especie sombrilla, es muy probable que también lo sea para el resto de las especies. En este sentido, las niñas, mujeres y mujeres adultas mayores son una especie sombrilla en las ciudades. Cuando una ciudad es segura para ellas, es muy probable que también lo sea para el resto de las personas que habitan en ellas. (Moscoso, Ome, Rincón, Aguirre, & Felipe, 2021)

CONSULTE UNA DE NUESTRAS MÁS RECIENTES PUBLICACIONES SOBRE GÉNERO Y MOVILIDAD ACTIVA EN: [Publicación: "Genero y Movilidad Activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia"](#)

## Anexos

### Anexo 1: Observe la caricatura\* ampliada para una mejor lectura.

Mediante el apoyo a las Secretarías Distritales de Movilidad y de Mujer en la organización del Congreso 50-50 más mujeres en bici, el C40 Cities Finance Facility - CFF promovió la visibilización de las mujeres en el sector transporte, mediante la instalación de vallas en las principales vías de la ciudad, que mostraban una realidad de la que muchos ciudadanos no son conscientes: las mujeres usan la bicicleta como medio de transporte, no obstante son todavía muy pocas, en parte debido a las condiciones culturales y la ausencia de infraestructura especializada. Esto se acompañó de un ciclo de conferencias y un taller de planificación urbana con enfoque de género en el que la participación alcanzó un **83% de mujeres.**



Y ¿Cómo lo lograron?



OMG

Sí, queremos saber más



\*El diseño y contenido de esta historieta fue elaborada por el Grupo de Transporte de GIZ Colombia

Para ello, se desarrolló un estudio de género en el que se analizaron el trazado y la propuesta de servicios complementarios de la **Cicloalameda del Medio Milenio** como piloto de estudio para la construcción de una nueva generación de ciclo infraestructura a la luz de factores personales, sociales, culturales y económicos para **fomentar el uso de la bicicleta** por parte de las mujeres, niños, personas con movilidad reducida y adultos mayores en consonancia con la actual situación sanitaria ocasionada por el brote de COVID-19. Para ello se generaron **6 recomendaciones de política pública para su construcción.**

¡Que emoción!  
Ya me veo usando la  
Ciclo Alameda.

¿En dónde podemos  
obtener más  
información?



Como medida para diseminar los hallazgos y promover la inclusión del tema de género en las agendas políticas de las ciudades, CFF desarrolló una serie de videos **"La Bici Nos Une"** y de Podcast **"Coversápolis"**, en donde además de tocar explícitamente el tema de género, se buscó mostrar como las acciones de los programas de la GIZ impactan en la vida diaria de las mujeres. Los videos alcanzaron un público de más de **3.300 personas** en un año, y los podcasts **350 personas** en el primer mes.

¡Amiga!  
Busca el podcast y  
los escuchamos.



Disculpa, nos  
recuerdas tu nombre.

¿Cómo has accedido a  
toda esta información?

Por medio de talleres con las Alcaldías de **Bucaramanga, Barranquilla y Pasto** en el que se sensibilizó sobre el tema de género, hablando sobre la importancia de tener este enfoque diferencial y los resultados que esto conlleva. Se generaron espacios de integración entre secretarías técnicas de transporte de estas mismas ciudades y entidades encargadas de género.

Mi nombre es Clara, si  
quieren pueden anotar  
mi celular y las invito a  
un café.

Hola chicas mi nombre es Clara, y estoy aquí porque Laura me ha invitado y les voy a contar aspectos muy interesantes de género y movilidad.



Clara, es un gusto tenerte aquí

Me habías comentado que estos proyectos que se adelantan en Colombia, tienen juegos, guías, libros y más cosas.

Hola mi nombre es Vanessa

Y el mío, Carolina.



En apoyo a las acciones desarrolladas por CFF, se desarrolló un **juego de cartas**, que consistía en asumir roles para resolver un caso de estudio relacionado con la planeación de las ciudades y los sistemas de transporte, transversalizando la perspectiva de género. Este juego de cartas se aplicó en 2 versiones seguidas del Congreso 50-50, en Bogotá (Colombia) y Guadalajara (México) y **sirvió como mecanismo didáctico para sensibilizar a los tomadores de decisiones sobre la importancia de la perspectiva de género en el desarrollo de proyectos**, para romper con el paradigma tecnocrático y atender las necesidades específicas de las mujeres en materia de movilidad.



Y ¿este proyecto apoyó con más recursos?

En el marco de estas acciones, **CFF desarrolló igualmente una matriz de transversalización**, que fue aplicada a la estructuración técnica, legal y financiera de **sistemas de bicicleta en 4 ciudades del país**. La matriz incluyó más de **100 medidas sensibles al género** por ciudad, de las cuales alrededor de **30 eran orientadas a la consolidación de una política pública que promoviera la transversalización de género en el desarrollo de proyectos de movilidad sostenible**.

Clara, ¿existen más programas que apoyen esta iniciativa de género y movilidad?



También se generó una discusión sobre las medidas y acciones que se deben tomar en los proyectos de planificación de la ciudad. Esto en torno al **diagnóstico que se realizó sobre cómo se mueven, mujeres, niñas y adultas mayores**, en donde se obtuvieron resultados tan absurdos como que el **81% de mujeres en las 3 ciudades fueron víctimas de acoso** la última vez que caminaron o usaron bicicleta. Gracias a este diagnóstico **se plantean 91 acciones en temas como participación laboral**, seguridad personal, seguridad vial, y patrones de movilidad que se pueden replicar en cada proyecto, como una caja de herramientas que se usa al momento de planificación de los proyectos.

Clara, y porqué no visibilizas esto para empezar con una transformación.



En conjunto con el programa Moving Chile, la Universidad de Chile y la Universidad de Los Andes en Colombia, el **programa TRANSfer** ha diseñado un **curso de desarrollo de capacidades en el nivel técnico para la planeación de los sistemas integrados de transporte masivo de Latinoamérica basados en buses eléctricos**. El curso, además de capacitar en nuevas tecnologías, incluye un módulo de **sensibilización frente a la importancia de planificar las rutas de los sistemas de transporte tomando en consideración los desplazamientos de las mujeres** y los viajes de cuidado, así como la mitigación de las violencias de las que son objeto en el transporte público.

La sensibilización y la adopción de herramientas de política pública con enfoque de género, transforman las realidades de las mujeres en el transporte



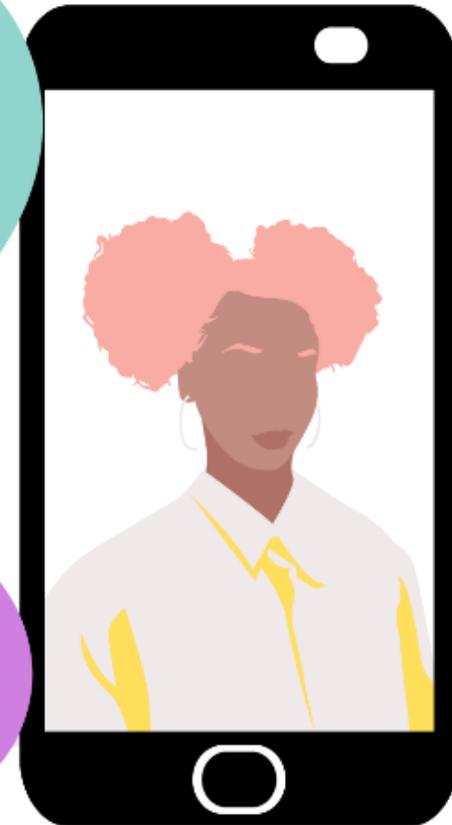
El **objetivo es lograr una mayor sensibilización** por parte de los tomadores de decisiones y **reconocer el género como un tema de gran importancia en el marco de la transición hacia modelos más sostenibles de transporte**, de manera que además de apuntar a una sostenibilidad ambiental, **se alcance también una sostenibilidad social en sintonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible**.

En Bogotá particularmente se ha demostrado que las mujeres que conducen los buses dentro de su sistema integrado de transporte son menos propensas a sufrir accidentes de tránsito, lo que termina impactando positivamente la operación de todo el sistema.

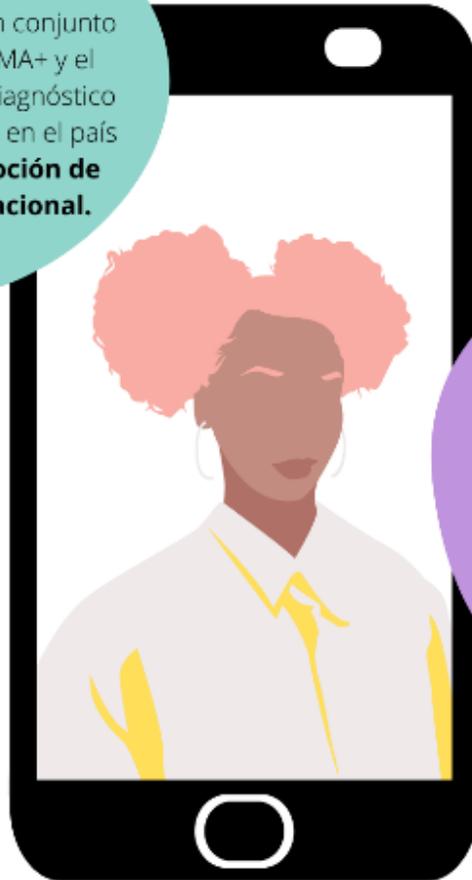
Uno de los factores más críticos para incorporar la perspectiva de género en el sector transporte, es **hacer frente a la baja representación de mujeres que hay en el sector**, por lo que a través de un programa de desarrollo de capacidades para la operación y mantenimiento de sistemas de transporte basados en vehículos eléctricos, el programa TRANSfer, en conjunto con el Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA **busca desarrollar un programa para capacitar a mujeres de manera que puedan acceder a empleos en el sector transporte como conductoras y mecánicas**, el cambio de tecnología se configura como el escenario perfecto para incorporar desde el principio la participación de las mujeres.

Con este proyecto se busca aprovechar el cambio sectorial que está generando los cambios tecnológicos del transporte público, para fortalecer desde el inicio el rol de las mujeres y posicionarlas en actividades percibidas por el sector como masculinas.

Este proyecto, que tiene una solicitud de implementación por parte del Ministerio de Transporte al SFNA, para lograr la construcción de capacidades, se encuentra formulando también una estructura de alianza público privada, que sirva como un elemento canalizador que permita a la mano de obra entrenada pasar de la formación al empleo en operadores y entes de transporte, con una priorización para integrar principalmente mujeres en los procesos.



La Estrategia Nacional de Movilidad Activa – ENMA es un documento de política pública desarrollado en conjunto entre la GIZ a través del programa EUROCLIMA+ y el Ministerio de Transporte, que a partir de un diagnóstico sobre la situación actual de la movilidad activa en el país busca **desarrollar acciones para la promoción de este tipo de movilidad en el territorio nacional.**



**El principal objetivo de la ENMA es lograr el cambio modal de al menos 5% hacia modos activos, en apoyo a la NDC y los ODS, transversalizando la perspectiva de género,** con un enfoque diferencial e interseccional que facilite más mujeres a caminar o transportarse en bicicleta de acuerdo con los lineamientos propuestos en la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres y presentados como líneas de acción del Plan de Acción del Comité Sectorial de Género creado bajo la Resolución 2830 de 2019.

También se generaron planes de acción de género para cada una de las ciudades piloto del proyecto. Estos Planes fueron diseñados a la medida según las necesidades específicas de cada ciudad. **Para evaluar estas necesidades se realizaron talleres con la participación de distintas entidades (alrededor de 30 funcionarios, la mitad mujeres)** como secretarías de tránsito, entidades encargadas de género y planeación de las ciudades. Como resultado se obtuvo la implementación de este Plan de Acción dentro de la Política Pública de la Bicicleta de la ciudad de Pasto, y como pilar en la Política de género de la ciudad de Bucaramanga como decreto distrital. Además de esto, se realizó el webinar de lanzamiento de la publicación Género y Movilidad Activa, en donde proponen cambios tangibles para lograr una transformación de fondo, y sobre lo cual, varias ciudades han generado interés para adoptarla.

