



**Corporación Colectiva Sanacción:
Acompañamiento psicosocial con enfoque
de género y feminista**

**Proyecto Puente arandinas
Construyendo Unidas**

Autoras

Adriana Marcela León Sánchez
Andrea Sanabria Marcelo
Diana Cristina Caicedo Naranjo
Diana Patricia Tovar Muñoz
Jenniffer Sainea Núñez

Gestoras locales

Aurora L. Beltrán Jiménez
Doris Patricia Saza Cruz
Carolina Revelo
Daniela Martínez
Mónica Tinjaca

Edición

Ana Cristina Medina Beltrán
Bibiana Carvajal Bernal
Camila Timarán
Kellyn Duarte Pérez

Diagramación e ilustración

Gabriela Eraso Villota

Con el apoyo de:

Programa de Naciones Unidas para el
Desarrollo, PNUD
Alcaldía Local de Puente Aranda

Impresión

Bogotá, 2022

Corporación Colectiva Sanacción

NIT: 901.519.659-0

contacto@sanaccion.org

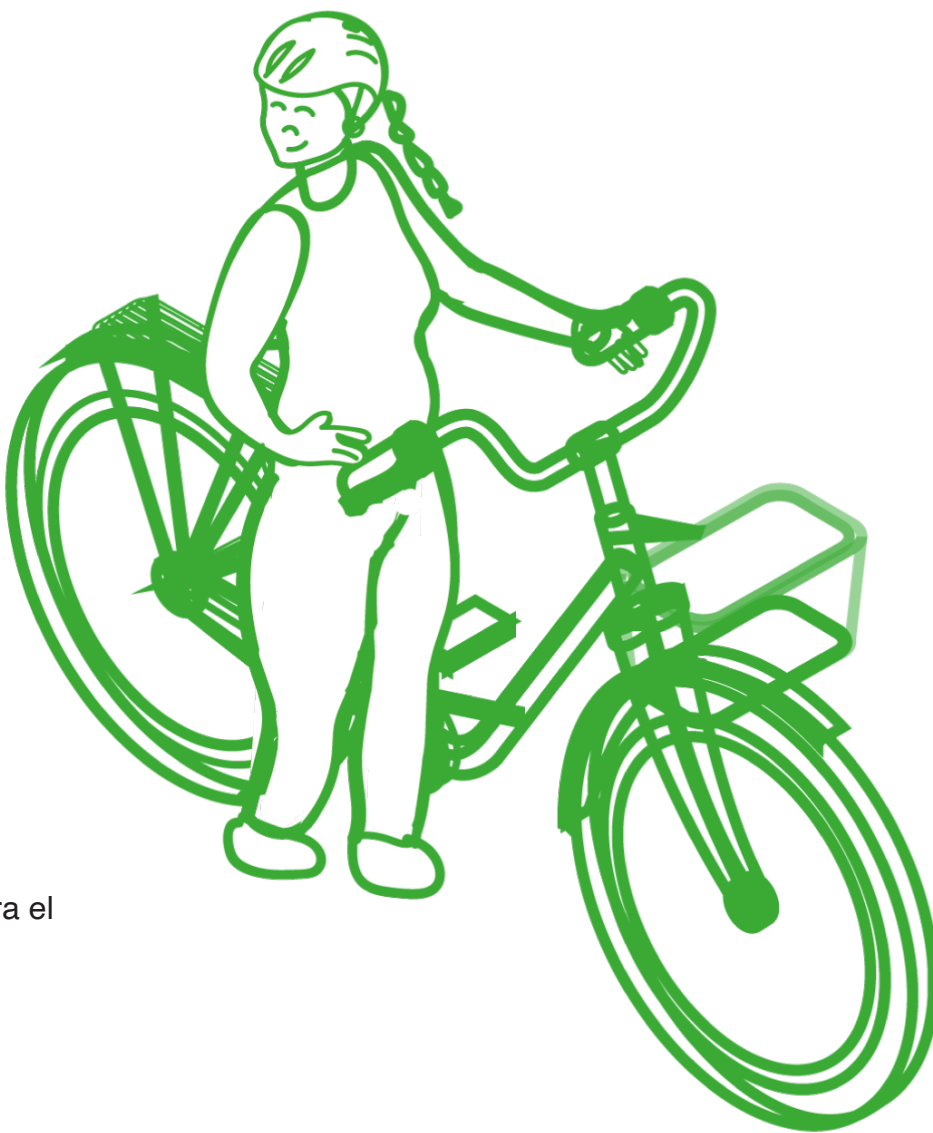


TABLA DE CONTENIDO

PRESENTACIÓN	4
INTRODUCCIÓN	5
MÓDULO 1. CIUDADANÍA Y DERECHOS DE LAS MUJERES CICLISTAS	7
SESIÓN 1. ANTECEDENTES CIUDADANÍA Y MUJERES CICLISTAS	8
SESIÓN 2. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDADES INCLUYENTES	12
MÓDULO 2. RUTAS DE ATENCIÓN Y PROTECCIÓN FRENTE VIOLENCIAS BASADAS EN GÉNERO EN EL ESPACIO PÚBLICO	15
SESIÓN 1. EL ACOSO CALLEJERO ES UNA VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO	16
SESIÓN 2. DERECHOS Y RUTAS DE ATENCIÓN FRENTE A VIOLENCIAS EN ESPACIO PÚBLICO	19
MÓDULO 3	27
SESIÓN 1. SEGURIDAD Y ESTRATEGIAS DE PROTECCIÓN	28
SESIÓN 2. AUTOCAUIDADO Y BIENESTAR INTEGRAL	32
MÓDULO 4. SEGURIDAD VIAL Y MECÁNICA BÁSICA	37

Nota: El presente documento es un producto en el marco de un Acuerdo de Cooperación Internacional entre la Alcaldía Local de Puente Aranda y PNUD. Los textos que aquí se publican son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no expresan necesariamente el pensamiento ni la posición de estas organizaciones. Se prohíbe la reproducción total o parcial sin la previa autorización escrita de los titulares.

INTRODUCCIÓN

La Corporación SANACCIÓN es una organización de acompañamiento psicosocial feminista y antimilitarista, que surge en el 2018 con el propósito de fortalecer la autonomía, libertad y el bienestar integral de las personas, contribuyendo a la movilización de sus recursos de afrontamiento y sus redes de apoyo y aportando a la mitigación de los impactos psicosociales derivados de violencias, discriminaciones y desigualdades, generadas por el patriarcado, el capitalismo, el militarismo, el racismo y otros sistemas de opresión basados en el género, la raza, la etnia, la orientación sexual y la clase.

Para ello, el equipo de Sanacción facilita procesos de acompañamiento individual y/o colectivo, de investigación, sensibilización y de incidencia política, los cuales están orientados por los enfoques sistémico, de género, antimilitarista, interseccional y de derechos, así como los feminismos, la acción sin daño, y la psicología de la liberación, que en conjunto, guían el quehacer profesional.

Actualmente la organización cuenta con experiencias significativas en el diseño, implementación y evaluación de programas, servicios y procesos de acompañamiento psicosocial dirigidos a mujeres y jóvenes, con énfasis en la atención integral de sobrevivientes de violencias basadas en género, de lideresas, activistas, profesionales y de víctimas de conflicto armado y de graves violaciones de derechos humanos.

Asimismo Sanacción ha liderado procesos de formación principalmente en derechos humanos, construcción de paz y herramientas psicosociales; y se encuentra acompañando a diversos equipos de organizaciones sociales para garan-

tizar su cuidado integral e invitarles a priorizar la salud mental en el activismo político.

El equipo está conformado actualmente por 10 psicólogas que hacen parte del movimiento social de mujeres y cuentan con estudios de postgrado en derechos humanos, derechos de las mujeres, acompañamiento psicosocial, construcción de paz, estudios de género y feminismos, entre otros. Desde estas experiencias, la organización trabaja por fortalecer la participación política de las mujeres, impulsar sus procesos organizativos, avanzar en la garantía de los derechos humanos de las mujeres y contribuir a la construcción de la paz con justicia social.

Para conocer más sobre la trayectoria de la organización pueden consultar las siguientes redes sociales:

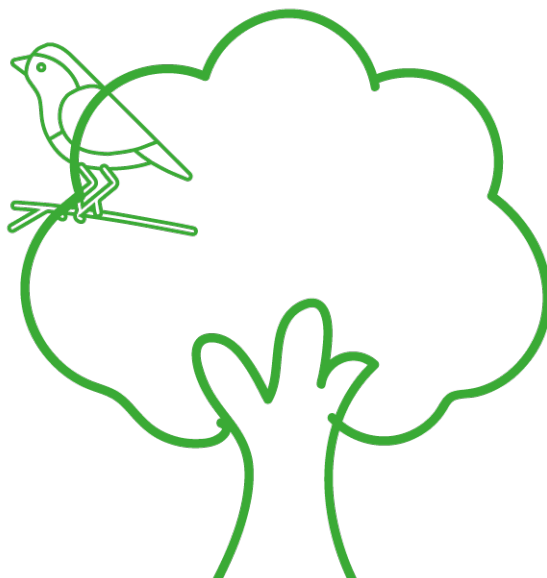
<https://www.sanaccion.org/>

https://www.instagram.com/sanaccion_colombia/

<https://m.facebook.com/SanaccionColombia/>

Cel: 350 2679911

Correo: contacto@sanaccion.org



PRESENTACIÓN

Históricamente el espacio público ha sido un escenario restringido para las mujeres, principalmente porque los roles tradicionales, asignados desde el sistema patriarcal, han exigido que las mujeres se confinen en los espacios privados, asuman tareas de cuidado y adopten roles y actitudes que limitan el disfrute de las calles. Aunque las mujeres han logrado trascender del ámbito privado y la división sexual del trabajo se ha ido transformando; las ciudadanas siguen enfrentando limitaciones y barreras para el disfrute pleno del espacio público. De acuerdo con el informe de ciudades seguras de ONU Mujeres, Secretaría Distrital de la Mujer y AECID (2019), la mayoría de las ciudadanas encuestadas manifestó haber afrontado algún comportamiento de acoso sexual en el espacio público, principalmente en el transporte masivo; estas situaciones evidencian que la ciudad aún enfrenta múltiples retos para lograr erradicar todos los tipos de violencias contra las mujeres, jóvenes y niñas (ONU Mujeres et al, 2019).

Bajo este contexto, la Escuela de “Mujeres en movimiento de derechos” se plantea como un escenario de reflexión y discusión en el que las mujeres puedan aprender sobre movilidad con perspectiva de género, la cual es entendida por el CAF (2021) como una perspectiva que permite transformar el paradigma, para evidenciar cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de las ciudades. Adicionalmente, esta Escuela se propuso visibilizar el uso de la bicicleta como una alternativa sostenible y saludable que favorece la movilidad de las mujeres, posibilitando su autonomía física, emocional y económica. La apuesta principal es contribuir a que las muje-

res puedan ejercer el derecho a una vida libre de violencias, disfrutar del espacio público y motivarlas a movilizarse en bicicleta por la ciudad. La Escuela pretende fortalecer las herramientas de las mujeres para que puedan habitar las calles sin miedo, sentirse seguras al moverse solas y reconocer los servicios e instituciones responsables de prestarles apoyo frente a las violencias de género a las que están expuestas.

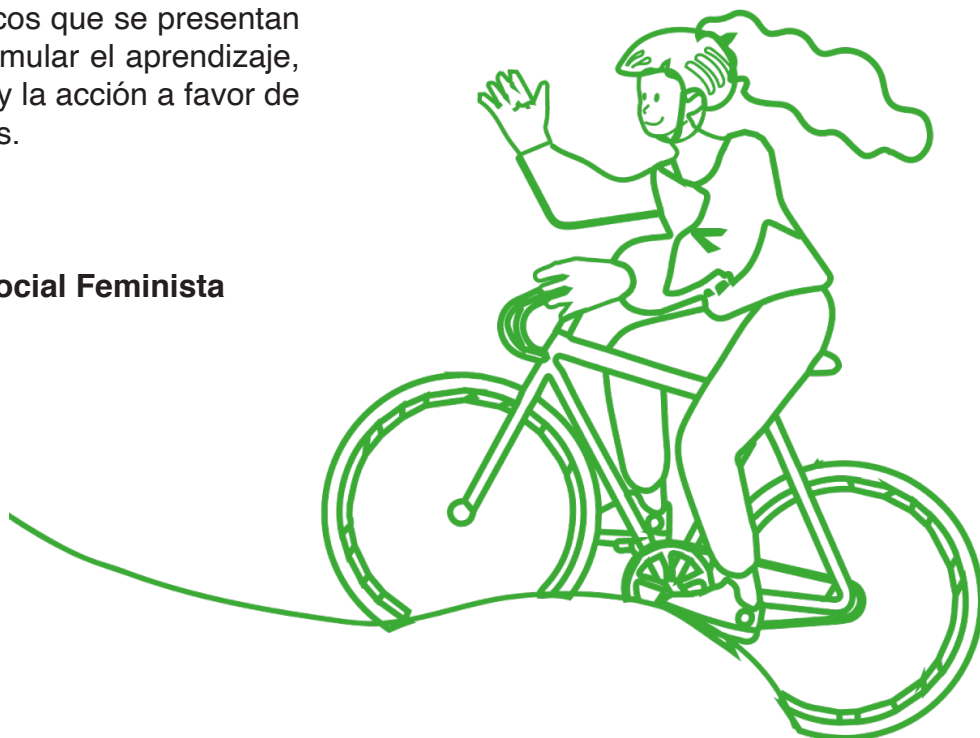
Vale la pena resaltar que esta Escuela surge del proceso de incidencia de las lideresas de la localidad de Puente Aranda a través de los presupuestos participativos, quienes plantearon las dificultades que tienen para acceder a procesos pedagógicos de calidad, que les permitan fortalecer sus capacidades para la participación política en diferentes contextos. Por lo tanto, la Escuela de formación se construye de manera participativa, intentando profundizar en las temáticas que priorizaron las lideresas de la localidad, desde el reconocimiento de las trayectorias, logros y aprendizajes de las mujeres que han hecho parte del movimiento social de Puente Aranda. En ese orden de ideas, la Escuela se desarrolló a través de una pedagogía feminista liberadora que busca promover la libertad y autonomía individuales y colectivas de las mujeres, creando condiciones que permitan que ellas puedan explorar su creatividad, soñar, imaginar y vivir plenas de derechos. La pedagogía feminista que asume esta Escuela, busca favorecer la reflexión, la crítica y el cambio de esquemas que limitan la autonomía, el bienestar y plena realización de las mujeres y le apuesta a cuestionar discursos, prácticas y estructuras patriarcales y opresivas que promueven la subordinación de las mujeres.

(Maceira, 2007)

De acuerdo con estas apuestas, esta cartilla es una herramienta pedagógica que espera complementar los procesos educativos virtuales y/o presenciales de las mujeres o incluso aportar en la autoformación; por lo que en cada módulo se encuentran textos sobre las temáticas abordadas, ejercicios reflexivos y diversas actividades para reforzar lo aprendido. Aunque las temáticas tienen un orden establecido, este material puede ser utilizado y adaptado a las condiciones con las que se cuente, abordando cada módulo en el orden que requiera la ciudadanía. Por lo tanto es un material inacabado y abierto a la reinterpretación.

Esta cartilla también es un esfuerzo colectivo; es importante mencionar que ha sido escrita entre muchas manos y en ese sentido. El equipo de Sanacción quiere agradecer a cada docente y a cada gestora que ha hecho posible la implementación de la Escuela; a las más de 100 mujeres que participaron en las sesiones y también al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo PNUD y a la Alcaldía local de Puente Aranda por confiar en nuestra organización para facilitar este importante proceso formativo. Se espera que los recursos pedagógicos que se presentan a continuación puedan estimular el aprendizaje, la creatividad, la sororidad y la acción a favor de los derechos de las mujeres.

Corporación Sanacción
Acompañamiento Psicosocial Feminista





MÓDULO 1

CIUDADANÍA Y DERECHOS
DE LAS MUJERES CICLISTAS

SESIÓN 1

ANTECEDENTES CIUDADANÍA Y MUJERES CICLISTAS

OBJETIVO

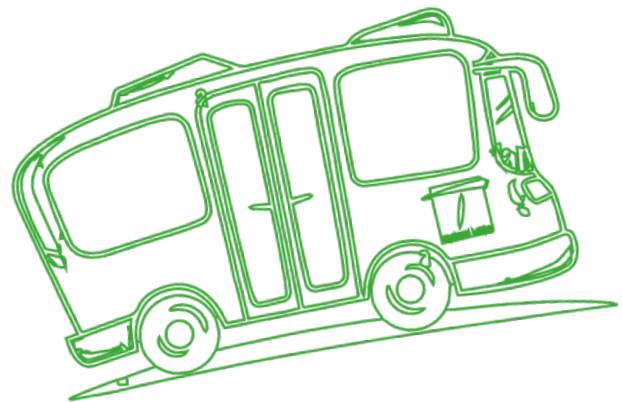
Propiciar reflexiones sobre la movilidad inclusiva y el ejercicio del derecho a la ciudad para las mujeres, reconociendo su relación con las construcciones de género.

Sacar el patriarcado del corazón de la ciudad

Para ampliar la visión de nuevos espacios que contribuyan con la igualdad entre las personas, actuar frente al cambio climático y construir paz en nuestros territorios, es necesario repensar la forma en la que entendemos el espacio público a través del ejercicio del derecho a la ciudad para las mujeres. Lo anterior significa hablar de movilidad activa en tiempos donde el cuidado de la vida se mueve al centro de la discusión política y, también, considerar la relación entre movilidad y el género desde una perspectiva feminista.

Para empezar, es importante reconocer que **el patriarcado** es un sistema que establece relaciones sociales desiguales e históricamente ha construido estereotipos y roles de género, es decir, ideales de tipo prejuicioso y discriminatorio sobre lo femenino y lo masculino, a partir de una idea única y binaria de ser y existir. Para reforzar y mantener estos estereotipos, se originan violencias que son una de las principales barreras para alcanzar la igualdad de género. En pleno siglo XXI, todavía existe un sinnúmero de información en continua considerando a las mujeres como niñas y al territorio como objeto para el consumo; el espacio público ha sido construido a la medida

de los hombres y, por lo tanto, pedalear como niña o como mujer cuesta y no solo en los pulmones por la calidad del aire, sino por la manifestación de dichas violencias.



REFLEXIONANDO ANDO...

Toma unos minutos para pensar en esas experiencias que has tenido al salir a la calle, parchar en un parque y/o rodar en bici. Si piensas en los recorridos que haces a diario, ¿te identificas con algunas de las siguientes expresiones y experiencias?

EXPRESIONES O EXPERIENCIAS	NO	SÍ
“¿Por qué estás tan solita?”		
“Usted es una callejera”		
“Y la culpa no era mía, ni dónde estaba, ni cómo vestía”		
“Pedalea como niña” / “Patina como loca” / “Camina como mariquita”		
“Hay que tener “buen cuerpo” para entrar en esas licras de ciclismo”		
“A mí también me tocaron las nalgas cuando iba en la bici”		
“Las mujeres no saben ni manejar el carrito del mercado”		
“Uno ya no les puede decir que salieron bonitas porque se delican”		
“Avísame cuando llegues a casa, envíame las placas del taxi”		
“Salimos a una marcha y un policía nos amenazó y nos manoseó para que nos fuéramos”.		
“Salí con minifalda y un señor me acorraló en la calle, dijeron que yo me lo había buscado”		

¿Por qué crees que ocurren estas situaciones?

¿Qué significa el derecho a la ciudad para las mujeres?

Pensar en el espacio público como un campo de encuentro y diálogo entre las personas y el ambiente y desde las realidades de los barrios, las calles, las plazas y los parques, nos permite entender la interacción, el relacionamiento y las vivencias que se generan en las ciudades. Particularmente, se debe tener en cuenta que el uso de este espacio público está condicionado debido a que no es un lugar neutro al género, ni a la raza, ni a la condición socioeconómica y mucho menos, a la opinión política.

Es allí donde se evidencian y se potencializan las relaciones de poder, control y decisión desiguales entre las personas; incluso llevándose por delante al ambiente. Lo anterior se traduce en diferentes formas de violencia y discriminación que enfrentan principalmente las mujeres a lo largo de su vida.

Así mismo, el espacio público es un escenario planeado para garantizar la seguridad, integridad y representatividad de los cuerpos masculinizados al habitarlo. Por lo tanto, las violencias que se reproducen en este espacio público, son el reflejo de la construcción social de una masculinidad hegemónica y patriarcal: frágil, estereotipada, prejuiciosa y consumista que ha normalizado la violencia contra las mujeres para sobrevivir y que se reproduce tanto de puertas para dentro, como para afuera.

La bicicleta como medio de apropiación del espacio público y potencial transformador de la vida de las mujeres. ¿Qué pasa cuando usamos la bicicleta para movilizarnos por la ciudad?

Desde la Escuela de mujeres en Movimiento de derechos, se concibe la bicicleta como una herramienta que dinamiza y transforma las relaciones sociales en y con el territorio. Con el uso de la bici se propicia el reconocimiento del espacio público como el lugar de encuentro ciudadano, que, a través de ejercicios de alteridad, motiva el ejercicio de los derechos humanos.

Adicionalmente, la bicicleta, descongestiona el transporte público, mejora la salud física y mental, es rápida en entornos urbanos, es ágil en los desplazamientos, y ayuda a reducir la contaminación ambiental y el ruido. Además la bicicleta ha sido útil y pertinente para la movilización durante la crisis sanitaria por COVID 19, que ocasionó reducciones en los desplazamientos y distanciamiento físico, para garantizar la salud y evitar el contagio.

Entonces ¿por qué las mujeres enfrentamos dificultades para el uso de la bicicleta? Según Tiffany Lam (2021) “Desde la niñez, las mujeres aprenden que la ciudad es peligrosa para ellas y tienen que protegerse del acoso sexual y otras formas de violencia de género cuando están solas, fuera de casa. De lo anterior se puede concluir que el género profundiza las inseguridades en el espacio público. Las ciclistas mujeres son cuatro veces más propensas a ser rebasadas por conductores de vehículos y dos veces más propensas a ser acosadas y abusadas verbal o físicamente por conductores hombres. En Bogotá el estrato socioeconómico agrava esta situación, el 84% de agresiones ocurren a mujeres ciclistas de estratos 1, 2 y 3” (pág. 1).

Movilidad activa en tiempos donde el cuidado de la vida está en el centro de la discusión política.

A la persistencia de las barreras que limitan la movilidad en bicicleta de las mujeres, niñas, adultas y adultas mayores, se suman las siguientes situaciones que afrontan las mujeres a lo largo de su vida. El cuidado y la reproducción de la vida como mandato de feminidad;

- La feminización de la pobreza;
- Menores oportunidades para su desarrollo personal y profesional,
- Dificultades para acceder al trabajo en condiciones dignas
- Diferentes formas de violencia.

Estas situaciones, aumentan la percepción de inseguridad y riesgo de las mujeres; lo cual influye determinantemente en las decisiones que toman sobre los desplazamientos, específicamente el medio y el orden en el que los realizan, la ropa que usan, los horarios y los lugares que transitan y habitan, entre otros.

Con el uso de la bicicleta se pueden identificar y pelear soluciones conjuntas que permitan la transfor-

mación de la movilidad de las mujeres en los territorios. Muestra de ello, es la creación de un Sistema Distrital de Cuidado para la ciudad y la necesidad de repensar la movilidad, considerando los siguientes cuatro ámbitos de la movilidad inclusiva, que le dan sentido a acciones que cuidan de las personas cuando habitan el territorio: Seguridad personal, participación laboral, patrones de movilidad y seguridad vial.

Pedaleamos por nuestros derechos.

Montar bicicleta en Bogotá es un acto revolucionario y reivindicativo que ha potencializado escenarios de encuentro ciudadano, transformando la comprensión de la realidad cotidiana y dinamizando las relaciones sociales presentes en la ciudad. Por esto el usar la bicicleta se convierte en una estrategia para democratizar el espacio público y ampliar los diálogos que se dan en él.

Las mujeres y niñas que pedalean la ciudad han desarrollado y fortalecido capacidades físicas y emocionales que repercuten en una movilización independiente, autónoma y consciente, que sumadas a las acciones colectivas organizadas por mujeres, permite reivindicar sus derechos y dinamizar las relaciones de poder presentes en el territorio. Esto resulta en un cambio de perspectiva para proponer planes y programas que busquen las garantías para el cuidado de la vida de las personas y el ambiente, y a su vez, sirvan como respuesta a los gobiernos tradicionalistas y sus agendas, legislación y políticas públicas retrógradas.

Para co-construir, vivir y habitar Bogotá es prioritario considerar la libertad individual y colectiva para las mujeres en su diversidad. Lo anterior, como un ejercicio pleno de la ciudadanía y ganando espacios en el agendamiento colectivo distrital para la construcción de una ciudad que gradualmente se reconcilia con las mujeres y redobra esfuerzos para garantizar sus derechos cuando salen a pedalear las calles.

APRENDIENDO JUNTAS...

Para cerrar esta primera sesión, te invitamos a escuchar la canción Callejeras de Soyla Crew. Puedes encontrarla aquí:



Ahora, describe tres razones por las que el uso de la bicicleta puede favorecer el ejercicio de derechos de las mujeres

SESIÓN 2

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDADES INCLUYENTES

OBJETIVO

Abordar conceptos sobre innovación pública en la gestión de políticas públicas para la construcción de ciudades incluyentes, seguras y sostenibles, como acciones afirmativas para la garantía de derechos de las mujeres.

Acciones para sacar el patriarcado del corazón de la ciudad

Empezaremos invocando a la cantante Rebeca Lane, te recomendamos su canción: Reina del Caos. Puedes encontrarla aquí:



Las mujeres, feministas y ciclistas, a través de procesos de movilización han motivado procesos de innovación pública que buscan lograr la transversalización del enfoque de género en la planificación y gestión de políticas públicas, que nacen como acciones afirmativas para la garantía de derechos de las mujeres y que contribuyen a la construcción de ciudades incluyentes, seguras y sostenibles.

Cuanto más visibles e incidentes se hacen las voces ciudadanas, los procesos de movilización popular cruzan fronteras sobre nuevas institucionalidades y manifestaciones bien sea en espacios digitales, como en espacios analógicos e híbridos, en los cuales el internet y la calle actúan como detonantes. El espacio público se define como un lugar de concreción de protestas y apuestas colectivas para la transformación cultural, que cada vez más se pronuncian desde una participación abierta, colaborativa y feminista.

Innovar en el sector público se ha vuelto una necesidad, apuesta y respuesta al agendamiento y posicionamiento de causas ciudadanas, tanto para los gobiernos que buscan fortalecer las democracias como para una sociedad que se construye con inclusión, igualdad y no discriminación. En palabras del Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, Agenda 2030 (2022): “No dejar a nadie atrás nos obliga a centrarnos en la discriminación y las desigualdades (a menudo múltiples e interceptadas) que socavan la identidad de las personas como titulares de derechos”, y así llegar primero a las personas más rezagadas en la construcción de ciudades sostenibles.

¿Cómo hacer para que la magia suceda?

La ONU y organizaciones como en Asuntos del Sur sugieren algunas herramientas como la data feminista o la “necesidad de construir mayor volumen de información respecto de las mujeres en innovación, es decir, evidencia para generar políticas y medidas específicas. Para lograrlo, es necesario normalizar la inclusión de indicadores de sexo/género en toda la información que se elabore para el seguimiento y evaluación de actividades, entidades, políticas y resultados de innovación” (2021, pág. 5).

Así mismo, el considerar el género como categoría de análisis ofrece una manera mucho más amplia, integradora y a la vez diferenciada de comprender la realidad de hombres y mujeres. Es así como situar la problemática de la igualdad de género en el centro de las decisiones políticas, de las estructuras institucionales y de la distribución de recursos, facilita el transversalizar los enfoques de género, de derechos de las mujeres y de enfoque diferencial en: (i) los procesos institucionales de las entidades, (ii) dentro de su gestión administrativa y cultura organizacional, (iii) en su labor misional y (iv) en su planeación territorial, social, económica, presupuestal y ambiental de la ciudad rural y urbana.

Mientras lo digerimos podemos escuchar a Andrea Echeverri cantando Florence. Puedes encontrarla aquí:



Y entonces, ¿qué es eso de las Políticas Públicas?

“Las políticas públicas no son el resultado espontáneo del Estado, por el contrario, más bien se trata de un proceso de construcción social producto de la interacción entre el Estado y la sociedad, que se encuentra mediado por la gobernabilidad.” (Erazo, 2015, pág. 201)

Para “Ser iguales no solo ante la ley, sino ante la vida”, la Constitución prevé dos formas en las que se puede materializar el principio de igualdad. La primera, comprende los derechos sociales fundamentales, que reconocen mecanismos de protección a favor de aquellos que se encuentran necesitados, en una situación de discriminación histórica o en situación de vulnerabilidad. La segunda forma es la acción afirmativa. Ésta es una acción concreta que garantiza que la organización política cumplirá con sus metas sociales de protección a los débiles y avance hacia una justicia social.

Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020 – 2030.

La Secretaría Distrital de la Mujer expresa que “La Política Pública de Mujeres y Equidad de Género -PPM-YEG- es el resultado de la incidencia y construcción activa y colectiva del movimiento social de mujeres de Bogotá, así como de la voluntad y el trabajo de diferentes administraciones distritales” (2021). A través de ella, el Distrito busca posicionar la implementación de los enfoques de género, diferencial y de derechos de las mujeres junto con los instrumentos, instancias e instituciones creadas para su desarrollo y ejecución, mediante la articulación de todos los sectores de la administración bajo una misma premisa, su objetivo general es: “Reconocer, garantizar y restablecer los derechos de las mujeres en sus diferencias y diversidad que habitan en el Distrito Capital, de manera que se modifiquen de forma progresiva y sostenible, las condiciones injustas y evitables de la discriminación, la desigualdad y la subordinación de género en los ámbitos público y privado.” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010)

Con la expedición del Decreto 166 del 2010 y su actualización, y con el CONPES D.C. 14/2020, como columna vertebral de planificación, gestión y evaluación de planes y programas para la garantía de derechos de la Mujeres en Bogotá; se priorizaron 8 derechos: 1. Paz y convivencia con equidad de género. 2. Vida libre de violencias. 3. Participación y representación con equidad. 4. Trabajo en condiciones de igualdad y dignidad. 5. Salud plena. 6. Educación con equidad. 7. Cultura libre de sexismo y machismo. 8. Hábitat y vivienda digna.

REFLEXIONANDO ANDO...

¿De los anteriores derechos cuáles crees que se involucran cuando las mujeres habitan la ciudad en sus burritas de acero?

Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2039

Gracias a la necesidad de promover acciones entre la Administración Distrital, ciclistas y personas usuarias de otros medios de transporte, la Política Pública de la Bicicleta busca asumir una corresponsabilidad en torno al uso de la bicicleta en Bogotá como apuesta para construir ciudades sostenibles, seguras e incluyentes. Particularmente, esta Política Pública tiene como eje transversal la inclusión efectiva de acciones que garanticen mayor participación de las mujeres en el uso de la bicicleta, pues según la encuesta de movilidad 2019, solo el 24% de los viajes diarios en bici son realizados por mujeres.

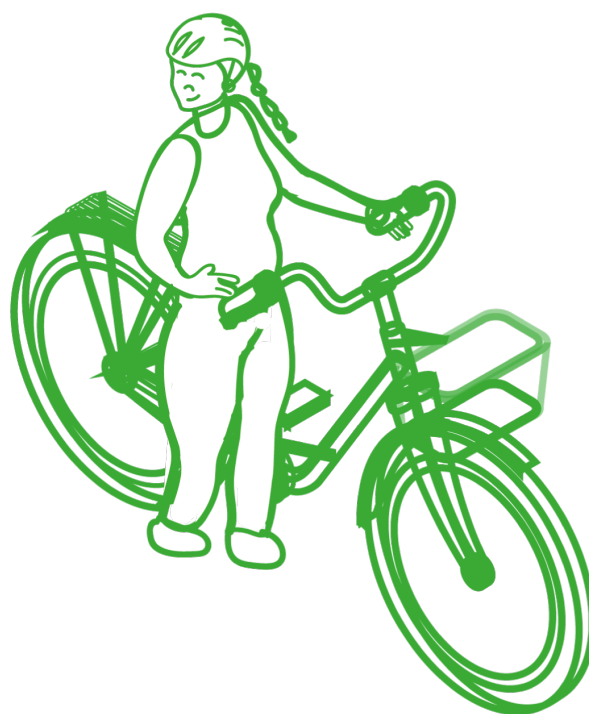
Con el objetivo general de “Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta” (Conpes, 2021), se plantean 5 objetivos específicos que articularon esfuerzos de 12 de los 15 sectores de la administración distrital para hacer de una Bogotá sostenible e innovadora: 1. Más seguridad personal; 2. Mayor seguridad vial; 3. Más y mejores viajes en bicicleta; 4. Más bici para todas y todos y 5. Bogotá polo productor de bicicletas.

Como cuota final, es importante reconocer que ambas Políticas Públicas cuentan con instancias de par-

ticipación ciudadana tales como: el Consejo Consultivo de Mujeres y el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta.

El Consejo Consultivo se encuentra reglamentado a través del Decreto 224 de 2014. Es la instancia de coordinación, articulación, concertación y corresponsabilidad entre las organizaciones, grupos, redes de mujeres del Distrito Capital y la Administración Distrital, para el desarrollo de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género.

¡Tú puedes hacer parte de estos espacios de participación!





MÓDULO 2

RUTAS DE ATENCIÓN Y PROTECCIÓN
FRENTE VIOLENCIAS BASADAS EN
GÉNERO EN EL ESPACIO PÚBLICO

SESIÓN 1

EL ACOSO CALLEJERO ES VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO

OBJETIVO

Brindar herramientas conceptuales para comprender las violencias contra las mujeres en el espacio público, enfatizando en el acoso sexual callejero.

INTRODUCCIÓN

Las mujeres y niñas viven diferentes tipos de violencias en espacios públicos, desde comentarios y gestos desagradables, hasta otros tipos de violencia sexual y feminicidios. Estas violencias suceden en las calles, en el transporte público, en la escuela, en las universidades, en los lugares de trabajo, en los parques, en las grandes avenidas, etc. Entre las variables que profundizan que los espacios sean inseguros para las mujeres, se destacan: no contar con suficiente iluminación, no tener tránsito constante de personas y tener infraestructura deficiente. Sin embargo, el mayor factor de riesgo para las mujeres son las construcciones sociales que legitiman todo tipo de violencias en su contra.

De acuerdo con el Observatorio contra el acoso callejero de Chile (2015), las mujeres expresan que deben realizar múltiples acciones de manera cotidiana para

protegerse del acoso sexual callejero y de otros tipos de violencias en el espacio público, como:

- Cambiar los recorridos habituales por temor a encontrarse con el o los agresores
 - Modificar los horarios en que transita por el espacio público
 - Preferir caminar en compañía de otra persona
- Modificar su modo de vestir buscando desincentivar el acoso

¿Qué es el acoso sexual callejero?

El acoso sexual callejero es un tipo de violencia que afecta principalmente a las mujeres, la mayoría de las veces los agresores son hombres; puede ocurrir en calles, buses, paradas de buses, taxis, ciclovías,

carreteras o cualquier otro lugar público y se traduce en comentarios y/o acciones denigrantes, humillantes y frecuentemente amenazadores para las mujeres. (Martínez, M. 2017-2018). Dentro de las prácticas consideradas como acoso sexual Callejero, se encuentran:

- Miradas lascivas
- “Piropos”
- Silbidos, besos, bocinazos, jadeos y otros ruidos
- Gestos obscenos
- Comentarios sexuales, directos o indirectos al cuerpo
- Fotografías y grabaciones del cuerpo, no consentidas y con connotación sexual
- Tocamientos (“agarrones”, “manoseos”, “punteos”)
- Persecución y arrinconamiento
- Masturbación con o sin eyaculación y exhibicionismo.

Así mismo, el Observatorio contra el Acoso Callejero de Chile (2015), ha categorizado los tipos de acoso en el espacio público, diferenciando cuatro prácticas:

Las que implican expresiones verbales y no verbales: gesticulación, sonidos y comentarios de carácter sexual, silbidos, miradas y gestos lascivos, entre otros.

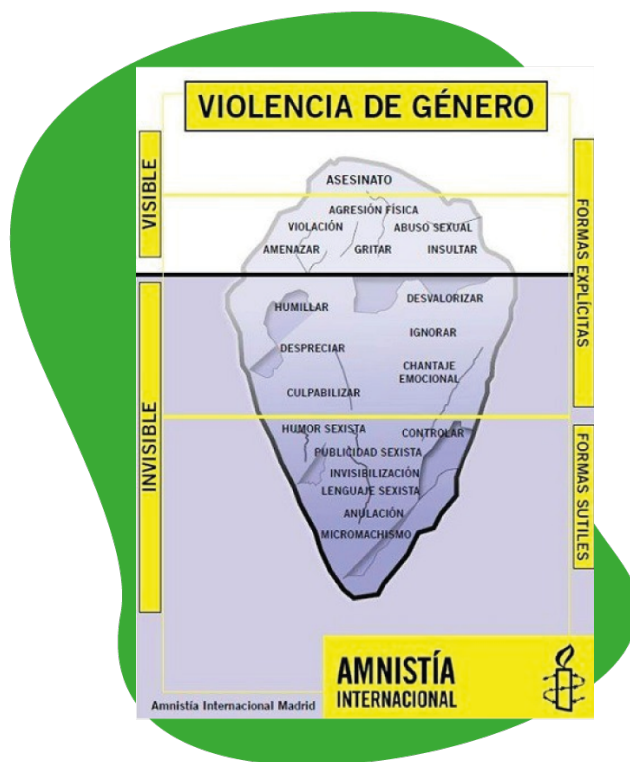
Las que implican el cuerpo: manoseos, roces de forma sexual en partes no íntimas o íntimas y presión con el cuerpo hacia la otra persona.

Las que se denominan como acoso grave: arrinconamientos y acercamientos intimidantes, persecución a pie o en medios de transporte, exhibicionismo y masturbación pública.

Registro audiovisual: toma de fotografías o grabación de una persona o partes de su cuerpo sin su consentimiento.

El acoso sexual callejero es violencia basada en género

Tal como se puede observar en el iceberg de la violencia basada en género construido por Amnistía internacional, la violencia contra las mujeres se presenta en distintos espacios de la vida social y se expresa de diversas formas. Por lo tanto, el acoso sexual callejero es un tipo de violencia basada en género que tiene entre sus causas la discriminación, el abuso de poder y las actitudes, normas, creencias y estructuras desiguales promovidas por el patriarcado.



Fuente: Amnistía Internacional Madrid.

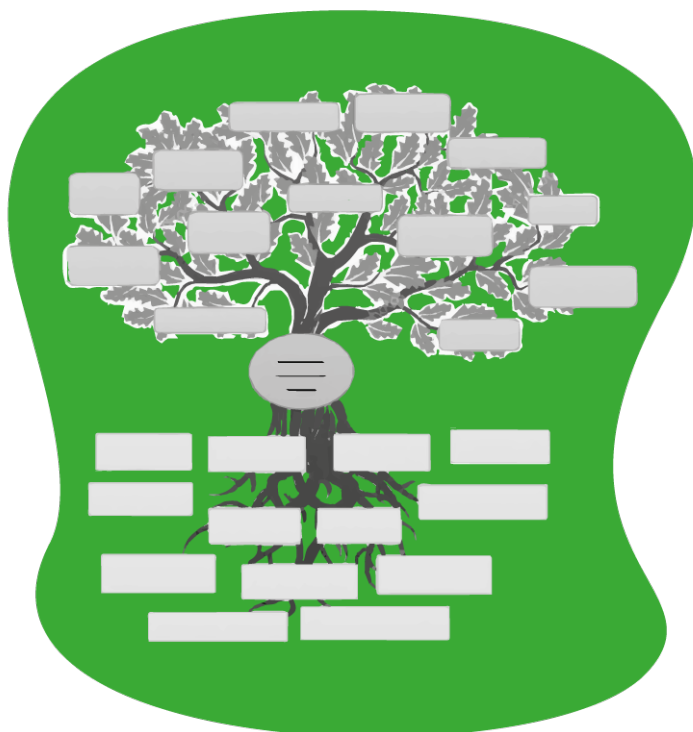
Amnistía internacional. (2021). De las opiniones a los hechos. <https://amnistia.org.ar/de-las-opiniones-a-los-hechos-la-sociedad-percibe-un-avance-en-igualdad-de-genero-pero-en-la-practica-la-brecha-continua/>

El contínuum de las violencias

El contínuum de las violencias contra las mujeres es otro elemento de análisis que permite comprender el acoso sexual callejero y evidenciar la sistematicidad con la que se da la violencia basada en género contra las mujeres. De acuerdo con Cynthia Cockburn (2004), este término se utiliza para hacer referencia a la inercia, sistematicidad y continuidad de la violencia en la vida de las mujeres, reconociendo que en sus experiencias se evidencia una constante violencia en su contra, en distintos contextos (público y privado), en diversos momentos del ciclo vital y por diversos actores.

APRENDIENDO JUNTAS...

Te presentamos el árbol de las violencias basadas en género, que permite identificar las causas y consecuencias que afectan la vida y el cuerpo de las mujeres víctimas. Te invitamos a observar el listado de palabras y a ubicarlas en las ramas según consideres, las causas en las raíces de este árbol y las consecuencias en las ramas, puedes agregar más palabras.



Palabras a ubicar:

Violencia contra la mujer- Aislamiento - Subordinación de la mujer - Sentimiento de culpa - Dependencia al alcohol - Lesiones físicas - Depresión - Consumo de drogas y alcohol - Ambiente conflictivo - Embarazo no deseado - Relaciones de poder desiguales - Discriminación a la mujer - Dependencia económica - Machismo- Feminicidio - Miedo - Baja autoestima - Suicidio -Desigualdad - Legitimación social de la violencia - Falta de sanciones

Fuente: Árbol de problemas sobre la violencia
contra la mujer
[https://es.scribd.com/document/455496613/
ARBOL-PROBLEMA](https://es.scribd.com/document/455496613/ARBOL-PROBLEMA)



SESIÓN 2

DERECHOS Y RUTAS DE ATENCIÓN FRENTE A VIOLENCIAS EN ESPACIO PÚBLICO

OBJETIVO

Comprender y conocer las rutas de atención y la normatividad existente frente a las violencias contra las mujeres en el espacio público.

Aunque las violencias basadas en género han sido históricamente naturalizadas, invisibilizadas y legitimadas, las mujeres tienen el derecho a una vida libre de violencias, lo cual implica que el Estado en su conjunto y la sociedad en general deben implementar medidas para garantizar la prevención, protección y atención integral.

Estas medidas están contempladas en el **Marco Normativo Internacional, nacional y local** a favor de las mujeres, por lo que a continuación se presentan algunas de las herramientas que protegen los derechos de las mujeres, enfatizando en aquellas que tienen que ver con la garantía de la autonomía y movilidad de las mujeres, así como con la erradicación del acoso sexual callejero y otros tipos de violencia basada en género.

A nivel internacional

La Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres, de las Naciones Unidas, Cedaw. Artículo 1. posiciona la expresión “discriminación contra la mujer” que denota toda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo que tenga por objeto o por resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por la mujer.

Convención Belém do Pará. Establece por primera vez el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias: Artículo 1. Debe entenderse por violencia contra la mujer cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado.

A nivel Nacional

En materia de violencias contra las mujeres:

Ley 1257 de 2008. Define el concepto de violencia contra la mujer a través de actos que causen daños físicos, psicológicos, sexuales, patrimoniales y económicos. (Congreso de la República, 2008). Esta Ley ha permitido transformar el enfoque familista por el de derechos humanos, género y diferencial. Además, contiene medidas de protección específicas a favor de las mujeres y crea el tipo penal de acoso sexual. (Mesa de Género de la Cooperación Internacional en Colombia, Comisión para la Inclusión y Representación Política de las Mujeres, 2010).

Ley 1719 de 2014. Reglamenta medidas para garantizar el derecho de las víctimas de violencia sexual a acceder a la justicia, en especial en contextos de conflicto armado interno. Estas medidas buscan

atender de manera prioritaria las necesidades de las mujeres, niñas, niños y adolescentes víctimas. (Congreso de la República, 2014).

Ley 1761 de 2015. Tipifica el feminicidio como un delito autónomo, para garantizar la investigación y sanción de las violencias contra las mujeres por motivos de género y discriminación; contiene artículos relacionados con la prevención y erradicación de dichas violencias y otros que adoptan estrategias de sensibilización de la sociedad colombiana. (Congreso de la República, 2015).

En materia de Políticas Pública de la Bicicleta:

La ley 1811 de 2016 incentiva el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; establece que se debe incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana. (Congreso de la República, 2016).

El acuerdo 708 de 2018 adopta lineamientos de Política pública de la bicicleta en Bogotá, que tiene como eje transversal la inclusión efectiva de acciones que garanticen mayor participación de las mujeres en el uso de la bicicleta. Estas Políticas Públicas cuentan con instancias de participación ciudadana, el Consejo Consultivo de Mujeres y el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta. (Concejo de Bogotá, 2018).

Decreto 495 de 2019. Crea el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bici-

cleta como instancias de participación ciudadana, los cuales funcionan como órganos asesores y consultivos de la administración distrital y local, respectivamente. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

El Conpes D.C. 2020 contiene la actualización de la Política Pública de mujeres y equidad de género del D.C. (Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital, 2020).

Ruta única de atención de atención a mujeres víctimas de violencias.

Además de conocer la normatividad que reconoce los derechos de las mujeres, es importante visibilizar que Bogotá D.C., cuenta con la Ruta Única de Atención a mujeres víctimas de violencias, que establece dónde acudir en casos de violencias de género para solicitar orientación, atención en salud, medidas de protección y/o buscar acceder efectivamente a la justicia. Para las mujeres usuarias de la bici, la ruta está centrada en las violencias que se ejercen en el espacio público, principalmente en las vías y en las ciclorrutas (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020).

Las mujeres ciclistas o las ciudadanas que se desplacen en el espacio público que sean víctimas de violencias (físicas, sexuales, institucionales, psicológicas y/o por acoso callejero), tienen derecho a recibir atención integral y especializada desde un enfoque de género por parte de las siguientes entidades y servicios:



RUTAS PARA LA ATENCIÓN Y PROTECCIÓN INTEGRAL FRENTE A VIOLENCIAS CONTRA LAS MUJERES

TIENES DERECHO A:

1. INFORMACIÓN Y ORIENTACIÓN

**Casa de igualdad
para las mujeres,
CIOM Puente
Aranda**

Dirección: Calle 3 # 53b - 66, Barrio Colonia Oriental.

Horario de atención: telefónica y presencial de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:30 p.m.

Teléfono: (601)3599542 - Ext. 1601

**Línea Púrpura
Distrital**

**Mujeres que escuchan mujeres Psicólogas,
enfermeras y trabajadoras sociales. Orientación
todos los días, 24 horas**

Línea Púrpura Distrital 018000112137

Línea 123

**Línea Nacional que te permite acceder a todos los
servicios de emergencia y seguridad. Acude a ella
si consideras que estás en riesgo.**

Línea 141

**Línea del ICBF para reportar, denunciar o pedir
orientación frente a situaciones que afecten la vida
e integridad de una niña o adolescente.**

**Línea Fiscalía
122- 01 8000 919748**

**Línea para denunciar violencia sexual e
intrafamiliar (víctima o testigo)
denunciaanonima@fiscalia.gov.co**

**Línea procuraduría
(601) 5878759
opción 6**

**Quejas y reclamos por NO funcionamiento de la
ruta**

**Línea trata de
personas
01 8000 522020**

**Línea para la prevención, orientación y atención
frente al delito de trata de personas.**

2. ATENCIÓN MÉDICA

Las mujeres víctimas de violencias, tienen derecho a recibir atención médica, psicológica y psiquiátrica frente a las afectaciones físicas, psicosociales, sexuales y/o reproductivas derivadas. Sin importar su situación migratoria o de afiliación al Sistema de Seguridad Social en Salud, todas las mujeres víctimas de violencias pueden acceder a atención de urgencias. Asimismo, es importante señalar que la violencia sexual en todas sus modalidades, es una urgencia médica y debe ser atendida de manera prioritaria, inmediata y gratuita por parte de entidades públicas y privadas, sin importar el tiempo transcurrido desde la agresión y la capacidad de pago. Se debe tener en cuenta que no es un requisito haber realizado denuncia penal (Resolución 459 de 2012 del MSPS). La mujer tiene derecho a RECIBIR ATENCIÓN en cualquier punto de URGENCIAS. (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020). Estos son algunos de los puntos de la localidad de Puente Aranda a los que se puede acudir:

2. ATENCIÓN MÉDICA	
Hospital del Sur	Dirección: Calle 19a # 34 - 94. Horario de atención: Urgencias 24 horas Teléfono: (601) 268 2762. Psicóloga: 305 8144168 / Abogada: 305 815 3195 E-mail: ciopuentearanda@sdmujer.gov.co
Hospital del Sur - CAMI Trinidad Galán	Dirección: Carrera 60 # 4 - 33. Horario de atención: Urgencias - Abierto 24 horas Teléfono: (601) 260 8662. WhatsApp: 3007551846
Línea 123	Dirección: Carrera 59 # 14 - 44. Horario de atención: Urgencias - Abierto 24 horas Teléfono: (601) 756 0505.
EPS Sanitas Urgencias	Dirección: Carrera 62 # 14-41 Teléfono: (601) 3759000.
USS Asunción Bochica	Dirección: Carrera 33 # 1b - 27. Teléfono: (601) 7560505.
Línea Salud Para todos	(601) 3649666

3. ACCESO A JUSTICIA Y PROTECCIÓN

La violencia contra las mujeres es un delito y por lo tanto las sobrevivientes de violencias tienen derecho a recibir orientación jurídica y asistencia legal, a interponer una denuncia penal, a que los hechos sean investigados y a que el agresor sea juzgado y castigado. También tiene derecho a acceder a los exámenes médico legales necesarios y a solicitar medidas de protección para salvaguardar su vida y/o medidas de reparación frente a los daños causados. (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020).

3. ACCESO A JUSTICIA Y PROTECCIÓN

Fiscalía General de la Nación	Centro de Atención Integral a Víctimas de Abuso Sexual - CAIVAS Dirección: Carrera 33 # 18-33, piso 4. Horario: Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. Teléfono: 319 5519489. E-mail: amgomez@sdmujer.gov.co	Centro De Atención Penal Integral A Víctimas -CAPIV Dirección: Avenida 19 # 27 – 9, Piso 3, Paloquemao Horario: Lunes a Viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. Teléfono: (601) 5702000
Comisaría de la Familia Puente Aranda	Dirección: Calle 4 # 31d - 20. Horario: Diurno - Lunes a viernes de 7:00 a.m. a 4:00 p.m. Teléfono: (601) 380 8331 Ext: 67770 - 67771 - 67772 - 67773. E-mail: samaya@sdis.gov.co. auxilio@procuraduria.gov.co	
Inspección de Policía	Dirección: Calle 4 # 31d - 20. Barrio Veraguas Teléfono. (601) 364 84 60 Horario. Lunes a viernes: 7:30 a.m. a 4:30 p.m. jornada continua.	

Además se puede solicitar apoyo del Ministerio Público (a través de la Defensoría del Pueblo, la Procuraduría y la Personería en la localidad): estas instituciones orientan y asesoran legalmente, tramitan las quejas y peticiones, abogan por una atención oportuna y ejercen vigilancia y control para que las autoridades competentes cumplan sus funciones.

Personería Localidad Puente Aranda: Carrera 31D No. 4 - 00 Piso 3
Teléfonos (601) 2476889 – (601) 3820480 Ext 7971 - 7972
Atención de lunes a viernes 8:00 am a 1:00 pm Jornada continua

Medidas de atención: Las mujeres con afectaciones en su salud de tipo físico o psicológico que se encuentren en situación especial de riesgo o cuando estos servicios sean inherentes al tratamiento recomendado por los profesionales de la salud; tienen derecho, junto con sus hijos e hijas, a acceder a servicios temporales de habitación, alimentación, transporte y subsidio monetario mensual.

Espacios seguros: Estrategia de la Secretaría de la Mujer en articulación con 9 aliados comerciales, que están ubicados en más de 1.014 puntos en toda la ciudad, para posicionar estos puntos como canales de información y de activación de la Ruta Única de Atención a Mujeres Víctimas de Violencias y en Riesgo de Femicidio. De manera que en estos establecimientos comerciales, las mujeres encontraran apoyo del personal para solicitar el acompañamiento de la Policía Metropolitana de Bogotá y se facilitara la participación de las mujeres en los servicios de atención psicosocial y orientación jurídica de la Secretaría de la mujer. La estrategia también hace presencia en las localidades, a través de la vinculación de 42 tiendas de barrio. (Secretaría de la Mujer, 2022). Los establecimientos aliados se pueden consultar en este link: https://espaciosseguros.sdmujer.gov.co/localidades_puentearanda/index.html

REFLEXIONANDO ANDO...

Teniendo en cuenta el contenido de este módulo, te invitamos a reflexionar sobre la ruta de acceso a servicios institucionales para la prevención, atención y protección de la violencia de género, la violencia sexual y el acoso callejero, a través del análisis de siguiente caso:

Mujer ciclista se desplazaba por la cicloruta de la Cra 50 con calle 3 del barrio Barcelona, localidad de Puente Aranda, y un motociclista se le acercó, le dijo: “cómo está de rica”, le tocó las nalgas, y siguió su ruta. Ella intentó alcanzarlo, pero solo pudo tomarle foto a la placa de su moto.

- ¿Por qué crees que ocurren estas situaciones? ¿Qué percepción crees que tiene el agresor sobre las mujeres que se desplazan por el espacio público en bicicleta?
- ¿Qué derechos están siendo vulnerados a esta mujer?
- ¿Qué tipos de violencias identificas?
- Construye la ruta a la que podría acudir la mujer para la exigibilidad y garantía de sus derechos, intenta representarla a través de un diagrama describiendo el paso a paso para acceder a salud, protección, justicia, etc.



APRENDIENDO JUNTAS...

La organización Righth To be ha identificado diversas acciones complementarias que pueden impulsar la ciudadanía para actuar frente a situaciones de acoso sexual callejero. Según el periódico El país (2022), esta propuesta fue lanzada en marzo de 2020 y ha logrado formar a más de 700.000 personas en 33 países para combatir los distintos tipos de acoso callejero; fortaleciendo las herramientas de las mujeres que lo sufren directamente y de otras personas que presencian estos comportamientos y no intervienen.

A continuación, te presentamos la propuesta de Righth To be que ha sido denominada “Las 5D”: acciones para intervenir frente a estos casos.

LAS 5D

DISTRAER	Cuando presenciamos un acto de acoso sexual callejero y crean una situación que cambie la dinámica.
DELEGAR	Buscar a alguien que esté en una posición de autoridad (por ejemplo unx profesorx, el personal de un local en el que estemos, un conductorx de bus u otras personas) para apoyar la intervención.
DOCUMENTAR	Registrar y/o grabar una situación de acoso para compartirlo con las autoridades y que sirva como prueba. Recuerda que debes difundirlo con el consentimiento de la víctima.
DIRIGIRSE	Si presencias una situación de acoso pueden prestar apoyo, dirigirte al acosador para neutralizarlo y expresar tu apoyo a la víctima.
DESAHOGAR	Consolar a la persona acosada y hacerle saber que la conducta que ha sufrido es injusta, constituye un delito e informarle sobre las alternativas o servicios con los que cuenta.

¿Crees que alguna de estas 5D, pueden ser útiles en el contexto colombiano? ¿por qué?

A partir de lo abordado en este módulo, intenta construir en un párrafo una propuesta para proteger a las mujeres de Puente Aranda de una situación de acoso sexual callejero:





MÓDULO 3

SEGURIDAD Y BIENESTAR INTEGRAL

SESIÓN 1

SEGURIDAD Y

ESTRATEGIAS DE PROTECCIÓN

OBJETIVO

Comprender y conocer las rutas de atención y la normatividad existente frente a las violencias contra las mujeres en el espacio público.

Históricamente el espacio público ha sido negado a las mujeres, por lo que las mujeres que se “atrevían” a salir a la calle, han sido mal vistas, criticadas, y peor aún, acosadas y/o violentadas; sin embargo, aunque esto ha creado brechas muy representativas en el disfrute del espacio público, las mujeres han luchado para ejercer su derecho a la ciudad.

¿Por qué solo el 22% de ciclistas en Bogotá son mujeres?

Autora: Ángela Gómez

“Montar en bicicleta debería ser una actividad libre en las ciudades; sin embargo, muy pocas mujeres en la capital colombiana utilizan este medio de transporte en su rutina diaria, cohibidas por problemáticas como el acoso callejero, la inseguridad, o los peligros en la vía.

En Bogotá más de la mitad de la población son mujeres; pero son pocas las que pueden disfrutar libremente el espacio público. En particular cuando se trata del uso de la bicicleta: solo el 22% de quienes usan este medio de transporte son mujeres.

Frente a esta problemática, la ciudad decidió tomar medidas. Con motivo del primer congreso internacio-

nal ‘50 - 50 Más Mujeres en Bici’, expertos nacionales e internacionales se reunieron para discutir el tema y encontrar políticas para aumentar el número de mujeres que utilizan la bicicleta para movilizarse. Según la Secretaría Distrital de la Mujer de la ciudad de Bogotá, a este paso “nos vamos a demorar 110 años” para ser 50 – 50 en la vía y el problema es que “no podemos esperar tanto”.

Es durante la noche cuando las mujeres están más expuestas a la violencia mientras transitan en bicicleta y por eso, con la ayuda de colectivos activistas, la Alcaldía de Bogotá identificó seis caminos considerados de alto riesgo, que pronto deberían ser asegurados con más iluminación y más patrullas de policía.

El asunto también es un desafío medioambiental, pues, aunque Bogotá es una ciudad ejemplar en el uso de la bicicleta en América Latina, también sigue siendo una de las más contaminadas del mundo y más mujeres en bicicleta representarían una solución para reducir la contaminación”. (Gómez, A. 2019)

El uso de la bicicleta marcó un antes y un después en la historia de las mujeres y en la apropiación de

la ciudad por parte de ellas. Lo anterior, porque fue por medio del uso de la bicicleta que las mujeres encontraron como llevar a sus hijas e hijos al colegio de forma más rápida, optimizaron sus tiempos de desplazamiento en las diferentes tareas que hacen en el día (trabajo, crianza, hogar, estudio, cuidados) y más aún, encontraron la forma de independizarse económicamente. Ejemplo de esto son las bicimensajeras, que no solo trabajan en bicicletas convencionales, sino que también manejan las ya conocidas bicicletas de carga convirtiéndose en un gremio muy representativo.

En el 2019 Tiffany Lam, experta en ciclismo con enfoque de género, y C40 Cities Finance Facility estudiaron los viajes en bicicleta en Bogotá encontrando que tan solo el 24,2% de estos los realizan mujeres. En el caso más específico por localidades, en Puente Aranda solo el 21,5% de los viajes de la localidad son hechos por mujeres.

¿QUÉ PROBLEMAS ENFRENTAN LAS MUJERES A LA HORA DE MOVILIZARSE EN BICICLETA?

BARRERA	¿ CÓMO LO VIVEN?
Inseguridad personal	Un alto porcentaje de mujeres no usan la bicicleta por temor a que las ataquen por robarlas, temiendo a su vez por su integridad física. El miedo es una constante.
Inseguridad vial	Las mujeres temen no solo un siniestro vial, sino perder la vida en el mismo. Y esto no solo se enmarca por la movilidad tan pesada que hay en Bogotá, sino por la marcada masculinización del espacio vial.
Acoso callejero	Es uno de los principales problemas que afrontan las mujeres en el espacio público, se puede expresar desde una mirada lasciva hasta en violencia verbal e incluso física.

Visibilizando las violencias en el espacio público.

Pensando en esta problemática y teniendo presente que el acoso ha sido naturalizado y muchas personas no lo reconocen como una violencia e incluso lo pueden asociar a amabilidad, la Red interseccional de mujeres y disidencias en bicicleta – Redimyd, lanzó la campaña #VisibilizandoViolencias con la cual busca que se hable de las situaciones de violencias que viven las biciusuarias en el espacio público, y que también se evidencian los lugares, espacios y territorios donde se presentan las violencias. La propuesta es señalar con el siguiente símbolo cualquier espacio donde se pueden presentar situaciones de violencia, de manera que se genere una alerta para las mujeres que habitan la ciudad:



Campaña de la Red Interseccional de Mujeres y Disidencias en Bicicleta – REDIMYD

Otra problemática: El hurto y las lesiones personales

El hurto de bicicletas y las lesiones personales ocasionadas por este delito es otro riesgo para la seguridad de las mujeres ciclistas. El hurto puede ser a través de diversas modalidades, como el atraco, el engaño, en el establecimiento o por oportunidad. Una alternativa para protegerse frente a esta situación es el Registro bici - Bogotá: De acuerdo con el Decreto 242 de 2021, desde el 02 de enero de 2022 se hizo obligatorio en Bogotá el registro de las bicicletas ante la Administración Distrital, como una forma de combatir el hurto. Los canales para hacerlo son los siguientes:

ENLACE DE PÁGINA DE REGISTRO:



VÍDEO DE INSTRUCTIVO:



En la actualidad esta medida aún no es totalmente efectiva, por situaciones como falta de conexión a nivel nacional, dificultad para controlar la venta de partes usadas de bicicleta y ausencia de medidas frente a los almacenes de venta de bicicleta que son cómplices de estos delitos. Sin embargo , la medida es una de las alternativas en el momento de sufrir una situación de hurto.

¿Dónde encontrar tu bici en caso de hurto?

Con la campaña “**¡En bici nos cuidamos!**” la Mesa Sectorial de Seguridad para Ciclistas del distrito está publicando de manera periódica las bicicletas recuperadas por hurto en Bogotá, a través del siguiente código QR:



APRENDIENDO JUNTAS...

Te presentamos algunas de las variables a tener en cuenta a la hora de movilizarnos por la ciudad e identificar zonas seguras e inseguras:

1.  iluminación	2.  ¿Qué veo?, visibilidad	3.  ¿Quién me ve?	4.  cantidad de personas
5.  presencia de seguridad	6.  estado del sendero	7.  cercanía al transporte público	8.  diversidad de género

Tomado de: Presentación de ciclorrutas y Campaña me muevo segura
Fuentes recomendadas: Artículo web: ¡Más mujeres en bicicleta!, la ambiciosa meta de Bogotá para el 2039 (A. Puentes, 07 marzo

Ahora te invitamos a realizar un recorrido habitual por tu barrio, puede ser en bicicleta o incluso caminando y registra la siguiente información sobre tu recorrido:

- ¿Cuáles son los puntos más seguros?
- ¿Cuáles son los puntos más inseguros? y ¿porqué?
- Elige dos variables de las presentadas anteriormente que deben ser priorizadas para mejorar la seguridad del espacio en el que realizas tu recorrido y argumenta tu elección.

SESIÓN 2

AUTOCUIDADO Y BIENESTAR INTEGRAL

OBJETIVO

Comprender y conocer las rutas de atención y la normatividad existente frente a las violencias contra las mujeres en el espacio público.



***Me siento libre, feliz y
empoderada cada vez
que me subo a la bicicleta,
este es un sueño de libertad
para mí”
Ciudadana***

La bicicleta ha sido una de las opciones más osadas para recuperar espacios de independencia y autonomía económica y física por parte de algunas mujeres en el mundo, en Bogotá y también en Puente Aranda. En tal sentido, se presentan algunas reflexiones feministas claves sobre la construcción de la autonomía de las mujeres.

REFLEXIONANDO ANDO...

Dominar el uso de la tecnología y la bicicleta como medio de transporte es un poder relativamente nuevo usado por las mujeres para la apropiación del espacio público. En este apartado se presentan algunos extractos del libro: **“Claves feministas para el poderío y la autonomía de las mujeres”** de la antropóloga Marcela Lagarde (1999), para reflexionar sobre la construcción de autonomía. Te invitamos a leer con atención para posteriormente responder algunas preguntas:

La Autonomía: “...abarca un conjunto de poderes positivos para vivir y que podemos desarrollar las mujeres(...) La autonomía que se deriva de la visión feminista tiene en el centro la libertad. No es una autonomía neutra, aséptica; es una autonomía cargada de sentido”. (Lagarde, 1999, pág.5)

Autonomía... “como algo por construir, como algo que hay que defender porque no existe plenamente. La autonomía es parte de la estrategia de lucha de las mujeres en el mundo y no solo de las mujeres”. (Lagarde, 1999, Pág 4)

“Tenemos que revisar todas las experiencias vividas a través del cuerpo: las experiencias de la sexualidad, las de la afectividad, las experiencias intelectuales. Y particularmente las experiencias de salud, qué a las mujeres nos cuesta mucho trabajo asumir y por lo cual, mujeres luchadoras por la causa de las mujeres, viven con la salud totalmente deteriorada porque no construyen su autonomía con la salud corporal como responsabilidad primaria del yo”. (Lagarde, 1999, Pág. 37)

Otra expresión de la autonomía es la independencia económica: “...El dinero es símbolo de una transacción, pero al mismo tiempo el símbolo de todos los poderes. Las mujeres todavía no hemos aprendido

a disfrutar con legitimidad del dinero...” (Lagarde, 1999, Pág. 40)

“Para enfrentar el miedo a la soledad tenemos que reparar la desolación en las mujeres y la única reparación posible de exponer nuestro yo en el centro y convertir la sociedad en un estado de bienestar de la persona. Para construir la autonomía necesitamos soledad y requerimos eliminar en la práctica concreta los múltiples mecanismos que tenemos las mujeres para no estar solas.” (Lagarde, 1999, Pág. 68)

A partir de esta lectura, identifica algunos argumentos feministas para montar bici, te compartimos algunos, por favor incluye tu propuesta.

El uso de la bicicleta promueve la autonomía e independencia en la movilidad al decidir cómo y cuándo llegar e irse.

- Mientras más mujeres ocupen el espacio público habrá más seguridad, no solo para ellas sino para todas las personas.
- El ciclismo ejercido de manera masiva por las mujeres es una acción de apropiación del espacio público.
- Al montar en bici, es posible transformar la percepción de la ciudad y de sí mismas: “La ciudad se ve desde una perspectiva completamente diferente por la velocidad de la bici y la flexibilidad al elegir o alterar las rutas” (Rojas, Carolina. 2021.)

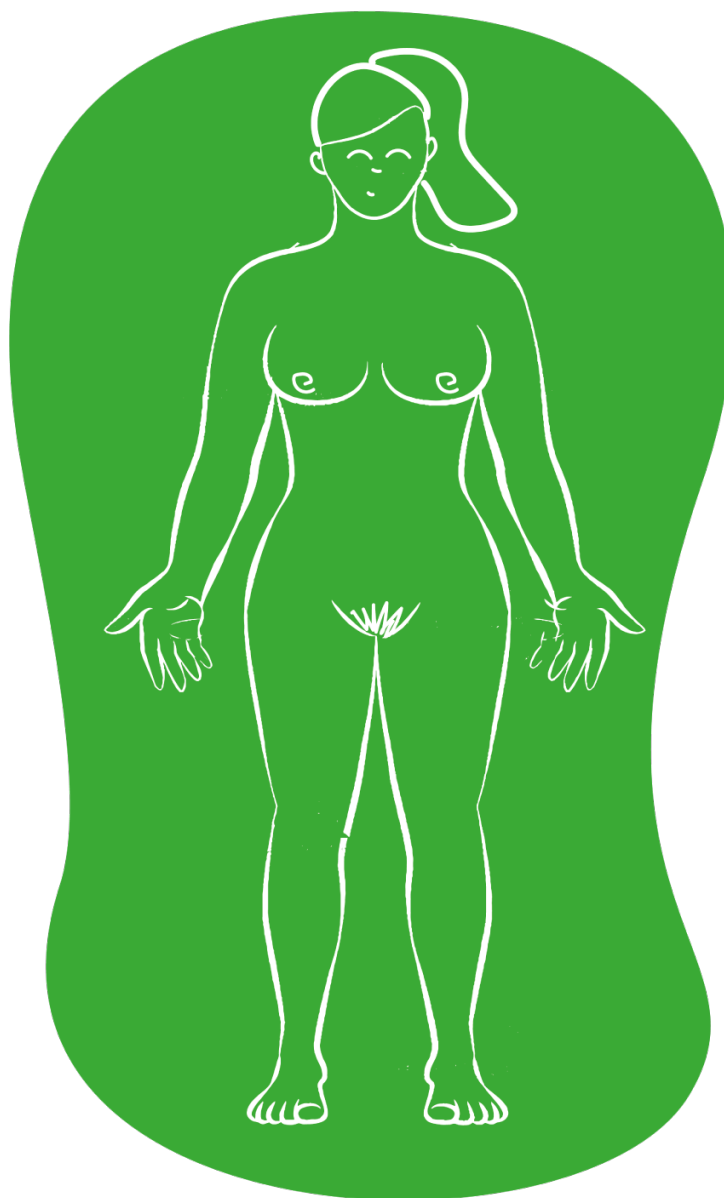
El autocuidado es político

El autocuidado es político, en cuanto permite reconocer, transformar y romper con las imposiciones, demandas y mandatos establecidos en la cotidianidad para visibilizar, valorar y atender las necesidades de las mujeres. (Corporación Colectiva Sanacción, 2021) Asimismo, es importante que las mujeres im-

plementen acciones y cuenten con el apoyo necesario para garantizar su bienestar integral y el cuidado de su salud; según la Organización Mundial de la Salud (OMS) «La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades.» Una consecuencia de esta definición es que considera la salud mental como algo más que la ausencia de trastornos o discapacidades mentales (OMS, 2018).

APRENDIENDO JUNTAS...

Te presentamos este ejercicio de cartografía corporal y te invitamos a identificar en la siguiente figura los malestares físicos que sientes en tu cuerpo con un color. Ahora elige otro color para señalar dónde crees que se expresa el malestar emocional no tramitado. Ahora con otro color señala las zonas de tu cuerpo donde sientes tu poder y fuerza.



Rueda del cuidado

A continuación, te invitamos a realizar este ejercicio de autoobservación que permite construir un diagnóstico rápido sobre tu autocuidado. Para ello, debes valorar cada una de las siguientes dimensiones de la vida, otorgándole un valor de 1 a 10, siendo 1 un nivel bajo de cuidado de esa dimensión y 10 un nivel alto de cuidado. Te compartimos algunas pistas para poder valorar cada dimensión.

DIMENSIÓN	COMPONENTES	PUNTAJE (1-10)
FÍSICA	• Dimensión Salud Integral: Cuidados generales que tengo sobre mi salud física, mental y/o emocional. • Actividades de cuidado físico y emocional: Cuido mi alimentación, respeto mis horarios de comida, hago ejercicio y/o actividades que me generen bienestar físico y emocional.	
EMOCIONAL	• Organizo mis tiempos-horarios de trabajo de manera adecuada. • Actividades de recreación: Realizo actividades y asisto a espacios enfocados específicamente a mi recreación y/o entretenimiento.	
MENTAL	• Reconozco mis capacidades y habilidades • Tengo pensamientos positivos • Acudo a servicios o espacios de cuidado de mi salud mental • Reconozco mis malestares y situaciones que me afectan.	
RELACIONAL	• Relaciones de pareja: Comparto actividades y espacios que me generan bienestar con mi pareja. • Dimensión Familiar: Comparto espacios, momentos y actividades con mis familiares y paso tiempo de calidad con mi familia. • Establezco relaciones de confianza con personas diferentes a mis familiares y/o compañeras de trabajo.	
EXISTENCIAL	• Dimensión social: Comparto con mis amigos y amigas • Actividades de formación personal y/o profesional: Dedico tiempo suficiente a actividades diferentes a las laborales y que estén relacionadas con mis metas, sueños y/o proyecto de vida. • Tengo propósitos y metas que me motivan	
PRODUCTIVA	• Dimensión Laboral-profesional: Disfruto de mi espacio laboral y del cumplimiento de mis responsabilidades. Genero buenas relaciones con mis compañeras y compañeros de trabajo. • Siento que he desarrollado todo mi potencial en mis actividades laborales.	

Ahora intenta representar la puntuación que señalaste en el siguiente diagrama, ubicando un punto sobre la línea de cada eje. Según sea el nivel de bienestar percibido, vas a señalar con un punto, partiendo de un menor nivel de bienestar en el centro del diagrama a uno de mayor bienestar en el extremo exterior de cada línea. Luego se deben unir los puntos, identificando qué ejes podrían fortalecerse.

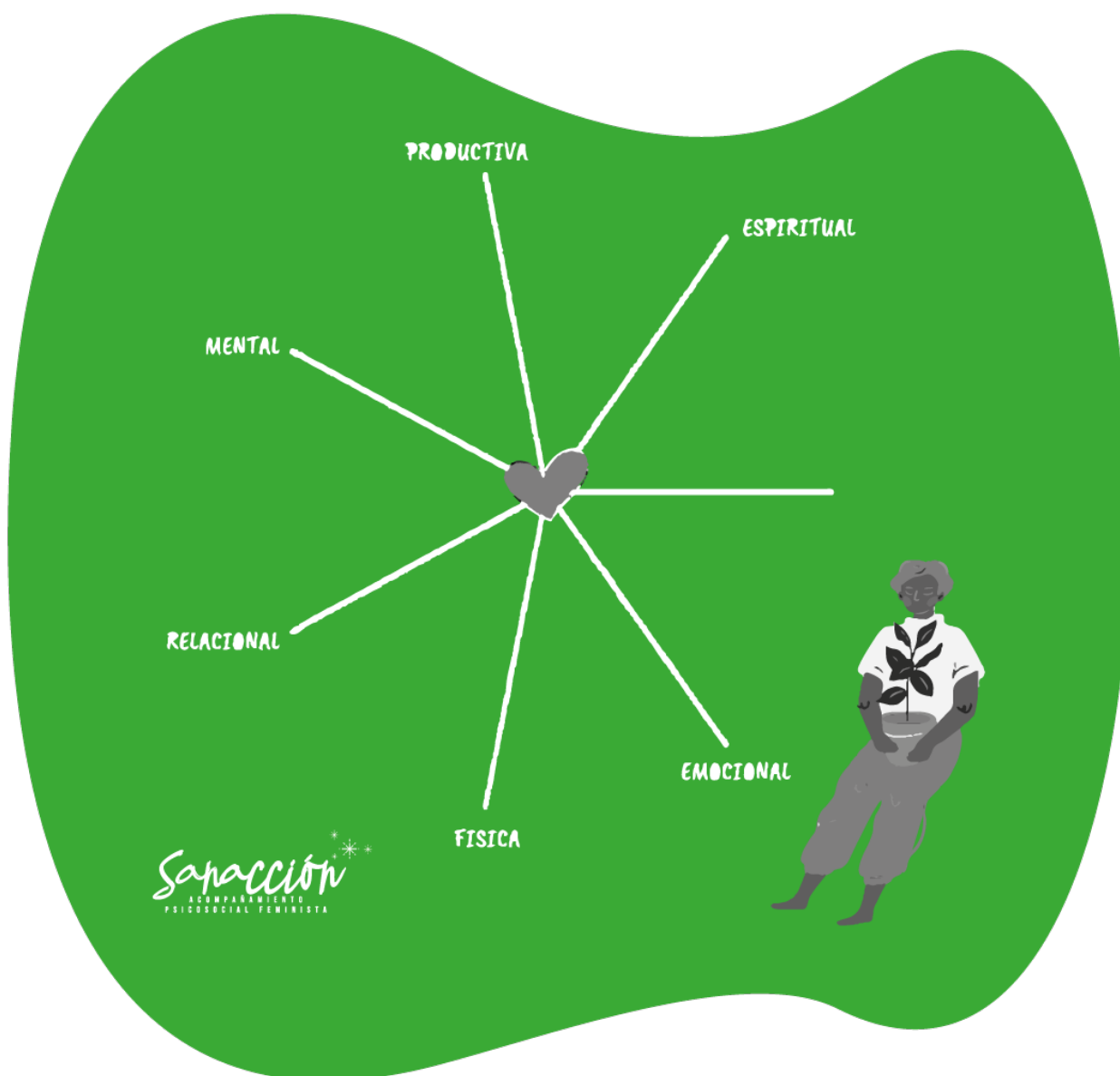


Imagen tomada de la Bitácora de Autocuidado de Sanacción.





MÓDULO 4

SEGURIDAD Y
MECÁNICA BÁSICA

OBJETIVO

Comprender y conocer las rutas de atención y la normatividad existente frente a las violencias contra las mujeres en el espacio público.

INTRODUCCIÓN

Movilizar en bicicleta requiere de unos conocimientos adicionales que permitan garantizar independencia, seguridad y autocuidado; es por esto que se hace imperativo profundizar sobre la Ley 1811 de 2016 y fortalecer los conocimientos básicos de mecánica de bicicleta.

La seguridad vial es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Una de las herramientas para fortalecer la seguridad de las mujeres ciclistas es reconocer la “Pirámide de la Movilidad”, que corresponde a una referencia gráfica sobre la preferencia vial que tienen todos los medios de transporte que circulan en la ciudad:



Tomado de Movilidad activa
(2020)

De acuerdo con la Secretaría de movilidad de Bogotá (2020), es importante conocer que la normativa de seguridad vial está reglamentada por el **Código Nacional de tránsito o la ley 769 de 2002**, el cual, para beneficio de las y los ciclistas, fue modificado en el año 2016 naciendo así la **Ley 1811 de 2016 – Ley pro bici de la que se destacan los artículos 14 y 17:**

La medida de la vida / Ley 1811 de 2016

Artículo 14 (Modifica el artículo 6 de la Ley 769 de 2002 del Código Nacional de Tránsito) Los conductores de vehículos deben respetar los derechos y la integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 17 (Modifica el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 del Código Nacional de Tránsito) Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50)

LISTA DE AUTOCUIDADO PARA LA CICLISTA:

Para movilizarse en bici se debe tener en cuenta las siguientes acciones de autocuidado:

- **Revisa tu bici:** llantas, frenos, cadena lubricada, altura del sillín.
- **Elementos de seguridad:** kit de despinche completo, candado o guaya, chaqueta, guantes, impermeable, hidratación, luces -blanca delantera y roja trasera-, reflectivos y los que consideres necesarios para moverte segura.
- **Planear la ruta:** Es importante definir el camino que se tomará, teniendo en cuenta si es necesario realizar variadas paradas, se usará la infraestructura bici o la calzada vehicular, y también es necesario ubicar parqueaderos cercanos y de confianza.
- **El casco:** El uso del casco es una medida de autocuidado y protección que protege la cabeza ante una caída y marca la diferencia en la gravedad de la misma. El Ministerio de transporte establece en la resolución 160 del año 2017 que es obligatorio únicamente cuando la ciclista es menor de edad o se trate de eventos deportivos, competencias o entrenamientos.
- **Abrochar bien el casco:** asegurar la parte trasera para que no se mueva pero sin lastimar la cabeza, y ajustar las correas laterales de manera que queden bajo las orejas. Los cascos no están hechos para soportar varios golpes. Al primer golpe fuerte o de una altura mayor a 150 cm se hace necesario su cambio. La vida útil de un casco bien cuidado es en promedio de 3 años, posterior a esto es mejor cambiarlo.

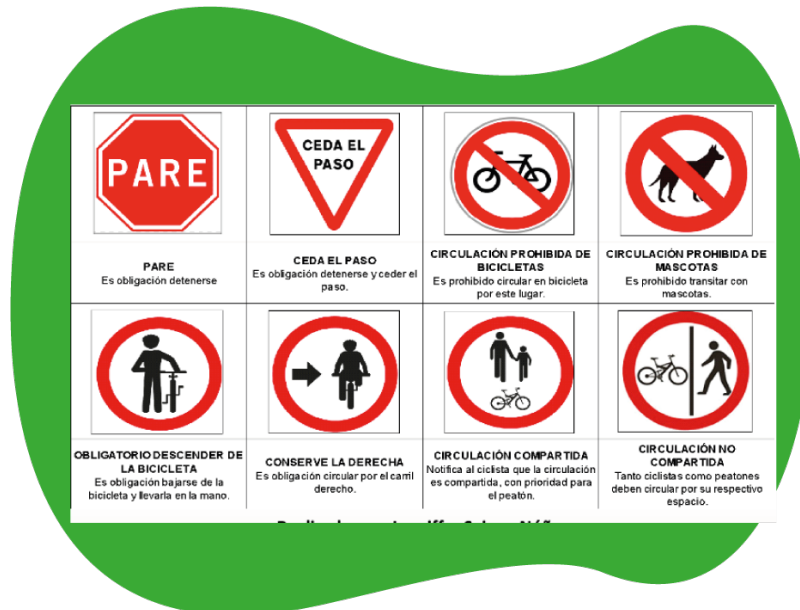
Normatividad

A continuación se presenta una recopilación de las leyes y normativas que aplican a las y los ciclistas, que te invitamos a revisar:

NORMATIVA PARA CICLISTAS	
NORMA	OBJETO
Ley 769 de 2002	“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
Resolución 009 de 2002	“Por medio de la cual se expiden normas relacionadas con el tránsito de vehículos no automotores”.
Resolución 3027 de 2010	“Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”.
Ley 1801 de 2016	“Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”.
Ley 1811 de 2016	“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”.
Resolución 160 de 2017	“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”.

Deberes

Adicionalmente, es importante tener presente que para garantizar la seguridad propia y de las demás personas, las y los ciclistas también tienen una serie de deberes, entre los cuales está conocer y cumplir con la señalización reglamentaria:



Realizada por:
Jenniffer Sainea Núñez

Señales manuales

Finalmente, otro recurso importante para garantizar la seguridad vial es el uso de señales manuales, que permiten indicar las intenciones durante los desplazamientos a los demás actores viales :

SEÑALES MANUALES



Tomada de: Manual del buen ciclista – SDM Bogotá.

REFLEXIONANDO ANDO...

Te invitamos a revisar el siguiente texto titulado “Una mujer en bicicleta enamora” de Ana María Rendón Toro (2017)

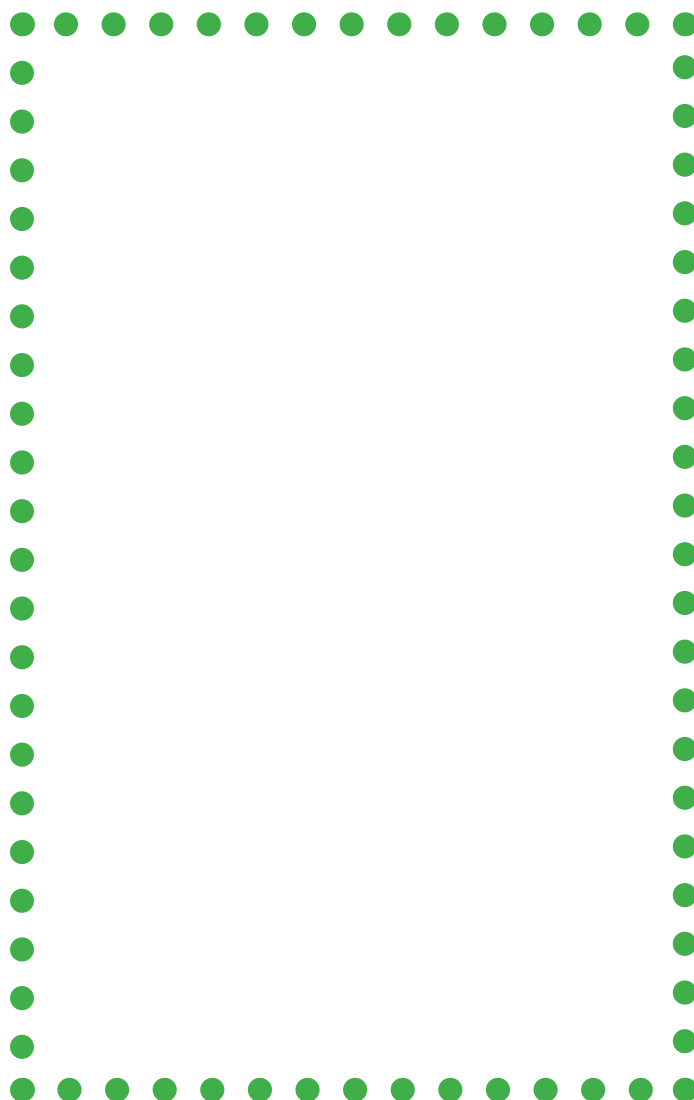
Un día escuché a alguien decir que la seguridad de una ciudad se podía ver por el número de mujeres que transita en bicicleta por sus calles. Y es que, si ya es difícil para un ciclista urbano transitar por la ciudad, imagínense lo que significa para una mujer.

Hace seis años inicié mi vida de ciclista por las calles de una ciudad (Medellín) que apenas le daba la bienvenida a sus primeros kilómetros de cicloruta. Su primer día sin carro fue todo un reto personal al desconocer las reglas básicas para transitar por la ciudad, y no contar con habilidad para transportarme en bicicleta. Cada día era un desafío, como quien se enfrenta a una selva sin saber qué peligros va a encontrar en el camino, pero que, aun así, no le importa y sigue avanzando. De a poco fui adquiriendo destreza para transitar con facilidad entre los carros, creé nuevas rutas en las que no tuviera que encontrarme con más vehículos y aprendí lo más difícil: cruzar una glorieta sin tener que bajarme de la bicicleta. Cada logro era motivo de satisfacción para mí y aún hoy en día lo sigue siendo.

Bajo la mirada atónita de mi madre, quien guardaba la esperanza que yo dejara la bicicleta y volviera a transportarme en servicio público como cualquier mujer “normal”, comencé a rodar todos los días en María Antonia (mi bicicleta) para ir al trabajo, a la universidad, al centro comercial y a cualquier lugar donde ella pudiera llevarme, hasta que sin darme cuenta ella se volvió en una extensión de mi ser (...) (Rendón, 2017)

Narrando tu propia historia

A continuación te invitamos a escribir tu propia narración sobre la mejor experiencia que has tenido o has visto sobre montar bicicleta, intenta describir los detalles, sentimientos y percepciones:

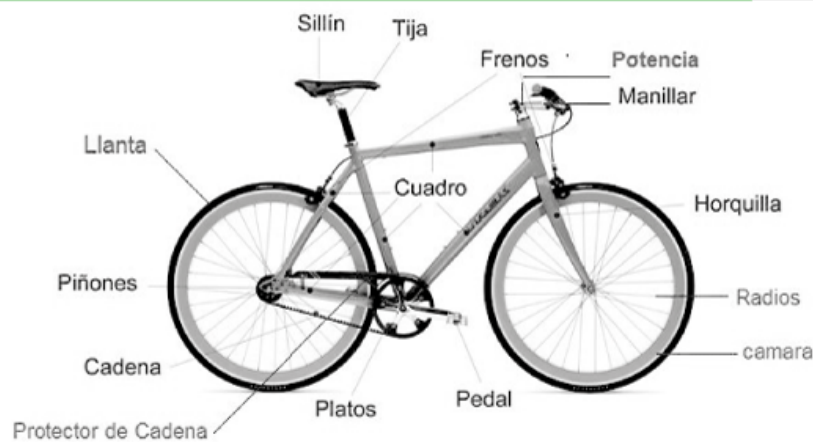


SESIÓN 2

MECÁNICA BÁSICA DE BICICLETA

Bogotá es una ciudad inmensa, compleja y con muchos retos en materia de movilidad y seguridad, es usual que las ciclistas puedan enfrentar percances como una pinchada en espacios inseguros o alejados a un lugar en el que nos puedan prestar la ayuda esperada. Teniendo en cuenta lo anterior, lo más importante es pensar desde el autocuidado y reconocer que actividades como despinchar o ajustar los frenos de la bicicleta no son actividades “de hombres”, dado que son un saber propio que las mujeres también podemos adquirir, un conocimiento cotidiano que es necesario para nuestros desplazamientos en bici.

PRIMER PASO. RECONOCER LAS PARTES DE LA BICICLETA.



SEGUNDO PASO. REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICA PRIMARIA

Siempre, antes de salir con la bicicleta es importante hacer una revisión primaria para evitar contratiempos. Entre los aspectos a revisar están:

- **Llantas:** Revisar que no estén pinchadas y que tengan una presión de aire.
- **Sistema de frenos:** Revisar las palancas, la tensión y el desgaste de las zapatas.
- **Cadena:** Es importante que esté limpia y bien lubricada (sobre todo en épocas de lluvia).
- **Sillín:** Revisar que no esté suelto y que esté adecuado a la altura de la persona.

Tercer paso. El despinche

Poder despinchar la bicicleta en cualquier momento es un reflejo de la autonomía con que una mujer se puede movilizar. Para este proceso se necesita el siguiente kit de despinche y lo ideal es que se cuente con un estuche o portaherramientas para tenerlo a la mano:



[Fotografía] Sainea, J. (2021).
Bogotá, Colombia

A continuación se presenta el paso a paso para despinchar.

1. Poner la bicicleta al revés para poder tener manejo total de la llanta:
2. Revisar la coraza en busca de la causa del pinchazo (puntilla, vidrio, algún pedazo de metal, etc.). Si no se detecta, puede que la llanta tenga algún elemento que no quedó incrustado. Aún así, una vez se saque la coraza es necesario revisar por la parte interna.
3. Iniciar sacando la totalidad del aire del neumático.
4. Luego es necesario retirar la coraza, para lo cual se inserta una de las palancas para sacar una pequeña parte, en ese mismo lado se inserta la siguiente palanca, comenzando a sacar por partes hasta sacar toda la coraza.
5. Sacar el neumático por un lado, siendo la válvula de aire la última en salir y empezar a inflar el neumático con la bomba para saber dónde se encuentra el escape de aire. Si no infla es porque el orificio es muy grande.
6. Una vez encontrado el orificio, se procede a limpiar con la lija la parte donde se pondrá el parche, para que esté se adhiera muy bien al neumático.
7. Ya limpia la parte del orificio, se procede a poner un poco de solución de manera uniforme y se deja secar hasta que quede con un aspecto opaco, sin tocarla.
8. Una vez seca la solución se coloca el parche,

se debe quitar la parte brillante colocándolo por el lado naranja, generando una presión inicial sobre el orificio y pegando en forma de cruz hasta asegurarse de que está totalmente adherido.

9. Inflar nuevamente el neumático para asegurarse que no tiene más orificios, en caso de haberlos se repiten los pasos 7 y 8.
10. Se procede a meter el neumático en la coraza, ingresando primero la válvula de aire y luego poco a poco el resto. Luego se mete la coraza en el rin, ayudándose con las palancas.
11. Por último, se infla totalmente el neumático y se revisa que todo esté bien para continuar la ruta.

TIPS DE CIERRE:

- A menos que tu bici tenga las adecuaciones necesarias, recuerda que es un vehículo unipersonal.
- Peatonas y peatonas siempre tienen la prelación y uso exclusivo de andenes, puentes peatonales y cebras. Son el actor vial más vulnerable.
- Estar atentas nos puede salvar la vida. Evitemos a toda costa las distracciones como audífonos o el celular
- Planea tus viajes: identifica tu ruta, parqueaderos y lugares seguros.
- **LLEVA SIEMPRE CONTIGO:** Kit de despiche, impermeable, reflectivos, luces (blanca y roja) , casco y un buen candado para tu bici.

APRENDIENDO JUNTAS...

Luego de conocer todas estas herramientas sobre seguridad vial y mecánica básica, te invitamos a aventurarte a usar la bicicleta:

- ¿Qué desplazamiento podrías hacer?
- ¿De qué punto a qué punto?
- ¿Cuál es el momento y el recorrido más seguro para hacer este desplazamiento?
- ¿Qué debes tener en cuenta antes de salir (seguridad y mecánica)?
- ¿Por qué es importante que las mujeres usemos la bicicleta y habitemos el espacio público?

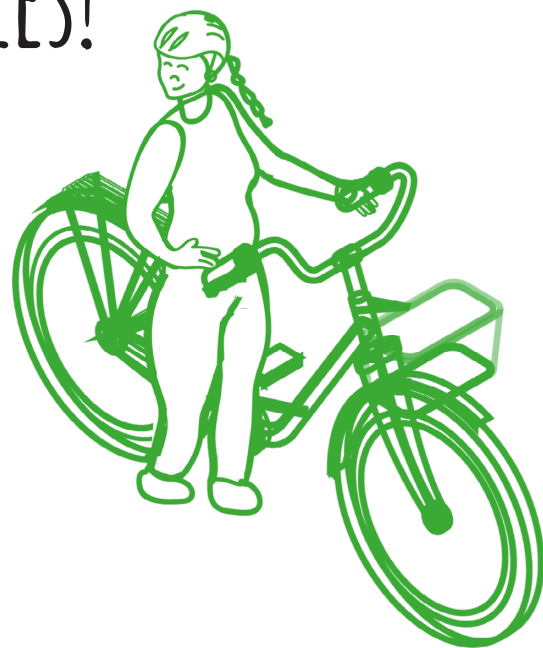




GRACIAS POR LLEGAR HASTA AQUÍ

Esperamos que esta cartilla te permitiera aprender muchas cosas o reforzar conocimientos claves para la habitar el espacio público. Ahora el nuevo reto es que puedas transmitir lo aprendido a otras mujeres, circula esta herramienta, informa a las demás,

¡JUNTAS DEBEMOS APOYARNOS PARA TOMARNOS LAS CALLES!



REFERENCIAS

- ABC fichas. (2020). Estructura y Partes de una bicicleta. <https://www.abcfichas.com/partes-de-una-bicicleta/>
- Acuerdo 025 de 2007 [Junta Administradora Local de Puente Aranda]. Por medio del cual se crea el Consejo Local de Mujeres de Puente Aranda Bogotá. 21 de marzo de 2007.
- Acuerdo 708 de 2018 [Consejo de Bogotá]. Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones. 15 de junio de 2018.
- Aguirre Osorio, M. L., Mesa Jaramillo, J. C., Morales Sossa, H. Y., y Saldarriaga Gutiérrez, E. M. (2008). La comunicación asertiva: herramienta de la práctica pedagógica que permite mediar las dificultades en el aprendizaje. [Tesis de pregrado, Universidad De Antioquia]. Repositorio digital- Universidad de Antioquia. <http://ayura.udea.edu.co:8080/jspui/bitstream/123456789/814/1/D0207.pdf>
- Alboan. (2011). Cambia las decisiones. Metodologías para la incidencia social. Lankopi. S.A. <http://centroderecursos.alboan.org/ebooks/0000/0860/Metodologia.pdf>
- Alcaldía de Bogotá. (2019). Me Muevo Segura. Evaluaciones nocturnas de seguridad para las mujeres en Bogotá. [Diapositiva de PowerPoint]. <https://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/mms/Presentacion%C3%B3n%20ciclorrutas.pdf>
- Amnistía Internacional. (s.f.). Iceberg de la violencia de género. [Imagen]. Amnistía internacional <https://amnistia.org.ar/de-las-opiniones-a-los-hechos-la-sociedad-percibe-un-avance-en-igualdad-de-genero-pero-en-la-practica-la-brecha-continua/>
- Árbol de las violencias contra las mujeres. (s.f.). [Imagen]. <https://es.scribd.com/document/455496613/ARBOL-PROBLEMA>
- Batthyány, K. (2015). Las políticas y el cuidado en América Latina. Una mirada a las experiencias regionales. CEPAL- Asuntos de Género (124). https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37726/S1500041_es.pdf?sequence=1
- C40 Cities Climate Leadership Group. (octubre de 2019). Inclusive Planning: Executive Guidance. C40 Knowledge. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Inclusive-Planning-Executive-Guide?language=en_US
- Calderón, P., (2009). Teoría del conflicto de Johan Galtung. Revista de Paz y Conflictos (2), 60-81. <https://www.redalyc.org/pdf/2050/205016389005.pdf>
- Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito. (2021). Documento CONPES D.C. No. 14: Política pública de mujeres y equidad de género 2020-2030. https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/doc_conpes_d.c_14_ppmyeg_1.pdf
- Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito. (2021). Documento CONPES D.C. Política pública de la bicicleta 2021-2039. https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/doc_conpes_dc_pp_bicicleta_-20210224_vconpes_0.pdf
- Corporación Colectiva SanAcción. (2021). Bitácora de cuidado integral. Bogotá.
- Decreto 224 de 2014 [Alcalde Mayor de Bogotá]. Por medio del cual se actualiza el Consejo Consultivo de Mujeres, y se dictan otras disposiciones. 06 de junio de 2014.
- Decreto 494 de 2019 [Presidente de la Republica]. Por medio del cual se constituye el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y reorgani-

zan las demás instancias de coordinación de la entidad. 20 de marzo de 2019.

- El País Semanal. (21 de abril de 2022). Cinco puntos para alzarse contra el acoso callejero. El País. <https://elpais.com/eps/2022-04-21/cinco-puntos-para-alzarse-contr-el-acoso-callejero.html>
- Erazo, L. (2015). Reseña Políticas públicas formulación, implementación y evaluación. Íconos (53). <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/1849>
- Escalante, S., Ciocchetto, A., Fonseca, M., Casanovas, R. y Valdivia, B. (2021). Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Col·lectiu Punt 6. Banco de desarrollo de América Latina CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>
- FLOU. (s.f.). Señalización Para Ciclistas, señales Reglamentarias. Flou, Muévete libre. <https://www.ecoapps.com.co/senalizacion-ciclistas-senales-reglamentarias/>
- Galtung, J. (2003). Triangulo de la violencia de Johan Galtung. [Imagen]. <https://www.redalyc.org/pdf/2050/205016389005.pdf> /
- Gamboa-Bernal, G. (2015). Los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una perspectiva bioética. Persona y Bioética, 19(2), 175-181. <https://www.redalyc.org/pdf/832/83242580001.pdf>
- Gómez, A. (08 de octubre de 2021). ¿Por qué solo el 22% de ciclistas en Bogotá son mujeres? France 24. <https://www.france24.com/es/20191008-ellas-hoy-mujeres-bicicleta-bogota>
- Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. (2022). No dejar a nadie atrás. Naciones Unidas. <https://unsdg.un.org/es/2030-agenda/universal-values/leave-no-one-behind>
- https://espaciosseguros.sdmujer.gov.co/localidades_puentearanda_/index.html
- Instituto Nacional de las Mujeres. (s.f.) Ciclo o espiral de la violencia. [Imagen]. <https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos/circulo-o-espiral-de-la-violencia>
- Kern, L. (2020). Ciudad feminista: La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres. Ediciones Godot.
- Lagarde, M. (1999). Claves feministas para para el poderío y la autonomía de las mujeres. Instituto Andaluz de la Mujer. España.
- Lam, T. (2021). La equidad de género y el ciclismo urbano en Bogotá. C40 Cities Finance Facility. <https://www.c40cff.org/knowledge-library/la-equidad-de-genero-y-el-ciclismo-urbano-en-bogota-el-caso-de-la-ciclo-alameda-medio-milenio>
- Ley 1257 de 2008. Por el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias. Mesa de Género de la Cooperación Internacional en Colombia, Comisión para la Inclusión y Representación Política de las Mujeres. 04 de diciembre de 2008. D. O. No. 47.193
- Ley 1448 de 2011. Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones. 10 de junio de 2011. D.O. No. 48.096
- Ley 1639 de 2013. Por medio de la cual se fortalecen medidas de protección a la integridad de las víctimas de crímenes con ácido y se adiciona el artículo 113 de la Ley 599 de 2000. 02 de julio de 2013. D.O. 48839.
- Ley 1719 de 2014. Por la cual se modifican algunos artículos de las Leyes 599 de 2000, 906 de 2004 y se adoptan medidas para garantizar el acceso a la justicia de las víctimas de violencia sexual, en especial la violencia sexual con ocasión del conflicto armado, y se dictan otras disposiciones. 18 de junio de 2014. D.O. 49186.
- Ley 1761 de 2015. Por el cual se crea el tipo penal de feminicidio como delito autónomo y se dictan otras disposiciones. 06 de julio de 2015. D.O. 49565.
- Ley 1773 de 2016. Por medio de la cual se crea el artículo 116A, se modifican los artículos 68A, 104, 113, 359 y 374 de la Ley 599 de 2000 y se modifica el artículo 351 de la Ley 906 de 2004. 06 de enero de 2016. D.O. 49747.

- Ley 1811 de 2016. 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. 21 de octubre de 2016. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=67295&dt=S>
- Ley 1811 de 2016. 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. 21 de octubre de 2016. D.O. 50033.
- Ley 581 de 2011. Por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 13, 40 y 43 de la Constitución Nacional y se dictan otras disposiciones.
- Maldonado, C., Marinho, M. y Robles, C. (2020). Inclusión y cohesión social en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: claves para un desarrollo social inclusivo en América Latina. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45728/1/S2000057_es.pdf
- Martínez, M. (2018). Acoso sexual callejero como violencia de género y experiencia piloto en población femenina de la Universitat de les Illes Balears. [Tesis de pregrado, Universitat de les Illes Balears]. Repositorio Institucional- Universitat de les Illes Balears. https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/147810/21357_P1_Mart%C3%ADnez_Mart%C3%ADnez.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Méndez, G., Corres, D., Ballesteros, B. y Velasco, V. (s.f.) Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara. C40 Cities Finance Facilit. <https://c40-prod.s3.amazonaws.com/storage/files/1o0rnQffT5QvxxZKdKV23JvkSpiSGLQD4LMY6dDY.pdf>
- Montañez, A. (2021) ¿Innovación Pública? Imposible sin perspectiva de Género. Asuntos del sur. Innovación Pública 360. <https://asuntosdelsur.org/wp-content/uploads/2020/12/Innovacion-Publica.pdf>
- Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., y Patiño, M. (2021). Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia. GIZ Colombia & Despacio.org. https://www.giz.de/en/downloads_els/giz2021-es-dkti-despacio-2021.pdf
- Movilidad Activa [@mov_act]. (03 de junio de 2020). Para todas las ciudades: PIRÁMIDE DE MOVILIDAD/ Prioridad vial para: #Peatones #bicicletas #Patines #Tablas #Patinetas #Mov_PersonasConDiscapacidad y demás vehículos de tracción humana. [Tweet] [Imagen adjunta]. Twitter. https://mobile.twitter.com/mov_act/status/1268298964794855431
- Observatorio contra el Acoso Callejero de Chile. (2015). ¿Qué es el acoso sexual callejero (ASC)? OCAC. <https://ocac.cl/que-es/>
- Observatorio de Mujer y Equidad de Género y Secretaría Distrital de la Mujer. (2019). Acoso callejero-sexual en Kennedy. Línea de base. Mujeres en cifras (17). <https://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2019/boletines/Mujeres%20en%20Cifras%2017.pdf>
- Observatorio de Mujer y Equidad de Género y Secretaría Distrital de la Mujer. (2019). Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres. Vías vehiculares. Mujeres en cifras (19). <https://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2019/boletines/Mujeres%20en%20Cifras%2019.pdf>
- ONU Mujeres. (2019). Ciudades seguras y espacios públicos seguros para mujeres y niñas. Colombia. Cooperación Española. <https://colombia.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Colombia/Documentos/Publicaciones/2019/02/Brochure%20ciudades%20seguras.pdf>
- Organización mundial de la Salud. (17 de junio de 2022). Salud mental: fortalecer nuestra respuesta. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/mental-health-strengthening-our-response>
- Rendón, A. (05 de diciembre de 2017). “Una mujer en bici enamora”. Mundo Bici. <https://www.mundobici.co/blog/mujeres-en-bicicleta/>
- Resolución 459 de 2012 [Ministerio de salud y Protección social]. Por la cual se adopta el Protocolo y Modelo de Atención Integral en Salud para víctimas de violencia sexual. 06 de marzo de 2012.
- Riobo, J. (2021). Análisis discursivo de política pública de la bicicleta 2021- 2039. [Tesis de pregrado Universidad de la Salle] Repositorio Institucional- Universidad de la Salle. <https://ciencia.lasalle.edu.co/>

cgi/viewcontent.cgi?article=2672&context=economia

- Rojas, C. (marzo de 2021). Ciclistas urbanas, felicidad y autonomía. Bienestar Colsanitas. <https://www.bienestarcolsanitas.com/articulo/ciclistasurbanasfelicidadyautonomia.html>
- Sáenz, L. (16 de agosto de 2018). Ciclismo urbano con perspectiva de género: un ejercicio de autonomía, libertad y poder. Arquine. <https://www.arquine.com/ciclismo-urbano-con-perspectiva-de-genero-un-ejercicio-de-autonomia-libertad-y-poder/>
- Secretaría Distrital de la Mujer y Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (2020). (2020). Bogotá DC 2020 por derecho: diagnósticos locales para las mujeres 16. Localidad de Puente Aranda. <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/27625/Puente%20Aranda%20Diagnostico%20Mujeres.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Secretaría Distrital de la Mujer. (2022). Espacios Seguros: A la vuelta de la esquina. Mapa Puente Aranda.
- Secretaría Distrital de la Mujer. (6 de mayo de 2020). Ruta única de atención a mujeres víctimas de violencias y en riesgo de feminicidio. https://www.sdmujer.gov.co/noticias/RUA-ruta-de-atencion-a-mujeres-victimas-de-violencias-y-en-riesgo-de-feminicidio_
- Secretaría Distrital de la Mujer. (s.f.). Espacios Seguros: A la vuelta de la esquina. <https://www.sdmujer.gov.co/nuestros-servicios/servicios-para-las-mujeres/espacios-seguros-una-alianza-vital>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). Manual del buen ciclista - 3ra edición. Alcaldía Mayor de Bogotá. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-10-2020/manual_del_buen_ciclista.pdf
- Tibaduisa, L. (11 de marzo 2021). Alcaldía propone acciones para proteger a biciusuarios y a mujeres. Bogota.gov. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/seguridad/alcaldesa-propone-acciones-para-proteccion-de-biciusuarios-y-mujeres>
- Vargas, Lucia; Matews, Francisco (2016) Naturaleza Suprema.







Sanación
ACOMPANAMIENTO
PSICOSOCIAL FEMINISTA



ALCALDÍA LOCAL DE
PUENTE ARANDA

BOGOTÁ

