

**Análisis comparativo de las percepciones y las actitudes de las mujeres de Medellín frente a los diferentes modos de transporte: un estudio para promover la bicicleta como medio de transporte.**

Alejandra María Álvarez Orrego

Universidad EAFIT  
Maestría en Mercadeo  
Trabajo de Grado  
2021

**Análisis comparativo de las percepciones y las actitudes de las mujeres de Medellín frente a los diferentes modos de transporte: un estudio para promover la bicicleta como medio de transporte.**

Alejandra María Álvarez Orrego

Dirección:  
Laura Rojas De Francisco PhD

Universidad EAFIT  
Maestría en Mercadeo  
Trabajo de Grado  
2021

## **Agradecimientos**

Lina López, gracias por motivarme. Laura Rojas, gracias por creer. Juan Manuel Holguín C, Katherine Palacio, Mauricio Bejarano, Luisa Montoya, Leonardo Restrepo: gracias por el apoyo.

## **Resumen.**

Para mitigar las consecuencias que ha traído la motorización, las ciudades están implementando estrategias para priorizar la caminata, promover el uso de la bicicleta como medio de transporte y el transporte público. Medellín y los municipios del Valle de Aburrá no son la excepción. En 2015, se planteó una meta a 2030 para alcanzar el 10% del total de los viajes diarios en bicicleta; lo que indica la necesidad de promover este modo en el Valle de Aburrá.

Autores resaltan la importancia de la equidad de género en la promoción de la bicicleta, ya que si hay muchas mujeres desplazándose en bicicleta puede entenderse que el entorno es amigable para hacerlo, y de este modo, impactará directamente en la participación total.

Por lo tanto, esta investigación analiza la percepción de un conjunto de mujeres de Medellín, respecto al uso de los diferentes modos de transporte, a través de métodos cuantitativos y cualitativos; en medio de las sesiones de grupo, se aplican herramientas como *journey map*, un mapa de empatía, un test, y algunas técnicas proyectivas con el fin de recolectar insumos para identificar los inhibidores respecto a la elección de las mujeres participantes respecto al uso de la bicicleta.

La carencia de calles seguras para ciclistas, la falta de habilidades para conducir la bicicleta, la percepción del ciclismo urbano como una actividad riesgosa, la necesidad de cargar paquetes y elementos y la percepción de que usar la bicicleta puede impactar negativamente la imagen; fueron algunos inhibidores encontrados, los cuales permitieron proponer una estrategia de promoción que contempla aspectos formativos en habilidades motrices para la conducción de la bicicleta, asesoría en la compra de la misma, acompañamiento para realizar los primeros viajes, y promoción de infraestructura segura, entre otras acciones, transvesalizadas por un componente comunicacional que permita cambiar actitudes negativas hacia la bicicleta.

## **Palabras Clave**

Movilidad en bicicleta, ciclismo urbano, Movilidad sostenible, movilidad y género, ciclismo urbano femenino.

## Tabla de Contenidos

<b>Capítulo 1 Introducción e información general</b> .....	<b>1</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>1</b>
<b>2.1 Situación de estudio y pregunta</b> .....	<b>4</b>
2.1.2 Contexto .....	4
2.1.2 Antecedentes .....	6
2.1.3 Formulación del problema .....	7
2.2 Objetivos .....	8
<b>Capítulo 2 Marco Conceptual y de Referencia</b> .....	<b>9</b>
<b>La promoción de la movilidad sostenible</b> .....	<b>9</b>
<b>Movilidad en Bicicleta</b> .....	<b>11</b>
<b>Movilidad en Bicicleta y Género</b> .....	<b>13</b>
<b>Percepciones de las mujeres respecto al uso de la bicicleta</b> .....	<b>15</b>
Estudio de percepciones .....	17
<b>Capítulo 3 Aspectos Metodológicos</b> .....	<b>22</b>
<b>Marco Teórico Metodológico</b> .....	<b>22</b>
<b>Tipo de Estudio</b> .....	<b>23</b>
<b>Recolección de información y uso de indicadores</b> .....	<b>23</b>
Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá (EOD-2017) .....	24
Grupo focal .....	25
<b>Criterios de Muestreo</b> .....	<b>48</b>
Perfil de las participantes .....	48
<b>Diseño del análisis</b> .....	<b>55</b>
Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá (EOD-2017) .....	55
Grupo focal .....	56
<b>Capítulo 4 Presentación y Análisis de Resultados</b> .....	<b>75</b>
<b>Contexto de la dinámica de viaje de las mujeres de Medellín</b> .....	<b>75</b>
<b>Experiencia de viaje de las mujeres – según la visualización de <i>journey maps</i></b> .....	<b>98</b>
<b>Comparativa desde las percepciones de las mujeres respecto a los modos de transporte vinculadas a sus experiencias de viaje</b> .....	<b>101</b>
<b>Lo que piensan las mujeres participantes respecto a la bicicleta</b> .....	<b>108</b>
Actitudes de las mujeres respecto al ciclismo urbano: .....	108
Actitudes de las mujeres respecto a la persona ciclista urbana: .....	118
<b>Expectativas, motivaciones e inhibiciones frente al transporte en Medellín</b> .....	<b>125</b>

Motivadores para elegir un medio de transporte:.....	125
Inhibidores de las mujeres de Medellín en la elección de la bicicleta como medio de transporte .....	128
<b>Recomendaciones estratégicas para motivar a las mujeres de Medellín a elegir la bicicleta como medio de transporte .....</b>	<b>134</b>
Motivadores de las mujeres para seleccionar la bicicleta como modo de transporte .....	135
<b>Capítulo 5 Conclusiones .....</b>	<b>142</b>
<b>Lista de referencias.....</b>	<b>145</b>
<b>Vita .....</b>	<b>149</b>

## Lista de tablas

**No se encontraron entradas de tabla de contenido.**

Tabla 1, Índice de Motorización (IDM) vs PIB per Cápita.....	9
Tabla 2, participación de viajes en bicicleta Medellín Según la encuesta origen destino.....	15
Tabla 3. Agenda de la sesión grupo focal.....	27
Tabla 4, Ejemplo de comentarios de grupo por categorías de análisis.....	36
Tabla 5, cuadro de muestreo.....	49
Tabla 6, caracterización de mujeres participantes.....	52
Tabla 7, relación de actividad, herramienta para captar la información y herramienta de análisis	56
Tabla 8, definición etimológica de las etiquetas asignadas respecto a las actitudes frente al transporte.....	62
Tabla 9, formato matriz de análisis actitudes frente al ciclismo urbano.....	70
Tabla 10, matriz dibujo asociación libre.....	72
Tabla 11, matriz de análisis de personajes ciclistas.....	72
Tabla 12, perfiles de participantes según su actitud hacia el transporte.....	90
Tabla 13, perfilación por segmentos actitud hacia la bicicleta vs inhibidores extrínsecos e intrínsecos.....	91
Tabla 14, Inhibidores.....	130
Tabla 15, Motivadores.....	141

## Lista de Imagen

Imagen 1, Pirámide invertida de la movilidad.....	10
Imagen 2, Eficiencia en recorridos por modos de transporte.....	12
Imagen 3, Viajes en bicicleta vs viajes en bicicleta realizado por mujeres.....	14
Imagen 4, Formato de datos personales.....	28
Imagen 5, momento del snack #1.....	31
Imagen 6, mapa de experiencia – usuaria: bicicleta.....	32
Imagen 7, Flor de Plutchik.....	34
Imagen 8, emoticones usados para representar las emociones en el mapa de experiencia.....	35
Imagen 9, grupo focal 3 - mapa de experiencia.....	35
Imagen 10, formato para evaluar la percepción de las diferentes variables de los modos de transporte.....	37
Imagen 11, grupo focal 1, valoración de atributos.....	38
Imagen 12, Momento del snack 2, chocolate para dar energía.....	39
Imagen 13, formato mapa de empatía.....	40
Imagen 14, mapa empatía grupo 1, 2 y 3.....	41
Imagen 15, grupo focal 3, conversación mapa de empatía.....	42
Imagen 16, hojas tabloide con persona ciclista y bicicleta.....	43
Imagen 17, Cyclepedia – postales de referencia de bicicleta.....	44
Imagen 18, desarrollo técnico proyectiva, grupo focal 1, 2 y 3.....	44
Imagen 19, conversación características del personaje ciclista.....	45
Imagen 20, formato de técnica proyectiva asociación de palabras.....	47
Imagen 21, grupo focal 1, Asociación de palabras.....	48
Imagen 22, Tarjeta digital de invitación para participar del grupo focal.....	50
Imagen 23, Grupos Focales.....	51
Imagen 24, gráfica caracterización de mujeres participantes en el grupo focal.....	54
Imagen 25, gráfica caracterización de mujeres participantes en el grupo focal.....	55
Imagen 26, gráfica caracterización de mujeres participantes en el grupo focal.....	55
Imagen 27, Mapa de experiencia de usuaria hecho a mano y mapa de la misma usuaria digitalizado.....	58
Imagen 28, mapa de experiencia consolidado usuarias del transporte público.....	59
Imagen 29, Proceso de análisis de los mapas de experiencia.....	60
Imagen 30, perfil de actitudes frente al transporte.....	62
Imagen 31, perfil de las actitudes frente a la bicicleta como medio de transporte.....	64
Imagen 32, inhibidores para usar la bicicleta.....	65
Imagen 33, Herramienta MIRO.com, plano cartesiano.....	66
Imagen 34, plano cartesiano MIRO, con identificación de grupos.....	66
Imagen 35, formato persona.....	67
Imagen 36, tablero en Power BI, análisis de variables de seguridad y análisis de las percepciones de las mujeres sobre la caminata.....	68
Imagen 37, verbatim y análisis frente a las actitudes del ciclismo urbano para la ciudad (positivas y negativas).....	71
Imagen 38, nube de palabras como respuesta a la palabra “Moto”.....	74

Imagen 39, perfil persona 1 – Valentina Jaramillo.....	93
Imagen 40, perfil persona 2 – María Paz Pérez.....	94
Imagen 41, perfil persona 3 – Clara Uribe.....	95
Imagen 42, perfil persona 4 – Sara Rueda.....	96
Imagen 43, panorámica de mapas de experiencia de cada uno de los grupos o segmentos.....	100
Imagen 44, panorámica de mapas de experiencia agrupado por modo de transporte.....	100
Imagen 45, comparación de posturas entre bicicleta de ruta, montaña y bicicleta urbana.....	117
Imagen 46, componentes bicicleta urbana.....	118
Imagen 47, resultado 5 dibujos personaje ciclista.....	120
Imagen 48, Laura, personaje ciclista realizado por las participantes P1, P3, P5 y P7.....	120
Imagen 49, Ana María, Personaje ciclista realizado por las participantes P4, P6 y P2.....	121
Imagen 50, Diana, Personaje ciclista realizado por las participantes P8, P9,P10 y P11.....	121
Imagen 51, Marcela, realizado por las participantes P12, P13 y P14.....	122
Imagen 52, NN, personaje ciclista realizado por P15, P16, P17, P18.....	122
Imagen 53, resultado agrupación de características persona ciclista, Paloma Jiménez.....	123
Imagen 54, representación gráfica collage, Paloma Jiménez.....	124

## Capítulo 1

### Introducción e información general

#### Introducción

Medellín ha experimentado muchos cambios en los últimos 50 años que han impactado directamente la movilidad de sus ciudadanos. Estos cambios, han desencadenado un crecimiento acelerado del parque automotor, trayendo consigo múltiples consecuencias, entre estas, el incremento en los tiempos de viaje por congestión, el deterioro de la calidad del aire por altas concentraciones de material ‘particulado’ emitido en su gran mayoría por fuentes móviles, la pérdida de vidas y lesionados por incidentes viales, el uso ineficiente del espacio, la alta inversión económica por parte de los ciudadanos en transporte, y en términos generales, el deterioro en la calidad de vida de los habitantes (Sostenible, 2017).

Para mitigar estas consecuencias surgen herramientas de gestión como el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta – PMB 2030 – (Área Metropolitana, 2017), que traza un objetivo a 2030 para alcanzar el 10% de los viajes diarios en bicicleta en el Valle de Aburrá. en ese panorama, se hace necesario generar estrategias que promuevan este modo en el contexto local, en ese sentido, Díaz y Rojas (2017), exponen que expertos internacionales, indican que la cantidad de viajes totales en bicicleta de una ciudad, está directamente relacionada al número de mujeres que realizan viajes en este modo; ya que en la medida que aumenta el número de ciclistas en las calles, también disminuye la percepción de inseguridad asociada al uso de la bicicleta, más arraigada en las mujeres que en los hombres.

Es por lo anterior, que esta investigación pretende identificar los motivadores o inhibidores en la elección de la bicicleta como modo de transporte de las mujeres de Medellín, a través del

análisis de la percepción e identificación de la experiencia de este público objetivo con respecto al uso de los diferentes modos de transporte de dicho contexto; con el fin de recolectar insumos que permitan sugerir una estrategia de comunicaciones para promover este modo de transporte en fases posteriores.

Para identificar la percepción y experiencia de las mujeres, esta investigación exploratoria, aborda analiza por un lado datos diferenciados por género de la encuesta origen destino (ÁMVA, 2017), pero se centra en un enfoque cualitativo implementando grupos focales. En las sesiones, se usaron herramientas como el *journey map* donde se identifica la experiencia de las usuarias según su modo habitual de transporte, seguido del diligenciamiento de un test para conocer que perciben las mujeres sobre los diferentes modos de transporte, el desarrollo de un mapa de empatía y dos técnicas proyectivas: el dibujo de un personaje ciclista y la asociación de palabras rápidas, por supuesto teniendo en cuenta el análisis de la conversación entre las participantes antes, durante y después de aplicadas las herramientas.

Entre las participantes se identificaron tres perfiles o segmentos de usuarias: quienes tienen una actitud negativa hacia la bicicleta y no la contemplan como un modo de transporte, quienes la bicicleta les parece una opción para hacer desplazamientos cotidianos, pero aún no se atreven a utilizarla y las ciclistas expertas que usan este modo de manera habitual.

Adicionalmente, través de la investigación, se encontraron inhibidores asociados a tres dimensiones: el entorno, la persona, y lo sociocultural. La carencia de infraestructura segura para ciclistas, espacio público percibido como hostil e inseguro y los terrenos en pendiente fueron los principales inhibidores respecto a la dimensión del entorno. En relación a la persona, se encuentran la falta de el miedo a ser víctima de un hurto o un incidente vial, percibir el uso de la bicicleta como una actividad riesgosa, tener experiencias previas negativas asociadas a montar en bicicleta

y la falta de habilidades motrices; y en la dimensión sociocultural, el miedo a ser víctima de acoso callejero, el desconocimiento sobre rutas y movilidad en bicicleta y las condicionantes respecto al vestuario y la apariencia se presentan como los inhibidores más representativos en el grupo de informantes.

Lo anterior, permite proponer una estrategia para la ciudad de Medellín que, aparte de contemplar la adecuación de calles seguras para ciclistas, promueva la implementación de estacionamientos para bicicletas en lugares atractores de viajes de mujeres que correspondan a sus dinámicas de viaje y un mejoramiento del espacio público con mejor iluminación y fachadas activas que promuevan el tránsito de personas. Además, generar un programa desde la institucionalidad, que promueva la formación en habilidades motrices para la conducción de la bicicleta, el acompañamiento y asesoría en la selección de una bicicleta urbana con sus respectivos accesorios que se adecúe a las necesidades de la mujer según en términos ergonómicos, topográficos, entre otros; además de un acompañamiento y apadrinamiento por un ciclista experto para realizar los primeros viajes. Lo que se articula con la generación de una red de confianza entre ciclistas expertos y novatos para compartir experiencias sobre el ciclismo urbano.

Lo anterior, en la transversalidad por una campaña de comunicación que permita posicionar la bicicleta como una opción real de transporte, usando imágenes de bicicletas urbanas, mujeres usando vestuario casual para ir a trabajar, con el fin de hacer una diferenciación entre el ciclismo deportivo y el ciclismo urbano, que logre cambiar la percepción de que usar la bicicleta es una actividad complicada y riesgosa.

## **2.1 Situación de estudio y pregunta**

Movilizarse es una actividad inherente al ser humano, ya sea para trabajar, estudiar, comprar, divertirse y en general para acceder a todas las oportunidades que nos ofrece el territorio (Peña & Ausín, 2015). Esta acción se ha vuelto cada vez más compleja, sobre todo en las grandes ciudades que históricamente han tenido un crecimiento acelerado de su parque automotor y han centrado su desarrollo en la satisfacción de esta demanda con la construcción de más espacio para la movilidad individual motorizada (Medina, 2018).

### **2.1.2 Contexto**

Medellín, no se escapa de esta realidad. Ubicada en el centro del Valle de Aburrá y conurbada con los municipios de Bello, Envigado e Itagüí; ha experimentado muchos cambios en los últimos 50 años que han impactado directamente la movilidad de sus ciudadanos: el crecimiento de la población, la expansión de la ciudad hacia zonas periféricas, la densificación de zonas residenciales en alta pendiente, la ubicación de los lugares de servicios, y la concepción del vehículo particular como modo principal de desplazamiento (Gaviria Gutiérrez, 2009).

Lo anterior, ha traído como consecuencia el crecimiento acelerado del parque automotor. Según cifras del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2016), desde 2005 hasta 2015, el número de vehículos en el Valle de Aburrá incrementó en un 164%. Además, indica que, en el año 2016, ingresaron al Valle de Aburrá 140.000 nuevos vehículos, equivalentes a 386 diarios.

Lo que ha su vez ha resultado en el incremento en los tiempos de viaje por congestión, el deterioro de la calidad del aire por altas concentraciones de material “particulado” emitido en su gran mayoría por fuentes móviles, la pérdida de vidas y lesionados por incidentes viales, el uso

ineficiente del espacio, la alta inversión económica por parte de los ciudadanos en transporte, y en términos generales, el deterioro en la calidad de vida de los habitantes (Sostenible, 2017).

Además, el Valle de Aburrá, conformado por 10 municipios (de norte a sur: Barbosa Girardota, Copacabana, Bello, Medellín Envigado, Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Caldas), es reconocido por ser un valle estrecho, rodeado de cordilleras altas que alojan a más de 3 millones de personas y grandes industrias (Bedoya & Martínez, 2009).

También, por su ubicación geográfica, el valle está sometido a fenómenos meteorológicos como la inversión térmica, donde la baja nubosidad impide que la radiación directa ingrese al valle, para dispersar los contaminantes, coincidiendo con cambios en los vientos; lo que finalmente trae como resultado altas concentraciones de contaminantes atmosféricos perjudiciales para la vida de sus habitantes (“Estabilidad atmosférica en el Valle de Aburrá - YouTube,” n.d.).

Este fenómeno ocurre dos veces al año (marzo – octubre) y la autoridad Ambiental a través de herramientas de gestión como el Plan Operacional para enfrentar Episodios de Contaminación Atmosférica –POECA, que implementa medidas restrictivas en las fuentes de emisiones para mitigar la concentración de contaminantes, como por ejemplo la medida de pico y placa ambiental, que restringe la circulación en autos y motos en horarios de alta concentración de contaminantes atmosféricos (Junta Metropolitana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2018).

Para mitigar estas consecuencias, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Alcaldía de Medellín en sus Planes de Gestión y Desarrollo respectivamente, han definido estrategias para invertir la pirámide de movilidad (Área Metropolitana, 2017), ubicando al ser humano en la cúspide de ésta, promoviendo la caminata, la bicicleta como medio de transporte, el transporte público, el transporte de carga y por último la movilidad en autos y motos.

En el año 2015, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, emitió el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta – PMB 2030 – (Área Metropolitana, 2017), que establece los beneficios de promover la bicicleta como medio de transporte en un territorio; y traza un objetivo a 2030 que consiste en alcanzar el 10% de los viajes diarios en bicicleta en el Valle de Aburrá. Para lograrlo, propone la expansión y densificación de la red de ciclo-infraestructura y la implementación de mobiliario amigable con el ciclista, plantea el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas EnCicla y sus fases de expansión, menciona algunos programas de promoción, educación y cultura, y establece algunas propuestas de financiación.

Adicionalmente, la actual administración establece dentro de su plan de desarrollo, “Medellín Futuro 2020-2023”, en el programa Medellín Caminable y Pedaleable, incrementar los viajes diarios en bicicleta del 1 al 4% e incrementar en siete puntos porcentuales los viajes de mujeres en la red ciclista.

Según la Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá (Área Metropolitana, 2017), en Medellín se realizan 3’755.718 viajes (con origen y destino en el mismo municipio), representando el 61% del total de viajes diarios en los 10 municipios. De los cuales, el 1% se realiza en bicicleta, equivalente a 40.476 viajes. Este bajo porcentaje se presenta como un reto frente a la meta establecida en el PMB 2030. De Dichos viajes, solo el 11% son realizados por mujeres.

### **2.1.2 Antecedentes**

En países que tienen alta participación de viajes en bicicleta como Alemania, Dinamarca, Holanda y Japón; una alta proporción de niños y mujeres usan la bicicleta como medio de transporte como los hombres, y en alguno de los casos, la mayoría de viajes son realizados por adultos mayores de 65 años (Pucher & Dijkstra, 2003). Adicionalmente, el ciclismo también puede

contribuir a la inclusión social porque proporciona una forma asequible y conveniente de movilidad personal que es accesible para personas que no son propietarias o no tienen acceso a un vehículo motorizado (Garrard, Rose, & Lo, 2008a).

Lo anterior, nos lleva a entender la importancia de incrementar la participación de las mujeres con respecto a los viajes en bicicleta. Por lo tanto, con esta investigación se busca entender cuáles los motivadores o barreras en la elección del modo de transporte de las mujeres de la ciudad de Medellín, con el fin de buscar insumos según las preferencias de las mujeres, para que puedan ser aplicados a los diferentes proyectos implementados por las entidades responsables, que permitan atraer a más mujeres a la bicicleta como medio de transporte y a su vez, incrementar la cantidad total de viajes realizados en este modo.

### **2.1.3 Formulación del problema**

Para un mejor entendimiento del problema y para facilitar el planteamiento de los objetivos, se realizaron preguntas que se catalogaron en diferentes categorías, así:

#### **Categoría 1: caracterización de la dinámica de movilidad de las mujeres de Medellín.**

- ¿Cómo se mueven las mujeres de Medellín?
- ¿Cuántos viajes hacen al día?
- ¿Cuáles son los orígenes y destinos?
- ¿Cuáles son las horas a las que viajan?
- ¿Cómo viajan, solas o acompañadas?
- ¿Cuál es el promedio de distancia que recorren?
- ¿Cuál es el tiempo de viaje promedio que toman en cada uno de los viajes?
- ¿Cuál es la dinámica de viaje las mujeres de Medellín dependiendo del modo de transporte que usen?

#### **Categoría 2: experiencia de viaje de las mujeres en el modo actual.**

- ¿Cuál es la experiencia de las mujeres con respecto al modo de transporte que usan actualmente en Medellín?
- ¿Cuál es la experiencia de las mujeres con respecto los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín? (una mujer que experimente los diferentes modos de transporte).
- ¿Las mujeres de Medellín se sienten satisfechas con su modo actual de transporte?
- ¿Cómo es el comportamiento de las mujeres dependiendo del modo de transporte elegido?

- ¿Qué aspectos de la rutina de las mujeres están condicionados por el modo de transporte elegido?
- ¿Cuáles son las barreras de las mujeres con respecto a los diferentes modos de transporte?
- 

**Categoría 3: transporte y movilidad: identificar necesidades de las mujeres con respecto a sus desplazamientos cotidianos y los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín.**

- ¿Cuáles son las necesidades de transporte de las mujeres de Medellín?
- ¿Qué perciben las mujeres de los diferentes modos de transporte existentes de la ciudad de Medellín?
- 

**Categoría 4: estrategia de comunicación e influencia en la toma de decisión de las mujeres con respecto al modo de transporte.**

- ¿Cómo influenciar la toma de decisiones con respecto al modo de transporte de las mujeres de Medellín para ir a su estudio, trabajo o diligencias?
- ¿Cuáles son los motivadores con respecto a los modos de transporte de la ciudad de Medellín?

## 2.2 Objetivos.

### *Objetivo general:*

Identificar los motivadores o barreras en la elección de la bicicleta como modo de transporte en las mujeres de la ciudad de Medellín.

### *Objetivos específicos:*

- Analizar la percepción de las mujeres con respecto al uso de los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín.
- Identificar la experiencia de viaje de las mujeres con respecto a los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín.
- Sugerir los componentes de una estrategia de comunicación orientada a la toma de decisiones con respecto al modo de transporte de las mujeres de Medellín.

## Capítulo 2

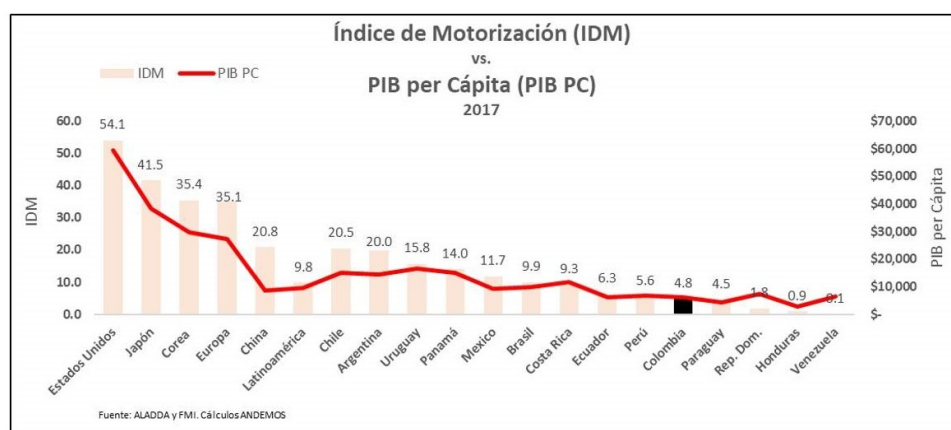
### Marco Conceptual y de Referencia

#### La promoción de la movilidad sostenible

En las últimas décadas y en la mayoría de las ciudades, los índices de motorización y la demanda de movilidad en vehículo privado aumentan continuamente y con ellos el consumo de energías no renovables, la contaminación atmosférica, el ruido ambiental, la intrusión visual, los incidentes viales, la pérdida de vidas a causa de dichos incidentes y la congestión circulatoria (Echavarri, 2000, pp. 4).

En 2017, las ventas mundiales de vehículos presentaron un alza del 3% frente al año inmediato anterior, donde la población mundial pasó de adquirir 12,8 vehículos por cada 1.000 habitantes en el 2016 a 13,1 en 2017. (Dinero, 2018). Atender dicha demanda exponencial del parque automotor con la construcción de infraestructura, sólo llevará a un mayor uso del vehículo particular, agravando las consecuencias mencionadas anteriormente.

*Tabla 1, Índice de Motorización (IDM) vs PIB per Cápita.*



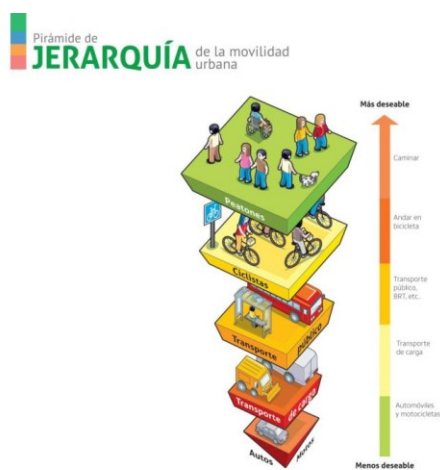
*Fuente: Dinero (2018).*

Este concepto es conocido como demanda inducida. Matthew Turner y Gilles Duranton, economistas norteamericanos, aseguran que: “agregar capacidad vial solo aumenta el número total

de millas recorridas por todos los vehículos” Esto se debe a que, en su mayor parte, a los conductores no se les cobra por usar las calles. Por lo tanto, no es sorprendente que un recurso valioso, regalado de forma gratuita, lleve a las personas a utilizar más (Stromberg, 2015).

Lo anterior, ha conducido a grandes ciudades como Londres, Seúl, Hong Kong, Estocolmo, Ciudad de México, entre otras; a promover conductas de movilidad más sostenibles (Carrillo, 2013). Esta promoción de modos más sostenibles, han llevado a planear y desarrollar el transporte de las ciudades a través de la Pirámide Invertida de Movilidad que establece un orden de prioridad ubicando en la cima a los peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños, adultos mayores, etc.), después a los ciclistas, seguidos de los usuarios del transporte público, el transporte de carga y por último al automóvil y motocicletas (ITDP, 2011). En términos de infraestructura y en coherencia a la Pirámide invertida de Movilidad, en las ciudades debería priorizarse la construcción de infraestructura adecuada para la caminata, el uso de la bicicleta como medio de transporte y mejorar la prestación del servicio público.

*Imagen 1, Pirámide invertida de la movilidad.*



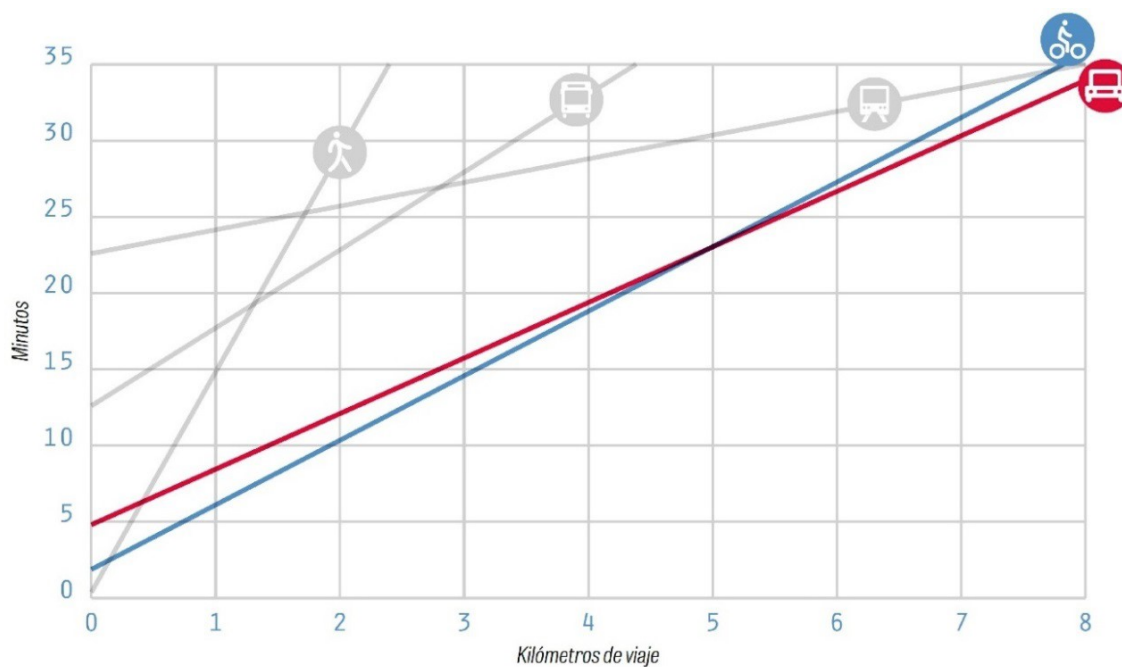
*Fuente: <https://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>*

## Movilidad en Bicicleta

Esta misma motivación, llevó al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, a promover la movilidad sostenible, específicamente la movilidad en bicicleta. En 2015, se formuló el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2015), que tiene por objetivo alcanzar 10% de viajes diarios en este modo en el Valle de Aburrá.

Se ha demostrado que la bicicleta es el modo de transporte más rápido y eficiente en viajes de hasta 5 kilómetros. Además, es bastante competitivo hasta el umbral de los 7-10 kilómetros, en viajes puerta a puerta (Gobierno de Chile, 2015).

*Imagen 2, Eficiencia en recorridos por modos de transporte.*



*Fuente: Tomado de Gobierno de Chile (2015, p. 36)*

Además, el ciclismo como actividad física desde moderada hasta intensa, puede contribuir con múltiples beneficios a la salud asociados con un estilo de vida activo (Garrard, Crawford, & Hakman, 2006). Adicionalmente, es un medio de transporte que no genera emisiones

contaminantes y está lejos de consumir recursos no renovables como los modos motorizados de transporte. La energía que el ciclismo requiere es proveída directamente por la persona ciclista, contribuyendo a la actividad física diaria, capacidad aeróbica, y la salud cardiovascular mientras ayuda a proteger contra enfermedades como la diabetes, la obesidad y otras enfermedades (Buehler et al. 2011; Pucher et al. 2010).

El ciclismo también puede contribuir a la inclusión social, ya que proporciona una forma asequible y conveniente de movilidad personal que es accesible para personas que no son propietarias o no tienen acceso a un vehículo motorizado. Los costos de transporte (principalmente relacionados con los vehículos motorizados) representan una alta proporción (16%) del gasto de los hogares en bienes y servicios, superado solo por el gasto en alimentos y bebidas no alcohólicas (17%) y similar a los costos de vivienda (16%) (ABS 2006). Uno de cada 10 hogares en el área metropolitana de Melbourne no tiene un vehículo motorizado, llegando a aproximadamente el 30% en algunos suburbios desfavorecidos de Melbourne (Departamento de Sustentabilidad y Medio Ambiente nd). Estudios en el Reino Unido han identificado que una alta proporción de hogares sin automóvil tiene dificultades para visitar a familiares y amigos, y para acceder a empleos, tiendas y servicios de salud (Unidad de Exclusión Social, 2003; Garrard, Crawford, & Hakman, 2006).

Adicionalmente, propender por una infraestructura que motive la caminata y el uso de la bicicleta como medio de transporte, trae beneficios para la seguridad vial. Las velocidades de circulación bajan y los incidentes que traen como resultado muertes y lesionados graves, disminuyen. Tal es el caso de los Países Bajos: el 28% de los viajes es realizado en bicicleta, proporción que es mucho mayor en algunas ciudades universitarias —hasta 60% en Groningen (CBS, 2016)— Pero no siempre fue así, en los años 1970, la dramática expansión del uso de automóviles conllevó una concurrente alza de las muertes y heridos en el tráfico. En su pico más

alto, a comienzos de dicha década, fallecieron más de 3.000 personas en el tráfico cada año, tres veces más que los 20 años anteriores. Entre ellos, casi 500 niños (SWOV, 2017).

Debido al activismo que pedía espacios seguros para peatones y ciclistas, sumado a la crisis petrolera de la época, el uso de la bicicleta empezó a incrementar, de la mano una creciente atención a la planificación adecuada para facilitarlos. En 1990, se lanzó el primer Plan Maestro de Ciclismo (Directorate- General for Passenger Transport, 1999), desde entonces se fueron corrigiendo y aumentando las instancias y condiciones para el crecimiento amplio y sostenido del uso de la bicicleta. Mientras tanto, la tasa de muertos en el tráfico disminuyó sustancialmente, hasta 629 en 2016, donde solo 12 fueron niños (SWOV, 2017; van Laake & Pardo, 2018).

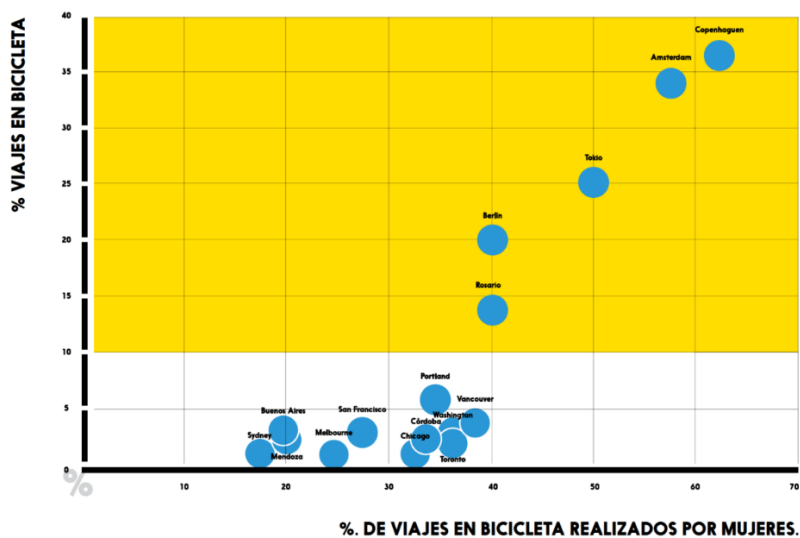
### **Movilidad en Bicicleta y Género**

Con respecto al género, en países que presentan un arraigado ciclismo urbano, como Holanda, Dinamarca y Alemania, el número de usuarios por sexo es prácticamente el mismo. Es más, el número de mujeres pedaleando en ciudades como Copenhague y Ámsterdam, donde la bicicleta tiene una participación superior al 25% en la partición modal, es superior al de hombres (Emond et al., 2009, Garrard et al., 2012). La explicación de este fenómeno es que en la medida que aumenta el número de ciclistas en las calles, también disminuye la percepción de inseguridad asociada al uso de la bicicleta, más arraigada en las mujeres que en los hombres (Díaz & Rojas, 2017). En contraste, en las ciudades orientadas a los automóviles con bajos niveles de ciclismo, la mayoría de los ciclistas son hombres jóvenes o de mediana edad (Pucher y Buehler, 2012).

En el contexto latinoamericano, la participación de viajes de las mujeres es muy bajo, Tal y como lo demuestra una investigación del Banco Interamericano de Desarrollo donde se determinó que:

“La participación de la mujer en el boom del ciclismo urbano latinoamericano sigue siendo minoritaria, mostrando niveles que en su mayoría no superan el 30% del total de los viajes realizados en este modo. Las ciudades con más mujeres pedaleando, Montevideo y Rosario, sólo alcanzan un 40% del total de viajes en bicicleta, mientras en urbes como Medellín, Santiago o Buenos Aires estos niveles se encuentran incluso por debajo del 20% (BID, 2017; ENMODO 2009; Díaz & Rojas, 2017).

*Imagen 3, Viajes en bicicleta vs viajes en bicicleta realizado por mujeres*



*Fuente: Mujeres y Ciclismo Urbano, Promoviendo Políticas Inclusivas de Movilidad en América Latina. (2017, p. 15)*

Con respecto a Medellín y el Valle de Aburrá. Según la Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá, en Medellín se realizan 3'755.718 viajes (con origen y destino en el mismo municipio), representando el 61% del total de viajes diarios en los 10 municipios. De los cuales, el 1% se realiza en bicicleta, equivalente a 40.476 viajes (Área Metropolitana, 2017). Este bajo porcentaje se presenta como un reto frente a la meta establecida en el PMB 2030; de Dichos viajes, solo el 11% son realizados por mujeres.

*Tabla 2, participación de viajes en bicicleta Medellín Según la encuesta origen destino.*

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL, VIAJES EN BICICLETA</b>	<b>% DE VIAJES EN BICICLETA</b>	<b>% DE VIAJES EN BICICLETA DE MUJERES</b>
<b>2005</b>	28.242	0,8%	15%
<b>2022</b>	22.362	0,7%	10%
<b>2017</b>	42.995	1,0%	12%

*Fuente: a partir de datos Área Metropolitana.*

Según lo expuesto en la situación de análisis, se hace necesario enfocar estrategias para promover la bicicleta como medio de transporte en las mujeres de Medellín, con el fin alcanzar el porcentaje de viajes estimado; ya que algunos observadores, han sugerido que la equidad de género en el ciclismo en ciudades con alto porcentaje de viajes en bicicleta, es un indicador de un entorno amigable para desplazarse en este modo, debido a la fuerte asociación entre la participación de la bicicleta como modo de transporte y las tasas femeninas de ciclismo (Baker 2009).

### **Percepciones de las mujeres respecto al uso de la bicicleta**

Garrard (2018), expone que pocos estudios han investigado sistemáticamente las percepciones y experiencias de las mujeres sobre el ciclismo y se sabe poco sobre lo que motiva y sostiene su participación. Las indicaciones preliminares son que, para las mujeres, puede haber un interés y una capacidad para participar en el ciclismo que no se está traduciendo en la práctica. Las preocupaciones de seguridad parecen ser un elemento disuasivo importante para el ciclismo femenino. Los factores de seguridad tienen un impacto diferencial en las mujeres, ya que generalmente son más adversas al riesgo que los hombres. Las evaluaciones de riesgo cuantitativas

sugieren que el riesgo de lesiones asociadas con el ciclismo es pequeño y que los beneficios para la salud superan los costos para la salud. Las campañas de promoción del ciclismo pueden lograr un mayor éxito con las mujeres si les permiten experimentar el ciclismo en un entorno que es, y se percibe, seguro y de apoyo (Garrard, 2018).

Con respecto a las percepciones sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte, la literatura científica sobre estos factores incluye análisis cualitativos, donde se evalúan los factores de la bicicleta (identificados a priori), o se estiman modelos de elección discreta para predecir la elección de los usuarios. Ambas líneas de investigación proporcionan información importante sobre el comportamiento del ciclista (Fernández-Heredia, Monzón, & Jara-Díaz, 2014).

Otros estudios, combinan el mapeo mental, una encuesta de preferencia declarada y un inventario de infraestructura de transporte para desentrañar las percepciones del riesgo de ciclismo y para revelar tanto las superposiciones como las discrepancias entre las características percibidas y las características reales del entorno físico. Los participantes traducen las rutas de los mapas de mapas mentales en mapas base impresos, secciones de carreteras con códigos de colores según el riesgo, mientras que un inventario de la infraestructura de transporte captura el entorno de ciclismo objetivo. Estos datos cualitativos y cuantitativos se combinan utilizando sistemas de información geográfica y se exportan a un software de análisis estadístico para modelar los determinantes individuales e (infra) estructurales del riesgo de ciclo percibido (Manton, Rau, Fahy, Sheahan, & Clifford, 2016).

Con respecto a la documentación de la experiencia, un estudio mexicano, explora, describe e interpreta las experiencias de movilidad en bicicleta de las mujeres de la Ciudad de México, con la finalidad de extraer lecciones que sean de utilidad para la planificación de la movilidad. Los datos que fundamentan el trabajo, fueron recolectados mediante la observación participante y la

entrevista semiestructurada, técnicas que corresponden a los estudios de corte cualitativo y que permiten indagar en las experiencias de movilidad cotidiana de las mujeres (de la Paz Díaz Vázquez, 2017).

Los insumos captados a través de las herramientas cualitativas y cuantitativas permitirán construir las bases de una estrategia de comunicación. Tal y como se describe en el artículo “*La comunicación para el desarrollo en Latinoamérica: un recuento de medio siglo*”(Ramiro, 2006): La “comunicación de apoyo al desarrollo” es el uso de los medios de comunicación masivos, interpersonales o mixtos- como factor instrumental para el logro de las metas prácticas de instituciones que ejecutan proyectos específicos en pos del desarrollo económico y social. Esto logra la creación de una atmósfera pública favorable al cambio que se considera indispensable para lograr la modernización de sociedades tradicionales.

### **Estudio de percepciones.**

Heinen, van Wee, & Maat (2010), realizaron una revisión bibliográfica para identificar los factores determinantes en el uso de la bicicleta como medio de transporte, encontrando los siguientes factores y sus subdivisiones:

1). Entorno urbano: forma urbana (la distancia entre el origen y el destino, y lo directo del recorrido); infraestructura (si existe o no infraestructura circular en bicicleta, su tipología, existencia de cruces para ciclistas en intersecciones, estacionamientos para bicicletas, velocidad de circulación de vehículos motorizados, seguridad vial, señalización vial para ciclistas) e instalaciones en el trabajo (estacionamiento seguro para la estancia, duchas).

2). Entorno natural: topografía y paisaje (pendientes relacionadas al esfuerzo físico para subirlas, condiciones climáticas y estaciones (lluvia o calor intenso, horas de luz diurna), clima (variaciones del clima en un periodo corto, probabilidad de lluvia o temporada de lluvia).

3). Factores socioeconómicos: características socioeconómicas y del hogar (género, edad, ingresos, tenencia de un automóvil, ocupación, duración de la jornada laboral, personas a cargo, estatus social).

4). Factores psicológicos: actitudes (positivas o negativas frente al ciclismo y al uso del auto), normas sociales percibidas (imagen pública del ciclismo, actitud general hacia el ciclismo dentro de una cultura, opinión frente al ciclismo y los ciclistas de los grupos de referencia como familia, amigos, trabajo; creencias altruistas y consciencia ambiental), control conductual percibido (evaluar la posibilidad de usar la bicicleta, barreras percibidas de los no ciclistas vs ciclistas), hábitos (romper hábitos para contemplar cambios. Ir a trabajar en bicicleta, usar la bicicleta deportiva para migrar hacia la bicicleta como medio de transporte).

5). Costo, tiempo de viaje, esfuerzo y seguridad: seguridad (seguridad subjetiva – percepción de seguridad - y objetiva, percepción de ciclistas y no ciclistas), costos de transporte (valor percibido, costo de ciclismo vs otros modos de transporte, el factor económico como motivo de uso de la bicicleta, costos y calidad del transporte público, asequibilidad en la compra de bicicleta), tiempo de viaje y esfuerzos (duración del viaje, duración del viaje relacionada con la comodidad, conveniencia, comodidad, tiempo de viaje relacionado al esfuerzo físico Willis, Manaugh, & El-Geneidy (2015), en su artículo de revisión bibliográfica donde se recopilan artículos que consideran el efecto de las actitudes, los hábitos y los factores del entorno social respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte. Los resultados de la investigación indicaban que respecto las actitudes, se evaluaban la preocupación por el medio ambiente o las

actitudes psicológicas, la actitud hacia el ciclismo, la actitud hacia el uso de otros modos de transporte.

Con referencia a los hábitos, se encontró que el uso regular de la bicicleta incide en su uso futuro, que la no contemplación del uso de la bicicleta incide directamente en la actitud hacia el ciclismo y que el uso de la bicicleta en el pasado tiene incidencia en elección del modo como medio de transporte.

En el entorno social, se encontró que la norma subjetiva, el efecto del vecindario, los grupos de referencia como la familia y los amigos y el campo laboral son determinantes a la hora de tomar la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte.

Los artículos recopilados y analizados por los autores (Willis et al., 2015), justifican la importancia de las percepciones respecto a la elección del modo de transporte, debido a que aunque diferentes personas experimenten el mismo entorno, su experiencia puede ser diferente, ya que esta depende de sus propias necesidades.

Los siguientes aspectos fueron producto de análisis en los diferentes artículos: habilidad percibida para ir en bicicleta, beneficios percibidos, barreras percibidas por ciclistas y no ciclistas; percepción acerca de los ciclistas y el análisis de los estereotipos, percepción de seguridad vial y seguridad ciudadana, y la eficiencia respecto al tiempo, la velocidad y la practicidad. (Willis et al., 2015) identificaron una amplia variedad de herramientas y métodos combinados entre cualitativos y cuantitativos para recolectar información acerca de los factores sociales y psicológicos como: entrevistas a profundidad, diarios de viaje, encuestas en línea y por interceptación.

Por otro lado Díaz y Rojas (2017), identifican que aparte de las variables del entorno construido, la percepción del riesgo del entorno y otras variables que se incluyen en los análisis previos; hay tres variables que influyen particularmente en la población de mujeres de América

latina: la carencia de habilidades básicas para usar la bicicleta, las barreras culturales hacia el pedaleo en las mujeres y el acoso.

Los autores afirman que “uno de los factores que inciden en el bajo número de mujeres ciclistas urbanas es el alto porcentaje de mujeres adultas que no sabe andar en bicicleta, o que considera que sus habilidades no están suficientemente desarrolladas como para desenvolverse adecuadamente en un medio urbano que perciben como altamente hostil” (Díaz & Rojas, 2017. Pag. 21).

En el texto, se hace referencia a las barreras culturales desde el aspecto de que el uso de la bicicleta se considera como una actividad masculina o para niños y jóvenes, pero no para mujeres, además de que la bicicleta como medio de transporte en algunos países y ciudades de Latinoamérica está asociada a una situación de pobreza, bajos recursos económicos y bajo estatus social. El aspecto cultural, también incluye lo referente a la indumentaria que creen debe usarse para la bicicleta y la afectación a su apariencia física.

Desde la perspectiva del acoso, los autores lo abordan desde la perspectiva de la agresividad de otros conductores frente al ciclista que se percibe más vulnerable, hasta las manifestaciones de acoso sexual físico y verbal.

Para conocer las experiencias de mujeres que utilizaban la bicicleta como medio de transporte y el comportamiento de esta actividad durante el ciclo de sus vidas, Bonham & Wilso (2012), a través de una investigación cualitativa. Las líneas estratégicas del estudio incluyeron: decisión de iniciar o reiniciar en el ciclismo y las condiciones en torno a esa decisión, el proceso de adquirir una bicicleta, relaciones sociales y opiniones de quienes hacen parte de los grupos de influencia (pareja, amigos, familiares y extraños) y el viaje físico y emocional (cambios en su rutina de viaje, pedaleaban solas o acompañadas, cómo superaron las barreras); y por último, y

como categoría emergente, surgió el tema “historia personal del ciclismo” para conocer el contacto de la mujer con la bicicleta en su ciclo de vida.

## Capítulo 3

### Aspectos Metodológicos

#### Marco Teórico Metodológico

##### **Análisis descriptivo de la Encuesta Origen Destino (cuantitativo).**

Las dinámicas de movilidad diferenciadas por género identifican que las mujeres presentan patrones de viaje más complejos que los hombres, en cantidad y distancias; debido a las actividades que socialmente son consideradas femeninas como el cuidado de personas a cargo, el cuidado del hogar, las compras entre otros. Relacionando a las mujeres con un patrón de viajes en cadena, mientras que los hombres reflejan un patrón de viaje pendular (ida y vuelta). Adicionalmente, se ha identificado que las mujeres caminan más y son más dependientes del transporte público (Díaz & Rojas, 2017).

Para este estudio se toman como referente varios estudios. El primero aborda los factores determinantes en el uso de la bicicleta como medio de transporte de Heinen, van Wee, & Maat (2010), sobre entorno urbano; entorno natural (ej. topografía y paisaje; horas de luz diurna; variaciones del clima); factores socio-económicos; factores psicológicos (actitudes, normas sociales percibidas, control conductual percibido, hábitos); y costo, tiempo de viaje, esfuerzo y seguridad. También el trabajo de Willis, Manaugh, & El-Geneidy (2015), sobre el efecto de las actitudes, los hábitos y los factores del entorno social respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte, en relación a la incidencia del uso regular de la bicicleta y el entorno social respecto a la intención de uso y la percepción de uso.

Por otro lado, para abordar la perspectiva de género, se recurre a lo aportado por Díaz y Rojas (2017), sobre el entorno construido, la percepción del riesgo, aspectos culturales y habilidades básicas para usar la bicicleta por parte de las mujeres, a Bonham & Wilso (2012), sobre experiencias de mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte y el comportamiento de esta actividad durante el ciclo de sus vidas sobre la toma de decisión frente al ciclismo y las condiciones en torno a esa decisión, el viaje físico y su historia personal.

### **Tipo de Estudio**

Esta investigación será de tipo exploratorio, debido a que según la literatura revisada (hasta ahora) y la experiencia en el medio de la investigadora, no se han encontrado investigaciones que pretendan identificar la percepción y experiencia de las mujeres según los modos de transporte en el contexto local. Existen estudios similares en Latinoamérica, Europa y Oceanía, pero distan un poco del enfoque promocional del marketing.

### **Recolección de información y uso de indicadores**

Para esta investigación, se realizó un análisis cuantitativo de la encuesta origen destino de 20217, realizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y posteriormente, a través de un grupo focal (análisis cualitativo), se aplicaron diferentes herramientas de recolección de información tales como un mapa de experiencia o *journey map*, con el objetivo de captar la experiencia de la usuaria respecto a su modo habitual de transporte, un test de calificación o encuesta para identificar su percepción respecto a los diferentes modos de transporte, un mapa de empatía respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte y dos técnicas proyectivas de asociación libre: dibujo y palabras rápidas.

## **Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá (EOD-2017)**

Para identificar si los patrones de los viajes de las mujeres, tales como viajes en cadena, viajes en distancias más cortas, entre otros; también pueden encontrarse en las mujeres de la ciudad de Medellín, se decide realizar un análisis de la Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá (EOD-2017) de los viajes de aquellas personas que residen en el Municipio de Medellín diferenciado por género. Se elige este parámetro de análisis, ya que la investigación se centra en las mujeres de dicho municipio y se facilita la identificación de patrones de viaje que puedan originarse en los diferentes municipios del Valle de Aburrá.

Aparte de identificar el patrón de viajes de las mujeres de Medellín y sus características demográficas; el análisis descriptivo de los datos permite identificar categorías de análisis que se incluyen en la etapa cualitativa de la investigación para su profundización y contraste.

Cabe resaltar que la EOD, analiza dos tipos de escenarios: viajes mayores de dos cuadras y viajes menores de dos cuadras. Para este análisis se incluyen los viajes menores de dos cuadras debido a que la cantidad promedio de viajes realizados por mujeres y hombres sin contemplar las distancias menores a dos cuadras son estadísticamente iguales. Las variables que se analizaron de la EOD con enfoque de género fueron las siguientes:

Respecto al viaje:

- Cantidad de viajes
- Tiempo de viaje promedio
- Distancia promedio
- Rangos de distancia por viaje
- Horario de viaje
- Modo principal
- Motivo de viaje
- Etapas del viaje
- Cantidad de viajes promedio de mujeres con hijos
- Cantidad de viajes promedio de mujeres sin hijos

Respecto a la persona:

- Realizan o no viajes
- Ocupación
- Escolaridad
- Estrato
- Rangos de edad
- Cantidad de viajes por persona
- Conductor o pasajero
- Hijos a cargo
- Dinámica de movilidad de mujeres con hijos
- Cadena de viajes de mujeres.
- Perfil demográfico de las mujeres que no viajan.

### Grupo focal

Se realizaron tres (3) sesiones de grupos focales, aplicando la misma metodología en cada una de las sesiones.

**Lugar:** Universidad EAFIT, bloque 26, sala Gessel.  
**Fecha:** miércoles 4, jueves 5 y martes 10 de marzo de 2020  
**Hora:** 6:30 p.m. – 8:30 p.m.  
**Duración:** 2 horas.

Las tres (3) sesiones se realizaron en la Sala Gessel con presencia en el auditorio del equipo de la Gerencia de Movilidad Humana de la Alcaldía de Medellín, como estrategia para asegurar la integridad de la actividad investigativa a partir de la exposición del proceso al grupo de interés directo.

Como casi todas las mujeres invitadas trabajan, se programó el grupo focal posterior a la jornada laboral; era probable que las participantes estuviesen un poco cansadas para el inicio de la sesión.

La convocatoria se realizó para el martes, miércoles y jueves; se identificó que el jueves, la energía de las participantes era menor a la de días posteriores; por lo tanto, para futuros ejercicios

que se harán en el marco de este tema, se sugiere realizar la citación para martes y miércoles como días estratégicos para realizar las sesiones.

Para el grupo focal, se eligieron metodologías dinámicas, que promovieran a las participantes a estar activas. Adicionalmente, se diseñaron los momentos de la alimentación en coherencia a las etapas metodológicas del grupo focal con el mismo fin de mantener una participación de las invitadas. Cada una de estas etapas incluyó la proyección de una imagen que puede encontrarse en los anexos.

Se aclara, que la invitación del grupo focal se hizo en medio del pico y placa ambiental del primer semestre del año 2020, el cual restringe la circulación de autos y motos, como una medida de mitigación en el episodio crítico de calidad del aire que vive el Valle de Aburrá en dos periodos del año.

Las primeras dos sesiones fueron moderadas por la investigadora, pero la tercera sesión, fue moderada por una invitada, con el fin de que la investigadora pudiera asumir el rol de espectadora. Los tres grupos fueron asistidos por una ayudante. Tanto las moderadoras, como la ayudante eran mujeres, para propiciar confianza y evitar que las otras participantes se sintieran cohibidas con la presencia de un hombre en la sala. Se generó un documento guía con minuto a minuto de la sesión, el guion para el moderador, los objetivos de cada segmento de la sesión y los recursos necesarios para el desarrollo del grupo focal. (ver [ANEXO1\\_MIN\\_A\\_MIN\\_GRUPO\\_FOCAL](#))

El salón estaba dispuesto para recibir a las participantes. En el televisor, se proyectaba una imagen de bienvenida y en la mesa principal se ubicó una caja con lapiceros, marcadores y colores que daba a entender que serían usados durante la sesión; y de manera visible en una mesa auxiliar se disponían algunos snacks para las participantes. La presentación servía para

identificar las diferentes partes de la sesión (ver

[ANEXO2 PRESENTACIÓN GRUPO FOCAL](#))

*Tabla 3. Agenda de la sesión grupo focal*

PARTE	ACTIVIDAD	HERRAMIENTA	HORARIO	DURACIÓN MÁXIMA
1	Recibimiento y ubicación.	Instrucciones	6:30 – 6:35	5 minutos
	Introducción			
	Firma del consentimiento informado			
	Diligenciamiento de los datos personales			
	Dinámica para romper el hielo	Dinámica	6:35 – 6:45	10 minutos
2	Entendimiento de la elección del modo de transporte actual.	Conversación	6:45 – 7:00	15 minutos
	Entorno urbano subjetivo		7:00 – 7:10	10 minutos
	Identificar la dinámica de viaje		7:10 – 7:20	10 minutos
3	Evaluar experiencia de viaje en el modo habitual	Journey Map	7:20 – 7:35	15 minutos
4	Valoración de criterios respecto al modo de transporte habitual.	Test de clasificación	7:35 – 7:50	15 minutos
		Conversación		
5	Actitudes frente al ciclismo urbano	Conversación -	7:55 – 8:05	10 minutos
		Mapa de empatía		
6	Actitudes frente al ciclista	Dibujo Asociación libre	8:05 - 8:15	10 minutos
7	Yo como ciclista	Conversación	8:15 – 8:25	10 minutos
8	Conceptos asociados a la movilidad en bicicleta	Palabras rápidas – asociación libre.	8:25 – 8:30	5 minutos

### Parte 1: Bienvenida.

Objetivo(s):

- Agradecer a las participantes por su asistencia.
- Brindar el contexto de la actividad en el marco de la investigación.
- Leer y firmar el consentimiento informado para el uso de datos en la investigación.
- Diligenciar el formulario de datos personales.
- Realizar una dinámica para romper el hielo.

Para la bienvenida se proyectó una imagen que decía ¡Bienvenidas!

## Desarrollo:

Inicialmente se da la bienvenida a las participantes y se les agradece por aceptar la invitación y disponer su tiempo para participar de la sesión. Se menciona que el grupo focal se enmarca en la investigación de un trabajo de grado de la Maestría en Mercadeo de la Universidad EAFIT y se procede a la lectura y firma por parte de las participantes del consentimiento informado. Además, se informa que la sesión será grabada a través de audio y video; y que el material audiovisual solo será utilizado con fines académicos. (Ver [ANEXO3 CONSENTIMIENTO INFORMADO](#))

Posteriormente, se les hace entrega de un formato para diligenciar sus datos personales con el objetivo de conocer su ocupación, el número de personas a cargo, la ubicación de su residencia, la ubicación de su lugar de trabajo o estudio, su modo de transporte habitual y si usa o no el modo de transporte como herramienta de trabajo. (ver anexo: [ANEXO4 FORMATO DATOS PERSONALES](#))

*Imagen 4, Formato de datos personales.*

DATOS PERSONALES PARTICIPANTES GRUPO FOCAL	
Motivaciones y barreras en la elección de la bicicleta como modo de transporte de las mujeres en la ciudad de Medellín.	
FECHA SESIÓN: _____	LUGAR: _____
NOMBRE: _____	EDAD: _____ años
Estudiante _____	Desempleada _____
OCUPACIÓN: Trabajador dependiente _____	Ama de casa _____
Trabajador independiente _____	Jubilada _____
CANTIDAD DE HIJOS O PERSONAS A CARGO: _____	
UBICACIÓN DE RESIDENCIA _____	
BARRIO _____	
UBICACIÓN DE TRABAJO / ESTUDIO: _____	
BARRIO _____	
Caminata _____	Metroplús _____
MODO DE TRANSPORTE: Bicicleta _____	Taxi _____
HABITUAL: Bus _____	Auto _____
Metro _____	Moto _____
USA EL MODO DE TRANSPORTE COMO HERRAMIENTA DE TRABAJO: SI _____ NO _____	

Mientras la usuaria diligencia el formato, la moderadora expone la agenda de la sesión y las recomendaciones básicas sobre el uso del celular, la alimentación y el uso del baño para llevar a cabo la actividad.

Con el fin de que las participantes entraran en confianza y también en contexto, se realizó una dinámica introductoria o para romper el hielo. Para presentarse a sí mismas, cada una de las participantes debía mencionar su nombre, el modo de transporte más inusual que ha utilizado y una pequeña descripción de la experiencia, utilizando la siguiente frase: *“Mi nombre es, el transporte más loco que he utilizado es, y fue cuando”*. La situación podía hacer referencia a un viaje, un entorno rural, entre otros. Al terminar la intervención, cada una de las asistentes escribía su nombre en un rótulo autoadhesivo que estaba dispuesto en la mesa, se lo pegaba en su camisa a la altura del pecho y elegía de manera aleatoria a otra invitada para que realizara su presentación.

Las reacciones de las participantes frente a dinámica fueron muy positivas, algunas rieron de las historias que se mencionaban y esto propició un ambiente más relajado y amigable.

## **Parte 2: Dinámica de viaje actual.**

Objetivos:

1. Entender las variables de elección del modo de transporte actual - ¿Por qué las mujeres usan el modo de transporte actual?
2. Identificar las variables del entorno que son importantes para las mujeres.
3. Identificar la dinámica actual de viajes para contrastar los hallazgos del análisis descriptivo realizado previamente a la Encuesta Origen Destino.

## **Desarrollo:**

A través de una conversación abierta, quien modera realiza las siguientes preguntas a todas las participantes, se proyectó una imagen, diapositiva para dar contexto – Conversación

Preguntas objetivo 1.

1. ¿Ustedes qué modo de transporte usan para ir a trabajar o estudiar?
2. ¿Hace cuánto usan este modo de transporte?
3. ¿Por qué eligieron el modo de transporte que usan actualmente?
4. ¿Qué les gusta de su modo de transporte habitual?
  - ¿Qué no les gusta de su modo de transporte habitual?

5. Si han cambiado o cambian ocasionalmente de modo de transporte, ¿Cuál usaban antes? Y ¿por qué lo usaban?
  - ¿En qué etapa de la vida estaban en el momento que usaban ese otro medio de transporte?
  - ¿Por qué cambiaron o no siguieron usando el mismo modo de transporte?
6. ¿Tienen o tendrían razones para querer de cambiar a otro modo de transporte?
7. ¿Qué sería ideal de un transporte para que decidieran usarlo?

Preguntas objetivo 2.

8. Pueden describir ¿Cómo es el entorno de la ruta que usan para llegar a su destino?
  - ¿Qué características tiene ese recorrido? (ida y regreso)
9. Pueden describir ¿Cómo se sienten en ese recorrido?
10. En cuanto a las rutas, ¿Qué ruta les parece mejor?
  - si siempre usan la misma ¿Por qué lo hacen?
  - ¿qué aspectos consideran positivos de cada trayecto ida / regreso?
11. Situación hipotética: Si tuvieras que hacer el mismo viaje caminando y en las mismas horas, ¿Qué cambiarías del entorno?
  - ¿Por qué cambiarías eso?
  - ¿Cómo debería ser?

Preguntas objetivo 3.

12. Piensen en dónde estuvieron ayer, ¿Podrían describir la dinámica de viajes que realizaron?
13. Pueden contar ¿cómo influye en su rutina el medio de transporte?
14. ¿Qué transportes complementarios suelen utilizar para sus rutinas de transporte y viajes ocasionales?
15. ¿Generalmente qué elementos llevan con ustedes en sus viajes? (cosas, maletas)
16. ¿Qué otros viajes hacen con frecuencia? (al día, durante la semana)
  - ¿En qué modo hacen esos viajes?
17. Al realizar los viajes ¿qué tienen en cuenta para planear el viaje a solas o en compañía?
  - ¿Por qué razones puede darse que tengan que viajar de una manera o de otra?
  - ¿Qué prefieren de estas opciones?

### Momento del snack 1:

Pasados 15 minutos de iniciada la conversación, la asistente procede a entregar la primera ronda de snacks. Entrega un snack y una bebida. Para los snacks se eligieron marcas posicionadas en el mercado, relacionadas con un estilo de vida saludable y fresco, debido al perfil de usuarias que se invitaron. Adicionalmente, se dispone en la mitad de la mesa, tres recipientes con diferentes mix de frutos secos para compartir. Esto, fue una recomendación del personal de cámaras, ya que han identificado que, si los recipientes para compartir se ubican en las mesas desde el principio, es muy difícil que alguien tome la iniciativa de tomar el ‘pasabocas’; en cambio, cuando se realiza la entrega del snack uno a uno, sirve de estímulo para que todas las personas compartan de un mismo recipiente.

*Imagen 5, momento del snack #1.*



### **Parte 3: Experiencia de viaje en el modo habitual.**

#### **Objetivo:**

- Identificar la experiencia de viaje de las mujeres en el modo de transporte actual.

Para esto se proyectó una imagen, diapositiva para dar contexto – pidiendo evaluar sus Experiencias de viaje.

#### **Desarrollo:**

El mapa de experiencia es una herramienta que permite identificar la experiencia de un usuario frente al uso de un producto o servicio. Es una representación visual de la secuencia de eventos con los que debe interactuar el usuario a lo largo del proceso en una línea de tiempo. En el eje horizontal, se establecen las etapas correspondientes al proceso y de manera transversal, se establecen lo que el usuario piensa, siente y las emociones que no se pueden observar directamente (Rosenbaum, Otalora, & Ramírez, 2017).

A través del análisis de la experiencia de las usuarias según su modo de transporte, se puede identificar qué momentos son más positivos y negativos; y de acuerdo con los objetivos de esta investigación, tomar los elementos positivos para aplicarlos, e identificar los negativos para evitarlos o cambiarlos en las estrategias para promover la bicicleta como medio de transporte.

Cuando llegó el momento de esta actividad, a cada una de las participantes se le entregó una hoja tamaño tabloide con el mapa impreso correspondiente al modo de transporte que había seleccionado en el formato de datos personales. (ver [ANEXOS\\_FORMATO\\_JOURNEY\\_MAP](#))

*Imagen 6, mapa de experiencia – usuaria: bicicleta.*

JOURNEY MAP USUARIAS: BICICLETA		NOMBRE: _____			OBSERVACIONES:
FASES	Preparativos antes del viaje	Caminar hasta el cicloparqueadero	Recorrido (describir hitos importantes)	Parquear la bicicleta	Camino hasta mi destino
EMOCIONES	+ Positivas				
	Neutral				
	- Negativas				
PIENSA / SIENTE					

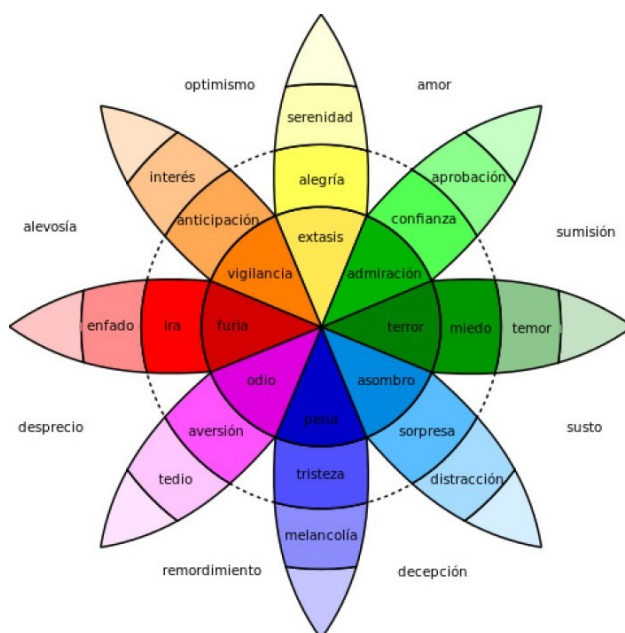
El mapa se compone de tres filas o franjas horizontales:

- Fases: son las fases o etapas del viaje. Se construyeron basados en la experiencia de la investigadora. Cada uno de los modos de transporte contempla diferentes etapas (ver anexo Plantillas Journey Map).
  - Fases journey map caminata: preparativos antes del viaje > recorrido > llegada al destino.
  - Fases journey map bicicleta: preparativos antes del viaje > caminar hacia el cicloparqueadero > recorrido > parquear la bicicleta > camino hacia mi destino.
  - Fases journey map moto: preparativos antes del viaje > caminar hasta el parqueadero > recorrido > parqueo > camino hasta mi destino.

- Fases journey map auto: preparativos antes del viaje > caminar hasta el parqueadero > recorrido > parqueo > camino hasta mi destino.
- Fases journey map Metro/Metroplús: camino a la estación > ingresos a la estación > compra del ticket/recarga cívica > paso torniquetes > ingreso a plataforma > espera en la plataforma > ingreso al metro/Metroplús > recorrido > llegada a la estación destino > salida de la estación > camino hacia el destino.
- Fases journey map taxi: preparativos antes del viaje, caminar hasta la calle/ pedirlo por app/pedirlo por teléfono > subir al taxi > recorrido > llegada al destino.
- Fases journey map bus: preparativos antes del viaje > caminar al paradero > tomar el bus > recorrido > llegada al paradero > caminar del paradero hacia el destino > llegada al destino.
- Emociones: es el campo para que la usuaria pueda expresar sus emociones correspondientes a la etapa, El espacio se divide a la mitad por una línea punteada. De la línea punteada hacia arriba se ubican las emociones positivas y de la línea punteada hacia abajo las emociones negativas.
- Piensa y siente: en este espacio, la usuaria escribe lo que siente y piensa al respecto a la etapa del viaje.

Con respecto a las emociones, la investigación se basó en la Flor de Plutchik para representarlas. En su teoría, el psicólogo Robert Plutchik (“La rueda de las emociones, de Robert Plutchik - PsicoPico,” n.d.), identificó 8 emociones básicas: terror, admiración, éxtasis, vigilancia, furia, odio, pena y asombro. Cada una varía su grado de intensidad, y al combinarlas, formarán emociones más complejas

*Imagen 7, Flor de Plutchik.*



*Fuente: ("La rueda de las emociones, de Robert Plutchik - PsicoPico," n.d.).*

Con el objetivo de representarlas de una manera más cercana, se usaron adhesivos de emoticones. Cada uno, representaba una emoción, y dependiendo de la ubicación que la usuaria le asignara en su mapa, se interpretaría su intensidad. Se usaron de referencia los emoticones que se encuentran en redes sociales como WhatsApp; ya que las personas están familiarizadas con estos. Para realizar la hoja de emoticones que se le entregaba a cada participante, se descargaron de manera gratuita<sup>1</sup> en la página pngwave.com imágenes de los diferentes íconos y posteriormente, a través de *Illustrator*, se diagramaron las hojas disponiendo cada uno de los emoticones en las filas, para así completar 8 emociones de 5 unidades de adhesivos cada una. Se realizó la impresión en un taller litográfico especializado en papel adhesivo troquelado.

---

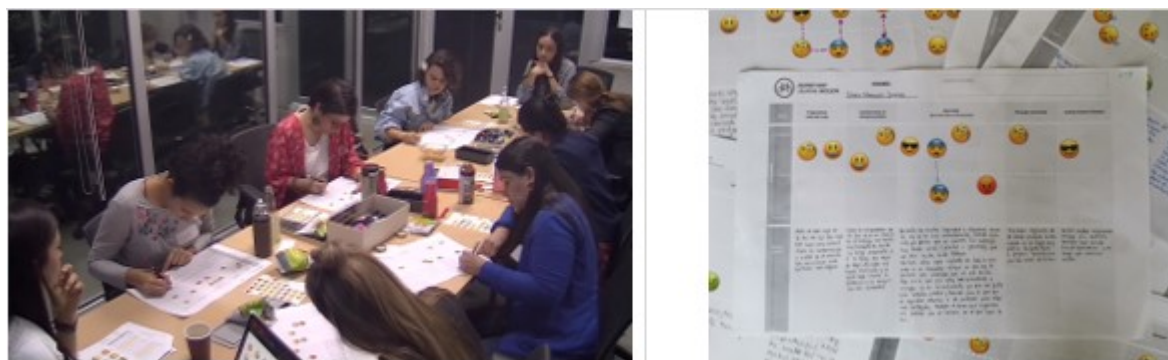
1

*Imagen 8, emoticones usados para representar las emociones en el mapa de experiencia.*



Posterior a la entrega del mapa impreso, se dan las instrucciones a las participantes de cómo debe diligenciarse el mapa. De manera individual, en cada una de las etapas, las participantes deben expresar las emociones a través de los adhesivos y complementarlos de manera escrita con lo que se piensa y siente. Si alguna participante considera que no se contempló una etapa de su viaje según el modo de transporte que usa, puede incluirla a través de dibujos o palabras. Para las participantes, los adhesivos fueron muy atractivos; tanto, que los solicitaron como suvenires al final de la sesión. Posterior al diligenciamiento individual, de manera verbal se compartían las experiencias de cada una de las participantes.

*Imagen 9, grupo focal 3 - mapa de experiencia.*



#### Parte 4: Valoración de criterios respecto al modo de transporte habitual.

##### Objetivo:

- Valorar la caminata, la bicicleta, el metro, el bus, el taxi, la moto y el auto frente a los criterios de sostenibilidad, conveniencia, comodidad, seguridad vial, seguridad ciudadana, economía.
- Identificar las percepciones que tengas las mujeres frente a los diferentes modos de transporte.

##### Desarrollo:

Para esta actividad se proyectó una imagen pidiendo valorar los modos de transporte sin importar que la participante nunca haya usado un modo de transporte que esté listado, se les solicitó evaluar qué tan sostenible, conveniente cómodo, seguro (desde la perspectiva de seguridad vial y ciudadana) y económico perciben los diferentes modos de transporte; a través de contestar la pregunta ¿qué tan sostenible, conveniente, cómodo, seguro y económico, es para mí la caminata, la bicicleta como medio de transporte, el metro, el bus, el taxi, la moto y el auto?

Inicialmente, mediante una conversación, se establece entre todas las participantes la definición de cada uno de los atributos o variables, con el fin de alinear el significado del término para todas.

*Tabla 4, Ejemplo de comentarios de grupo por categorías de análisis.*








	<b>GRUPO 1</b>	<b>GRUPO 2</b>	<b>GRUPO 3</b>
<b>SOSTENIBLE</b>	“Amigable con el medio ambiente” “Que no genere cosas que lo alteren”	“Que sea económico, constante” “que aporte algo beneficioso al medio ambiente” “Económico y amigable con el medio ambiente”	“Que las acciones de hoy no perjudiquen el futuro” “Pensando en lo ambiental y económico”

<b>CONVENIENTE</b>	“Conveniente para mí, para mi rutina” “Expedito, eficaz”	“Que sea beneficioso para ti” “Económico, rápido”	“Facilidad, practicidad” “Lo que mejor se acomode”, “Lo que me favorece en lo personal”.
<b>CÓMODO</b>		“Cómodo”	“Me hace sentir tranquila, fresco”
<b>SEGURO (VIAL)</b>	“Atropellos”	“Que no corras peligro en términos de colisiones y atropellos”	“Menos probabilidades tenga que morir en un accidente” “Lo que menos cause accidentes”
<b>SEGURO (CIUDADANA)</b>	“Hurto”	“Sentirse seguro”	“Relacionado al robo y al acoso”
<b>ECONÓMICO</b>		“Barato”	“Que sea barato”.

Posteriormente, a cada una de las participantes, se le entregó un formato que contiene un ícono de cada para representar cada uno de los modos de transporte, las diferentes variables a evaluar y cinco espacios para que la usuaria pueda demarcar según el valor que entregue a cada atributo (ver formato: [ANEXO6\\_FORMATO\\_VALORACIÓN.pptx](#)).

*Imagen 10, formato para evaluar la percepción de las diferentes variables de los modos de transporte.*

NOMBRE \_\_\_\_\_

	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆
	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆
	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆
	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆
	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆
	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆
	Sostenible ☆☆☆☆☆ Conveniente ☆☆☆☆☆ Cómodo ☆☆☆☆☆	Seguro (vial) ☆☆☆☆☆ Seguro (ciud.) ☆☆☆☆☆ Económico ☆☆☆☆☆

Cada uno de los espacios o estrellas en blanco, representa una escala de evaluación; así:

- Si no diligencia ningún espacio: significa que la respuesta no es válida y su valor cuantitativo es cero (0).
- Si diligencia un (1) espacio: nada sostenible (o el atributo a evaluar) y su valor cuantitativo es uno (1).
- Si diligencia dos (2) espacios: poco sostenible (o el atributo a evaluar) y su valor cuantitativo es dos (2).
- Si diligencia tres (3) espacios: medianamente sostenible (o el atributo a evaluar) y su valor cuantitativo es tres (3).
- Si diligencia cuatro (4) espacios: muy sostenible (o el atributo a evaluar) y su valor cuantitativo es cuatro (4).
- Si diligencia cinco (5) espacios: altamente sostenible (o el atributo a evaluar) y su valor cuantitativo es cinco (5).

Posterior al diligenciamiento del formato, el moderador inicia una conversación para generar información cualitativa, que pueda ser complementaria a los datos cuantitativos recolectados a través de la encuesta. Para abrir la conversación, se realiza la siguiente pregunta por cada uno de los modos de transporte: ¿Qué piensan de la caminata?

*Imagen 11, grupo focal 1, valoración de atributos.*

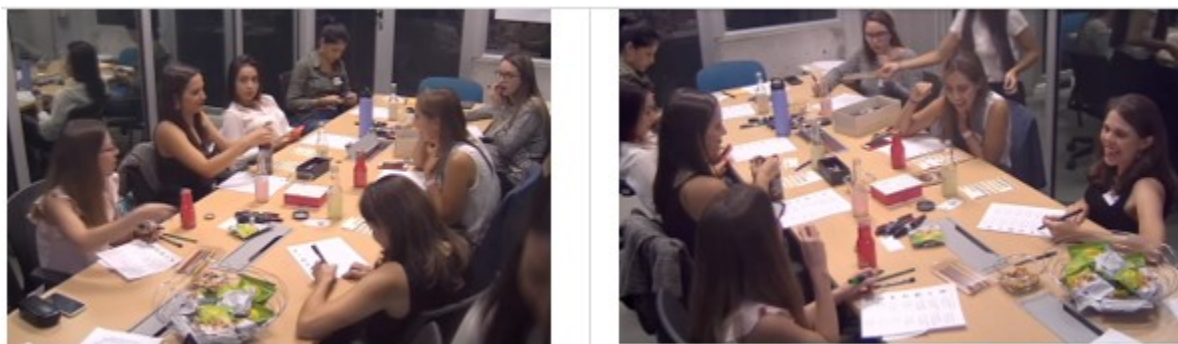


### **Momento del snack 2:**

Para motivar la creatividad y activar a las participantes de nuevo, pasados 90 minutos de haber iniciado la sesión, se dispone para las participantes, chocolatinas de cacao y barquillos de

chocolate. Estos alimentos se eligieron al ser energéticos. Se pretende que activar a las participantes para motivar su participación y creatividad en los módulos siguientes. La asistente del moderador reparte dos barras de chocolate para compartir, dejándolas en la parte central de la mesa. La reacción de las participantes frente al snack fue muy positiva.

*Imagen 12, Momento del snack 2, chocolate para dar energía.*



#### **Parte 5: Actitudes frente al ciclismo urbano.**

##### **Objetivo:**

- Identificar las actitudes de las mujeres frente a la bicicleta como medio de transporte.

##### **Desarrollo:**

Según la literatura, los grupos de referencia como familiares, amigos y colegas tienen una gran influencia en las actitudes de una persona frente al ciclismo urbano. Dill y Voros (2006) descubrieron que cuanto más a las personas les gusta andar en bicicleta y más positivas son sus opiniones sobre el ciclismo, más probabilidades hay de que sean ciclistas habituales o utilitarios (Willis et al., 2015).

Por lo tanto, a través de una conversación abierta, guiada por una serie de preguntas previamente estructuradas, se pretende identificar qué piensan, sienten, ven, oyen dicen y hacen, las mujeres respecto al ciclismo urbano.

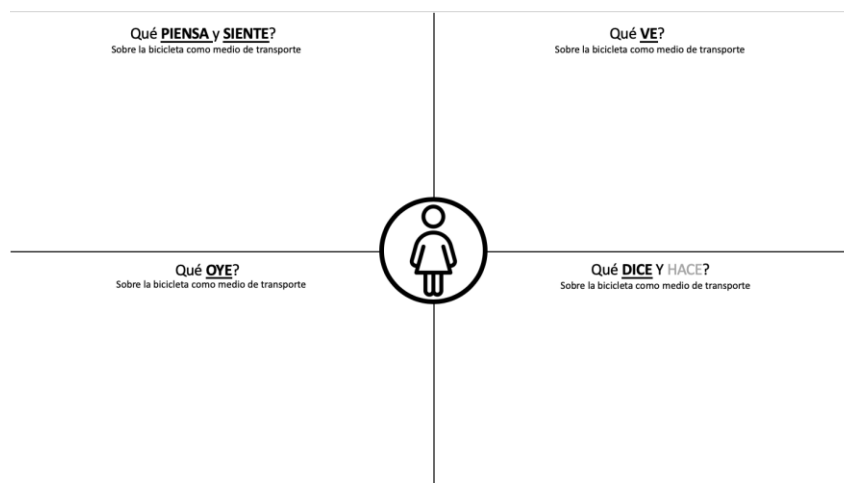
La metodología usada para este objetivo se basa en el mapa de empatía (“Updated Empathy Map Canvas. We designed the Empathy Map at XPLANE... | by Dave Gray | The XPLANE Collection | Medium,” n.d.). Permite un entendimiento más profundo del público objetivo o cliente. En su formato, el mapa de empatía se divide en cuatro cuadrantes, y en cada uno se disponen diferentes aspectos para entender su visión del mundo.

Para este ejercicio en particular, el mapa de empatía fue modificado, dándole un enfoque para identificar las actitudes hacia el ciclismo urbano. En cada uno de los cuadrantes respectivamente se establecía lo siguiente: (ver anexo:

#### [ANEXO7 FORMATO MAPA EMPATÍA](#))

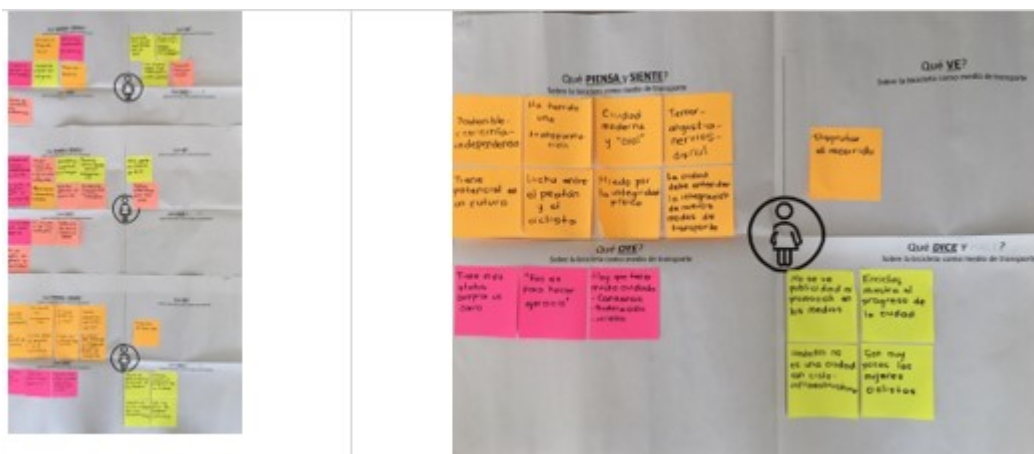
1. ¿Qué piensa y siente sobre la bicicleta como medio de transporte?
2. ¿Qué ve sobre la bicicleta como medio de transporte?
3. ¿Qué oye sobre la bicicleta como medio de transporte?
4. ¿Qué dice y hace sobre la bicicleta como medio de transporte?

*Imagen 13, formato mapa de empatía.*



En el salón, se dispone en la pared una impresión con el mapa de empatía. La dinámica consistía en que el moderador realizaba diferentes preguntas correspondientes a los cuadrantes y la asistente del moderador escribe en *post it* las palabras o frases más relevantes según las respuestas de las participantes, para posteriormente pegarlas en el cuadrante específico.

*Imagen 14, mapa empatía grupo 1, 2 y 3.*



### Preguntas para direccionar por cuadrante

1. ¿Qué piensa y siente sobre la bicicleta como medio de transporte?
  - a. ¿Qué piensan sobre el ciclismo?
  - b. ¿Qué piensan de la bicicleta como medio de transporte?
  - c. ¿Qué piensan de las personas que usan la bicicleta?
  - d. Pueden describir brevemente ¿Qué beneficios consideran que obtienen al moverse en bicicleta? ¿Cuáles?
    - i. ¿Quiénes se benefician?
  - e. En su opinión ¿Qué aspectos relacionados con el género de las personas pueden influir en el uso de la bicicleta?
2. ¿Qué ve sobre la bicicleta como medio de transporte?
  - a. De acuerdo con lo que han visto en la ciudad ¿qué resalta de la bicicleta como medio de transporte?
3. ¿Qué oye sobre la bicicleta como medio de transporte?
  - a. ¿Qué dicen las personas de su vida sobre la bicicleta?? (amistades, familia, compañeros de trabajo – preguntar por cada grupo)
  - b. ¿Qué dicen sobre las personas que usan la bicicleta?
  - c. ¿Qué informan los medios de comunicación sobre la bicicleta como medio de transporte?

*Imagen 15, grupo focal 3, conversación mapa de empatía.*



### **Parte 6: Actitudes frente al ciclista.**

#### **Objetivos:**

- Identificar estereotipos de los y las ciclistas urbanos.
- Identificar las actitudes de las mujeres frente a los y las ciclistas urbanos.

#### **Desarrollo:**

Las actitudes frente a los ciclistas urbanos pueden tener influencia en que esa persona acceda o no, a la bicicleta como medio de transporte, ya que puede considerarse como un motivador o barrera (Garrard, Rose, & Lo, 2008b). Debido a su importancia para esta investigación, era necesario identificar qué piensan las mujeres de quienes usan la bicicleta como medio de transporte.

Para este motivo, se utilizó una técnica proyectiva expresiva o gráfica. La moderadora indica a las participantes que deben agruparse para dibujar a una persona que use la bicicleta como medio de transporte y representar cómo se vería su bicicleta. A través del dibujo y mediante el

diálogo de concertación entre las mujeres, se espera que las participantes revelen los estereotipos que tienen establecidos en su imaginario sobre los ciclistas urbanos.

Se tienen impresas previamente hojas tamaño tabloide con una silueta femenina y otra masculina; las participantes eligen qué género representa esa persona ciclista, deben dibujar sus rasgos físicos, vestuario, accesorios.

#### Preguntas para direccionar

- Estas personas, ¿es mujer u hombre?
- ¿Qué ropa usa? (Camisa, camiseta, corbata, traje, falda, pantalón, shorts, vestido)
- ¿Qué tipo de zapatos lleva puestos?
- ¿Qué tipo de accesorios usa?
- ¿Cómo lleva su cabello? Está suelto / recogido/
- Si es mujer, ¿usa maquillaje?

Además, se hace entrega de otra hoja tamaño tabloide con una figura incompleta de una bicicleta para que las participantes puedan guiarse y plasmen cómo se imaginan la bicicleta de ese personaje.

Para estas actividades se les entregaron hojas con las figuras a continuación: (ver

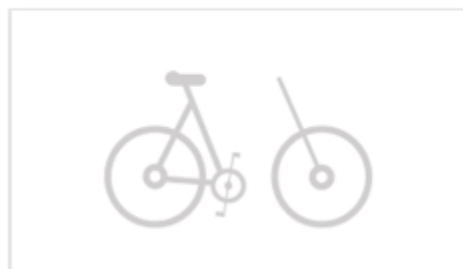
[ANEXO8 FORMATO FIGURA HUMANA, ANEXO8 SILUETA BICICLETA](#))

*Imagen 16, hojas tabloide con persona ciclista y bicicleta.*

Hojas tabloide con silueta de persona ciclista.



Imagen, hoja tabloide con figura incompleta de una bicicleta.



Como referencia, se dispone para las asistentes unas tarjetas postales con fotografías de bicicletas, que sirven de referentes para poder dibujar la bicicleta de ese personaje. Se estableció

el uso de referentes de bicicletas para facilitar el ejercicio, debido a que probablemente la mayoría de las asistentes no están familiarizadas con las bicicletas y sus diferentes tipologías.

*Imagen 17, Cyclepedia – postales de referencia de bicicleta.*



*Imagen 18, desarrollo técnico proyectiva, grupo focal 1, 2 y 3.*



Posterior al desarrollo del dibujo, la moderadora abre una conversación para que cada uno de los equipos pueda describir la persona que dibujaron.

Adicionalmente, quien modera realiza las siguientes preguntas con el fin de conocer cuál sería la personalidad del ciclista que dibujaron, esto permitirá complementar lo dibujado para

conocer los estereotipos relacionados a las personas que usan la bicicleta como medio de transporte:

#### Preguntas personalidad representada

- ¿Cuántos años tiene?
- ¿Cuál es su ocupación?
- ¿Qué lugares le gusta frecuentar?
- ¿Quiénes son sus amigos?
- ¿Qué come?
- ¿Cómo vive?
- ¿Con quién vive?
- ¿Cuáles son sus pasatiempos?
- ¿Qué lugares frecuenta?
- ¿Cuál es su comida favorita?
- ¿Cómo es su manera de pensar?
- ¿Cómo es su actitud?

*Imagen 19, conversación características del personaje ciclista.*



#### **Parte 7: Yo como ciclista.**

Objetivo: identificar cuál es la visión de sí mismas como ciclistas urbanas.

#### **Desarrollo:**

Según los estudios recopilados por Willis et al. (2015) han encontrado que la capacidad percibida de un individuo para ir en bicicleta, es significativa en la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte. A través de una conversación abierta, se les pregunta a las invitadas

sobre sus habilidades para conducir la bicicleta, sus experiencias usando este medio de transporte, entre otras.

La moderadora, primero pregunta a las asistentes si ya saben montar en bicicleta; dependiendo de sus respuestas, se divide el grupo. La moderadora hace las preguntas a las personas que sí saben usar la bicicleta y la asistente a las personas que aún no han adquirido dichas habilidades. Las preguntas para desarrollar la conversación se listan por cada uno de los grupos, a continuación:

Preguntas para quienes saben usar la bicicleta:

- ¿Tienen bicicleta?
- La bicicleta que tienen ¿Cómo la eligieron?
  - ¿Dónde la compraron?
  - ¿Qué bicicleta es?
  - ¿Con quién(es) fueron a comprarla?
- Si recibieron ayuda para comprarla ¿Por qué recurrieron a quiénes involucraron?
- ¿Cómo aprendieron a usar la bicicleta?
  - ¿Quién les enseñó a usar la bicicleta?
  - ¿Cuándo aprendieron?
- ¿Se imaginan usando la bicicleta para ir al trabajo?
- ¿Qué necesitarían para usar la bicicleta como medio de transporte?
- ¿Cómo se imaginan llegando en bicicleta?

Preguntas para quienes no saben usar la bicicleta:

- ¿Qué les motivaría a aprender?
- ¿Qué necesitarían para aprender a hacerlo?
- ¿Se imaginan usando la bicicleta para ir al trabajo?
- ¿Qué necesitarían para usar la bicicleta como medio de transporte para hacer sus actividades diarias?
- ¿Cómo se imaginan usando la bicicleta?

## **Parte 8: Asociación de conceptos de movilidad.**

Objetivo: identificar qué asocian las mujeres con algunas palabras relacionadas a la movilidad.

**Desarrollo:**

Usando la técnica proyectiva asociativa, donde el moderador entrega una palabra estímulo. Las participantes de manera individual deben escribir la primera palabra que viene a su mente cuando recibe el estímulo.

Antes de iniciar el ejercicio, a cada una de las asistentes se le hizo entrega de un formato. En cada casilla o espacio se debe escribir la palabra que corresponda al estímulo brindado por la moderadora. (ver [ANEXO9 FORMATO ASOCIACIÓN PALABRAS](#))

*Imagen 20, formato de técnica proyectiva asociación de palabras.*

NOMBRE: _____		
Escuche con atención las siguientes palabras y escriba lo primero que se le viene a la mente:		
1		6
2		7
3		8
4		9
5		10

Las palabras estímulo son las siguientes:

1. Ciclorruta
2. Espacio público
3. Bicicleta
4. Ciclista
5. Bus
6. Conductor
7. Calle
8. Ciudad
9. Carro
10. Moto

La moderadora, pronunciaba las palabras a un ritmo acelerado, procurando no tomar mucho tiempo entre las palabras estímulo, con el fin de que las participantes no tuvieran tiempo de asimilarla y el resultado de lo que escribieran fuera una palabra pensada sin sesgo, ni mayor análisis.

*Imagen 21, grupo focal 1, Asociación de palabras.*



## **Criterios de Muestreo**

### **Perfil de las participantes**

Por otra parte, utilizando la EOD para efectos de la elección de la muestra para la etapa de investigación cualitativa, se realizó un análisis intersectorial las variables de localización: alta y media pendiente, modo de transporte y distancia del viaje.

Tal y como se menciona en el capítulo 1, al ser la bicicleta más eficiente en distancias más cortas, las personas que realizan este tipo de recorridos en modos de transporte motorizados se consideran usuarios potenciales para migrar a modos sostenibles. Por lo tanto, se filtró la población de mujeres residentes de Medellín que realizaban viajes menores a 5km y se identificaron las

comunas tanto en pendiente como en plano, donde se originaba la mayor cantidad de viajes según el modo de transporte, así: (ver [ANEXO0 MUESTRA DESEADA](#))

*Tabla 5, cuadro de muestreo.*

<b>MODO TRANSPORTE</b>	<b>COMUNA</b>	<b>PLANO / LADERA</b>	<b>ESTRATO</b>
Caminata	11, Laureles Estadio	Plano	4, 5
Caminata	5, castilla	Ladera	2, 3
Bicicleta	9, Buenos Aires	Ladera	2, 3
Bicicleta	11, Laureles Estadio	Plano	4, 5
Bus	3, Manrique 8, Villa Hermosa 9, Buenos Aires	Ladera	2, 3
Bus	10, La Candelaria	Plano	3, 4
Metro	13, San Javier	Ladera	2, 3
Metro	11, Laureles Estadio	Plano	4, 5
Metroplús	16, Belén (parte baja)	Plano	3, 4
Metroplús	4, Aranjuez 3, Manrique	Plano	3, 5
Taxi	11, Laureles Estadio	Plano	4, 5
Taxi	10, La Candelaria 7, Robledo	Plano Ladera	3, 4 2, 3
Auto	14, El poblado	Ladera	5, 6
Auto	11, Laureles Estadio	Plano	4, 5
Moto	7, Robledo	Ladera	3, 4
Moto	10, La Candelaria	Plano	3, 4

Este análisis intersectorial, sugería entonces un muestreo de mujeres de estratos 2, 3, 4, 5 y 6 pertenecientes a las comunas de Manrique, Aranjuez, Castilla, Robledo, Villa Hermosa, Buenos Aires, La Candelaria, Laureles-Estadio, El Poblado y Belén parte baja, respectivamente.

Este muestreo sugerido, requería una convocatoria específica en cada uno de los sectores para encontrar a mujeres que usaran el modo de transporte determinado; además de la realización de grupos focales específicos para las usuarias de los estratos 2 y 3 y otro para las usuarias de los estratos 4, 5 y 6 para promover un desarrollo cómodo y natural de las participantes en las sesiones.

Debido al alcance académico de la investigación, se decide realizar una convocatoria por redes sociales y WhatsApp a mujeres conocidas y referidas sin importar su estrato social, modo de transporte y localización; mediante el envío de la siguiente tarjeta de invitación para una de las tres sesiones programadas (ver [ANEXO1\\_INVITACIONES\\_GRUPO\\_FOCAL](#)).

*Imagen 22, Tarjeta digital de invitación para participar del grupo focal.*



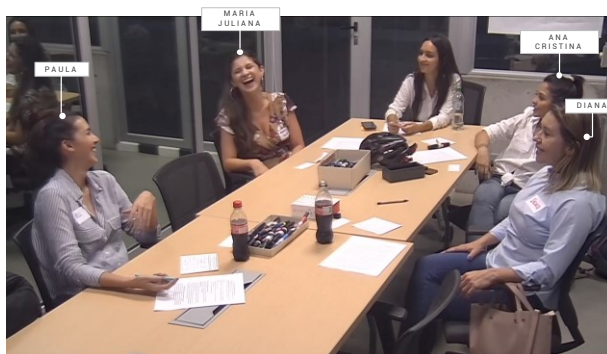
La convocatoria fue aceptada por 18 mujeres que residían en el momento del estudio, hubieran tenido residencia o trabajaran en Medellín. En el grupo focal número 1 realizado el 4 de marzo de 2020, participaron 7 mujeres; en el grupo focal número 2 realizado el 5 de marzo de 2020, participaron 4 mujeres y en el grupo focal número 3 realizado el 10 de marzo, participaron 7 mujeres.

*Imagen 23, Grupos Focales.*

Grupo focal 1 – miércoles, 4 de marzo de 2020.



Imagen, grupo focal 2 – jueves, 5 de marzo de 2020.



Imagen, grupo focal 3 – martes, 10 de marzo de 2020.



Probablemente, al estar relacionadas al círculo social del investigador, sus características demográficas y socioeconómicas son similares. Algunas de las participantes, tienen una relación directa con la investigadora; son compañeras del trabajo, compañeras de clase de la universidad, amigas personales y algunas fueron referenciadas por sus amigas.

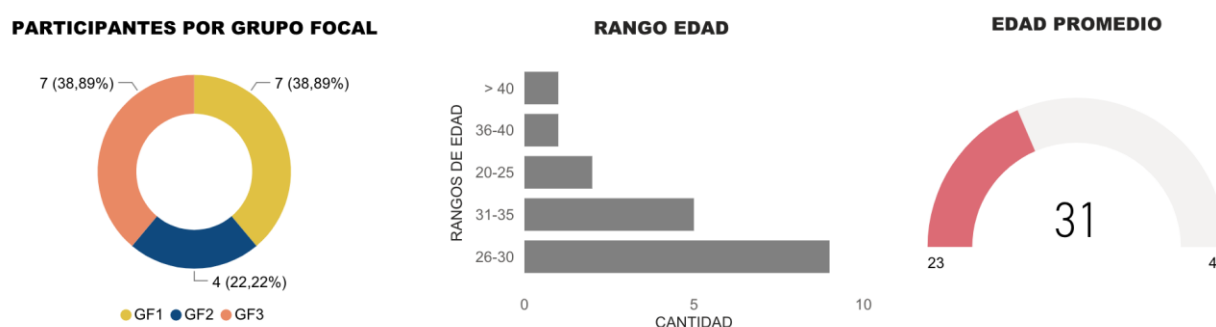
*Tabla 6, caracterización de mujeres participantes.*  
(ver [ANEXO9 DATOS PARTICIPANTES](#))

FECHA SESIÓN	GRUPO FOCAL	COD PTE	TIPO SEGMENTO	EDAD	OCCUPACIÓN	PERSONAS A CARGO	MUNICIPIO RESIDENCIA	BARRIO RESIDENCIA	MUNICIPIO TRABAJO	BARRIO TRABAJO	MODO DE TRANSPORTE	TRANSPORTE HTA TRABAJO
4/03/20	1	P1	TIPO 1	33	AMA DE CASA	0	MEDELLIN	POBLADO	N/A	N/A	AUTO	NO
4/03/20	1	P2		34	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	MEDELLIN	LAURELES	MEDELLIN	POBLADO	BUS	NO
4/03/20	1	P3	TIPO 5	30	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	NARANJAL	CAMINATA	NO
4/03/20	1	P4	TIPO 1	30	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	POBLADO	BUS	NO
4/03/20	1	P5	TIPO 3	29	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	CARIBE	BUS	NO
4/03/20	1	P6		26	DESEMPLEADA	0	MEDELLIN	POBLADO	MEDELLIN	N/A	AUTO	NO
4/03/20	1	P7	TIPO 4	23	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	CARIBE	AUTO	NO
5/03/20	2	P8	TIPO 5	37	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	MEDELLIN	POBLADO	MEDELLIN	ALPUJARRA	BICICLETA	NO
5/03/20	2	P9	TIPO 2	30	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	ENVIGADO	EL PORTAL	COPACABANA	KM 13	AUTO	SI
5/03/20	2	P10	TIPO 1	44	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	CARIBE	METROPLÚS	NO
5/03/20	2	P11	TIPO 3	28	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	ENVIGADO	LA FRONTERA	MEDELLIN	SURAMERICANA	AUTO ACOMPAÑANTE	NO
10/03/20	3	P12	TIPO 2	35	TRABAJADOR DEPENDIENTE	2	MEDELLIN	LAURELES	MEDELLIN	CENTRO	BUS	NO
10/03/20	3	P13	TIPO 5	25	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	0	CALDAS	LA AGUACATALA	MEDELLIN	ALPUJARRA	BUS	NO
10/03/20	3	P14	TIPO 5	28	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	ALPUJARRA	BICICLETA	NO
10/03/20	3	P15	TIPO 5	32	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	0	MEDELLIN	POBLADO	MEDELLIN	ALPUJARRA	BICICLETA	NO
10/03/20	3	P16	TIPO 5	28	TRABAJADOR DEPENDIENTE	0	ITAGÜÍ	VIVIENDAS DEL SUR	MEDELLIN	AGUACATALA	BICICLETA	NO
10/03/20	3	P17	TIPO 4	32	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BOSTON	MEDELLIN	PRADO CENTRO	TAXI	NO
10/03/20	3	P18	TIPO 3	30	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	0	MEDELLIN	BELÉN	MEDELLIN	ALPUJARRA	CAMINATA	NO

Las participantes se encuentran en un rango de edad entre los 23 y 44 años, la edad promedio del grupo de participantes fue de 31 años, ninguna de ellas con hijos y todas cuentan con una formación de educación superior, algunas con estudios de posgrado. Quien mencionó tener personas a cargo, se refería a una persona mayor de edad.

Las gráficas interactivas, pueden consultarse en el siguiente enlace: <https://app.powerbi.com/groups/me/reports/79d660b6-0319-46d0-92de-d348c7b35794/ReportSection>

*Imagen 24, gráfica caracterización de mujeres participantes en el grupo focal.*



La mayoría de ellas trabajaba en el momento de la investigación, una mujer del grupo se encontraba sin empleo y una de ellas mencionó ser ama de casa. En su mayoría, residen en Medellín en barrios pertenecientes a estratos 4, 5 y 6 como El Poblado, Laureles y Belén.

Imagen 25, gráfica caracterización de mujeres participantes en el grupo focal.



Imagen 26, gráfica caracterización de mujeres participantes en el grupo focal.



## Diseño del análisis

El diseño del análisis de la investigación se estructuró, para el análisis cuantitativo de la encuesta origen destino y para el grupo focal.

## Encuesta Origen Destino del Valle de Aburrá (EOD-2017)

Para el análisis de la encuesta Origen destino, se tomó la base de datos y se realizaron tableros de visualización en *Tableau*. Se graficaron cada una de las variables y posteriormente, se vincularon en tableros multivariable, para poder analizarlas de manera cruzada. Para consultar el tablero, consulte el siguiente enlace:

[https://public.tableau.com/profile/juan.manue.holguin#!/vizhome/Viajes\\_EOD\\_AMVA/Dashboardspersonas2](https://public.tableau.com/profile/juan.manue.holguin#!/vizhome/Viajes_EOD_AMVA/Dashboardspersonas2)

En la presentación anexa (ver [ANEXO10 DATOS EOD ENFOQUE GENERO](#)), se encuentran cada una de los gráficos y tablas diferenciados por caracterización de viajes, viajes en bicicleta, personas, y caracterización de mujeres.

### Grupo focal

El análisis del grupo focal se diseñó de acuerdo con las herramientas que se usaron en cada una de sus partes. En la siguiente tabla, se relacionan cada una de las partes, la herramienta para captar la información y la herramienta usada para analizar la información:

*Tabla 7, relación de actividad, herramienta para captar la información y herramienta de análisis.*

PARTE	ACTIVIDAD	HERRAMIENTA PARA CAPTAR INFORMACIÓN	HERRAMIENTA DE ANÁLISIS
2	Entendimiento de la elección del modo de transporte actual.	Conversación	Matriz de análisis
	Entorno urbano subjetivo		
	Identificar la dinámica de viaje		
3	Evaluar experiencia de viaje en el modo habitual	<i>Journey Map</i>	Digitalización del <i>journey</i> Perfilación por segmentos
4	Valoración de criterios respecto al modo de transporte habitual.	Encuesta	Tabulación <i>POWER BI</i>
		Conversación	Matriz de análisis
5	Actitudes frente al ciclismo urbano	Conversación -	Matriz de análisis
		Mapa de empatía	Matriz de análisis
6	Actitudes frente al ciclista	Dibujo Asociación libre	Matriz de análisis Collage personaje ciclista
7	Yo como ciclista	Conversación	Matriz de análisis

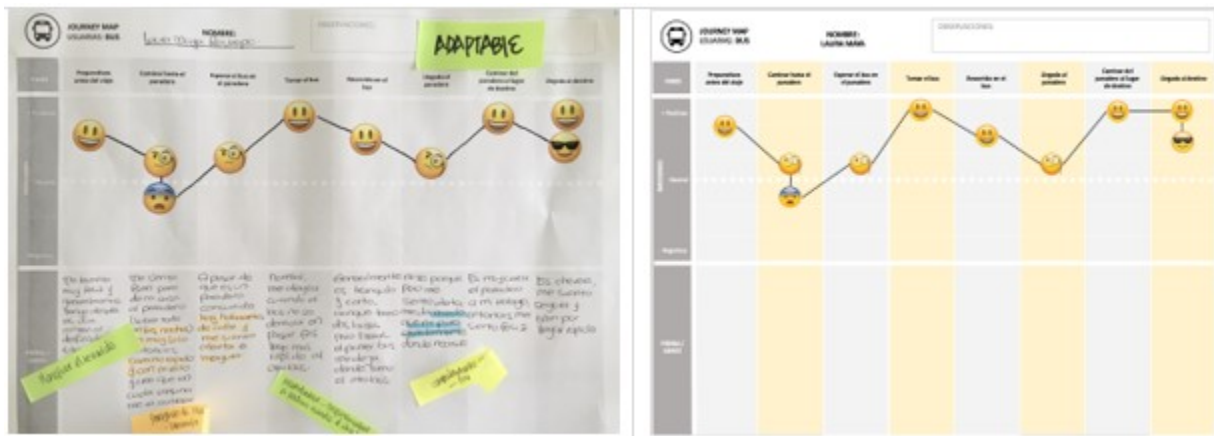
8	Conceptos asociados a la movilidad en bicicleta	Palabras rápidas – asociación libre.	Nube de palabras
---	-------------------------------------------------	--------------------------------------	------------------

**Conversación:** se realizó una matriz en Excel para documentar a través de *verbatim*, lo que las mujeres decían a lo largo del grupo focal. En las filas se ubicaron los datos básicos del participante para poderla identificar, el modo de transporte y las diferentes partes de la estructura del grupo focal. Aunque para cada una de las partes del grupo focal, se diseñó una herramienta de análisis, todas las conversaciones que se desprendían de las diferentes actividades fueron consignadas en la matriz. En las filas se tenían los siguientes campos: grupo focal, participante, modo de transporte; y en las columnas: variables relevantes en la elección del modo de transporte actual, qué sería ideal de un modo de transporte, visión subjetiva sobre el entorno urbano, identificar la dinámica de viaje, experiencia de viaje en el modo habitual, valoración de criterios, actitudes frente al ciclismo urbano (positivas y negativas), actitudes frente al ciclista / personaje ciclista, yo como ciclista. En las filas, se especificaba el grupo focal en el que participó la persona, su identificación y los diferentes modos de transporte (caminata, bicicleta, metro, bus, taxi, auto, moto) (ver [ANEXO6 MATRÍZ DE ANÁLISIS GRUPO FOCAL](#))

Para diligenciar la matriz, se utilizaron los videos de las sesiones que fueron entregados a la investigadora por el personal audiovisual de *MercaLab*; en total, se analizaron 7 horas de material audiovisual. El video de la primera sesión (04/03/2020), tiene una duración de 2:24:31; el video de la segunda sesión (05/03/2020), tiene una duración de 2:23:41; y el video de la tercera sesión (10/03/2020), tiene una duración de (2:17:25).

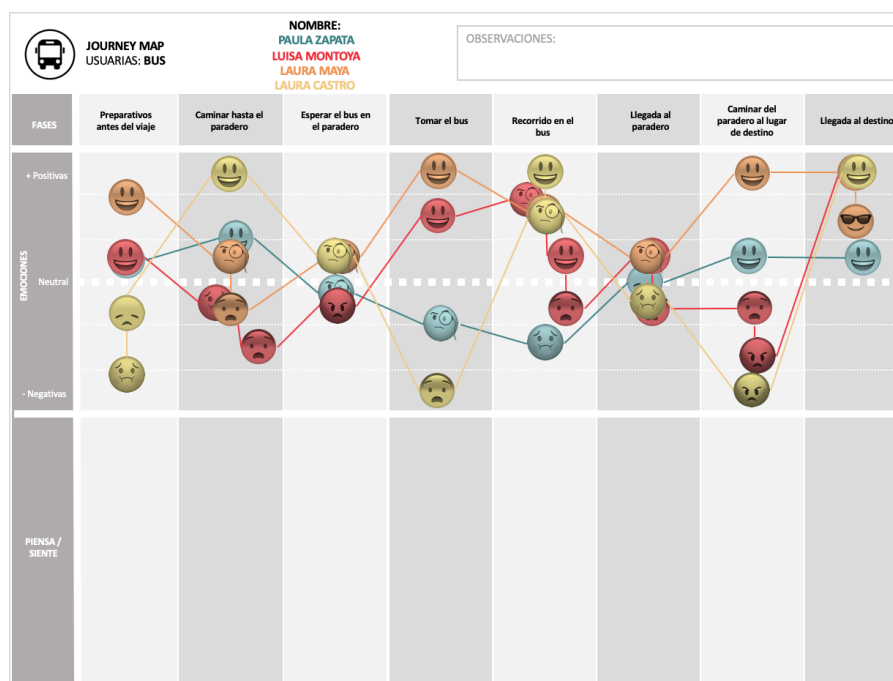
**Journey map:** inicialmente, los mapas de experiencia o *journey maps*, fueron digitalizados uno a uno (ver [ANEXO4 JOURNEY MAP DIGITALIZADOS](#)).

Imagen 27, Mapa de experiencia de usuaria hecho a mano y mapa de la misma usuaria digitalizado.



Posteriormente, se agruparon los mapas digitalizados de aquellas mujeres que compartían el mismo modo de transporte, se asignó a cada una de ellas un código de color y se sobrepusieron cada uno de los mapas segmentado por modo de transporte, con el fin de identificar qué tan similares eran las experiencias de las mujeres que hacían uso del mismo modo de transporte.

Imagen 28, mapa de experiencia consolidado usuarias del transporte público.



A continuación, se dispusieron todos y cada uno de los mapas en una pared para poder tener una mejor visualización de los mismos, con el fin de identificar más fácilmente, lo que las usuarias de los diferentes modos de transporte sentían y pensaban sobre su experiencia de viaje; a través de *post it* se usaron un códigos de colores, para identificar las características que se repetían en las diferentes experiencias: planificación del recorrido (verde), percepción de inseguridad ciudadana (naranja), comportamiento de conductores de servicio público (amarillo), acoso callejero (naranja), vestuario (rosa), incertidumbre respecto al transporte público (azul), condiciones climáticas (rojo).

Inicialmente, se propuso un análisis por grupos de usuarias que utilizaran el mismo modo de transporte; para este análisis, no solamente se utilizó la información que está dispuesta en los mapas de experiencia en los campos de “piensa” y “siente”, sino también, la transcripción de *verbatim* realizado en la matriz de análisis. Algunas experiencias de mujeres que usaban el mismo

modo de transporte resultaron ser opuestas; o no se facilitaba el análisis ya que la muestra no era representativa como en el caso de las mujeres que caminan, donde solo plasmaron su experiencia en este modo de transporte.

Para el análisis de esta herramienta y como criterio de integridad en términos de credibilidad, se consultó a un experto Mauricio Bejarano, Magíster en Administración de la Universidad de Barcelona. Jefe Departamento de Mercadeo. Coordinador área de Servicios, experto en investigación y aplicación de metodologías de servicio como *Journey maps*, blue print, entre otras; quien asesoró a la investigadora en diferentes sesiones para estructurar el proceso de análisis de mapa de experiencia.

*Imagen 29, Proceso de análisis de los mapas de experiencia.*



### ***Segmentación por perfiles:***

Tomando como referencia la investigación de mercados sobre el uso del sistema de bicicletas públicas EnCicla, se identificó que un posible análisis para el mapa de experiencia podría

ser la ‘perfilación’ por segmentos. Consta de identificar actitudes respecto a una situación específica, para generar grupos de perfiles con características similares para posteriormente caracterizarlos de acuerdo con los motivadores e inhibidores respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte (Bejarano, Ceballos, & Maya, 2017). Esta ‘perfilación’ es importante, debido a que, aunque dos mujeres usen el mismo modo de transporte, sus actitudes, experiencias y percepciones pueden ser muy diferentes frente a situaciones específicas. Para dar contexto al análisis de esta parte, se manejó una tarjeta denominada perfilación de segmentos. (ver [ANEXO5 PERFILACIÓN DE USUARIAS](#))

*Perfilación de acuerdo con las actitudes frente al transporte:*

Inicialmente, para cada una de las usuarias, se identificaron sus actitudes respecto al transporte, sin importar el modo que utilizaran en su cotidianidad. Para esto, se identificaron los verbatims que mejor representaran lo que la asistente en particular pensaba, sentía y hacía sobre el transporte en general según su participación a lo largo de todo el grupo focal; para posteriormente, realizar un análisis de sus rasgos principales y entregarle una etiqueta que pudiera definir sus actitudes frente al transporte. Para estas etiquetas, se usaron adjetivos como “temerosa”, “independiente”, “Cómoda”, entre otras. Se busca la definición de cada nombre la RAE, para verificar su pertinencia en la asignación.

*Imagen 30, perfil de actitudes frente al transporte.*

[ Actitudes frente al transporte ]

#perfil

ANALÍTICA (-) CAUTELOSA TEMEROSA



Ana Cristina Jaramillo, 33 años.  
Ama de casa - desempleada.  
[ AUTO: El Poblado - N/A ]

💡 "Para mí un tema de una caída, por ejemplo en bicicleta, es algo supremamente horroroso, por eso yo no monto en bicicleta".

❤️ "Sentirme segura y tranquila en mi integridad física".

👉 "Buscaba la gente, el movimiento para caminar"

ANÁLISIS:  
 ✓ La seguridad es primero.  
 ✓ Analiza los riesgos antes de tomar la decisión.  
 ✓ Prioriza el modo de transporte donde pueda mitigar el riesgo de sufrir una lesión física.

*Tabla 8, definición etimológica de las etiquetas asignadas respecto a las actitudes frente al transporte.*

ETIQUETA	DEFINIÓN RAE
<b>TEMEROSA</b>	1. adj. Medroso, irresoluto. 2. adj. Que recela un daño. 3. adj. p. us. Que causa temor.
<b>PRAGMÁTICA</b>	1. adj. Inclinado al pragmatismo. Apl. a pers., u. t. c. s. PRAGMATISMO: 1. m. Preferencia por lo práctico o útil.
<b>CONVENIENTE</b>	2. adj. Conforme, concorde.
<b>ADAPTABLE</b>	1. adj. Capaz de ser adaptado. ADAPTAR: 1. tr. Acomodar, ajustar algo a otra cosa. U. t. c. prnl.
<b>OBSERVADORA</b>	1. adj. Que observa. Apl. a pers., u. t. c. s. OBSERVAR: 4. tr. Mirar con atención y recato, atisbar.
<b>CONTROLADORA</b>	1. adj. Que controla. U. t. c. s. CONTROLAR: 1. tr. Ejercer el control sobre alguien o algo.
<b>INDEPENDIENTE</b>	1. adj. Que no tiene dependencia, que no depende de otro. 2. adj. autónomo.
<b>IRREVERENTE</b>	1. adj. Contrario a la reverencia o respeto debido. Apl. a pers., u. t. c. s.

ESTRESADA	1. adj. Que implica estrés.
-----------	-----------------------------

Adicionalmente, se agruparon los perfiles que recibieron una denominación o etiqueta similar para identificar qué rasgos compartían y se definieron dichos rasgos.

Aunque dentro del análisis de las actitudes de las participantes frente al transporte, revelaba una generalidad sobre lo que les importa a las mujeres al momento de elegir un modo de transporte, según características de su personalidad, se hacía necesario de acuerdo con el objetivo de la investigación, identificar las actitudes de las mujeres respecto a la bicicleta como medio de transporte; por lo tanto, se procedió con dicha ‘perfilación’.

*Perfilación de acuerdo con las actitudes frente a la bicicleta como medio de transporte:*

Se realizó el mismo procedimiento de la perfilación de acuerdo con el transporte, exceptuando la asignación de etiquetas. Mediante los *verbatim*s, se representaron las actitudes de las mujeres respecto a lo que pensaban, sentían y hacían sobre la bicicleta como medio de transporte. Adicionalmente, de manera gráfica se representó, si la actitud hacia la bicicleta era positiva o negativa a través de la ubicación de la foto de la participante sobre una línea o eje horizontal en cuyos extremos (izquierdo negativo y derecho positivo), se encontraba la actitud positiva o negativa sobre la bicicleta como medio de transporte.



*Imagen 32, inhibidores para usar la bicicleta.*

[ Inhibidores para usar la bicicleta ]



Ana Cristina Jaramillo, 33 años.  
Ama de casa – desempleada.

[ AUTO: El Poblado - N/A ]



Externos

- ✓ "Te pueden atropellar fácil, tu cuerpo es el que está recibiendo el golpe"
- ✓ "No puedo llevar mis 70 cosas. No puedo merca. Yo que vivo llena de cosas a mi no me sirve"



Internos

- ✓ "Soy súper torpe".
- ✓ "Yo me acuerdo cuando mi papá me enseñó a montar en bicicleta, eso para mí era un martirio"
- ✓ "Yo hubiera dibujado un hombre porque siento que los hombres están más protegidos"
- ✓ "Para una persona como yo que es miedosa"

ANÁLISIS:

- ✓ Para ella la bicicleta es peligrosa, porque la persona queda expuesta.
- ✓ Es incómoda, ya que para ella se pueden cargar cosas.
- ✓ Es poco probable que use la bicicleta como medio de transporte.

*Categorización en plano cartesiano según actitudes e inhibidores:*

Una vez teniendo identificadas las actitudes de las mujeres respecto a la bicicleta como medio de transporte y los diferentes inhibidores para acceder a la bicicleta como medio de transporte, se generó un plano cartesiano con estas variables, donde las actitudes se sitúan en el eje Y y los inhibidores en el eje X. Esto con el fin de relacionar ambas variables e identificar grupos o segmentos dentro de las participantes con características similares. Para realizar dicha categorización, se utilizó la herramienta colaborativa MIRO.com<sup>2</sup>; donde en un tablero se dibujaron los 2 ejes y se ubicaron los perfiles de las mujeres.

<sup>2</sup> [https://miro.com/app/board/o9J\\_ksLiCRg=](https://miro.com/app/board/o9J_ksLiCRg=/)

Imagen 33, Herramienta MIRO.com, plano cartesiano.



Posterior a la ubicación de cada uno de los perfiles en el plano cartesiano, según sus actitudes e inhibidores, se identifican grupos con características similares.

Imagen 34, plano cartesiano MIRO, con identificación de grupos



Se realiza una tabla para vincular el tipo de grupo, el nombre que se le da a cada grupo, la descripción, las participantes que conforman cada grupo, cuál es su actitud frente a la bicicleta y si sus inhibidores son internos o externos.

Para tener una mejor comprensión de cada uno de los grupos, se realiza una caracterización a través de un formato persona (“Personas | Service Design Tools,” n.d.). A través de caracterizar cada grupo a través de las cualidades de una persona, se describe que buscan las mujeres que pertenecen a ese grupo respecto a un modo de transporte, qué acciones realizan para tener el desplazamiento que buscan, qué les gusta de su viaje y que disfrutan; qué les parece molesto de su experiencia de viaje y se realiza una narrativa respecto a la relación que han tenido con la bicicleta, describiendo sus actitudes hacia este modo de transporte y su probabilidad de ser usuarias. Además, se describe brevemente cuál es su cualidad más representativa en relación con el transporte y mediante un collage se realiza una representación gráfica de este personaje.

*Imagen 35, formato persona.*

<b>NOMBRE DEL PERSONAJE:</b> Nombre imaginario del personaje		<b>COLLAGE:</b> Representación gráfica del personaje	
<b>VERBATIM</b> Su frase más representativa.			
<b>OBJETIVOS:</b> Qué busca en un modo de transporte, cuáles son las variables que más valoran de un modo de transporte.	<b>NARRATIVA EN RELACIÓN CON LA BICICLETA:</b> Actitud frente a la bicicleta como medio de transporte. Posibilidad de ser usuarias de este modo.		
<b>TAREAS:</b> Qué acciones realizan para desplazarse en cumplimiento a las variables que valoran.			
<b>ALEGRÍAS:</b> Qué les gusta de su viaje y que disfrutan			
<b>FRUSTRACIONES:</b> Qué les parece molesto de su experiencia de viaje.	<b>ACTITUD BICICLETA:</b>	<b>INHIBIDORES:</b>	
	<b>SUPERPODER:</b> Cualidad más representativa		

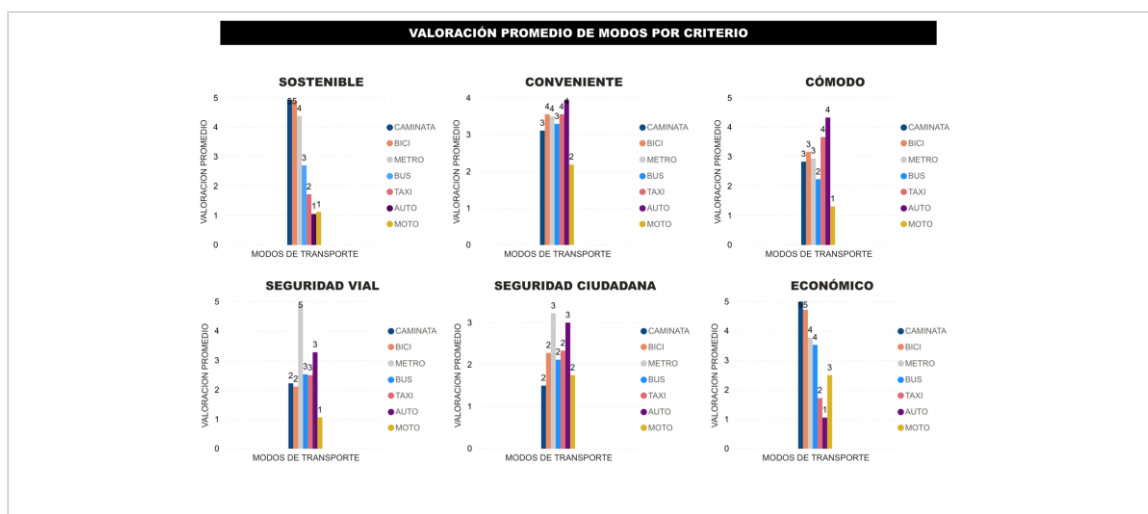
**Encuesta de valoración de criterios:** se realizó la transcripción de las encuestas en una base de datos, relacionando dicha información con los datos básicos de las participantes, para

posteriormente, realizar el tratamiento de éstos a través de un visualizador de dato; en este caso, se utilizó *Power BI* (ver [ANEXO7 BD ENCUESTA VALORACIÓN](#)).

También se generó un tablero multivariable, relacionando los datos personales de las participantes (edad, ocupación, personas a cargo, modo de transporte, entre otros) los cuales se preguntaban en el formato “Datos personales participantes grupo focal”, cruzados con las respuestas a la encuesta de valoración de modos de transporte, donde se evalúa que tan sostenible, conveniente, cómodo económico y seguro (vial y ciudadano), son los diferentes modos de transporte (ver anexo: [ANEXO11 ENCUESTA PERCEPCIÓN MODOS TTE](#)).

Adicionalmente, se integró la variable de tipo de segmento”, para poder identificar respuestas por grupo o segmento. Con respecto a las respuestas, se graficaron los valores promedio del total de las personas asistentes, para realizar un análisis de cada una de las variables (sostenibilidad, conveniencia, comodidad, seguridad vial y ciudadana, economía) y un análisis de cada uno de los modos según las percepciones de las mujeres.

*Imagen 36, tablero en Power BI, análisis de variables de seguridad y análisis de las percepciones de las mujeres sobre la caminata.*



	<p>[ Análisis ]</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;">  <p><b>SEGURO -SEGURIDAD VIAL</b></p> <p>"Que no corras peligro en términos de colisiones y atropellos"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ El metro fue considerado el modo donde menos probabilidades hay de sufrir in incidente vial.</li> <li>✓ El auto, con una calificación de 3,2 es el siguiente con mayor percepción de seguridad vial.</li> <li>✓ El taxi y el bus se mantienen en el promedio, notándose no ni muy seguro ni muy inseguro, seguidos por la bicicleta y la caminata.</li> <li>✓ La motocicleta, es el modo que se percibe más inseguro desde la seguridad vial. De hecho, según datos del observatorio de Movilidad de Medellín (2019), los motociclistas son quienes más se ven inmersos en incidentes viales con solo daños, lesionados y muertes; y son los usuarios de este modo de transporte, quienes más registran colisiones con peatones.</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px;">  <p><b>SEGURO -SEGURIDAD CIUDADANA</b></p> <p>"Relacionado al robo y al acoso" "Sentirse seguro"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ninguno de los modos de transporte fue considerado por las participantes completamente seguro.</li> <li>✓ El metro seguido por el auto, fueron los modos percibidos más seguros desde la seguridad ciudadana; ubicándose por encima del promedio. Esta sensación puede producirse por la percepción de confinamiento y protección que se genera al estar en la infraestructura metro o dentro de un vehículo.</li> <li>✓ La caminata, seguida de la moto, fueron los modos percibidos como más inseguros.</li> </ul> </div>	
	<p>[ Análisis ]</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>Percepción de las mujeres</b></p> <p style="text-align: center;">[ Respecto a la caminata ]</p>  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La caminata es percibida como sostenible y económica; medianamente conveniente y cómoda; pero muy insegura desde la perspectiva de seguridad vial y seguridad ciudadana.</li> <li>✓ Las mujeres aseguraron sentirse expuestas y vulnerables cuando caminan, sobre todo a situaciones de acoso callejero.</li> <li>✓ Caminar es una actividad que aseguran disfrutar; pero algunas no deciden utilizar este modo como principal debido a la percepción de inseguridad que les genera.</li> <li>✓ La caminata exige tener contacto con el espacio público; el cual, según el ejercicio de palabras rápidas, es asociado con términos como: caos, inseguridad, incomodidad, peligro.</li> </ul>	

**Mapa de empatía:** se realizó una matriz de análisis donde en las filas se identifican cada una de las preguntas realizadas en la sección; y posteriormente, en las columnas se relacionan las respuestas de cada participante.

Tabla 9, formato matriz de análisis actitudes frente al ciclismo urbano.

	GRUPO 1							GRUPO 2				GRUPO 3						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18
¿Qué piensan sobre la bicicleta como medio de transporte?																		
¿Cuándo ven una persona en bicicleta ustedes qué piensan?																		
Qué beneficios ven en la bici?																		
Quien se beneficia?																		
Qué aspectos son importantes respecto al género en cuando a decidir usar la bicicleta como medio de transporte?																		
Qué oyen sobre la bicicleta?																		
Qué ven?																		
qué dicen sus amigos sobre la bici?																		
Qué dicen los medios?																		
Qué resaltan de la bicicleta como medio de transporte?																		













Según las respuestas de las participantes, se puede identificar diferentes niveles (de lo macro a lo micro), respecto a cómo se abordan las actitudes frente al ciclismo urbano:

- **Ciclismo urbano para la ciudad:** la promoción de la bicicleta como medio de transporte en el ámbito de planificación de ciudad; es lo más macro del análisis.
- **Ciclismo urbano para las personas:** entendido como el impacto que tiene la promoción de la bicicleta para las personas.
- **Ciclismo urbano para las mujeres:** consideraciones para que la mujer pueda realizar viajes utilizando la bicicleta como medio de transporte.
- **Ciclismo urbano para mí:** haciendo referencia a si la bicicleta como medio de transporte es una opción para las participantes.

Para cada una de las dimensiones anteriores, se valoraron actitudes positivas y negativas; identificando verbatim o citas textuales de las participantes; y posteriormente, se realizó un análisis que permitió identificar actitudes concluyentes frente a los diferentes niveles. (Ver

[ANEXO13 ACTITUDES CICLISMO URBANO](#))

*Imagen 37, verbatims y análisis frente a las actitudes del ciclismo urbano para la ciudad  
(positivas y negativas).*

[ Verbatims ]	<div style="text-align: center;"> <p>ACTITUDES</p> <p>FRENTE AL CICLISMO URBANO</p> <p>[ Ciclismo urbano para la ciudad ]</p> </div> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Positivas </p> <p>"Yo siento que tener la bicicleta entre los medios de transporte, hace que la ciudad se vea más moderna, más chévere, más volver a lo básico, como más europeo. Es cool y mucha gente lo empieza a hacer por eso"</p> <p>"Yo digo que ha habido un cambio súper significativo, hace 8 años que yo estaba en la universidad, nadie montaba en bicicleta. Solo veías en bicicleta a los trabajadores que iban para las obras, pero uno, no se te pasaba por la mente"</p> <p>"Hacia allá deben ir las ciudades, la gente se va a empezar a mover en bicicleta"</p> <p>"Desarrollo... Es como Europa. A mi me da satisfacción verlos"</p> <p>"Se ve mucho en la ciclorruta de las Vegas, el que pasa con súper bici de 10 millones con todos sus equipo y el trabajador que uno ve que viene con sus bulticos amarrados atrás en la bici"</p> <p>"Si no hubiera sido por EnCicla, nadie hubiera decidido andar en bici. Y no hubieran puesto ciclorrutas"</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Negativas </p> <p>"Creo que el proceso que ha tenido la ciudad para insertar la bici no ha sido el adecuado, sobre todo con la mujer. Le estamos diciendo que salga bajo su propio riesgo"</p> <p>"La ciudad ha carecido de un proceso de socialización"</p> <p>"Yo no he visto nada en medios"</p> <p>"Yo no sé ni siquiera donde hay ciclorrutas, por lo menos en el Poblado que es donde yo me muevo, cero pollo rayado"</p> <p>"Se le está quitando espacio al peatón para dárselo al ciclismo. Antes un andén era amplio para caminar, ahora es estrecho"</p> <p>"La ciclorruta está sectorizada, y las están haciendo por cumplir sin pensar en el usuario real"</p> <p>"Necesitamos más infraestructura, ha sido muy improvisada o muy relegada."</p> <p>"Me da la sensación de que a veces quienes diseñan las ciclorrutas no montan en bicicleta"</p> </td> </tr> </table>	<p style="text-align: center;">Positivas </p> <p>"Yo siento que tener la bicicleta entre los medios de transporte, hace que la ciudad se vea más moderna, más chévere, más volver a lo básico, como más europeo. Es cool y mucha gente lo empieza a hacer por eso"</p> <p>"Yo digo que ha habido un cambio súper significativo, hace 8 años que yo estaba en la universidad, nadie montaba en bicicleta. Solo veías en bicicleta a los trabajadores que iban para las obras, pero uno, no se te pasaba por la mente"</p> <p>"Hacia allá deben ir las ciudades, la gente se va a empezar a mover en bicicleta"</p> <p>"Desarrollo... Es como Europa. A mi me da satisfacción verlos"</p> <p>"Se ve mucho en la ciclorruta de las Vegas, el que pasa con súper bici de 10 millones con todos sus equipo y el trabajador que uno ve que viene con sus bulticos amarrados atrás en la bici"</p> <p>"Si no hubiera sido por EnCicla, nadie hubiera decidido andar en bici. Y no hubieran puesto ciclorrutas"</p>	<p style="text-align: center;">Negativas </p> <p>"Creo que el proceso que ha tenido la ciudad para insertar la bici no ha sido el adecuado, sobre todo con la mujer. Le estamos diciendo que salga bajo su propio riesgo"</p> <p>"La ciudad ha carecido de un proceso de socialización"</p> <p>"Yo no he visto nada en medios"</p> <p>"Yo no sé ni siquiera donde hay ciclorrutas, por lo menos en el Poblado que es donde yo me muevo, cero pollo rayado"</p> <p>"Se le está quitando espacio al peatón para dárselo al ciclismo. Antes un andén era amplio para caminar, ahora es estrecho"</p> <p>"La ciclorruta está sectorizada, y las están haciendo por cumplir sin pensar en el usuario real"</p> <p>"Necesitamos más infraestructura, ha sido muy improvisada o muy relegada."</p> <p>"Me da la sensación de que a veces quienes diseñan las ciclorrutas no montan en bicicleta"</p>
<p style="text-align: center;">Positivas </p> <p>"Yo siento que tener la bicicleta entre los medios de transporte, hace que la ciudad se vea más moderna, más chévere, más volver a lo básico, como más europeo. Es cool y mucha gente lo empieza a hacer por eso"</p> <p>"Yo digo que ha habido un cambio súper significativo, hace 8 años que yo estaba en la universidad, nadie montaba en bicicleta. Solo veías en bicicleta a los trabajadores que iban para las obras, pero uno, no se te pasaba por la mente"</p> <p>"Hacia allá deben ir las ciudades, la gente se va a empezar a mover en bicicleta"</p> <p>"Desarrollo... Es como Europa. A mi me da satisfacción verlos"</p> <p>"Se ve mucho en la ciclorruta de las Vegas, el que pasa con súper bici de 10 millones con todos sus equipo y el trabajador que uno ve que viene con sus bulticos amarrados atrás en la bici"</p> <p>"Si no hubiera sido por EnCicla, nadie hubiera decidido andar en bici. Y no hubieran puesto ciclorrutas"</p>	<p style="text-align: center;">Negativas </p> <p>"Creo que el proceso que ha tenido la ciudad para insertar la bici no ha sido el adecuado, sobre todo con la mujer. Le estamos diciendo que salga bajo su propio riesgo"</p> <p>"La ciudad ha carecido de un proceso de socialización"</p> <p>"Yo no he visto nada en medios"</p> <p>"Yo no sé ni siquiera donde hay ciclorrutas, por lo menos en el Poblado que es donde yo me muevo, cero pollo rayado"</p> <p>"Se le está quitando espacio al peatón para dárselo al ciclismo. Antes un andén era amplio para caminar, ahora es estrecho"</p> <p>"La ciclorruta está sectorizada, y las están haciendo por cumplir sin pensar en el usuario real"</p> <p>"Necesitamos más infraestructura, ha sido muy improvisada o muy relegada."</p> <p>"Me da la sensación de que a veces quienes diseñan las ciclorrutas no montan en bicicleta"</p>		
[ Análisis ]	<div style="text-align: center;"> <p>ACTITUDES</p> <p>FRENTE AL CICLISMO URBANO</p> <p>[ Ciclismo urbano para la ciudad ]</p> </div> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Positivas </p> <p>Implementar la bicicleta como medio de transporte en las ciudades, es sinónimo de desarrollo, de una ciudad más moderna, Cool y progresista. Este modelo de ciudad que promueve la bicicleta, es hacia donde las ciudades están migrando; es tendencia mundial.</p> <p>En Medellín el cambio en los últimos años ha sido significativo respecto a la promoción de la bicicleta como medio de transporte; ahora, se perciben más ciclistas que hace algunos años.</p> <p>El Sistema de bicicletas públicas EnCicla se considera un detonante de la movilidad en bicicleta.</p> <p>[ Desarrollo, modernidad, progreso, cool, tendencia ]</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Negativas </p> <p>La infraestructura actual para la bicicleta, se percibe escasa (baja cobertura) e insegura.</p> <p>Ha faltado un mejor proceso de comunicación a nivel de ciudad para posicionar este modo de transporte y para informar a la ciudadanía sobre los beneficios, la localización de la infraestructura ciclista y programas relacionados con este medio.</p> <p>[ Más información, mejor socialización, más y mejor infraestructura ]</p> </td> </tr> </table>	<p style="text-align: center;">Positivas </p> <p>Implementar la bicicleta como medio de transporte en las ciudades, es sinónimo de desarrollo, de una ciudad más moderna, Cool y progresista. Este modelo de ciudad que promueve la bicicleta, es hacia donde las ciudades están migrando; es tendencia mundial.</p> <p>En Medellín el cambio en los últimos años ha sido significativo respecto a la promoción de la bicicleta como medio de transporte; ahora, se perciben más ciclistas que hace algunos años.</p> <p>El Sistema de bicicletas públicas EnCicla se considera un detonante de la movilidad en bicicleta.</p> <p>[ Desarrollo, modernidad, progreso, cool, tendencia ]</p>	<p style="text-align: center;">Negativas </p> <p>La infraestructura actual para la bicicleta, se percibe escasa (baja cobertura) e insegura.</p> <p>Ha faltado un mejor proceso de comunicación a nivel de ciudad para posicionar este modo de transporte y para informar a la ciudadanía sobre los beneficios, la localización de la infraestructura ciclista y programas relacionados con este medio.</p> <p>[ Más información, mejor socialización, más y mejor infraestructura ]</p>
<p style="text-align: center;">Positivas </p> <p>Implementar la bicicleta como medio de transporte en las ciudades, es sinónimo de desarrollo, de una ciudad más moderna, Cool y progresista. Este modelo de ciudad que promueve la bicicleta, es hacia donde las ciudades están migrando; es tendencia mundial.</p> <p>En Medellín el cambio en los últimos años ha sido significativo respecto a la promoción de la bicicleta como medio de transporte; ahora, se perciben más ciclistas que hace algunos años.</p> <p>El Sistema de bicicletas públicas EnCicla se considera un detonante de la movilidad en bicicleta.</p> <p>[ Desarrollo, modernidad, progreso, cool, tendencia ]</p>	<p style="text-align: center;">Negativas </p> <p>La infraestructura actual para la bicicleta, se percibe escasa (baja cobertura) e insegura.</p> <p>Ha faltado un mejor proceso de comunicación a nivel de ciudad para posicionar este modo de transporte y para informar a la ciudadanía sobre los beneficios, la localización de la infraestructura ciclista y programas relacionados con este medio.</p> <p>[ Más información, mejor socialización, más y mejor infraestructura ]</p>		

**Dibujo – Asociación libre:** se registra en detalle en una matriz el momento cuando las mujeres inician el ejercicio de asociación libre. En las filas de la matriz, se registra la conversación que sostienen las mujeres para llegar a un acuerdo frente a las características del dibujo; es interesante porque a través de esta conversación cada una expone su punto de vista; en la fila siguiente, se identifica la razón de la elección del género del personaje ciclista, seguido de las

características del personaje ciclista y las características sobre su bicicleta (ver anexo: ANEXO15\_MATRIZ\_ACTITUDES\_CICLISTA\_CICLISMO).

*Tabla 10, matriz dibujo asociación libre.*

	GRUPO 1							GRUPO 2				GRUPO 3						
	SUBGRUPO 1				SUBGRUPO 2							SUBGRUPO 1				SUBGRUPO 2		
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18
<b>CONVERSACIÓN EN MEDIO DEL DIBUJO</b>																		
<b>POR QUÉ MUJER?</b>																		
<b>DESCRIPCIÓN PERSONA CICLISTA</b>																		
<b>DESCRIPCIÓN BICICLETA</b>																		

Adicionalmente, se realiza otra matriz, para visualizar con mayor facilidad las características de los personajes ciclistas y analizarlos comparativamente a través de las siguientes variables: género, edad, ocupación, lugar de residencia, comida favorita, gustos, actitud, lo que usa, cómo es su bicicleta. De cada uno de los dibujos de los personajes ciclistas se describen estas características y se encuentran rasgos comunes que se van ubicando en la columna de conclusión. Cuando se tienen consolidados los rasgos comunes de este personaje ciclista, se realiza un collage, para representar gráficamente dichas cualidades.

(ver [ANEXO15\\_MATRIZ\\_ACTITUDES\\_CICLISTA\\_CICLISMO](#)).

*Tabla 11, matriz de análisis de personajes ciclistas.*

	GRUPO 1		GRUPO 2	GRUPO 3		CONCLUSIÓN
	DIBUJO 1	DIBUJO 2	DIBUJO 3	DIBUJO 4	DIBUJO 5	
<b>Género</b>						
<b>Edad</b>						
<b>Ocupación</b>						
<b>Lugar de residencia</b>						
<b>Comida favorita</b>						
<b>Gustos</b>						
<b>Actitud</b>						
<b>Lo que usa</b>						
<b>Qué bicicleta tiene</b>						

*Palabras rápidas – Asociación libre:* inicialmente, con el fin de ordenar la información, se digitaliza en una matriz (ver [ANEXO8 BD PALABRAS RÁPIDAS ASOCIACIÓN LIBRE](#)), donde se relaciona la participante, la categoría o perfil de la participante, la palabra dictada y la respuesta entregada por la persona. En la base de datos, se puede filtrar según tipología de las participantes, para identificar, por ejemplo, qué palabras escribió el perfil tipo 1 y así sucesivamente.

Posteriormente, a través de una herramienta web gratuita llamada “nube de palabras”(“Nube de palabras: ¿qué es y para qué sirve? ¡descúbrelo aquí!,” n.d.) se grafican las respuestas de las participantes, por cada palabra estímulo se realiza una representación (ver: [ANEXO12 NUBE DE PALABRAS](#)); solo se graficaron el conjunto de palabras relacionadas con la palabra que fue dictada; más no, discriminado por tipología o perfil de las participantes. La nube de palabras, permite de manera gráfica identificar qué palabra o palabras están más repetidas, ya que su tamaño depende del número de repeticiones o densidad de la misma; es decir, entre más palabras repetidas haya, más grande será la palabra (“Nube de palabras: ¿qué es y para qué sirve?” n.d.)<sup>3</sup>. A través de la plataforma, se suben las respuestas que dieron las participantes y automáticamente se genera el resultado. Se puede elegir la forma, el color de la tipografía y la fuente. Adicionalmente, arroja el resultado de cuántas veces se repite una misma palabra.

---

Imagen 38, nube de palabras como respuesta a la palabra “Moto”



**Conversación – Yo como ciclista:** se realiza una matriz para analizar con mayor detalle esta sesión del grupo focal. En las filas se relacionaban las participantes mientras que en las columnas se describía particularmente si sabían montar en bicicleta, cómo y a qué edad aprendieron a usarla, si actualmente tienen bicicleta (deportiva o urbana), si se imaginan usándola para ir a trabajar y qué necesitarían para usar este modo de transporte.

## Capítulo 4

### Presentación y Análisis de Resultados.

#### Contexto de la dinámica de viaje de las mujeres de Medellín.

OBJETIVO INVESTIGACIÓN	HERRAMIENTA CAPTAR INFORMACIÓN	HERRAMIENTA ANÁLISIS
Entendimiento de la dinámica de movilidad de las mujeres de Medellín	Encuesta Origen Destino	<i>Tableau</i> Análisis multi-variable diferenciado por género

Según la Encuesta origen destino del Valle de Aburrá (ÁMVA, 2017), el 48,5 % de la población no viaja; de estas personas, el 30,5% son mujeres de y el 18% son hombres. De aquellas mujeres que no viajan, el 52% aseguran ser amas de casa, realizando labores del hogar no remuneradas.

De los 4.682.850 de viajes totales que se realizan desde o hacia el municipio de Medellín (incluyendo viajes menores a 2 cuadras), el 49,8% de los viajes es realizado por mujeres y el 50,2% por hombres y ambos realizan 2,3 viajes en promedio, significando una participación equitativa respecto al género en la cantidad de viajes totales diarios.

Con respecto a las mujeres, la duración y distancia promedio de viajes es de 32 minutos y 5,8 kilómetros respectivamente, mientras que los hombres recorren 2 kilómetros más de distancia promedio (7,8 kilómetros) y 35 minutos de tiempo promedio de viaje. Indicando que las mujeres viajamos a una velocidad promedio de 10,95 km/h, mientras que los hombres lo hacen a una velocidad de 13,4 km/h.

La hora donde se concentran más viajes de mujeres es al medio día, por motivos de regreso a casa, mientras que el horario pico de viajes de los hombres es en la mañana y en la tarde. Los motivos de viaje que son más predominantes en las mujeres son: diligencia o trámite, recoger o dejar a alguien, salud, acompañar a alguien. Todos asociados a labores de cuidado.

En relación con la distribución modal (incluyendo viajes menores a 2 cuadras), en Medellín; se realizan 33,53% de viajes a pie, 1% de viajes en bicicleta, 17,8% de viajes en bus, 12,6% de viajes en Sistema Integrado del Valle de Aburrá (SITVA), 6,51% de viajes en taxi, 13,15% de viajes en auto, 11,22% de viajes en moto y 4,27% en otros modos como patinetas, patinetas eléctricas, entre otros.

Debe tenerse en cuenta, que en el 93% de los viajes que se realizan en bus, las personas acceden caminando, lo que conllevaría a que, si se tomaran las etapas de viaje a pie de los diferentes modos de transporte, la participación de este modo en la distribución sería mayor.

Al realizar la desagregación por género de los viajes por modo; puede evidenciarse que las mujeres caminamos más (mujeres: 19,25% - hombres: 14,28%), usamos más el bus (mujeres: 9,65% - hombres: 8,15%) y usamos más el taxi que los hombres (mujeres: 3,74% - hombres 2,77%); mientras que la bicicleta, (mujeres: 0,2% - hombres: 0,8%), la moto (mujeres: 3,07% - hombres: 8,15%) y el auto (mujeres: 5,74% - hombres 7,41%), tienen una predominancia de viajes masculinos. El SITVA y otros modos guardan una proporción 50/50 de viajes entre hombres y mujeres.

Con respecto a los viajes a pie, en distancias recorridas entre 0 a 3km, las mujeres realizamos el 45,5% de los viajes, mientras que los hombres solo el 36%, mientras que en los viajes entre 3 a más de 10km las mujeres participamos con el 54,3%, mientras que los hombres realizan el 64% de los viajes. Lo anterior, permite identificar que las mujeres recorremos distancias más

cortas que los hombres, presentándose como un público potencial para promover la bicicleta al ser más eficiente en distancias hasta los 5 kilómetros (Gobierno de Chile, 2015)

En lo correspondiente a la bicicleta, se analizaron los viajes realizados en bicicleta particular y en el Sistema de Bicicletas Públicas EnCicla; encontrando que del total de viajes realizados en el EnCicla, las mujeres realizan el 45,7% y los hombres el 54,3% de los viajes, demostrando que las mujeres que viajan en bicicleta, prefieren usar el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) que la bicicleta particular.

Al hacer un análisis de variables interrelacionadas, se identifica que solo en el 17% de los viajes realizados en auto y moto, conduce una mujer; significando que en mayor proporción las mujeres somos acompañantes de estos modos de transporte, lo que podría tener implicaciones en la autonomía e independencia de nuestros desplazamientos cotidianos al depender de las dinámicas de viaje de quien pueda llevarnos o recogernos.

Con respecto a las personas que viajan con motivo trabajo, se evidencia que el 38,42% son mujeres y el 58,78% son hombres, evidenciando una brecha de género que también podría estar relacionada con las oportunidades laborales.

En referencia a las personas que realizan viajes en cadena, por ejemplo, salen de la casa en la mañana, llevan a los y las hijas al colegio, van al trabajo, luego al mercado y después regresan a casa; se identificó que son realizados en proporciones similares por mujeres que por hombres. Del total de las mujeres y hombres que viajan, solo el 15,73% y el 16,61% respectivamente, realizan viajes en cadena. Esto da a entender que en comparación con la literatura académica (Díaz & Rojas, 2017; Ilárraz, 2006; Zucchini, 2015), donde se expone que las mujeres realizamos más viajes en cadena que los hombres, esta situación no se evidencia en este análisis; esto podría

atribuirse en parte, a que somos en mayoría acompañantes y no conductoras, por lo tanto, los hombres siguen el patrón de viaje en cadena al llevarnos y recogernos.

Adicionalmente, el 56.25% de mujeres que realizan viajes en cadena pertenecen a los estratos 2 y 3, en su mayoría son amas de casa y trabajadoras y aquellas mujeres con hijos, tienen un promedio de viaje más alto que aquellas que aseguraron no ser madres.

### Actitudes hacia el transporte del grupo de informantes

OBJETIVO INVESTIGACIÓN	HERRAMIENTA CAPTAR INFORMACIÓN	HERRAMIENTA ANÁLISIS
Identificar la experiencia de viaje de las mujeres con respecto a los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín.	Journey Map Conversación	Perfilación según actitudes hacia el transporte
Analizar la percepción de las mujeres con respecto al uso de los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín.		Perfilación según actitudes e inhibidores hacia la bicicleta: 4 perfiles.

Para un mejor entendimiento de las percepciones, actitudes, experiencias y emociones que se describirán en la investigación, a continuación, se presenta a las 18 gestoras de la información que además, realiza un contexto de quién es cada una y cómo es su relación con el transporte y la bicicleta (ver [ANEXOS PERFILACIÓN DE USUARIAS](#))

*PI:* 33 años, ama de casa – desempleada, vive en El Poblado y usa el auto. Es analítica, cautelosa y temerosa. Para ella la seguridad es primero. Analiza los riesgos antes de tomar la decisión y prioriza el modo de transporte donde pueda minimizar el riesgo de sufrir una lesión física.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Para mí un tema de una caída, por ejemplo, en bicicleta, es algo supremamente horroroso, por eso yo no monto en bicicleta”.
- Siente: “Sentirme segura y tranquila en mi integridad física”.
- Hace: “Buscaba la gente, el movimiento para caminar”

Su actitud frente a la bicicleta es negativa, definitivamente para ella la bicicleta no es una opción y es poco probable que use la bicicleta como medio de transporte. Cree que es peligrosa, porque la persona queda expuesta y que es incómoda, ya que para ella no se pueden cargar cosas.

- Piensa: “¿Cómo debería estar vestido ese ciclista?... Con un traje de astronauta”.
- Siente: “para una persona como yo que es miedosa, y que siente que se puede caer o aporrear no me parece algo atractivo”
- Hace: “Tengo bicicleta porque mi esposo me la compró y me dijo, no te sientas presionada... pero es bici deportiva, la he usado 2 veces.”

*P2*: es una trabajadora dependiente de 34 años que se desplaza desde Laureles hacia El poblado en bus. Es pragmática y analítica y valora los atributos funcionales de los modos de transporte.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Uno mide las distancias y las horas...”
- Siente: “Me toca madrugar mucho a ver si me toca un asiento, si no, el bus es supremamente lleno”
- Hace: “Para usar el transporte público, me gusta andar con las manos libres. Lo que cupo en la mochila, cupo. Lo que no, no cupo”

Su actitud frente a la bicicleta es imparcial. Percibe como positivo el incremento de viajes en bicicleta actualmente, pero cree que hay una competencia por el espacio entre peatones y ciclistas. En ocasiones, usa la bicicleta de manera recreativa y deportiva y para ella la pendiente es la principal barrera para acceder a la bicicleta.

- Piensa: “Yo digo que ha habido un cambio súper significativo, hace 8 años que yo estaba en la universidad, nadie montaba en bicicleta”
- Siente: “Me choca que monten bicicleta en las aceras, porque vamos a velocidades muy distintas”
- Hace: “Me gusta el recorrido, disfruto del recorrido cuando monto en bicicleta los fines de semana.”

*P3*: es observadora, realista y también pragmática. Tiene 30 años, es trabajadora dependiente, camina y en ocasiones usa la bicicleta del Sistema de Bicicletas públicas para desplazarse. Su recorrido habitual para ir a la oficina es desde la loma de Los Bernal, hasta Naranjal. Toma decisiones respecto al modo que más le convenga adaptando el modo de transporte a su necesidad. Es objetiva y realista respecto la evaluación que realiza sobre los diferentes modos de transporte.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “La diferencia entre el día y la noche es demasiado marcada en esta ciudad”
- Siente: “No es que me guste, es lo que tengo. Pues, lo disfruto, pero me gustaría desplazarme de otras maneras”
- Hace: “Yo sí soy multimodal, dependiendo para donde vaya, sé”

Su actitud frente a la bicicleta es positiva, algunas personas de sus grupos de influencia usan la bicicleta para transportarse. Sin embargo, no está de acuerdo respecto a la manera en cómo la ciudad ha promocionado la bicicleta. Percibe que el clima condiciona la experiencia de viaje cuando se camina o se usa la bicicleta y asegura que la pendiente se convierte en una barrera para promover este modo de transporte.

- Piensa: “Yo creo que la bici es la panacea, porque es barata, democrática, pero creo que el proceso que ha tenido la ciudad para insertar la bici no ha sido el adecuado,”
- Siente: “La bici, es muy complejo por la loma”
- Hace: “Mi mamá se mueve en EnCicla.”

*P4*: trabaja en una empresa privada ubicada en Milla de Oro en el Poblado y viven en Belén; Utiliza el bus y algunos días el auto para desplazarse. La comodidad es el atributo más importante para ella, es conveniente, busca invertir el menor esfuerzo y realizar actividad física en sus desplazamientos no es una de sus actividades favoritas porque le da pereza.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “La lonchera, los tacones... Señor del bus, espere que yo me siente”
- Siente: “Nunca he tenido moto, pero tuve novio con moto y eso es lo único que me hace falta de ese novio”

- Hace: “Me da mucha pereza caminar, además el bolso es muy pesado; entonces cojo dos buses, uno que pasa el frente de mi casa, me bajo y cojo el otro”

Su actitud hacia la bicicleta no es muy positiva, siente miedo y percibe el ciclismo urbano como una actividad riesgosa. Cree no tener el estado físico para usar la bicicleta, la pendiente es una de las principales barreras que percibe, aunque sabe que este modo es sostenible y que trae beneficios para la ciudad. Ha tenido un par de experiencias usando la bicicleta, pero no han sido positivas. Definitivamente el ciclismo urbano no es para ella.

- Piensa: “En los molinos no es subida, es casi plano. Y yo en estas 3 veces decía, por favor, que alguien me robe esta bicicleta, para yo no tener que subir esta loma”
- Siente: “Pero yo ahora me monto y el temor que yo siento en todo el recorrido, puede darme un infarto”
- Hace: “Yo me fui en bicicleta 3 veces al trabajo y mi mamá no paraba de llamarme en ese tiempo de recorrido”

P5: 29 años. Utiliza el bus y no tiene interés en conducir un auto, así es la informante P5. Se adapta fácilmente a cualquier situación y está acostumbrada a moverse de la misma manera durante toda la vida. Reside en el barrio Fátima en Belén y debe desplazarse hacia Caribe en el norte de la ciudad.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “El bus ha sido el transporte de toda la vida”.
- Siente: “Si uno tuviera asegurada la seguridad, de pronto lo asumiría más, uno busca la seguridad”
- Hace: “últimamente me mantengo muy encartada y compré un morral”

Aunque su actitud frente a la bicicleta es positiva, siente miedo de ser arrollada o de sufrir algún evento de inseguridad ciudadana. Le da mucha importancia a la seguridad respecto a la bicicleta como medio de transporte.

- Piensa: “Me sorprende del montón de gente que no sabe montar en bicicleta”.
- Siente: “El viernes voy a usar la bicicleta y mis papás van a decir <ojalá le pase algo para que no le queden ganas>”
- Hace: “(hablando de la persona ciclista) Estamos cayendo en los estereotipos, es de la de Antioquia y sus amigos son unos revoltosos”

P6: tiene 26 años, actualmente está desempleada y vive en la zona pendiente de El Poblado.

Es una mujer segura e independiente. Valora que un modo de transporte le ofrezca autonomía.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “No dependo de nadie”.
- Siente: “Me encanta que uno escoge la ruta y llega donde quiere llegar”.
- Hace: “Yo compartía el carro con mi hermano... pero ya compré carro”

Su actitud hacia la bicicleta es positiva, considera que las ciudades se vean modernas y piensa que promover la bicicleta es tendencia. Aunque no es usuaria de este modo porque le da miedo, piensa que esa actividad impactaría su imagen, condicionaría vestuario y no la ve compatible con la zona de alta ladera en la que vive.

- Piensa: “Yo siento que tener la bicicleta entre los medios de transporte, hace que la ciudad se vea más moderna, más chévere, más volver a lo básico, como más europeo. Es *cool* y mucha gente lo empieza a hacer por eso.”.
- Siente: “El mejor regalo que me dieron de niña: la bicicleta, de la Barbie rosada, de canasta de flores”.
- Hace: “Yo monté en Chicago, estaba con mi novio y mis amigos. Y todos como montemos... yo nerviosa, me voy a caer, y sufrí”

P7: a sus 23 años, es temerosa y ha sido víctima de algunos hechos de inseguridad ciudadana. Trabaja independiente, vive en la loma de los Bernal y actualmente trabaja en el sector norte Caribe de la ciudad. Realiza una Maestría en Estudios Urbanos por lo que entiende teóricamente sobre la sostenibilidad, pero aún no lleva a la práctica algunos hábitos de movilidad. Usa su auto para ir a todos lados y en este tiene la oportunidad de guardar muchos elementos de su rutina diaria. Para ella sentirse segura desde la perspectiva ciudadana es vital. Es temerosa del espacio público; por lo tanto, evita los modos de transporte que la obliguen a tener contacto con este.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “... Y más que uno es más vulnerable como mujer, uno ni siquiera grita duro... ni pedalea tan rápido”
- Siente: “Lo he intentado todo, pero uso el carro”

- Hace: “Me gusta mirar los edificios, el urbanismo, pero me dan mucho miedo las motos, ya me atracaron una vez”

Por su estudio en dinámicas urbanas, sabe que la bicicleta es un transporte sostenible y esto hace que su actitud hacia esta sea positiva, sin embargo, se siente temerosa de usarla y cree que el hecho de vivir en una zona pendiente de la ciudad le impide ir a su trabajo en bicicleta. Se encuentra una contradicción entre lo que piensa y hace.

- Piensa: “Yo tengo muchos amigos ciclistas (deportivos), ellos cogen y montan su bicicleta en el carro montan en Llano Grande, pero jamás tocan la bici para ir al trabajo”
- Siente: “(La bicicleta) es más rápida que la caminata. Lo único que me preocupa es la seguridad”
- Hace: “Uno chiquito, la moda era salir con los amiguitos a montar bici”

P8: tiene 37 años, es activa, pragmática y usa la bicicleta para desplazarse. Trabaja en una entidad pública y su profesión y labores diarias están relacionadas a la protección del medio ambiente. Vive en Patio Bonito y trabaja en la Alpujarra. Toma decisiones respecto al tiempo, por lo tanto, prefiere los modos de transporte que le brinden viajes más eficientes. No se complica a la hora de vestirse o cargar cosas.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “(En bus) ...si me dan las 5 de la tarde, ya espero para salir más tarde, porque sé que me voy a quedar en un taco en las vegas una hora”
- Siente: “Mi motivación principal es que existe esa ciclorruta para ir al trabajo”
- Hace: “Uso la bicicleta por facilidad, tengo la ciclorruta a una cuadra de mi casa”

Le encanta usar la bicicleta, por lo tanto, su actitud es muy positiva hacia este modo. Cree que es coherente con su estilo de vida y su trabajo. A veces siente que los ciclistas son muy confiados, pero que esa confianza puede ser peligrosa y prefiere transitar por lugares activos donde transiten otras personas.

- Piensa: “Uso la bicicleta por facilidad y por coherencia con mi trabajo”
- Siente: “Me siento más segura en la bicicleta (comparando la caminata)”
- Hace: “La ciclorruta me dio mucha seguridad. Mi motivación principal es que existe esa ciclorruta para ir al trabajo”

P9: es una de las informantes que debe realizar un viaje metropolitano desde un municipio al sur, hacia el norte del Valle de Aburrá para ir a trabajar. Intentó realizarlo en metro y bus, pero implicaba sacrificar minutos de sueño porque aseguraba que sus trayectos en estos modos demoraban más comparado con un desplazamiento en auto; por eso ama su carro. Tiene 30 años y ha manejado auto desde que era adolescente. Le gusta tener el control de la situación, por eso planifica su ruta y evade la incertidumbre.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Caminar en contra flujo para ver quien viene. porque cuando uno lo escucha por detrás es una presión <si este frena me atraca>”
- Siente: “Ser organizado: en el sentido que yo pueda acceder fácilmente, pero antes de acceder poder conocer cómo voy a moverme”
- Hace: “Es el único medio de transporte que me garantiza llegar en 35 minutos a Copacabana”

Su actitud hacia la bicicleta es negativa. Percibe que el ciclismo urbano es una actividad riesgosa, que los ciclistas no respetan las normas de tránsito y si llegara a contemplar usar la bicicleta, lo haría para integrarse al metro por la larga distancia que debe recorrer actualmente para ir a trabajar. Tiene múltiples inhibidores como la carencia de infraestructura segura para este modo, la tenencia de la bicicleta, carencia de habilidades motrices, entre otras.

- Piensa: “Me encantaría saber qué talla eran de bicicleta que no les doliera las rodillas ni la espalda”
- Siente: “A mí me genera mucha indignación ver que todos los carros paran, los peatones paran y ver un ciclista pasar y no paran.”
- Hace: “Yo soy panqueada montando en bicicleta en la calle, prefiero no hacerlo porque me da miedo”

P10: a sus 44 años, es trabajadora dependiente. Menciona que utiliza el Metroplús para ir de la Loma de Los Bernal hasta Caribe. Es políticamente correcta, por lo tanto, en sus

intervenciones se muestra a favor del transporte público, pero realmente prefiere su auto como medio de transporte.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Para mí el transporte público es lo máximo, porque es práctico. Sé las paradas donde están”
- Siente: “Feliz de ser usuaria del transporte público sin prejuicios”
- Hace: “Mientras inspeccionaba el sector y me sentía segura, usé el carro para ir al nuevo trabajo”

El sudor y la pendiente hacen que su actitud hacia este modo de transporte sea negativa.

No es usuaria de la bicicleta, pero se rodea de grupos de influencia que usan y se apropian de la bicicleta.

- Piensa: “Yo pienso en la loma de mi casa cuando llego después del trabajo”
- Siente: “Sudo demasiado, no hay ciclovías a la sombra.”
- Hace: “En mi familia son arcaicos, es imposible que usen la bicicleta o el transporte público”

P11: cuando la conveniencia y la comodidad priman, la participante 11 está presente. Tiene 28 años, trabaja en una compañía tradicional de la ciudad y todos los días una compañera de su trabajo la recoge en su auto para ir desde la Frontera hacia el sector del Carlos E. Busca la eficiencia en sus desplazamientos en tiempo y dinero; y valora el viaje puerta a puerta.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Es gratis, ella no me cobra nada”
- Siente: “Para mí no es cómoda, sobre todo porque yo cargo muchas cosas, y uso mucho falda y mucho vestidos”
- Hace: “Cuando mi amiga no puede, cojo metro después de las 4:15, es más rápido”

La bicicleta le parece muy chévere pero no la usa. Le encanta usar vestidos y considera que tendría que cambiar su atuendo porque cree que los vestidos y la bicicleta no son compatibles; además, asegura que debe cargar muchas cosas como la lonchera, el bolso, el computador, entre otras.

- Piensa: “Me parecen unos tesos los que siempre se mueven en bicicleta”

- Siente: “Para las mujeres es mucho más difícil por la seguridad, creo que somos más vulnerables a cualquier riesgo”
- Hace: “Me parece muy bacana, yo me animaría a llegar en bicicleta a la oficina, pero solo pienso en la ropa que me puse, en lo que tengo que cargar”

P12: del barrio Laureles hacia el centro, viaja todos los días en taxi la participante 12 para ir a su trabajo. Todo le causa estrés. Su viaje representa una experiencia medianamente negativa, y eso influye en su estado de ánimo.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Yo me di cuenta de que a mí me produce mucho estrés el desplazarme”
- Siente: “Sí influye en el ánimo en que llegues a tiempo, tranquilo”
- Hace: “No sé manejar, creo que es muy hostil.”

Frente a la bicicleta no tiene muchos comentarios positivos. Demuestra que no tiene ningún interés de usarla, ni se muestra afín a alguna idea que la promueva como medio de transporte, por lo que su actitud hacia este modo es negativa.

- Piensa: “En la ciclorruta hay partes que no se conectan. No hay continuidad entre las ciclorrutas”
- Siente: “Siento que lo que escuchamos en muy tímido, es más como deporte. Pero en realidad como medio de transporte no”
- Hace: “Me la regaló mi hermanita, un tío me enseñó.”

P13: otra de las participantes que hace un viaje metropolitano es la informante P13. Desde el extremo sur del Valle de Aburrá, hasta el centro de la ciudad de Medellín, viaja en bus diariamente esta mujer. Tiene 25 años y trabaja prestando sus servicios en una entidad pública. Es flexible y se adapta fácilmente a las circunstancias de movilidad.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Siempre he vivido lejos de donde estudio o trabajo”
- Siente: “Aunque me siento limitada para las cosas que debo llevar, es el medio de transporte que más me facilita ir con bolso o morral”
- Hace: “Si no hay mucha gente busco otra ruta”

Su actitud hacia la bicicleta es positiva, aunque inicialmente tenía miedo de usar la bicicleta, aprendió a conducirla y ya se siente más confiada de transportarse en este modo

ocasionalmente, en tramos cortos al interior de Medellín. Curiosamente, fue la única participante que manifestó que una mujer era quien le había enseñado a montar en bicicleta.

- Piensa: “Ya le tengo menos miedo a los carros que era uno de mis temores más grandes”
- Siente: “Libertad”
- Hace: “Empecé a usar EnCicla en recorridos cortos, cuando salgo tarde prefiero usar EnCicla hasta el parque de las luces.”

P14: a sus 28 años, la participante P14, utiliza la bicicleta como su modo principal para realizar sus desplazamientos cotidianos. Vive en Belén parte baja y trabaja en el centro de la ciudad. Cree que quienes deciden usar la bicicleta es porque tienen las condiciones para hacerlo, son privilegiados. Es detallista, observadora y asegura que la bicicleta le permite reconocer el territorio.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Creo que hay más ciclistas, todo el mundo se puso como propósito montar en bici en el nuevo año”
- Siente: “Ya como tengo la ciclorruta de la Picacha, para mí moverme es maravilloso, porque no tengo ese problema en ningún momento (compartir las vías con los carros)”
- Hace: “Me sorprende de todas las cosas que veo en el recorrido, intento hacer ejercicios de observación de la naturaleza”

Por supuesto, su actitud hacia la bicicleta es alta. Su experiencia de viaje es muy positiva y cuenta con infraestructura en su trayecto desde la zona plana.

- Piensa: “Privilegio, no todos tienen las condiciones para hacerlo.”
- Siente: “La amo”
- Hace: “Cuando me iba en bus para la oficina llegaba y me tenía que servir un tiento porque si no, no era sujeto, pues y yo ya llego a la oficina y llego activa”

P15: es otra usuaria de la bicicleta, pero a diferencia de la participante anterior que usa su bicicleta particular, la informante P15, utiliza el Sistema de Bicicletas Públicas - EnCicla para realizar sus viajes cotidianos. A sus 32 años trabaja de manera independiente, reside en la parte baja del barrio El Poblado y viaja hasta el centro de la ciudad. Tiene estaciones de EnCicla cercanas

a su lugar de residencia y trabajo. Es contestataria, valiente e irreverente. Defiende sus gustos, convicciones y sus derechos como ciclista urbana.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Además no tengo que escuchar a nadie en el bus que me joda; sí, me pongo falda. No me da miedo que me atraquen”
- Siente: “Ira intensa en algunos momentos en bici, de verdad me transformo. A veces me pongo muy satánica”
- Hace: “Creo que por eso uso la bici pública; no creo que nadie me vaya a parar en un semáforo a robarme la bici”

Para ella la bicicleta es su modo principal, prefiere usar las bicicletas de EnCicla porque cree que hay una menor probabilidad de que alguien se la pueda robar. Percibe ahorro de tiempo y dinero cuando usa la bicicleta y en definitiva, está convencida de que la actividad física que realiza cuando se desplaza en bicicleta ha mejorado su salud y estado físico. Le encantan los vestidos y los usa sin miedo cuando va en bicicleta.

- Piensa: “Soy súper de buenas, porque las rutas de EnCicla me conectan como con todo”
- Siente: “Me ahorra mucha plata, y mucho tiempo. Ya se cuáles son las distancias”
- Hace: “Me compraría una bici eléctrica, pero me da miedo que me roben. Creo que por eso uso la bici pública. no creo que nadie me vaya a parar en un semáforo a robarme la bici pública”

P16: esta trabajadora dependiente de una prestigiosa universidad de Medellín, se vio motivada a comprar su propia bicicleta al ver la flota de bicis compartida que se implementó en su lugar de trabajo. Tiene 28 años, vive en el municipio de Itagüí y trabaja al sur de Medellín. Es analítica, precavida y se anticipa a los riesgos. Usa todos los elementos de protección como casco, reflectivos y luces para circular; y cuando estaciona su bicicleta la asegura con dos candados.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “En la bici, sí pienso mucho como me voy a vestir”
- Siente: “Me toca estar súper vigilante de todo lo que pasa a mi alrededor, porque sé que soy la persona más vulnerable que va por la vía”
- Hace: “Soy súper precavida y le quito todo, hasta la batería, y la aseguro con dos candados”

Le gusta usar su bicicleta porque se siente independiente y admirada por otros. Cree que la infraestructura actual para las bicicletas es insuficiente y piensa que usar este modo de transporte ha condicionado su vestuario. Su actitud hacia la bicicleta es positiva.

- Piensa: “Mi familia se preocupa mucho cuando voy en bici”
- Siente: “Independencia, no tener que depender de un carro, un taxi, que este esté, que pueda llevarme”
- Hace: “Yo siento que lo miran a uno como *uuuhh wow*, esta va en bici”

P17: a sus 32 años vive en Boston, un barrio ubicado en el centro de Medellín y su lugar de trabajo es en Prado Centro. Trata de mantenerse en el mismo sector para que sus desplazamientos sean de cortas distancias. Usa el taxi como modo principal o camina, siempre y cuando esté acompañada. Lo que más valora es la seguridad, es temerosa, un poco tímida, callada y se siente vulnerable.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Al ser mujer en esta ciudad me limita a tomar la decisión de ir en bicicleta porque me siento muy vulnerable”
- Siente: “En ninguno me siento totalmente segura”
- Hace: “Lo primero que hago es cerrar ventanas y poner seguro, todo el recorrido estoy *hipervigilante*”

Aunque su actitud hacia la bicicleta es positiva porque conoce sus beneficios y le gustaría poder desplazarse en este modo de transporte, tiene miedo de usarla. Si se sintiera segura es probable que se atreviera a usar la bicicleta nuevamente ya que fue el modo de transporte en el que se transportaba cuando estudiaba en la universidad.

- Piensa: “Al ser mujer en esta ciudad me limita a tomar la decisión de ir en bicicleta porque me siento muy vulnerable”
- Siente: “Me imagino usando la bicicleta para ir al trabajo”
- Hace: “Compré una (bicicleta) de montaña pensando en el ejercicio.”

P18: tiene 30 años y trabaja independiente en el sector de la Alpujarra. Vive en Belén. Es observadora y analítica, pero su visión es un poco pesimista centrándose en las problemáticas de

la ciudad. Es muy consciente de las problemáticas respecto a calidad de aire y ruido que se tienen en la ciudad.

Su actitud frente al transporte:

- Piensa: “Estoy atenta a las novedades del día”
- Siente: “Me sorprende el ruido, siempre es demasiado fuerte... La percepción del aire sucio me angustia, veo las calles con basura
- Hace: “Me encanta reconocer a mis vecinos de tránsito”

Por su profesión sabe que la bicicleta es el modo más sostenible; eficiente y que trae múltiples beneficios para la ciudad y las personas; pero cree que el ciclista queda expuesto a las condiciones ambientales que podrían perjudicar su salud.

- Piensa: “Pienso que la bici es Salud”
- Siente: “Es restrictiva. Para mi mamá, nunca. Tu no dejarías una niña de 12 años en la bici. Si no es una restricción geográfica es una restricción de edad”
- Hace: “Cierra la brecha social... mi papá y el portero...son dos hombres de la misma edad andando en bici por la ciudad”

Con el fin de tener una mejor visualización de las participantes, se relaciona en la siguiente tabla la etiqueta, el código de la participante, palabras similares o sinónimos y los rasgos característicos frente su actitud hacia el transporte. Se agruparon las participantes que tenían características similares, así:

*Tabla 12, perfiles de participantes según su actitud hacia el transporte.*

ETIQUETA	COD	SINÓNIMOS	RASGOS DE ESTAS PERSONAS
TEMEROSA	P1 P7 P17	Cautelosa. Miedosa.	La seguridad es primero. Analizan los riesgos de la situación. Piensan muchas veces antes de tomar una decisión. Se sienten vulnerables y sienten amenazas del entorno.
PRECAVIDA	P16	Anticipada. Atenta	Tiene lista de chequeo de elementos de protección. Usa indumentaria específica. Revisa una y otra vez sus elementos antes de salir. Prevé situaciones. Se anticipa a situaciones.

<b>PRAGMÁTICA</b>	P2 P8 P3	Práctica Analítica Racional	Dan mucha importancia a lo práctico. No se complican. Les importan los atributos funcionales
<b>CONVENIENTE</b>	P4 P11	Cómoda conveniente. Perezosa	La comodidad, ante todo. Eligen lo que implique menor esfuerzo. Adoran los viajes puerta a puerta.
<b>ADAPTABLE</b>	P5 P13	Adaptada, Comprensiva Abierta Positiva	Se adaptan a las condiciones del entorno. Tienen mayor tolerancia a los aspectos negativos de las circunstancias, son menos exigentes, comprensivas. Están conformes con su modo actual, abiertas a las posibilidades.
<b>OBSERVADORA</b>	P14 P18	Analítica	Están siempre atentas al entorno. Disfrutan de los detalles del recorrido. Reconocen en territorio.
<b>INDEPENDIENTE</b>	P6	Independiente Tranquila Segura	Autónoma. El modo de transporte es el que se acomoda a su rutina. Le gusta tener el control del recorrido
<b>ESTRESADA</b>	P12	Rígida Cuadrículada Controladora	Es quisquillosa. En todas las etapas de su viaje siente estrés. El viaje impacta su estado de ánimo que se refleja durante el día. La falta de control le genera estrés.
<b>CONTROLADORA</b>	P9	Negativa Crítica Estresada	Mide tiempos de viaje. Es minuciosa. Le gusta tener el control de la ruta, del viaje. Le importan las normas.
<b>IRREVERENTE</b>	P15	Instintiva Directa Apasionada Emocional	Pone sus reglas. No le importa lo que piensen los demás. Dice lo que piensa.
<b>POLÍTICAMENTE CORRECTA</b>	P10		Sesgo, dice que lo cree que está bien en dicho contexto.

Con se realizó una nueva agrupación de las participantes respecto a sus actitudes frente a la bicicleta, obteniendo como resultado 5 segmentos o perfiles. Esta segmentación se realizó teniendo en cuenta también los inhibidores para utilizar la bicicleta como medio de transporte.

*Tabla 13, perfilación por segmentos actitud hacia la bicicleta vs inhibidores extrínsecos e intrínsecos.*

TIP O	PERSONAJ E	PERFIL	DESCRIPCIÓN	COD	ACTITUD	INHIBIDOR ES
1	VALENTIN A JARAMILLO	Temerosa, precavida y cómoda.	No contempla la bicicleta como medio de transporte	P1 P4 P10	(-) (-) Negativa hacia la bicicleta	Altos – Internos

2	MARIA PAZ PÉREZ	Estresada.	Sabes que la bicicleta es una opción de transporte, pero no contempla usarla, no está dentro de su portafolio de opciones.	P9 P12	(-) Negativa hacia la bicicleta	Altos – Extrínsecos, intrínsecos
3	CLARA URIBE	Indecisa, flexible, adaptable.	Sabe que la bicicleta es una opción de transporte, contempla la bicicleta como una opción lejana de transporte.	P18 P5 P11	(+) Positiva hacia la bicicleta.	Altos – Extrínsecos, intrínsecos
4			Sabe que la bicicleta es una opción de transporte, contempla la bicicleta como una opción de transporte y la ha probado un par de veces (deportiva o transporte).	P17 P7	(+) (+) Positiva hacia la bicicleta.	Medios – Extrínsecos o intrínsecos
5	SARA REUDA	Activa, sostenible, valiente.	Utiliza la bicicleta como medio de transporte de manera frecuente u ocasional	P15, P13, P3 P14, P16, P8	(+) (+) Positiva hacia la bicicleta.	Bajos – Extrínsecos o intrínsecos

Cada uno de los cinco perfiles relacionados en la tabla anterior, se caracterizó a través del formato persona. Los perfiles 1 y 2, tienen características similares al igual que los perfiles 3 y 4. Esto se evidenció en el desarrollo de los perfiles 1 y 2; por lo tanto, se agruparon los perfiles 3 y 4 para realizar un solo perfil persona. A continuación, se presentan cada uno de los perfiles:

Imagen 39, perfil persona 1 – Valentina Jaramillo.

## VALENTINA JARAMILLO

¿Cómo debería estar vestido ese ciclista?... “Con un traje de astronauta”

### OBJETIVOS:

Busca desplazarse segura y cómoda; son los atributos que más valora de un modo de transporte.

### TAREAS:

Planifica su viaje y calcula los riesgos, porque para ella, la seguridad es primero. Aunque en ocasiones (muy pocas) utiliza el transporte público como el bus o el taxi; su modo de transporte principal es el auto, cree que el taxi ofrece condiciones similares a las del auto.

Sabe que sus viajes son poco sostenibles y que es un gasto representativo en sus finanzas, pero percibe que este modo de transporte le ofrece tiempos cortos de viaje, mayor seguridad (vial y ciudadana) y mucha comodidad.

### ALEGRÍAS:

Disfruta poder llevar en su carro todos los bolsos y carteras que debe cargar; adicionalmente, cree que cuando va en su carro, puede usar el vestuario que desee y su apariencia es muy importante para ella.

### FRUSTRACIONES:

Es temerosa, se siente expuesta y vulnerable cuando tiene contacto con el espacio público. Cuando debe usar el transporte público debe madrugar más. Ha sido víctima de acoso callejero.

### RELACIÓN CON LA BICICLETA:

María, tiene 36 años, es casada, quiere ser mamá y trabaja en una oficina de seguros. Es temerosa, precavida pero muy cómoda.

Para ella, la bicicleta es una herramienta deportiva; de hecho tiene bicicleta, se la regaló su esposo y solo la ha usado un par de veces para ir a la ciclo vía, no es un plan que le guste mucho.

Considera que el ciclismo urbano es una actividad riesgosa y peligrosa porque la persona queda expuesta y si por algo se preocupa es por su integridad; de hecho le parece extraordinario que hayan mujeres que se muevan en bicicleta actualmente. No tiene información sobre rutas ni de cómo usar la bicicleta.

Pensar en usar la bicicleta para transportarse le produce miedo... y también pereza; cree que hay muchas probabilidades de ser atropellado y siente que no tiene las habilidades motrices suficientes, ni la capacidad física para utilizarla. Además, vive encartada; no ve la posibilidad de cargar en una bicicleta todo lo que tiene que llevar. Cree que la bicicleta, definitivamente, no se adapta a su rutina actual.

Aunque en su recorrido tenga infraestructura ciclista, no usaría la bicicleta para transportarse.

### ACTITUD BICICLETA:

Negativa \*\*\*

### INHIBIDORES:

Intrínsecos \*\*\*

### SÚPERPODER:

Eliminadora profesional del riesgo:  
“Sentirme segura y tranquila en mi integridad física”.



Imagen 40, perfil persona 2 – María Paz Pérez.

## MARÍA PAZ PÉREZ

“Yo me di cuenta que a mi me produce mucho estrés desplazarme”

### OBJETIVOS:

Valora mucho que un desplazamiento sea tranquilo y en el menor tiempo posible.

### TAREAS:

Realiza múltiples viajes a lo largo del día y vive de afán. Es de las personas que le dice al taxista, “Señor, lo más rápido que pueda por favor”

Conducir le parece una actividad hostil; cuando lo hace se mantiene alerta y el resultado es estresante.

Percibe que el auto es el modo más conveniente y cree que es donde menos probabilidades hay de sufrir un hurto, aunque crea que es el menos sostenible de los modos, al igual que el taxi.

Considera que el auto y el taxi son los modos más costosos, sin embargo son sus preferidos.

### ALEGRÍAS:

Despertarse más tarde porque sabe que ese día usa el carro o se va en taxi. Cuando usa el bus o el metro le toca madrugar más.

### FRUSTRACIONES:

Vive afanada y siempre tiene el tiempo preciso para desplazarse.

Aunque planifica su viaje, llega tarde y eso le genera estrés. Llegar a tiempo es determinante en el estado de ánimo de su día.

Ha sido víctima de acoso callejero

### RELACIÓN CON LA BICICLETA:

María Paz, tiene 33 años, es la mayor de sus hermanas y trabaja en una empresa muy tradicional de la ciudad. Es frecuente que deba realizar muchos viajes laborales y personales.

Sabe que la bicicleta se promociona como un modo de transporte pero considera que no es una opción para ella; siente miedo y cree que Medellín no es una ciudad para desplazarse en bicicleta.

Hace mucho tiempo fue a la ciclovía pero no fue una experiencia que le gustara mucho.

Vive en una dicotomía permanente respecto a la promoción de la bicicleta. Sabe que los ciclistas necesitan espacios seguros para circular y está de acuerdo en que las ciudades promuevan este medio de transporte, pero no en la manera en como se hace actualmente “Ciclorrutas sí, pero no así”.

Piensa que los ciclistas son imprudentes, arriesgados, atravesados, que no llevan los elementos de protección necesarios y que las ciclorrutas actuales están sectorizadas, mal diseñadas y no ofrecen continuidad entre los tramos.

La bicicleta no se acomoda a su dinámica de viajes múltiples.

### ACTITUD BICICLETA:

Negativa \*\*

### INHIBIDORES:

Intrínsecos Extrínsecos

### SÚPERPODER:

Tener cualquier motivo para estresarse:  
“Sentirme segura y tranquila en mi integridad física”.



Imagen 41, perfil persona 3 – Clara Uribe.

## CLARA URIBE

“A mi me gusta mucho la bicicleta, quisiera transportarme en ella, pero me da miedo”

### OBJETIVOS:

Ser responsable con sus desplazamientos. Por supuesto quiere sentirse segura y está abierta a nuevas posibilidades para realizar sus viajes.

### TAREAS:

Es usuaria del transporte público, prefiere el bus, pero cuando recorre largas distancias utiliza el metro.

Sabe que el auto es más cómodo que otros modos de transporte, sin embargo no tiene intención de ser conductora de este modo. La caminata, la bicicleta y el taxi le parecen modos medianamente convenientes, sin embargo, cree que el auto y el metro encabezan la lista en esta variable.

La movilidad activa y el transporte público son las opciones más económicas para ella y solo en el metro se siente segura (vial y ciudadana).

### ALEGRÍAS:

Le gusta poder tener opciones para desplazarse.

### FRUSTRACIONES:

Sabe que al caminar, usar la bicicleta y el transporte público debe tener contacto con el espacio público, que considera hostil e inseguro.

Es un poco indecisa y a veces le cuesta decidir qué modo va a usar.

Ha sido víctima de acoso callejero.

### RELACIÓN CON LA BICICLETA:

Clara, tiene 28 años, vive en un sector plano de la ciudad y trabaja en una empresa ubicada en el centro de Medellín. Es sociable y algunos de sus amigos y compañeros de trabajo usan la bicicleta para moverse.

Sabe que la bicicleta es una opción de transporte, y la ha contemplado, pero aún no se anima a usarla.

Admira a quienes usan la bicicleta y le gustaría hacer lo mismo pero se siente vulnerable cuando piensa en compartir el espacio con autos y motos; y se siente insegura al pensar que alguien pueda robarle su bicicleta. Se inspira cuando ve a otras mujeres ir libres e independientes en sus bicicletas.

Su bici fue un regalo, es una bicicleta de montaña y sabe montar en ella, pero no se siente experta. La ha utilizado para ir a la ciclovía los fines de semana y ocasionalmente ha ido a hacer alguna diligencia, eso sí, siempre acompañada porque no se atreve a usarla si está sola.

Asegura no conocer muy bien la ubicación de las ciclorrutas y cree que si usara la bicicleta, usaría pantalón para estar más cómoda. Tiene pendiente realizar la inscripción en el sistema de bicicletas públicas porque quiere ser usuaria.

### ACTITUD BICICLETA:

Positiva

### INHIBIDORES:

Intrínsecos Extrínsecos  
(medios, bajos)

### SÚPERPODER:

Tomar decisiones:  
“Será que sí uso la bicicleta, o mejor no”



Imagen 42, perfil persona 4 – Sara Rueda.

## SARA RUEDA

“La amo”

### OBJETIVOS:

Ser coherente entre lo que piensa y hace. La sostenibilidad le importa y por eso es consciente del impacto que tienen sus viajes.

### TAREAS:

Es toda una experta para moverse en bicicleta. Eligió una bici que se adaptada a sus necesidades de viaje, es urbana, tiene canasta y parrilla para poder ponerle unas alforjas que quiere comprar.

Sabe que debe cuidar muy bien su medio de transporte y por eso usa un buen candado cuando debe estacionar su bicicleta.

Utiliza su bicicleta para trabajar, comprar y divertirse, cuando el destino es muy lejos, hay grandes pendientes en el recorrido o está lloviendo usa el bus o el taxi.

### ALEGRÍAS:

Le encanta el viaje hacia su trabajo, llega activa, despierta y con mucha energía para empezar el día.

Ve cambios en su cuerpo desde que está usando la bici, siente que su estado físico es mejor y que sus piernas están más lindas y fuertes.

### FRUSTRACIONES:

Le molesta la imprudencia de conductores de auto y moto que invaden la ciclorrutas para parquear o circular. No teme en hacer el reclamo cuando considera que su espacio no está siendo respetado.

Ha sido víctima de acoso callejero.

### RELACIÓN CON LA BICICLETA:

Tiene 30 años. Es espontánea, activa y sociable; desde el último año utiliza la bicicleta para transportarse.

Todo empezó, porque en su trabajo promovían este modo de transporte en el marco de los Planes Empresariales de Movilidad Sostenible; además, se dio cuenta que a solo un par de calles de su casa, tenía una ciclorruta que le facilitaba llegar hasta su trabajo en el centro de la ciudad.

Aunque es usuaria del sistema de bicicletas públicas, se animó a comprar su bicicleta. Se asesoró de sus amigas y amigos con más experiencia y buscó algunos *tips* en internet; como ahora es una experta hace recomendaciones a sus compañeros para que se motiven a ir al trabajo en bici.

Aunque a veces usa vestidos cuando viaja en bicicleta, prefiere llevar pantalones, se siente más segura ya que ha escuchado comentarios grotescos de hombres que se encuentra en la calle.

Su experiencia de viaje es más positiva cuando en su trayecto hay ciclorrutas. Compartir con autos y motos hace que su viaje sea estresante, pero eso no la desmotiva a usar su bicicleta.

### ACTITUD BICICLETA:

Positiva

### INHIBIDORES:

-

### SÚPERPODER:

No tener miedo:

“Me siento más segura en bici que caminando”



La caracterización de perfiles, facilita el entendimiento de las particularidades de cada uno de los segmentos respecto a sus percepciones, experiencias y actitudes de los diferentes modos de transporte, que a su vez revelan los inhibidores y motivadores para elegir la bicicleta para transportarse. Esto para que en una investigación posterior, pueda profundizarse acerca de estos perfiles y puedan diseñarse estrategias segmentadas para cada uno de los perfiles identificados y analizados que conlleven al incremento de los viajes de mujeres en este modo de transporte.

En esta investigación, se identificaron cinco posibles perfiles, los cuales se depuraron hasta alcanzar una caracterización diferenciada para proponer tres personajes. Una de ellas representa a una mujer que actualmente no contempla la bicicleta para transportarse, otra mujer que sabe que la bicicleta es una opción como medio de transporte y la ha contemplado para realizar sus viajes pero aún no se anima a utilizarla; y por último, se representa a una mujer que decidió usar la bicicleta como su modo principal de transporte y es una ciclista experta:

*Perfil persona - VALENTINA JARAMILLO:* las mujeres caracterizadas a través de este personaje son temerosas y cautelosas. Para ellas la seguridad es primero. Valoran mucho la comodidad que ofrece el auto; es por esto por lo que lo eligen su modo principal de transporte y están decididas a invertir lo que sea necesario para poder usarlo sin límites. Cuando no tienen disponible su auto y deben recurrir al transporte público, prefieren usar el taxi por encima del bus o el metro, ya que no conocen muy bien el sistema de transporte público.

A este tipo de usuarias, les importa mucho su apariencia y no quieren condicionar su vestuario en ninguna circunstancia. También, consideran que deben cargar muchas cosas consigo como la cartera, la lonchera, el computador, entre otros elementos. Todo esto, en bolsos o carteras diferentes.

Su actitud hacia la bicicleta es negativa, no lo consideran como un modo de transporte, y creen que ir en bicicleta es una actividad riesgosa que pondría en peligro su integridad física. La perciben incómoda y que podría afectar su apariencia y condicionar su vestuario.

Han usado la bicicleta de manera recreativa y deportiva ocasionalmente.

*Perfil persona – CLARA URIBE:* quienes fueron caracterizadas a través de este personaje, son usuarias de diversos modos de transporte. En ocasiones usan el bus, el metro, el taxi o alguien las recoge en auto particular. Tratan de ser conscientes y responsables en el momento de tomar

una decisión respecto al modo de transporte que utilizan, y están abiertas a nuevas posibilidades para realizar sus viajes.

Le gustaría caminar más y usar la bicicleta, pero en ocasiones se siente vulnerable al tener contacto con el espacio público que considera hostil e inseguro. Es práctica y no se complica, planifica su viaje y conoce las rutas de transporte público que necesita para llegar a sus destinos. Su actitud hacia la bicicleta es positiva. Sabe que es un modo de transporte económico y sostenible, algunas personas de su círculo social usan la bicicleta para ir a trabajar. Le gustaría usarla, pero aún no se anima a hacerlo. Cree que no tiene las suficientes habilidades para conducir la bicicleta y siente miedo al pensar que debe transitar compartiendo con autos, motos y vehículos de transporte público; además, se siente insegura al pensar que alguien podría robarle la bicicleta.

Perfil persona – SARA RUEDA: las mujeres representadas en este perfil son ciclistas expertas. Tienen una mayor sensibilidad por lo ambiental y la sostenibilidad, quieren ser coherentes entre lo que piensan y hacen. Son seguras, activas y sociables.

Antes de tomar la decisión, tenían actitudes positivas hacia la bicicleta y la contemplaban como un modo de transporte. Varias personas de sus grupos de influencia usan este medio de transporte. Tienen una bicicleta adaptada para el entorno urbano y con el tiempo y la experticia, han adquirido productos complementarios para que su viaje sea más cómodo y seguro.

### **Experiencia de viaje de las mujeres – según la visualización de *journey maps*.**

OBJETIVO INVESTIGACIÓN	HERRAMIENTA CAPTAR INFORMACIÓN	HERRAMIENTA ANÁLISIS
Identificar la experiencia de viaje de las mujeres con respecto a los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín.	Journey Map Conversación	Digitalización del journey: Comparación de experiencias por modos de transporte

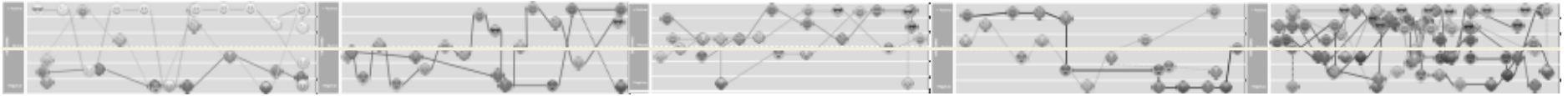
Así mismo como se agruparon los perfiles de las mujeres para conocer sus actitudes frente al transporte y la bicicleta; se realizó la agrupación para conocer su experiencia de viaje. Al traslapar los diferentes mapas de experiencia de las informantes que pertenecían a cada uno de los

grupos y posteriormente ubicarlos en una vista panorámica; se puede identificar que las experiencias segmentadas por los diferentes perfiles no son concluyentes en términos visuales.

Esto significa que, al poner las imágenes en paralelo, las emociones que pueden percibirse encima y debajo del eje X son dispersas y hay tantas emociones negativas como positivas lo que no permite identificar patrones que caractericen a cada perfil, tal y como puede verse en la imagen.

En cambio, si la agrupación y la comparación paralela entre mapas se realiza según el modo de transporte como se ve en la imagen, puede identificarse que aquellas mujeres que utilizan la bicicleta expresaron más emociones positivas que negativas; por lo tanto, en comparación con los otros modos de transporte, podría inferirse que, las mujeres ciclistas tienen una experiencia de viaje más positiva que las participantes que usan los demás modos de transporte.

*Imagen 43, panorámica de mapas de experiencia de cada uno de los grupos o segmentos.*



*Imagen 44, panorámica de mapas de experiencia agrupado por modo de transporte.*



### **Comparativa desde las percepciones de las mujeres respecto a los modos de transporte vinculadas a sus experiencias de viaje.**

Para analizar la percepción de las mujeres participantes con respecto al uso de los diferentes modos de transporte de la ciudad de Medellín, se describen a continuación, las narrativas de las participantes

Respecto a la caminata, se percibe como una actividad sostenible y económica, al ser calificada con una puntuación de 5 en ambas variables; P3, lo expresa al decir: *“Me encanta porque es barato”*. También es cómoda según P3 porque caminar es una actividad que aseguran disfrutar y para dar un ejemplo P6, 26 años explica: *“cuando uno camina como que reflexiona de la vida”*.

Pero puede ser medianamente conveniente según P3 y esto posiblemente se explica cuando comentan que caminar implica tener contacto directo con el espacio público, que relacionan con palabras como caos, peligro, inseguridad e incomodidad; por eso discuten que se torna muy insegura desde la perspectiva de seguridad vial y seguridad ciudadana, convirtiéndose en una barrera para que las mujeres opten por este medio de transporte como lo relaciona la informante P6 al decir que *“En otro país todo el mundo camina normal, pero aquí no”*.

Por su parte, P2, 34 años explica lo que hace para sentirse segura en su caminata: *“Cuando yo camino, hago la ruta dependiendo.. No, esta calle está como muy sola, en esta hay talleres, me voy por la paralela, como más residencial”*. Factores como la poca iluminación, espacios concurridos o solitarios y el acoso callejero inciden directamente en la experiencia de viaje de las mujeres que caminan. Estos factores hacen que el espacio público se sienta inseguro, la mujer se sienta expuesta, perciba una mayor sensación de vulnerabilidad y sienta una mayor probabilidad de ser víctima de hurto o abuso sexual.

Respecto al uso del bus, este transporte ha sido considerado en mediciones previas como conveniente y económico, tuvo la mayor cantidad de calificaciones promedio en la encuesta (Sostenibilidad, Seguridad vial y ciudadana); solo estuvo por encima del promedio en conveniencia y economía con una calificación de 3,29 y 3,53 respectivamente.

Se debe tener en cuenta que, según la encuesta origen destino (ÁMVA, 2017), en el 93% de los viajes en bus de Medellín, las personas acceden caminando; por lo tanto, lo expuesto anteriormente sobre la caminata, incide directamente en las percepciones respecto al transporte público como lo expone la participante P8, de 38 años. *“Para coger el bus - me toca caminar por una parte muy oscura y la actitud es distinta, como que miro para atrás, corro un poquito más”* (P8, 37 años usuaria de la bicicleta); y lo confirma la participante P3 de 30 años, usuaria ocasional del bus *“Hay algo del bus que me da susto por la noche y es esperarlo... eso es una cosa muy dura”*.

Para las usuarias de este modo de transporte que no están familiarizadas con las rutas, frecuencias y los paraderos vendrían bien sistemas de información que les permita consultar estos datos, lo que podría incidir en que se sientan atraídas por este modo de transporte tal es la situación de P1, quien declara: *“Esto es súper penoso: Yo no sé montar en bus. No tengo idea que bus puedo coger, nunca he tenido esa práctica”* (32 años, conductora de auto).

Lo expuesto por la participante, puede estar relacionado con los tiempos de viaje; las participantes aseguran que los viajes en transporte público colectivo son más lentos comparados con otros modos *“Si me voy en bus, si me toca programarme con anticipación...En carro me demoro 20 minutos, en bus me demoro mínimo 1 hora. Si tengo que madrugar más”* (P4, 30 años), por lo tanto, necesitan destinar más tiempo de su rutina en el desplazamiento. Es otro factor que se presenta como una barrera de acceso al servicio.

Frente al uso del bus, las quejas con respecto a la frecuencia, la ocupación del bus, los hábitos de conducción del conductor, fueron recurrentes dentro de la conversación con las participantes; la calidad del servicio percibida no es positiva como lo asegura la participante 2 (34 años) quien es usuaria habitual de este modo de transporte: *“No me gusta que lo tratan a uno como un bulto de papas. La mala conducción, quieren meter a mil personas a ese bus”*; lo que también puede evidenciarse en el ejercicio de asociación de palabras donde las mujeres utilizaron en gran mayoría términos con connotaciones negativas como: *sucio, sofoco, humo, horrible, estrés, esperar, demora, atropello, incómodo y mucha gente*. Los únicos términos positivos utilizados fueron *facilidad, con una mayor densidad* (2 menciones) y *práctico* con 1 mención.

Por otro lado, las mujeres que usan de manera frecuente u ocasional el bus, sienten que el uso de este modo condiciona su vestuario, pues evitan usar faldas, vestidos y tacones lo que puede evidenciarse en la expresión de P9, 30 años: *“Si hay transporte público de por medio, pantalón... me siento expuesta (con falda o vestido)”*. Situación que ha sido mencionada en las sesiones con respecto al miedo de ser víctima de acoso callejero en las diferentes etapas de uso del transporte público.

Respecto al metro, este medio de transporte es percibido como el modo con menor incertidumbre. Las frecuencias son claras y se puede planificar más fácilmente el viaje. También fue percibido como el modo más seguro o donde menos probabilidades se tienen de sufrir un incidente vial; así lo expresa la participante P2, usuaria del bus y metro *“Como seguridad vial, uno ahí se siente tranquilo”*. Es considerado por las participantes como un modo sostenible, conveniente y cómodo.

Respecto a las opciones disponibles en transporte público masivo y colectivo, el metro es el modo preferido para recorrer largas distancias P17, 32 años, que afirma ser usuaria del taxi,

expone: *“Uso el metro cuando es muy lejos”*; además, es considerado como un modo eficiente y ágil: P11, 28 años que suele ser acompañante de auto, porque comparte transporte dice que, *“Cuando mi amiga no puede, cojo metro después de las 4:15, es más rápido”*.

Un aspecto considerado por las participantes que hace poco atractivo el viaje en metro, es la integración en bus y los transbordos *“El metro es una buena opción para las personas que tienen una estación cerquita”* (P3, 30 años). Además, tal como sucede en la percepción de las mujeres respecto al bus, las participantes aseguraron condicionar su atuendo al usar este servicio de transporte *“Yo no me pongo vestido y falda que se me pueda volar con el viento, para sentirme más cómoda en el metro o en el bus”* (P11, 28 años acompañante de auto). El uso del calzado como tenis o ‘baletas’, puede estar relacionado a la caminata para acceder al sistema Metro y al acceso a las escaleras de estaciones y plataformas teniendo en cuenta lo que dice P11: *“Yo no uso tacones en el metro, uso botines o tenis. Si en la tarde debo usar el metro llevo baletas en el bolso”*.

Respecto al taxi, en la variable de comodidad y conveniencia, las mujeres participantes evaluaron este modo de manera similar que al auto, probablemente al ofrecer condiciones similares a las aportadas por el auto privado. El taxi, fue percibido como el modo de transporte público menos sostenible y más costoso después del auto, lo que expone P16, 28 años, usuaria de la bicicleta eléctrica al decir *“Vivo cerca de EAFIT, venía en taxi, pero no podía seguir pagando taxi todos los días”*.

Pero el taxi o similares, resulta ser el aliado nocturno de las mujeres para evitar caminar o usar el bus *“El taxi, sobre todo en la noche, termina siendo el mejor amigo”* (P3, usuaria de la caminata). Aunque otros servicios similares parecen transmitir más confianza y seguridad en las

mujeres que el taxi *“Prefiero usar UBER de noche, me da más seguridad que el taxi. El taxi me da más desconfianza” (P16, 28 años).*

En un caso similar al transporte público, las mujeres aseguran que la manera de manejar del conductor incide en la experiencia de viaje *“No es responsabilidad de uno... La persona que va manejando el taxista, el busero, (la actitud del conductor) sí influye en el ánimo, en que llegues a tiempo, tranquila” (P12, 35 años usuaria del taxi, se estresa fácilmente).*

Adicionalmente, palabras o frases como responsabilidad, imprudencia, agresividad, “atarbán”<sup>4</sup>, descachalandrado, estrés y poca educación; fueron asociadas al rol del conductor.

Respecto al auto particular, se percibe como el modo de transporte con más características positivas descritas, empezando por la comodidad, palabra con mayor número de repeticiones mencionada para referirse a este modo; además, la conversación evidenciaba como las mujeres generaban vínculos emocionales hacia su vehículo *“Amo el carro”, quien además recalca que no es sostenible y expone: “me compraría un eléctrico pero vale mucho” (P9, 30 años, usuaria del auto)*, lo cual lleva a pensar en el acceso a esa opción como lejana en términos de precio. Aquellas personas que se acostumbran a la comodidad de un auto, es muy difícil que puedan cambiar de modo de transporte (Sperling & Gordon, 2008), así lo afirma P7, 23 años, candidata a magister en estudios urbanos *“Lo he intentado todo, pero uso el carro”.*

El confort que ofrece el auto puede entenderse desde la facilidad para cargar elementos *“Mi carro es un perchero. Las cosas de natación, las cosas del trabajo, la lonchera, tenis, llevo mil cosas” (P7)*; también, dicha comodidad puede atribuirse a que actualmente, para este modo de transporte existe infraestructura que ofrece múltiples rutas: *“Me encanta que uno escoge la ruta y*

---

<sup>4</sup> Atarbán: adjetivo para describir a una persona que conduce de manera imprudente y agresiva

*llega donde quiere llegar. A veces, en bus, es como < ¡Por qué se metió por aquí!>*” (P6, 26 años), y que se tiene a la mano el control de factores ambientales como ruido, temperatura, sombra, o generar un ambiente como lo expone P6 al decir: *“Me encanta poner música”*.

Respecto a la percepción de inseguridad ciudadana, después del metro, es el modo de transporte donde se percibe mayor seguridad P10, 44 años, quien considera que el sector donde iniciaba su nuevo trabajo (Barrio Castilla sector Caribe), es hostil e inseguro, expone que *“Mientras inspeccionaba el sector y me sentía segura, usé el carro para ir al nuevo trabajo”*, además para P6 se relaciona con la seguridad: *“Si me quiero ir de un lugar a la hora que quiera, me siento segura”* (P6). Esto último relacionado con que para las participantes, este modo les ofrece mayor independencia y autonomía para realizar sus desplazamientos, P6 dice: *“No dependo de nadie”* y P9, 30 años, quien realiza viajes metropolitanos de sur a norte del Valle de Aburrá, expone: *“Tengo más autonomía para salir de mi oficina y no depender de las rutas que no conozco de transporte público de llegar a sitios que no son tan chéveres, o de ir a lugares tan lejos como mi oficina”*

Al usar el auto, las participantes aseguran tener desplazamientos en menor tiempo: *“Es el único medio de transporte que me garantiza llegar en 35 minutos a Copacabana, en metro me demoro 1 hora y 15”* (P9). El parqueo, es la etapa del viaje que se percibe más negativa dentro de la experiencia de uso *“Lo peor es buscar parqueadero”* (P7); ya que, en ocasiones, el espacio de estacionamiento no cuenta con la disponibilidad, lo que incrementa el tiempo de viaje: *“A veces uno se demora más, entonces busque parqueadero, parquee”* (P6).

Este modo de transporte es mal visto en relación con los aspectos de sostenibilidad y economía. Referente a la sostenibilidad, puede atribuirse a que las participantes podrían tener un conocimiento previo de los impactos que conlleva realizar desplazamientos en este modo. En la

asociación de palabras, también se relacionó con contaminación, tráfico, espacio y se catalogó por una participante como un *“Mal necesario”* (P18, 30 años).

Respecto a la economía, P6, 26 años, usuaria de auto, desempleada. *“Uno tiene un carro por comodidad, pero la verdad es un gasto impresionante, parquéelo, lávelo. Uno lo siente en el bolsillo... y a mí que me gusta tenerlo limpiecito”*

También usuarias como P3, 30 años, quien hace caminata, usa la bicicleta y el transporte público, pero no de carro privado recalca sus virtudes al asegurar que *“Si yo tuviera carro, tendría un carro casa y podría hacer de todo lo que quisiera”*, evidenciando un deseo por aspirar a la comodidad que ofrece este vehículo.

Otras informantes no usuarias, aseguraron que no sabían manejar o que la acción de conducir puede ser estresante, debido a que perciben un entorno hostil *“No sé manejar, creo que es muy hostil”* (P12, 35 años, usuaria del taxi) o simplemente no está dentro de sus intenciones como lo expone P5, 29 años, usuaria del transporte público, al afirmar: *“No conduzco, no quiero”*.

Respecto a la moto, es el modo de transporte con las percepciones menos positivas. Las mujeres participantes perciben este modo de transporte como insostenible, opción incómoda y muy insegura desde la perspectiva de seguridad vial y ciudadana, así exponen: *“Siento que es peligrosa”* (P4, 30 años); que solo suelen usar cuando les resulta conveniente y económica como lo menciona P4 al contar: *“Yo tuve un novio con moto, nunca he tenido moto, pero tuve novio con moto y eso es lo único que me hace falta de ese novio”* y económica.

La motocicleta, es el modo de transporte que se percibe más inseguro desde la seguridad vial. De hecho, según datos del observatorio de Movilidad de Medellín (2019), los motociclistas

son quienes más se ven inmersos en incidentes viales con solo daños, lesionados y muertes; y son los usuarios de este modo de transporte, quienes más registran colisiones con peatones.

Lo anterior se evidencia en la participación de las participantes al calificar con palabras, donde para la moto fueron usadas para relacionarlas con la moto con connotaciones negativas como miedo, peligro inseguridad y accidentalidad, mientras lo que destacan es que es un modo eficiente en términos de espacio y tiempo de desplazamiento: *“Ocupa el espacio de una bicicleta, pero es la posibilidad de ir más rápido... porque tiene motor”* (P1, 33 años).

Ninguna de las mujeres participantes era conductora de motocicleta; y solo dos de ellas habían usado la moto como acompañantes (P4, P9) a lo que P7, de 23 años explica: *“Solo he montado una vez en moto porque me llevaron a pasear, me enseñaron como ponerme el casco y todo”*.

### **Lo que piensan las mujeres participantes respecto a la bicicleta.**

Para identificar las percepciones de las mujeres respecto a la bicicleta como medio de transporte, se diferenció entre la actividad del ciclismo urbano y la persona ciclista que realiza la actividad.

### **Actitudes de las mujeres respecto al ciclismo urbano:**

#### ***Ciclismo urbano para la ciudad***

Para las participantes, que se promueva la bicicleta como medio de transporte en las ciudades es sinónimo de desarrollo, de una ciudad más moderna, *cool* y progresista. *“Yo siento que tener la bicicleta entre los medios de transporte, hace que la ciudad se vea más moderna, más*

*chévere, más volver a lo básico, como más europeo. Es cool y mucha gente lo empieza a hacer por eso” (P6, 26 años, ha usado la bicicleta en otra ciudad del mundo). Consideran que este modelo de ciudad que promueve la bicicleta es hacia donde las ciudades y países desarrollados están migrando “Hacia allá deben ir las ciudades, la gente se va a empezar a mover en bicicleta” (P2, 34 años, tuvo la oportunidad de vivir en el Europa); es tendencia mundial y esto puede convertirse en un motivador para que las personas usen la bicicleta como medio de transporte.*

En Medellín, el cambio en los últimos años ha sido significativo respecto a la promoción de la bicicleta como medio de transporte; así lo confirma la participante P2: *“hace 8 años que yo estaba en la universidad, nadie montaba en bicicleta. Solo veías en bicicleta a los trabajadores que iban para las obras, pero a uno no se le pasaba por la mente”* ahora, se perciben más ciclistas que hace algunos años. Según la encuesta origen destino, realizada por el Área Metropolitana en el 2012, en Medellín se realizaban cerca de 21.000 de viajes en bicicleta, mientras que en la misma encuesta realizada en el 2017 por la misma entidad, se identificó que se los viajen en este modo eran aproximadamente 43.000, evidenciando el incremento percibido por las mujeres. *“Creo que hay más ciclistas, todo el mundo se puso como propósito montar en bici en el nuevo año, le pidieron bici al Niño Dios” (P14, ciclista urbana).*

Lo anterior, puede relacionarse también, con la apertura del Sistema de Bicicletas Públicas – EnCicla en octubre de 2011. El sistema es considerado por las participantes como un detonador de viajes en bicicleta, tal y como lo menciona la informante P3, usuaria ocasional del servicio *“Si no hubiera sido por EnCicla, nadie hubiera decidido andar en bici; no hubieran puesto ciclomotoras”* y la participante P2 *“Es un súper logro tener bicicletas gratuitas y que no se las roben. EnCicla ha sido un punto de inflexión en la ciudad”*

Con respecto a la infraestructura para circular en bicicleta, las mujeres perciben que tiene baja cobertura *“Necesitamos más infraestructura, ha sido muy improvisada o muy relegada”* (P16, usuaria de la bicicleta), que está implementada en sectores específicos de la ciudad: *“La ciclorruta está sectorizada, y las están haciendo por cumplir sin pensar en el usuario real”* (P9, usuaria del auto); Adicionalmente, que la red actual de ciclorrutas es discontinua lo que representa un riesgo en términos de seguridad vial para el usuario de este modo de transporte cuando debe circular entre las brechas existentes compartiendo con el flujo motorizado *“En la ciclorruta hay partes que no se conectan... Yo como soy de nerviosa, llego a ciertos punto y si no hay continuidad entre un recorrido y otro?”* (P12, Perfil tipo “María Paz”).

Por otra parte, las participantes manifestaron que la implementación de esta infraestructura se ha realizado en los espacios para los peatones, *“Se le está quitando espacio al peatón para dárselo al ciclismo. Antes un andén era amplio para caminar, ahora es estrecho”*, incidiendo negativamente en la experiencia de viaje de las personas que caminan, así como lo menciona la participante P2 que asegura disfruta caminar, en sus dos apreciaciones sobre este punto: *“Me choca que monten bicicleta en las aceras, porque vamos a velocidades muy distintas”*

A lo anterior puede añadirse que, según las informantes, ha faltado un mejor proceso de gestión social *“La ciudad ha carecido de un proceso de socialización”* (P3) y comunicación a nivel de ciudad *“Yo no he visto nada en medios”* (P1) para posicionar este modo de transporte y para informar a la ciudadanía sobre los beneficios, la localización de la infraestructura ciclista y los programas relacionados con este medio: *“Yo no sé ni siquiera donde hay ciclorrutas, por lo menos en el Poblado que es donde yo me muevo, cero pollo rayado”* (P1, usuaria del auto).

### ***Ciclismo urbano para las personas***

Para las participantes, la bicicleta como medio de transporte es sinónimo de libertad, autonomía e independencia *“Independencia, como que vos no tenés que esperar si llegó el bus, si no llegó, si encontraste parqueadero o no”* (P1, usuaria del auto). Adicionalmente, perciben múltiples beneficios como el *“Ahorro en tiempo y dinero”* (P15, usuaria de la bicicleta pública), *“Es económico, porque voy a llegar rápido, porque me voy a mover fácil”* (P11, acompañante de auto) y beneficios para la salud al tener un estilo de vida activa, como lo menciona la participante P16, usuaria de la bicicleta *“Moverse, estar activo. Uno inicia la mañana moviéndose”*. Cabe resaltar, que los beneficios fueron reconocidos por mujeres usuarias y no usuarias de la bicicleta. También, el ciclismo urbano se asocia por las participantes a causas sociales como la disminución de la brecha de desigualdad *“Se ve mucho en la ciclorruta de las Vegas, el que pasa con súper bici de 10 millones con todos sus equipos, y el trabajador que uno ve que viene con sus bulticos amarrados atrás en la bici”* como lo menciona la informante P16 haciendo referencia a que la bicicleta puede ser usada por cualquier persona sin importar su estrato, raza, ideología, condición socioeconómica, etc.

Asimismo, se percibe que el ciclismo urbano es útil para aquellas personas que residen en la zona plana de la ciudad de Medellín *“Privilegio, no todos tienen las condiciones para hacerlo. Muchos de los que lo podemos hacer, de cierta forma tenemos algún tipo de privilegio; ciudad reconocida por topografía quebrada con zonas de alta pendiente.*

Con respecto al ciclismo urbano para las personas, se destacó por la participante P18 (observadora y analítica), que el ciclista queda expuesto a las condiciones de contaminación auditiva y de aire *“El que chupa es el ciclista por las condiciones del ambiente (ruido y aire)”*;

teniendo en cuenta que según la autoridad ambiental (Área Metropolitana del Valle de Aburrá), el Valle de Aburrá, presenta dos episodios críticos de calidad del aire al año.

### ***Ciclismo urbano para las mujeres***

A pesar de que las participantes perciben que hay un incremento de mujeres que usan la bicicleta como medio de transporte, como lo menciona la participante P17, quien usa el taxi y camina “Últimamente he visto muchas (mujeres), y digo, eh, me le puedo pegar a alguna. Venga, me da miedo, ¿usted para dónde va, nos vamos juntas?”; se identifica que cuando se aborda el ciclismo urbano para las mujeres hay múltiples percepciones negativas hacia esta actividad.

Aseguran que “Para las mujeres (el ciclismo urbano) es mucho más difícil por la seguridad, creo que somos más vulnerables a cualquier riesgo” (P11, 28 años). Perciben que la ciudad es hostil e insegura con la mujer y sienten que usar la bicicleta es exponerse a dichas condiciones; “Percepción de que la calle es muy dura, de que te va a pasar de todo y que uno como mujer de pronto no es capaz de lidiar con eso... que uno es muy frágil, vulnerable. Que te va a pasar algo” (P16, usuaria de la bicicleta); lo que condiciona que la bicicleta sea contemplada como una opción de transporte para ellas “Ser mujer en esta ciudad me limita a tomar esa decisión, seguramente en Europa, o en ciudades que tengan esta cultura todos montan en bicicleta, pero aquí me siento muy vulnerable, en general, pero sobre todo con la bicicleta”.

Por el contrario, las mujeres ciclistas, aseguran que se sienten más seguras cuando van en bicicleta que cuando caminan “A mi la oscuridad y eso no me da tanto miedo si voy en la bici. Si voy caminando sí me causa mucha paranoia” (P14, ciclista urbana) “Siento más acoso caminando que en la bicicleta” (P8, ciclista urbana).

Lo anterior, permite identificar que hay una percepción de vulnerabilidad hacia sí mismas y de otros hacia las mujeres: *“Mi novio me regaló mi primera bicicleta y él se fue a mi casa a acompañarme en el recorrido porque no era capaz de que yo me fuera solo en la bici para la casa... Es el imaginario de cómo una mujer sola se va a ir en bicicleta desde Villa Hermosa hasta Belén. <No, ¡La tengo que acompañar!>... y se le va quedando a uno ese prejuicio, es una de las limitantes” (P14, 28 años, ciclista urbana).* Complementado por la opinión de P8 *“Hay unos hombres que sienten que tiene que protegerlo a uno porque vas ahí en la vía. Como <tenga cuidado, hágale ya puede seguir>” (37 años, ciclista urbana).*

Las mujeres participantes ciclistas y no ciclistas, coinciden en que la bicicleta como medio de transporte, condiciona o condicionaría su vestuario *“Para mi no es cómoda, sobre todo porque yo cargo muchas cosas, y uso mucho falda y o vestidos” (P11, acompañante de auto)* ya que no optarían por usar vestidos o faldas si fuera en bicicleta. *“A mi también montar en bici me ha limitado mucho el uso de faldas y vestidos. No me siento cómoda” (P14, ciclista urbana).* Esto podría estar relacionado al miedo a sufrir un episodio de acoso callejero o abuso sexual y usar falda o vestido las hace sentir mucho más expuestas *“Yo al principio si me iba muy gomosa, mis vestidos, mis faldas, por ahí hay un truco que es una moneda con un chulito... pero una amiga de nosotras se accidentó, un tipo se le vino de frente y la tocó... entonces últimamente ya si me vengo de jeans y, de tenis” (P16, ciclista urbana).*

Adicional a la condicionante del vestuario, las mujeres no ciclistas, consideran que la actividad física al montar en bicicleta puede afectar su apariencia física ya que las puede hacer sudar o despeinarse: *“Pues uno no quiero llegar despeinada sudada, que, si voy en vestido, en esto” (P6, 26 años)* y esto es considerado por las mujeres como un inhibidor para seleccionar este modo de transporte.

### ***Ciclismo urbano para mí: Yo como ciclista***

Rasgos particulares de la personalidad de cada mujer como su grado de aversión al riesgo, su percepción del entorno, sus experiencias previas respecto al contacto con el espacio público, pueden incidir en que contemple o no la bicicleta como una opción de transporte *“Para una persona como yo que es miedosa, y que siente que se puede caer o aporrear no me parece algo atractivo, pero es algo de miedo mío, por mi integridad física”* (P1, usuaria del auto. Sin embargo, el miedo a sufrir un incidente vial *“Yo soy ‘paniquiada’ montando en bicicleta en la calle, prefiero no hacerlo porque me da miedo”* (P9, usuaria del auto) o a ser víctima de un hecho de inseguridad ciudadana, fueron apreciaciones predominantes en casi todas las participantes: *“...Pero yo ahora me monto y el temor que yo siento en todo el recorrido, ¡Puede darme un infarto! Si se le va pasando a uno con el tiempo, pero tienen que darse muchas oportunidades como para lograr la confianza que se necesita”* (P4, 30 años, usuaria del bus y el auto).

Sin embargo, algunas participantes, aseguraron que al ver a otras mujeres usar la bicicleta para transportarse, se sintieron motivadas e inspiradas a realizar esta actividad: *“Uno las ve a ellas (mujeres en bicicleta) y uno dice, <Ay yo quiero hacer lo mismo> Súper libre, súper cómodas”* (P7, 23 años, usuaria del auto) o *“¡Linda! Cuando uno ve a mujeres de botines, peinadas en bicicleta uno dice <Yo tan boba>”* (P5, 29 años, usuaria del bus, se adapta fácilmente).

En la mayoría de las participantes se identificó que, en algunos de sus grupos de influencia como la familia, tienen actitudes negativas hacia la bicicleta. Es el caso de la participante 2 de 34 años, usuaria del bus: *“Mi familia sería feliz si yo después de tantos años decidiera comprar un carro... en cambio si digo que voy a comprar una bicicleta ¡me matan! Eso es para que haga ejercicio. Vas a llegar cansada, sudada. En el carro hay comodidad, seguridad... El aire acondicionado”*; al igual que la familia de la informante P6, de 26 años, conductora de auto, quien,

según su apreciación relaciona la percepción de la moto con la bicicleta *“A mi también (me matan). Mi mamá se moriría del susto, mi hermano se iba a comprar una moto y casi lo matan”*; de la misma manera que la participante P9 quien es conductora de auto: *“Les da miedo que me atropellen, como que me subestiman. Antes de que sepan que a mi me da pánico, me están diciendo <te van a atropellar, te van a aplastar en la bicicleta>”*. Lo que se repite en la familia de la participante P11 *“Ni lo he discutido con mi familia, para ellos no entra dentro de las opciones”*.

Adicionalmente, dichas actitudes de los grupos de influencia pueden incidir en que la mujer decida o no usar la bicicleta como medio de transporte. Particularmente, las participantes que manifestaron que en su familia tenían actitudes negativas hacia la bicicleta, no son usuarias de este modo; mientras que las ciclistas urbanas afirmaron que un familiar o amigo usaba este modo habitualmente *“Mi mamá se mueve en EnCicla” (P3, 30 años. Camina, usa el bus y la bicicleta pública)*.

Por otra parte, de manera unánime todas las participantes afirmaron saber montar en bicicleta *“No soy experta, vamos a montar un ratico, pero sí” (P11, acompañante de auto)*; la mayoría, manifestaron que una figura masculina cercana como su abuelo, padre, tío o primo les enseñaron a montar en bicicleta cuando eran niñas *“Me enseñó mi papá... tenía 8 años” (P6, 26 años)*.

Aunque, aquellas que no usan de manera recurrente este modo de transporte, aseguraron no ser expertas para montar en bicicleta, como por ejemplo la informante P9, *“Yo pensé que sabía montar en bicicleta... y usé una bicicleta de mi papá y me choqué con un vendedor en la ciclovía”*; lo que podría presentarse como un inhibidor para elegir la bicicleta como medio de transporte.

El estado físico de cada participante también fue un factor relevante al contemplar la bicicleta para transportarse *“Eso por ahí es casi plano; y yo decía, <Por favor, que alguien me*

*robe esta bicicleta, para yo no tener que subir esta loma> Sudando mamada... Para mi eran Las Palmas<sup>5</sup>*” (P4, *Cómoda, conveniente y es perezosa para realizar actividad física*). Lo que a su vez está ligado directamente a la sudoración y esto con su apariencia física. Sin embargo, las mujeres ciclistas, mencionaron una mejora en su condición física, *“Siento que le estoy regalando un poquito de descanso al cuerpo. Siento que mi cuerpo ha cambiado, la pierna es más fuerte, la pierna con rayita”* (P15).

Las mujeres que afirmaron tener bicicleta, la adquirieron para fines deportivos *“Tengo bicicleta porque mi esposo me la compró y me dijo, no te sientas presionada... pero es bici deportiva, la he usado 2 veces”* (P1). Es el mismo caso de las participantes P13 y P17, respectivamente: *“Compré una bicicleta pero es más para deporte”* *“Compré una (bicicleta) de montaña pensando en el ejercicio”*.

El tipo de bicicleta que tenga la persona resulta relevante en el análisis, debido a que las bicicletas deportivas están diseñadas para buscar un mayor rendimiento en la práctica deportiva. La postura que ofrecen este tipo de bicicletas dependiendo de la modalidad, hace que el ciclista esté inclinado lo que brinda una mayor eficiencia al pedaleo, mayor control de la bicicleta para realizar maniobras, entre otras; lo que puede percibirse como incómodo al momento de realizar un viaje en el entorno urbano.

---

<sup>5</sup> Las Palmas es una vía muy reconocida al sur de la ciudad de Medellín entre los ciclistas deportivos, debido a sus altos porcentajes de pendiente.

*Imagen 45, comparación de posturas entre bicicleta de ruta, montaña y bicicleta urbana.*



Fuente: descarga de imágenes en portales, composición e intervención propia.

Las bicicletas urbanas ofrecen a la persona usuaria, una postura cómoda y erguida que le permite tener mayor control del tráfico; un sillín amplio para mayor comodidad, guardabarros para evitar salpicaduras cuando el pavimento está húmedo, cubre cadena para evitar atrapamientos y manchas en la ropa; adicionalmente, puede instalarse una canasta, parrilla y alforjas para guardar los elementos que la persona debe transportar y evitar la sudoración llevando un morral o bolso en la espalda.

*Imagen 46, componentes bicicleta urbana.*

[ Bicicleta Urbana ]



Fuente: elaboración propia.

### **Actitudes de las mujeres respecto a la persona ciclista urbana:**

La persona ciclista urbana, es admirada y vista como valiente, arriesgada, aguerrida y berraca<sup>6</sup>: “¡Son unos tesos!” (P6, P9, P11) por las participantes; lo que implícitamente describe que esta persona está ejecutando una actividad difícil, hostil y riesgosa. Adicionalmente, las expresiones que las mujeres usaron para referirse a la persona ciclista eran, en su mayoría, masculinas: “Un buen chico” (P17); permitiendo inferir que el ciclismo urbano para las mujeres participantes podría estar asociado con constructos y actitudes masculinas. Las informantes

también asociaron a la persona ciclista con términos como juventud, vitalidad y a un buen estado de salud “*Admiración, juventud, estado físico*” (P18, 30 años).

Para las mujeres participantes, en su mayoría no ciclistas, consideran que el uso del casco y de elementos como luces y reflectivos son necesarios para la circulación de quien va en bicicleta “*¡Yo no te dejaría salir de la casa! (le dice a una asistente que es ciclista que no usa casco). Yo le compré casco a mi esposo. Porque le dije <Si vas a salir en bicicleta te ponés el casco, si no, no salís de la casa>*”. (P1, hace parte de la categoría *Valentina Jaramillo que quiere ser mamá*).

Los ciclistas, también fueron considerados por algunas de las participantes como conductores imprudentes, que no acatan las normas de tránsito “*A mi me genera mucha indignación ver que todos los carros paran, los peatones paran y ver un ciclista pasar y no paran*” (P9), con exceso de confianza en sí mismos “*Son muy confiados, pasan por zonas súper peligrosas, salen súper tarde en esa bicicleta. <Ay no pasa nada. Yo me conozco la ruta*” (P11, *tiene amigos ciclistas*); muy empoderados de su entorno “*Los ciclistas nos sentimos con mucha libertad de hacer muchas cosas... se le está dando hoy tanta importancia que muchos se montan en la bicicleta y se creen el rey de la vía*” (P8, *ciclista urbana*) y que en ocasiones no portan los elementos de seguridad como casco y reflectivos: “*Muchos no usan luces en el casco (P9, asume que el casco es indispensable para ir en bicicleta)*”.

### ***¿Cómo se imaginan las mujeres a esa personificación de ciclista?***

Como resultado de las sesiones, se obtuvieron 5 dibujos de personajes ciclistas. (Ver:

[ANEXO14 ESTEREOTIPO ACTITUDES CICLISTA](#))

Imagen 47, resultado 5 dibujos personaje ciclista.



Imagen 48, Laura, personaje ciclista realizado por las participantes P1, P3, P5 y P7.

LAURA	
	 25 años..
	 Licenciada en Literatura. Estudiante de Maestría UdeA.
	 Vive con los papás. No la dejan salir sin casco, pero no lo usa. (La dibujan sin casco).
	 Vegetariana.
	 Le gusta salir a leer en una manga.
	 Es como súper libre. A ella no le importa nada en la vida, va escuchando música, lleva una mascota, va de vestido.
	 Ella lleva morral, carga muchas cosas. Está en vestido, pero tiene <i>chicles</i> por debajo para que no se le vean los calzones. Prefiere zapatos bajitos o tenis, usa gafas de sol, aretes y escucha música en sus audífonos.
	 La bicicleta es muy bonita, tiene alforja y canasta, en la canasta lleva un mini <i>pig</i> con flores.

Imagen 49, Ana María, Personaje ciclista realizado por las participantes P4, P6 y P2.

	<b>ANA MARÍA</b> "Anita" o "La mona".	
		30 años.
		Emprendedora
		Vive en el barrio Laureles, con su perro Pedro.
		Come normal.
		Trabajar, viajar, nadar, conocer la naturaleza y sembrar matas.
		Extrovertida, su pecado es comer dulce.
		Maquillada suave, peli suelta, usa pantalón para estar más cómoda y lleva gafas de sol. Tiene tenis y casco porque cree que debe protegerse. Es responsable; el casco es morado hermoso, que le combina.
		La bici tiene espaldarrito para que esté bien cómoda, tiene canasta y en la parte de atrás puede poner el morral (como una alforja), es rosada, como ella es extrovertida, la bici debe ser de un color fuerte.

Imagen 50, Diana, Personaje ciclista realizado por las participantes P8, P9, P10 y P11.

	<b>DIANA</b>	
		Entre 25 y 33 años (Edad promedio 29 años)
		Ingeniera Ambiental.
		Vive sola en la zona plana con su gato y trabaja en la ciudad.
		Come saludable y los fines de semana se da sus gustos. Le gustan las panaderías.
		Hace ejercicio y es muy cultural, sus amigos tienen bicicleta. Le gusta el cine, ir a centros comerciales, estar con su mamá y su hermana.
		Es relajada, parchada y práctica. Es abierta a los cambios, toma riesgos, le gustan los retos. Su BFF es lo contrario, va en carro a la oficina y muy elegante.
		Saco de manga larga para protegerse del sol. Pantalón largo, porque es más cómodo que la falda, tenis y morral en la espalda, iluminación en pies y muñecas, casco con respiración y lamparitas. Prefiere el pelo cogido y lleva aretes pequeñas.
		La bici es cómoda porque ella que es relajada y fresca se sienta muy bien. La bici es práctica y le permite tener todo lo que necesita. Tiene canasta y luces y cubre cadena.

Imagen 51, Marcela, realizado por las participantes P12, P13 y P14.

MARCELA	
 <p>Marcela 30 años vive en la Loma de los Bernal y trabaja en la Alpujarra. Casada, sin hijos y con un gato. Vegetariana, se preocupa por el medio ambiente. Es una persona alegre, tranquila y segura. Es bogueta. Le gusta ir a cafés, paseos y parques (picnic). maquilla "natural" gusta estar bien presentada.</p>	 30 años
	 Abogada, trabaja en la Alpujarra.
	 Vive en la Loma de los Bernal con su esposo y su gato.
	 Vegetariana
	 Se preocupa mucho por el medio ambiente. Frecuenta cafés, le gusta hacer picnic en parques cerca a la casa con su esposo
	 Es alegre y tranquila y segura.
	 Usa ropa de oficina y llega como un postre al trabajo. Le gusta estar bien presentada, pero no es fan de la moda extrema. Se maquilla natural.
 Tiene una Borana (bici eléctrica) porque vive en loma	
	

Imagen 52, NN, personaje ciclista realizado por P15, P16, P17, P18.

 <p>Marcarilla que no debería necesitar. Hay un bolso reflectivo. Este es un casco muy bueno. Vestido sin miedo. Vive en el centro o en el poblado. Zapatos bajitos. Se maquilla para ir muy fresca.</p>	 Entre los 20 y 25 años (Edad promedio 23 años)
	 Estudiante.
	 Vive en el Centro de Medellín.
	 Le gusta viajar en su bicicleta por toda la ciudad: El centro, El Poblado, Envigado. Es una ciclista experta.
	 Se pone vestidos sin miedo y tiene cabello corto para estar muy fresca. Siempre lleva casco en la bici. Anda con un bolso reflectivo, usa mascarilla (que no debería necesitar), tiene gafas de sol.
	 Su bicicleta tiene alforjas, candado, luces, canasta y timbre.
	

Todas las participantes eligieron dibujar mujeres para simbolizar la persona ciclista, la razón de algunas participantes fue “*Me quiero sentir representada*” como lo menciona la informante de 29 años, P5. Los diferentes personajes ciclistas dibujados, compartían rasgos en común y sus descripciones eran bastante similares, permitiendo realizar una agrupación de características obteniendo el siguiente resultado:

*Imagen 53, resultado agrupación de características persona ciclista, Paloma Jiménez.*











PALOMA JIMÉNEZ		
	Género	Femenino
	Edad	27 años, joven.
	Ocupación	Profesional -Ciencias humanas o una ingeniería relacionada con el medio ambiente.
	Lugar de residencia	Es una mujer independiente que vive sola en un barrio de zona plana de la ciudad (estrato 4).
	Situación sentimental	Tiene novio, sin hijos
	Comida favorita	Vegetariana, come saludable
	Gustos	Tiene una conexión con la ciudad. Disfruta de los espacios públicos que esta le ofrece. Le gusta la naturaleza, se preocupa por el medio ambiente y le gustan los animales. Disfruta de salir a leer en un parque, hacer un picnic con sus amigos, frecuenta cafés y sus amigos tienen bicicletas. Le gusta la música.
	Actitud	Libre, extrovertida, relajada, tranquila, parchada, abierta a los cambios, segura. Aunque es sencilla, le gusta verse y sentirse bien arreglada.
	Lo que usa	Usa el cabello suelto, le gustan los aretes. Usa gafas de sol y se maquilla poco y es muy natural. Prefiere usar pantalón para sentirse cómoda cuando va en bicicleta, aunque de vez en cuando le gusta usar vestido con shorts por debajo y no siente miedo de hacerlo; y por supuesto, sus tenis combinan con todo. Siempre carga muchas cosas en su morral y usa un casco que combina con el color de su bicicleta.
	Qué bicicleta tiene	Tiene una bicicleta muy cómoda y práctica, de color púrpura brillante. Tiene canasta y alforjas para poder almacenar todo lo que necesita; además, usa el casco y su bicicleta cuenta con luces, reflectivos y timbre.

Imagen 54, representación gráfica collage, Paloma Jiménez



Este ejercicio, permitió evidenciar que el imaginario de una mujer que utiliza la bicicleta está asociado a una persona joven, inclinada hacia las ciencias humanas “*Estudió literatura y le gusta salir a leer a una manga*” (Laura, personaje ciclista); que disfruta de la ciudad, del espacio público “*Hace ejercicio y es muy cultural, sus amigos tienen bicicleta*” (Diana, personaje ciclista) y del aire libre “*Le gusta hacer picnic en parques cerca a la casa con su esposo*” (Marcela, personaje ciclista).

Independiente, extrovertida, relajada, tranquila, parchada<sup>7</sup>, abierta a los cambios y muy segura de sí misma “*Es como súper libre. A ella no le importa nada en la vida, va escuchando música, lleva una mascota, va de vestido*” (Laura, personaje ciclista). Vegetariana y animalista y

---

tes-tu-mtb" <https://www.mtbpro.es/afondo/biomecanica-casera-los-primeros-ajustes-tu-mtb-onda>.

se preocupa por el medio ambiente “(Le gusta) Trabajar, viajar, nadar, conocer la naturaleza y sembrar matas... Vive con su perro Pedro” (Ana María, personaje ciclista).

Prefiere usar pantalón para sentirse cómoda cuando va en bicicleta, aunque de vez en cuando le gusta usar vestido con shorts por debajo y no siente miedo de hacerlo “Se pone vestidos sin miedo” (NN, personaje ciclista) y por supuesto, sus tenis combinan con todo.

Su bicicleta es muy cómoda y práctica “La bici es cómoda porque ella que es relajada y fresca para que se sienta muy bien” (Diana, personaje ciclista), tiene canasta y alforjas para poder almacenar todo lo que necesita; además, usa el casco y su bicicleta cuenta con luces, reflectivos y timbre.

### **Expectativas, motivaciones e inhibiciones frente al transporte en Medellín**

En esta sección se responde a la pregunta ¿Qué buscamos las mujeres de Medellín al momento de transportarnos?, a partir de entender los factores motivadores y los inhibidores.

#### **Motivadores para elegir un medio de transporte:**

Autonomía e independencia. Buscamos poder elegir a discreción nuestra ruta “me encanta que uno escoge la ruta y llega donde quiere llegar” (P6, conductora de auto); decidir libremente la hora en la que queremos llegar y hasta qué hora queremos estar en un lugar sin ni miedo ni condiciones de horario: “si me quiero ir de un lugar a la hora que quiera, no dependo de nadie” (P6). Buscamos poder habitar los espacios de manera segura sin importar si es de día o de noche.

Pero esa seguridad no depende solamente de “sentirse... protegida en tu integridad física” (P1) al no verse involucrada en un incidente vial o “que no me roben” (P7). Sino también, de la percepción sobre el entorno construido. La falta de iluminación como lo afirma la participante P9 “cerca a mi casa me siento súper insegura, porque no veo lugares iluminados”, los lugares con poco tránsito de personas “Las zonas solas son focos de robo” (P9) y sin actividad comercial

inciden en la percepción de seguridad; tal y como lo describe P3 y la informante P8 respectivamente *“A mí la actividad comercial me da demasiada seguridad”*; *“El comercio cerrado, habitantes de calle durmiendo, lo siento como agresivo en la mañana”*. Además, las dinámicas nocturnas actuales también incrementan esta percepción de inseguridad y generan emociones como miedo y temor en las participantes, como lo afirma la usuaria de la bicicleta P16 *“En la noche si me da susto, trato de salir cuando hay luz”*. La ciudad debería brindar las condiciones para que las mujeres podamos disfrutarla sin límite de horarios ¿Por qué nos tenemos que sentir valientes y no tranquilas cuando vivimos la ciudad de noche?

Nuestro deseo es tener un viaje libre de acoso callejero. Al respecto, nuestra informante P3, quien realiza en su mayoría viajes a pie, en bicicleta y en transporte público menciona: *“que no te griten cosas en la calle, ni te hablen, ni te ‘morbosen’, ni te persigan... no es solo que no me atraquen, sino que no me hagan sentir vulnerable sexualmente”*

*“Yo les cambiaría el chip a los hombres... Los hombres dicen improperios y ellos creen que uno se siente feliz por eso, realmente me siento muy expuesta... me va dando rabia y me da miedo de mi reacción... Uno no tiene por qué estar sometido a eso (P10, usuaria del transporte público).*

Por otra parte, la informante P6 manifiesta que *“a una amiga le pasó. Trabaja en el centro y en estos días le zumbaron<sup>8</sup> (un hombre le hizo comentarios grotescos y morbosos) y me dijo: No soy capaz de ponerme vestido otra vez, no sé qué voy a hacer”* Esto refleja un aspecto que genera sensación de vulnerabilidad en las mujeres, lo que incide en una modificación condicionada de su

---

<sup>8</sup> Zumbar: en este contexto, la participante se refiere a un silbido o comentario mal intencionado y morboso de un hombre que estaba en la calle cuando ella iba caminando.

imagen, atuendo o vestuario para buscar mitigar las circunstancias donde se es blanco de acoso y abuso.

Esta condicionante hacia el vestuario no solamente se da con relación al acoso callejero; sino también a la comodidad. Así lo asegura la participante 6, que, en ocasiones tenía reuniones y usaba el metro “... *para vestirme yo pensaba en eso, en estar cómoda. Bonita pero cómoda*”.

Para caminar, usar la bicicleta o acceder al servicio de transporte público masivo o colectivo las mujeres prefieren usar pantalón y zapatos cómodos como botines de tacón bajo, baletas o tenis.

“*yo no me pongo vestido y falda... ni uso tacones... para sentirme más cómoda en el metro o en el bus*”, asegura la participante P11, cuando su compañera no podía llevarla en auto a su trabajo.

La comodidad que buscamos las mujeres también puede percibirse a través de la capacidad que tengamos en el modo de transporte para llevar nuestras pertenencias como el “*almuerzo, computador y otro montón de cosas...*” según menciona la participante P12; lo que por ejemplo para usar el bus o la bicicleta se presenta como una limitante “*No puedo llevar mis 70 cosas. No puedo mercar. Yo que vivo llena de cosas a mí no me sirve, no puedo llevar carajadas*” (P1, refiriéndose a la posibilidad de usar la bicicleta como medio de transporte).

Otro factor importante que incide en la comodidad, un factor muy valorado por las participantes es que el modo de transporte no represente cambios muy traumáticos en su rutina como levantarse más temprano; caso por ejemplo que describe la participante P9 “*En carro puedo dormir hasta más tarde... Es el único medio de transporte que me garantiza llegar en 35 minutos a Copacabana. En metro me demoro una hora y cuarto*”. Además, también buscamos que el medio de transporte sea flexible; que nos permita “*hacer varias cosas... voy para el trabajo, paro a comprar algo, luego paro en otra parte y llego*” (P7).

Por último, pero no menos importante, las mujeres que caminamos, usamos la bicicleta y el transporte público, deseamos una mejor infraestructura peatonal, esto haría más atractivos estos modos y evitarían hechos como el de la participante P6 “*Me caí, iba a pasar la calle, iba caminando y me tropecé, caí como una plasta. ¡El andén estaba malo!*”

### **Inhibidores de las mujeres de Medellín en la elección de la bicicleta como medio de transporte**

Para una mejor comprensión de los inhibidores, se categorizaron en tres dimensiones: primero, la *dimensión del entorno* entendida como los aspectos relacionados con el contexto de ciudad como el espacio público, la infraestructura, en las cuales se puede tener incidencia; y las condiciones ambientales como la temperatura, la pendiente, condiciones climáticas, las cuales no se pueden modificar o manipular (Ver tabla inhibidores) (Ver [ANEXO19 MOTIVADORES E INHIBIDORES](#)) Segundo, la *dimensión de la persona*. Las condiciones particulares de esa persona vistas desde su condición física, sus factores psicográficos y las necesidades particulares de su dinámica de viaje. Los factores psicográficos diferenciados entre sus emociones, actitudes y percepciones. Por último, la *dimensión sociocultural*, que entiende la relación entre el entorno, la persona y las dinámicas sociales y culturales.

Desde las condiciones ambientales del entorno, se identificó que la pendiente es una de las mayores limitantes para que las mujeres puedan optar por la bicicleta para transportarse “*la loma se ve como una barrera*” (P3); e incide en la experiencia de viaje de las mujeres ciclistas habituales u ocasionales como le ocurrió a la participante P4, quien ha usado la bicicleta 3 veces para ir a su trabajo “*En los molinos no es subida, es casi plano y yo decía, <!Por favor, que alguien me robe esta bicicleta, para yo no tener que subir esta loma!> ...*”.

Al igual que la pendiente, el clima como el extremo calor y la lluvia; también tienen una repercusión directa en la elección y experiencia de viaje en este modo de transporte “*La experiencia cambia si está lloviendo*” (P3, *Ciclista ocasional de EnCicla*).

Con respecto al entorno construido, el ciclismo urbano, exige que las persona tenga contacto con el espacio público, al igual que la caminata y la acción de integrarse al bus o al metro; lo que acarrea que las percepciones sobre el espacio público incidan en la experiencia de viaje de estos modos de transporte, las cuales, según el grupo de informantes en su mayoría, son negativas; tal y como lo expone las participantes ciclistas P16 y P3, respectivamente: “*Percepción de que la calle es muy dura, de que te va a pasar de todo...*”, “*logras sentir todo, lo bueno y lo malo. Cosas que no conocías, niños pidiendo plata, habitantes de calle, cuando te silban, cuando están malos los andenes... la basura*”.

Tabla 14, Inhibidores.

<b>INHIBIDORES</b>						
<b>DIMENSIÓN DEL ENTORNO</b>		<b>DIMENSIÓN DE LA PERSONA</b>				<b>DIMENSIÓN SOCIOCULTURAL</b>
<b>ENTORNO CONSTRUÍDO</b>	<b>AMBIENTALES</b>	<b>CONDICIÓN FÍSICA</b>	<b>PSICOGRÁFICOS</b>		<b>NECESIDADES DE VIAJE</b>	
			<b>EMOCIONES</b>	<b>ACTITUDES</b>		
Contacto directo con el espacio público – percepción negativa del espacio público.	Zonas de media y alta pendiente.	Carencia de habilidades motrices suficientes para la conducción de la bicicleta como medio de transporte	Miedo a estar involucrada en un incidente vial.	Actitudes frente al ciclismo urbano.	Múltiples viajes laborales o asociados al cuidado.	Acoso callejero y percepción de vulnerabilidad hacia si mismas y de otros hacia ellas.
Distancia del desplazamiento.		Falta de acondicionamiento físico para realizar la actividad.	Miedo a ser víctima de hurto o robo.	Percibido como una actividad riesgosa.		Poca información disponible sobre el ciclismo urbano para la planificación del viaje.
Carencia de infraestructura ciclista.	Clima (extremo calor y lluvia).	Sudoración	Experiencias previas negativas asociadas con la bicicleta.	Actitudes frente al ciclista.	Necesidad de cargar muchas cosas.	Influencia de los grupos de interés.
		Tenencia de la bicicleta		Temerario, valiente.		Condicionantes en el vestuario y la apariencia – características para ser parte del entorno

La distancia del desplazamiento y la ubicación del lugar de residencia también se presentan como limitantes para que la bicicleta aparezca en el portafolio de opciones de las mujeres participantes no ciclistas; es el caso de la participante P6 quien vive en el Poblado, sector El Tesoro: *“No usaría la bicicleta, sobre todo por donde vivo, no por la bicicleta en sí. La usaría para pasear, pero no para trabajar, como para ir a un lugar cerquita”* y de la participante P10, cuya residencia queda en una zona de alta pendiente de Medellín *“Yo pienso en la loma de mi casa cuando llego después del trabajo”*.

Bajo esta dimensión del entorno construido, también se contempla la carencia de infraestructura ciclista y la calidad de la red actual de ciclorrutas al tener brechas donde el ciclista debe compartir con el flujo motorizado, como un impedimento expuesto por las mujeres participantes.

Acercas de la dimensión de la persona, relacionado a su condición física, se identifica que el hecho de no saber montar en bicicleta como lo afirma la participante P5, *“me sorprende del montón de gente que no sabe montar en bicicleta”*; o no sentirse expertas para conducir la bicicleta puede disuadir a las participantes a elegir este modo como su transporte principal *“Soy súper torpe” (P1)*. La carencia en habilidades motrices hace que las usuarias se sientan inseguras y vulnerables al no tener las suficientes herramientas o conocimiento para sortear alguna situación de riesgo que pueda presentarse en el trayecto mientras se conduce la bicicleta. La participante P9, informó haber sufrido un incidente sin gravedad, cuando colisionó con un objeto fijo en la ciclovía al utilizar una bicicleta de ruta de su papá. La falta de acondicionamiento para montar en bicicleta hace que puedan sudar al no ser una actividad recurrente; lo que puede afectar su apariencia *“Sudo demasiado...” (P10)*.

Adicionalmente, no contar con bicicleta o tener una en mal estado, también es una variable evaluada por las mujeres para tomar la decisión de utilizarla para llegar a su estudio o trabajo “yo tengo una (bicicleta) pero está en el cuarto útil y se le pinchó una llanta, hace casi 10 años” (P6).

Con relación a sus emociones; el miedo a estar involucrada en un incidente vial debido a que “te pueden atropellar fácil, tu cuerpo es el que está recibiendo el golpe... Para mí un tema de una caída, por ejemplo... es algo supremamente horroroso, por eso yo no monto en bicicleta” (P1) y el miedo a ser víctima de hurto, a lo que hace referencia la participante P7 con su comentario: “Uno irse en la bici con la maleta, que le digan a uno, bájate de la bici, el celular. Y más que uno es más vulnerable como mujer, uno ni siquiera grita duro. ... ni pedalea tan rápido”, están presentes en las mujeres a la hora de tomar una decisión respecto a este vehículo. Así mismo, las experiencias previas respecto a la bicicleta; parecen ser determinantes en la decisión. Es el caso de la participante P1, que no contempla la bicicleta como medio de transporte “yo me acuerdo cuando mi papá me enseñó a montar en bicicleta, eso para mí era un martirio; yo salía llorando de la casa, nunca se me va a olvidar ese parque ¡Lo odio, ahí me estrellé 100 veces!”

Lo anterior, también permite identificar la relación existente entre las actitudes frente al ciclismo urbano, con la posibilidad de usar este modo de transporte. Se puede evidenciar que el grupo de mujeres coincide en que la bicicleta como medio de transporte trae múltiples beneficios para la ciudad “yo siento que tener la bicicleta entre los medios de transporte, hace que la ciudad se vea más moderna, más chévere...” (P6), y sus habitantes puedan así “cerrar la brecha social. yo visito a mis papás, los porteros usan la bici, y mi papá también”; sin embargo, cuando se empieza a abordar la particularidad del ciclismo urbano como una práctica para las mujeres, empieza a hacerse evidente las múltiples actitudes negativas sobre esta actividad “Para las mujeres es mucho más difícil por la seguridad, creo que somos más vulnerables a cualquier riesgo,

*para vestirse” (P11); las cuales se acrecientan cuando se trata de imaginarse este medio de transporte para sí mismas.*

Referente a la persona ciclista, piensan que es alguien valiente y aguerrida “*¡Son unos tesos!*” (*frase expresada al unísono en la conversación*); lo que de manera implícita puede evidenciar que el ciclismo urbano es percibido como una actividad riesgosa y difícil de practicar. Además, estas personas son consideradas por las participantes como imprudentes, temerarias y confiadas, así como lo menciona la participante P11 “*...confiados y hay muchos riesgos, no miden el riesgo*”; sin embargo, a través de la técnica proyectiva del personaje ciclista, se identificó a un personaje femenino enérgico, espontáneo e independiente que “*hace ejercicio y es muy cultural, sus amigos tienen bicicleta*” (*Diana, personaje ciclista*). Con una actitud tranquila y con prácticas de auto cuidado.

Para un próximo estudio, se sugiere profundizar en las actitudes hacia el ciclista urbano, para identificar si hay relación respecto a la elección del uso de la bicicleta como medio de transporte y las imágenes de los personajes ciclistas descritos anteriormente.

Que se vean limitadas en la capacidad de cargar objetos, es una barrera hacia la bicicleta asociada a sus dinámicas particulares de viaje; al igual que la realización de múltiples viajes para trabajar, comprar o acompañar a alguien o divertirse, como lo afirma P18 “*Yo acompaño a mi mamá a hacer compras, a la abuelita al médico, y cuando eso me toca taxi o bus... Acompañando mi movilidad se ve restringida a bus o taxi*”

Desde la dimensión cultural, la vulnerabilidad referente al acoso callejero se presenta como una limitante “*...cultural, como del comportamiento de los demás; pues de los hombres*”, asegura la participante P6, a cuya amiga le zumbaron. Teniendo en cuenta que “*descomponen mucho el acoso en la calle. Uno puede ir de burka, pero saben que va una mujer ahí y es un pedazo de*

*carne... pero es desde que uno se monta en la bici, hasta que uno se baja*”, confirma la participante P15 con vehemencia.

El acoso callejero a su vez condiciona la elección del vestuario en las mujeres *“a mí también montar en bici me ha limitado mucho el uso de faldas y vestidos. no me siento cómoda”*, lo que se relaciona como otra barrera sociocultural, como lo aseguró P14, mujer ciclista.

Esto y las implicaciones que tenga la actividad en la apariencia física como la sudoración mencionada anteriormente se muestran como implicaciones para que este modo sea atractivo para las mujeres.

La influencia de los grupos de interés también puede condicionar las elecciones de transporte de las mujeres *“mi familia me dice que me compre un carro, son súper insistentes. Pero mis amigos viven en Laureles, todos usan bicicleta y son como ¿Por qué no te vas en bicicleta?”* (P11); de la misma manera que la poca información disponible para planificar el viaje y conocer sobre más a profundidad sobre este modo de transporte: *“Siento que lo que escuchamos en muy tímido, es más como deporte. Pero en realidad como medio de transporte no”* (P12).

### **Recomendaciones estratégicas para motivar a las mujeres de Medellín a elegir la bicicleta como medio de transporte**

A continuación, se brindan una serie de propuestas que la ciudad podría implementar, categorizadas en coherencia a las diferentes dimensiones abordadas desde los inhibidores. Estas propuestas requieren de un proceso de articulación institucional entre diferentes dependencias internas, sin embargo, no se llegará al detalle de la mención de dichos encargados.

## **Motivadores de las mujeres para seleccionar la bicicleta como modo de transporte**

Desde el entorno construido, las calles seguras para ciclistas aparecen como uno de los principales motivadores para usar la bicicleta según las participantes de la investigación; tal y como lo expresa la ciclista urbana P8 *“la ciclorruta me dio mucha seguridad. Mi motivación principal es que existe esa ciclorruta para ir al trabajo”*; además, tiene una incidencia directa en la experiencia de viaje de las mujeres ciclistas *“...compartir las vías con los carros era muy estresante. Ya como tengo la ciclorruta de la Picacha para mi moverme es maravilloso, no tengo ese problema en ningún momento, Ahí me di cuenta de que para mi es súper importante poder tener como esas vías segregadas. Que yo no sienta que me está pasando el bus al lado”* (P14, ciclista urbana).

La infraestructura ciclista, debe contemplar también la implementación de estacionamientos seguros para quienes circulen en su bicicleta particular ubicados en equipamientos generadores y atractores de viajes que sean coherentes con la dinámica de desplazamientos múltiples que realizamos las mujeres *“...voy para el trabajo, paro a comprar algo, luego paro en otra parte y llego”* (P7). Todo esto, asociado una estrategia de participación ciudadana que permita escuchar y entender las necesidades reales de las mujeres del territorio respecto al entorno construido.

A parte de atribuir el incremento de viajes en bicicleta en Medellín al Sistema de Bicicletas Públicas, EnCicla fue visto por las participantes como un incentivo para que las mujeres utilicen la bicicleta *“Si en la universidad a mi me hubiera tocado EnCicla, tendría menos miedos, uno en la universidad más arriesgadito, menos miedo”*. El sistema otorga una mayor percepción de seguridad como lo insinúa la participante P13, al preferir usar el sistema para evitar el viaje a pie en un sector que percibe inseguro para integrarse al bus: *“Empecé a usar EnCicla en recorridos*

*cortos, cuando salgo tarde prefiero usar EnCicla hasta el parque de las luces*". Esta misma percepción, se identifica en la participante P15, quien utiliza la bicicleta pública y menciona que *"...por eso uso la bici pública. No creo que nadie me vaya a parar en un semáforo a robarme la bici pública"* Adicionalmente, si se ofrece una red densa de estaciones, EnCicla podría ser atractivo cuando se trata de realizar viajes múltiples, del mismo modo que ocurre con los cicloparqueaderos para bicicletas privadas.

Respecto al espacio público, la construcción de andenes dignos, la iluminación y las fachadas activas donde las personas puedan realizar diferentes tipos de actividades como conversar, entrar y salir, caminar, sentarse, recostarse, estar para compartir, pararse en la puerta, comprar, hacer fila, mirar hacia, entre otros<sup>9</sup> ("Cities for people: A lecture by Jan Gehl - YouTube," n.d.), no solamente incrementará la percepción de seguridad de las mujeres; sino también convertirá los lugares en espacios atractivos para todas las personas. Así, lo reafirma los testimonios de la participante P1 *"Yo no sé si eso es psicológico, pero si uno ve que eso está iluminado a uno no le da tanto susto. Si el sitio está iluminado, puede estar vacío, pero yo digo, ok ¡HAY LUZ!"*; *"Buscaba la gente, el movimiento para caminar"* (Mujer de 33 años. Temerosa, analiza los riesgos porque para ella la seguridad es primero).

En relación con las condiciones ambientales como la pendiente, la bicicleta eléctrica puede ser una herramienta que ayude a superar este inhibidor. Con un motor, la bicicleta eléctrica asiste el pedaleo de la persona ciclista para minimizar su esfuerzo físico; por lo tanto, si se está subiendo una pendiente, la sensación física es como si se estuviese pedaleando en zona plana. Lo anterior

---

<sup>9</sup> Libro: CITIES FOR PEOPLE, Jan Gehl, Published 2010.

fue mencionado por la participante P4, cuando se le preguntó: ¿Qué necesitarían para usar la bicicleta? “*Un motor*”

Para superar la ladera, también hay oportunidad para la bicicleta mecánica o convencional. Si la persona reside en barrios de alta pendiente y su destino de viaje se encuentra en el centro o zona valle, podría promocionarse el regreso a casa como la oportunidad de realizar actividad física vigorosa, donde se invite a la usuaria a cambiar su atuendo casual por ropa deportiva para, así facilitar una mayor disposición hacia la actividad si hay sudoración. Además, esta actividad física, podría reemplazar los minutos dedicados en un gimnasio, lo que significaría que esta persona podría invertir este tiempo en realizar otra actividad como jugar con sus hijas e hijos, estar con su familia o practicar su pasatiempo favorito.

Las barreras asociadas al clima de regiones tropicales; por ejemplo las altas temperaturas, podrían mitigarse a través de una implementación de infraestructura ciclista cómoda y atractiva que contemple acciones ambientales como la sombra; no solo a lo largo del recorrido, sino también en intersecciones donde la persona ciclista deba detenerse para así mitigar un poco los efectos de la radiación y mejorar la experiencia de viaje en días de calor. Lo anterior, teniendo precaución de no propiciar puntos ciegos, oscuros y asilados que puedan generar percepción de vulnerabilidad o inseguridad en la mujer.

También se podría sugerir al ciclista que vaya a un ritmo más tranquilo de lo habitual, para evitar la sudoración. En los días de lluvia, el uso de capas y equipar la bicicleta con guardabarros para evitar salpicaduras, son claves para circular en bicicleta de manera cómoda.

Las habilidades motrices para conducir la bicicleta brindan seguridad y confianza en el usuario; además, promueven reacciones asertivas por parte del ciclista frente a situaciones de riesgo que puedan presentarse. Por lo tanto, se sugiere la consolidación de un programa de

formación a mujeres en destrezas para conducir la bicicleta<sup>10</sup>, ligado a la difusión de información sobre la tipología de la bicicleta adecuada para recorridos urbanos que promuevan un viaje más cómodo y seguro, equipada con accesorios como parrilla, alforjas y canasta, que generan capacidad de almacenamiento; candado en U y tornillería de seguridad para evitar hurtos en estacionamientos en el espacio público y luces para ser visible en la noche.

También podría sugerirse un servicio de asesoría que promueva una toma de decisión informada en la mujer respecto a la elección de una bicicleta que mejor se adapte a sus necesidades de viaje.

Para superar la barrera de que la usuaria no tenga bicicleta; podría generarse una red de mujeres ciclistas expertas, que pudieran compartir su bicicleta a mujeres que quieran vivir la experiencia de transportarse en este modo, pero que aún no cuenten con este vehículo, o que la bicicleta actual no sea adecuada para hacer recorridos urbanos. Es una práctica común en la investigadora, ofrecer su bicicleta para que las personas que estén interesadas en iniciarse como ciclistas urbanos tengan una bicicleta que les ofrezca comodidad en el entorno urbano.

Es un acto de sororidad que teje lazos cercanos entre mujeres ciclistas expertas y usuarias/os potenciales de la bicicleta. Esto se relacionaría directamente con generar primeras experiencias positivas en estas usuarias; que a propósito, podrían recibir con agrado un servicio de acompañamiento para realizar los primeros recorridos de ida y vuelta al trabajo, como actualmente lo realizan varios colectivos ciclistas de la ciudad de Medellín<sup>11</sup> *“Con amigos se puede ir en bici... tiene mucho que ver con la compañía” (P18).*

---

<sup>10</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=MqYs\\_0wgT6o&t=80s](https://www.youtube.com/watch?v=MqYs_0wgT6o&t=80s)

<sup>11</sup> Colectivos ciclistas: Colectivo SiClas, Más Urbano, BiciÁngel, entre otros.

Por otra parte, aprovechando los Planes Empresariales de Movilidad Sostenible, puede sugerirse a las empresas que, para promover la bicicleta se pueda flexibilizar el código de vestuario de sus colaboradores, por lo menos uno o dos días a la semana; para así, facilitar el uso de calzado más cómodo, pantalones o *jeans*; además, podría incentivarse a las y los colaboradores con tiempo y adecuación de las instalaciones por si necesitan ducharse.

Para la prevención del acoso callejero, se hace prioritario un proceso de sensibilización y formación con hombres, no solo para disuadir sobre comportamientos violentos hacia las mujeres, sino para que puedan reescribirse los roles asociados a lo masculino y la relación con la mujer (Geldres, Vargas, Rocio, & Gaviria, 2013).

Todas las acciones anteriores, deberían estar transversalizadas por una campaña de comunicación que permita evidenciar los beneficios de la bicicleta, relacionado a lo que las mujeres buscan en un modo de transporte. Esto permite presentar a la bicicleta como una herramienta para ser autónomas al desplazarnos, logrando un empoderamiento de la mujer hacia la ciudad. Asimismo, referenciar casos de mujeres reales y diversas que utilicen la bicicleta para ir a trabajar, estudiar, comprar o hacer viajes de cuidado; demostrando que este modo de transporte puede ser usado por cualquier tipo de persona sin importar sus gustos, creencias o preferencias.

Por consiguiente, posicionar la imagen de ciclismo urbano, utilizando referentes visuales de bicicletas urbanas con todos sus accesorios y mostrando personajes ciclistas vistiendo ropa casual y no deportiva; para proyectar una imagen de que el ciclismo urbano es fácil, eficiente, cómodo y seguro. Porque las personas no se visten para montar en bicicleta sino para ir a trabajo o estudiar y usan la bicicleta para desplazarse.

Otra acción que podría posicionar al ciclismo urbano como una actividad común es evidenciar la cantidad de personas que usan este modo. Se propone promover que las personas

identifiquen en su núcleo social, quienes utilizan la bicicleta para desplazarse, para visibilizar que muy probablemente, todos conocemos a por lo menos una persona que usa la bicicleta para ir a su estudio o trabajo; esto ayudará también a mejorar la actitud hacia el ciclista y promover la empatía para una mejor convivencia vial.

Por último, el acceso a la información debe ser abierto y constante. Disponer información para que las mujeres puedan planificar su viaje, donde se tenga información de rutas, tiempos promedio de recorrido, distancia, estacionamientos públicos y privados para bicicletas, talleres disponibles, estaciones de reparación en espacios públicos, almacenes y tiendas relacionadas con la venta de accesorios para ciclistas urbanos, entre otras. Del mismo modo, se podría generar un fan page en Facebook para comunicar consejos, información de actualidad en términos de infraestructura ciclista y donde se intercambien experiencias de otras ciclistas.

Asegurar intervenciones integrales que tengan en cuenta una planificación, diseño y ejecución coherente con las necesidades de las mujeres en infraestructura ciclista y espacio público; articulado con una gestión social que garantice la participación ciudadana, la co-creación y la apropiación de los proyectos, mediante un acompañamiento continuo a los procesos; y la puesta en marcha de programas de transformación cultural y comunicaciones que visibilicen, formen y movilicen a las personas hacia el enfoque diferencial, permitirán obtener como resultado una Medellín más accesible, incluyente, equitativa y pacífica.

Tabla 15, Motivadores.

MOTIVADORES						
DIMENSIÓN DEL ENTORNO		DIMENSIÓN DE LA PERSONA				DIMENSIÓN SOCIOCULTURAL
ENTORNO CONSTRUÍDO	AMBIENTALES	CONDICIÓN FÍSICA	PSICOGRÁFICOS		NECESIDADES DE VIAJE	
			EMOCIONES	ACTITUDES		
Calles seguras para ciclistas	Zonas de media y alta pendiente. ✓ Oportunidad para mantenerse en forma de regreso a casa. ✓ Bicicletas eléctricas.	Habilidades motrices: ✓ Clases para la conducción de la bicicleta.	Promover experiencias positivas. Es un resultado de una estrategia integran que contemple los diferentes factores involucrados en las dimensiones.	Actitudes frente al ciclismo urbano: ✓ La bicicleta brinda autonomía - Empoderamiento ✓ Mitos asociados a la bicicleta	Múltiples viajes laborales o asociados al cuidado. ✓ Cicloparqueaderos ✓ Red densa de ciclo-infraestructura ✓ SBP – densidad de estaciones	Prevenición del acoso callejero. ✓ Nuevas masculinidades
Mayor densidad de estacionamientos seguros para bicicletas ✓ Facilidad para viajes múltiples ✓ Ubicados en equipamientos atractores y generadores de viajes Distancia del desplazamiento.		Acondicionamiento físico para prevenir sudoración extrema.				Información disponible para planificar un viaje ✓ Rutas ✓ Estacionamientos ✓ Talleres ✓ Almacenes y tiendas
Planificación del Sistema de bicicletas públicas, de acuerdo a los patrones de movilidad de las mujeres. ✓ Expansión ✓ Densificación		Tenencia de la bicicleta - Accesorios: ✓ Bicicleta urbana ✓ Accesorios como Parrillas, alforjas y canasta ✓ Candado ✓ Tornillería de seguridad ✓ Luces.				Información disponible sobre ciclismo urbano ✓ Tips.
Iluminación en el espacio público		“Te presto mi bici”				Influencia de los grupos de interés. ✓ Ir en bicicleta es más común de lo que crees – 6 grados de separación.
Fachadas activas Activación comercial.	Clima (extremo calor y lluvia). ✓ Accesorios para lluvia ✓ Guardabarros.	Información y asesoría para comprar bicicleta.	Actitudes frente al ciclista. ✓ Casos y testimonios de mujeres reales que usan la bicicleta para ir a trabajar ✓ Se adapta a todo estilo de vida.	Necesidad de cargar muchas cosas. ✓ Bicicletas urbanas equipadas	Vestuario: ✓ Cambio de código de vestuario en las empresas.	

## Capítulo 5

### Conclusiones

La carencia de calles seguras para ciclistas, la falta de habilidades para conducir la bicicleta, la no tenencia de la misma, el miedo a ser víctima de hurto o de un incidente vial, la percepción del ciclismo urbano como una actividad riesgosa, los múltiples viajes, la necesidad de cargar paquetes y elementos, el desconocimiento sobre rutas ciclistas y la percepción de que usar la bicicleta puede impactar negativamente la imagen de una mujer, son algunos de los inhibidores encontrados en esta investigación; los cuales fueron estructurales para proponer la estrategia de comunicación que permita motivar a las mujeres para que elijan la bicicleta para transportarse.

El entendimiento de los diferentes inhibidores respecto a la dimensión del entorno, de la persona y la dimensión sociocultural que impiden que las mujeres no usuarias de la bicicleta la seleccionen como su modo de transporte; revelaron implícitamente los componentes estructurales de una estrategia integral que podría motivar a que más mujeres utilicen este modo. Al volver en positivo cada uno de los inhibidores, se encontró al menos una idea de solución que fuera útil para eliminar o disminuir cada uno de los inhibidores.

Adicionalmente, identificar aquellos hitos o momentos que generaban emociones positivas y negativas en la experiencia de viaje de las usuarias de los diferentes modos de transporte, permitieron captar insumos e ideas que pudieran agregar valor a la estrategia respecto a las necesidades y deseos de las mujeres respecto a los modos de transporte. Por ejemplo, las mujeres usuarias del auto aseguraban que este modo les permitía llevar cómodamente paquetes, carteras o demás elementos que necesitaran cargar consigo en el viaje; a través del análisis se evidenció una necesidad respecto a la capacidad para cargar elementos que, en el caso de promocionar la

bicicleta, puede comunicarse que al equiparla con alforjas y canasta se pueden cargar múltiples elementos de una manera cómoda y segura. Por otro lado, permite identificar los elementos que generen emociones positivas en sus experiencias de viaje, para incorporarlos en la planificación, diseño y ejecución de programas y proyectos que promuevan la bicicleta como medio de transporte.

Con respecto al análisis de las percepciones, permitieron realizar un diagnóstico sobre lo que pensaban y sentían las mujeres respecto a los modos de transporte y particularmente sobre la bicicleta, brindando herramientas para cambiar percepciones negativas, como por ejemplo que el ciclismo urbano es complicado o que se necesita un vestuario exclusivo para realizarlo. El cambio de las percepciones hacia la bicicleta permite posicionarla en la mente de las usuarias potenciales como una opción posible y real de medio de transporte.

Este estudio, entrega unas primeras bases o lineamientos para que posteriormente, pueda desarrollarse al detalle de las acciones propuestas. Al ser una investigación académica, solo fue posible tener acceso un grupo de 18 mujeres con rasgos muy homogéneos en términos generales; lo que se presenta como una limitación ya que se analizaron perspectivas, percepciones y experiencias de mujeres con condiciones socioeconómicas y de localización similares, dejando a un lado el análisis de mujeres de estratos 1, 2 y 3 quienes habitan en otros sectores de la ciudad. Adicionalmente, por términos de tiempo, no se pudieron establecer las estrategias diferenciadas por cada uno de los perfiles o segmentos identificados; por lo tanto, se presentaron de manera general asociada a todo el grupo de mujeres participantes.

Adicionalmente, a través del análisis cuantitativo se identificó que en contraste de lo establecido por la literatura que indica que las mujeres realizan viajes en cadena en mayor proporción que los hombres, en Medellín, se evidencia que esto viajes se realizan en proporciones

similares entre hombres y mujeres. Lo anterior, abre una oportunidad para futuras investigaciones respecto a las dinámicas de movilidad.

Aunque no se contempló como un objetivo en sí mismo, el diseño metodológico del análisis cualitativo se convirtió en un insumo para alcanzar los objetivos específicos de la investigación y adicionalmente se convirtió en un modelo para realizar investigaciones relacionadas con el transporte en términos de una visión más subjetiva. Este diseño fue aplicado en la Alcaldía de Medellín, con el objetivo de identificar la experiencia de viaje de ciclistas expertos en la conexión de norte a sur de la ciudad de Medellín, como insumo para la selección del corredor de la Ciclorruta Norte Sur; proyecto estratégico del plan de desarrollo Medellín Caminable y Pedaleable 2020 - 2023.

### Lista de referencias

- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2015). *Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030)*.
- Área Metropolitana, del V. de A. (2017). *Guía para la formulación e implementación de planes de movilidad empresarial sostenible*.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2015). *Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030)*.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2017). Encuesta Origen - Destino. Retrieved February 20, 2019, from [https://www.metropol.gov.co/encuesta\\_od2017\\_v2/index.html#/](https://www.metropol.gov.co/encuesta_od2017_v2/index.html#/)
- Bedoya, J., & Martínez, E. (2009). Calidad del aire en el valle de aburrá Antioquia-Colombia. *DYNA (Colombia)*, 76(158), 7–15.
- Bejarano, M., Ceballos, L. M., & Maya, J. (2017). A user-centred assessment of a new bicycle sharing system in Medellín. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 44, 145–158. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.11.004>
- Bonham, J., & Wilson, A. (2012). Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4), 195–213. <https://doi.org/10.1080/15568318.2011.585219>
- Carrillo, B. (2013). Congestión vehicular: Ciudades del mundo que lograron domar al monstruo. Retrieved February 21, 2019, from [https://www.eldefinido.cl/actualidad/mundo/670/Congestion\\_vehicular\\_Ciudades\\_del\\_mundo\\_que\\_lograron\\_domar\\_al\\_monstruo/](https://www.eldefinido.cl/actualidad/mundo/670/Congestion_vehicular_Ciudades_del_mundo_que_lograron_domar_al_monstruo/)
- Cities for people: A lecture by Jan Gehl - YouTube. (n.d.). Retrieved September 25, 2020, from [https://www.youtube.com/watch?v=KL\\_RYm8zs28](https://www.youtube.com/watch?v=KL_RYm8zs28)
- de la Paz Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 112–126. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3605>
- Díaz, R., & Rojas, F. (2017). Mujeres Y Ciclismo Urbano. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.18235/0000913#sthash.a5MywlrC.dpuf>
- Dinero. (2018). Crecimiento de las ventas mundiales de vehículos en 2017. Retrieved February 21, 2019, from <https://www.dinero.com/pais/articulo/crecimiento-de-las-ventas-mundiales-de-vehiculos-en-2017/258617>
- Echavari, J. P. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 30. Retrieved from <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/244>
- Estabilidad atmosférica en el Valle de Aburrá - YouTube. (n.d.). Retrieved September 24, 2020, from <https://www.youtube.com/watch?v=y-lpGaob8lM>
- Fernández-Heredia, Á., Monzón, A., & Jara-Díaz, S. (2014). Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.02.013>
- Garrard, J. (2018). Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health Promotion Journal of Australia*, 14(3), 213–215. <https://doi.org/10.1071/he03213>
- Garrard, J., Crawford, S., & Hakman, N. (2006). Revolutions for Women :, (October). Retrieved from <http://dro.deakin.edu.au/view/DU:30010422>

- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008a). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine, 46*(1), 55–59. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008b). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine, 46*(1), 55–59. <https://doi.org/10.1016/J.YPMED.2007.07.010>
- Gaviria Gutiérrez, Z. (2009). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad. *Revista Soluciones de Postgrado EIA, (3)*, 63–74.
- Geldres, D. A., Vargas, R., Rocio, G., & Gaviria, S. (2013). Hombres cuidadores de vida. Modelo de sensibilización en masculinidades género-sensibles y prevención de las violencias hacia las mujeres, 1–202.
- Gobierno de Chile. (2015). *Vialidad ciclo inclusiva: Recomendaciones de diseño Chile. Espacios públicos urbanos*. Retrieved from <http://www.gob.cl/wp-content/uploads/2015/05/Manual-de-Vialidad-Ciclo-Inclusiva.pdf>
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews, 30*(1), 59–96. <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetarako Aldizkaria = Revista de Servicios Sociales, (40)*, 61–66.
- ITDP. (2011). *Manual de ciclociudades - La Movilidad en Bicicleta como Política Pública, Tomo I*.
- Junta Metropolitana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2018). Acuerdo Metropolitano N° 4. *Área Metropolitana Del Valle de Aburrá*. Retrieved from <https://www.metropol.gov.co/ambiental/calidad-del-aire/Documents/POECA/Acuerdo-Metropolitano-04-de-2018-POECA.pdf>
- La rueda de las emociones, de Robert Plutchik - Psicopico. (n.d.). Retrieved September 24, 2020, from <https://psicopico.com/la-rueda-las-emociones-robert-plutchik/>
- Manton, R., Rau, H., Fahy, F., Sheahan, J., & Clifford, E. (2016). Using mental mapping to unpack perceived cycling risk. *Accident Analysis and Prevention, 88*, 138–149. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.017>
- Medina, M. (2018). Congestión vehicular ¿un problema de movilidad? - Instituto de Estudios Urbanos. Retrieved February 20, 2019, from <http://ieu.unal.edu.co/noticias-del-ieu/item/congestion-vehicular-un-problema-de-movilidad>
- Nube de palabras: ¿qué es y para qué sirve? ¡descúbrelo aquí! (n.d.). Retrieved September 25, 2020, from <https://rockcontent.com/es/blog/nube-de-palabras/>
- Peña, L., & Ausín, T. (2015). El Valor De La Movilidad Humana, 9–45. Retrieved from <http://www.plazayvaldes.es/libro/pasando-fronteras/1540/>
- Personas | Service Design Tools. (n.d.). Retrieved October 12, 2020, from <https://servicedesigntools.org/tools/personas>
- Pucher, J., & Buehler, R. (Eds.). (2012). *City Cycling*.
- Pucher, J., & Dijkstra, L. (2003). Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from The Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health, 93*(9), 1509–1516. <https://doi.org/10.2105/AJPH.93.9.1509>
- Ramiro, L. (2006). La comunicación para el desarrollo en latinoamérica: un recuento de medio siglo.
- Rosenbaum, M. S., Otalora, M. L., & Ramírez, G. C. (2017). How to create a realistic customer

- journey map. *Business Horizons*, 60(1), 143–150.  
<https://doi.org/10.1016/j.bushor.2016.09.010>
- Sostenible, S. (2017). Contaminación del aire en Medellín es un problema crónico. Retrieved February 20, 2019, from <https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/contaminacion-del-aire-en-medellin-es-un-problema-cronico/38650>
- Sperling, D., & Gordon, D. (2008). Two Billion Cars Transforming a Culture, (September).
- Stromberg, J. (2015). The “fundamental rule” of traffic: building new roads just makes people drive more. Retrieved February 21, 2019, from <https://www.vox.com/2014/10/23/6994159/traffic-roads-induced-demand>
- Updated Empathy Map Canvas. We designed the Empathy Map at XPLANE... | by Dave Gray | The XPLANE Collection | Medium. (n.d.). Retrieved December 5, 2020, from <https://medium.com/the-xplane-collection/updated-empathy-map-canvas-46df22df3c8a>
- van Laake, T., & Pardo, C. F. (2018). *Ciclo-inclusión: Lecciones de los Países Bajos para Colombia*. Bogotá.
- Willis, D. P., Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2015). Cycling under influence: summarizing the influence of perceptions, attitudes, habits, and social environments on cycling for transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(8), 565–579.  
<https://doi.org/10.1080/15568318.2013.827285>
- Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid, 1–355. Retrieved from <http://oa.upm.es/39914/>



### **Vita**

Ingeniera de Diseño de Producto, con más de 7 años de experiencia en el sector público.

Participó en la elaboración del Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta – PMB2030 – para el Valle de Aburrá, hizo parte del equipo de formulación y operación de los Planes Empresariales de Movilidad Sostenible (Planes MES). Ha liderado el diseño y ejecución de estrategias de promoción, educación y cultura, como la Biciescuela para niñas, niños y adultos; estrategias de gestión social y campañas de comunicación para la movilidad sostenible.

A lo largo de su trayectoria, ha apoyado la implementación de proyectos cicloinfraestructura como el corredor verde La Picacha, el diseño de cicloparqueaderos en espacios públicos; y la planeación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas EnCicla.

Actualmente, lidera las estrategias de marketing social de la Gerencia de Movilidad Humana de la Secretaría de Movilidad de Medellín.