



Universidad Internacional de La Rioja  
Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades

Máster Universitario en Intervención Social en las Sociedades  
del Conocimiento

## Diferencias de género en la percepción de seguridad en el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

Trabajo fin de estudio presentado por:	Jennyfer Carolain Mejía Hernández
Tipo de trabajo:	Investigación
Director/a:	Cristina Benlloch Domenech
Fecha:	2021

## Resumen

El presente trabajo de investigación se propone analizar las diferencias de género en los patrones de viaje y percepción de seguridad de hombres y mujeres que hacen uso cotidiano del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP), entendiendo este desde sus componentes troncal, zonal, alimentador y Transmicable. Para ello se desarrolló una encuesta que fue aplicada a 110 personas, 55 hombres y 55 mujeres mayores de edad usuarios cotidianos del SITP. El instrumento contempló variables de tipo demográfico, variables sobre patrones de viaje y sobre percepción de seguridad; la administración del mismo se realizó mediante una plataforma virtual, por las condiciones de bioseguridad y medidas de cuarentena actuales generadas por la emergencia sanitaria de SARS-COV2 en Bogotá. Una de los resultados más sobresalientes de esta investigación hace referencia a la identificación de las diferencias de los tiempos de viaje de las mujeres participantes que resultaron ser más largos que los viajes de los hombres de la muestra.

**Palabras clave:** (Género, movilidad, transporte, inseguridad, violencia de género)

## Abstract

The purpose of this research is to analyze the gender differences in the travel patterns and perception of safety of men and women who make daily use of the Integrated Public Transportation System of Bogotá (SITP), understanding this from its trunk, zone, feeder and Transmicable components. For this purpose, a survey was developed and applied to 110 people, 55 men and 55 women of legal age who use the SITP on a daily basis. The instrument included demographic variables, variables on travel patterns and perception of security; it was administered through a virtual platform, due to the current biosecurity conditions and quarantine measures generated by the SARS-COV2 health emergency in Bogota. One of the most outstanding results of this research refers to the identification of the differences in the travel times of the women participants, which turned out to be longer than the travel times of the men in the sample.

**Keywords:** (Gender, mobility, transport, insecurity, gender-based violence).

## Índice de contenidos

1. Introducción .....	10
1.1. Justificación.....	11
1.2. Objetivos de la investigación .....	12
1.2.1 Objetivo general: .....	12
1.2.2 Objetivo específicos: .....	12
2. Marco teórico.....	13
2.1. Urbanismo, movilidad y desigualdades en razón al género. ....	13
2.2. Movilidad y transporte público:.....	16
2.3. Perspectiva de género en la movilidad urbana: .....	19
2.4. Patrones de viaje de hombres y mujeres. ....	24
2.5. Violencia de género en el transporte público: .....	26
2.6. Victimización y percepción de seguridad en el transporte público: .....	27
2.7. Marco jurídico y normativo sobre la violencia de género en Colombia y Bogotá. ....	28
2.7.1 Marco internacional: .....	29
2.7.2 Marco nacional. ....	29
2.7.3 Marco distrital-Bogotá.....	30
3. Metodología .....	31
3.1. Enfoque, alcance y diseño. ....	31
3.1.1 Fases del desarrollo de la investigación .....	32
3.2. Variables. ....	33
3.3. Población y muestra. ....	34
3.4. Técnicas de recogida de datos.....	35
3.5. Técnicas de análisis de datos. ....	36
4. Resultados y discusión .....	36

4.1. Resultados.....	36
4.2. Discusión crítica de resultados .....	60
5. Conclusiones.....	66
6. Limitaciones y Prospectiva .....	67
Referencias bibliográficas.....	68
Anexo A. Encuestas realizadas .....	73

## Índice de figuras

Figura 1. Gráfico de barras de resultados de horarios de uso de SITP según sexo.....	38
Figura 2. Gráfico de tiempos de desplazamientos cotidianos en el SITP según sexo. ....	39
Figura 3. Gráfico de elección modal en desplazamientos cotidianos según sexo. ....	40
Figura 4. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿cómo realizó la mayoría de viajes la última semana en el SITP? .....	41
Figura 5. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿cómo califica el sistema integrado de transporte público de Bogotá? .....	42
Figura 6. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Rápido]. ....	43
Figura 7. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Cómodo].....	43
Figura 8. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Seguro contra robos]. .....	44
Figura 9. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Seguro contra el acoso]. .....	44
Figura 10. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿usted cree que la seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá ha desmejorado en el último año? .....	45
Figura 11. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿En qué momentos del viaje se siente más inseguro(a)? .....	46
Figura 12. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizará miradas lascivas u obscenas, guiños, persecución, impedir el paso intencionalmente? .....	47
Figura 13. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien dijera palabras obscenas y con connotación sexual?.....	48
Figura 14. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien exhibiera o manipulara sus genitales? .....	48
Figura 15. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien tomara fotos/videos sin consentimiento.? .....	49

Figura 16. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que sintiera que alguien lo/la perseguía? .....	50
Figura 17. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara acciones de acoso sexual físico: manoseos o tocamientos, pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física (violación)? .....	50
Figura 18. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara hurtos sin armas, ni violencia? .....	51
Figura 19. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara hurtos con armas? .....	52
Figura 20. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara insultos basados en el sexo de otras personas, su identidad u orientación sexual?.....	53
Figura 21. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara expresiones verbales de connotación sexual (silbidos, aullidos, ladridos, sonido de besos), comentarios de connotación sexual?.....	54
Figura 22. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara comentarios o insinuaciones sexuales, preguntas sexuales o eróticas.]]? .....	55
Figura 23. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Usted conoce cómo reportar a las autoridades este tipo de situaciones? .....	55
Figura 24. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Ha escuchado sobre el protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte y espacio público? .....	56
Figura 25. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Qué zonas del Sistema Integrado de Transporte Público usted percibe como más inseguras? .....	56
Figura 26. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Experimentar algún tipo de violencia o la sensación de inseguridad en el transporte público le ha afectado emocional o racionalmente? .....	57

Figura 27. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿En algún momento de su vida esta sensación de inseguridad o alguna situación de violencia en el Sistema Integrado de Transporte Público ha cambiado sus hábitos de movilidad? .....58

Figura 28. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Cómo ha cambiado o modificado sus hábitos de movilidad? .....58

Figura 29. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Hace uso de alguna aplicación para orientarse y/o planear sus viajes en el Sistema Integrado de Transporte Público?.....59

Figura 30. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿cuál aplicación usa con más frecuencia?.....60



## Índice de tablas

Tabla 1. Fases de la investigación.....	32
Tabla 2. Operalización de variables.....	33
Tabla 3. Días de uso del SITP según sexo. ....	36
Tabla 4. Rangos de edades según sexo. ....	37
Tabla 5. Estadísticos descriptivos de la muestra según su edad.....	37
Tabla 6. Intermodalidad de viajes cotidianos según sexo.....	39

## 1. Introducción

El derecho a las ciudades y a la movilidad urbana son derechos sociales reconocidos en muchas sociedades actuales y a través de los cuales se han construido diferentes marcos normativos y de política pública internacional y nacional como brújulas de navegación hacia un desarrollo social, económico y ambiental sostenible.

Sin embargo, su relevancia e interés mundial deja en evidencia que, si bien son derechos adscritos a todas las personas, la garantía del mismo dista de ser generalizado, neutro o disfrutable para todas las personas por igual. Las ciudades y la movilidad urbana como invención humana, históricamente han sido testigos y participes de situaciones y épocas marcadas por la discriminación por asuntos de procedencia étnica, nacionalidad, orientación política, orientación sexual, edades y género.

El presente trabajo investigativo recoge algunos de los avances en materia de investigación y teoría feminista en los campos del urbanismo, geográfica y la movilidad con el propósito de sentar bases de comprensión sobre la lectura diferenciada en el acceso al derecho a la ciudad y a la movilidad desde una perspectiva de género.

De igual forma, se delimita el tema de investigación en el interés de identificar como estas diferencias de género pueden estar permeadas en los temas generales de análisis de la movilidad urbana y cómo ciertos avances desde las teorías de género logran explicar estas formas diversas de acceder y gozar la ciudad.

La metodología empleada para la investigación se definió a partir de las bajas posibilidades de interacción social asociadas a la contingencia sanitaria y las medidas de bioseguridad restrictivas ocasionadas por la pandemia mundial por COVID 19, se definió el uso de herramientas digitales y virtuales y un abordaje bajo técnicas de investigación cuantitativas.

En el apartado de los resultados de esta investigación, se podrán revisar la información recabada mediante la aplicación de una encuesta realizada a una muestra total de 110 personas (55 hombres y 55 mujeres), sobre aspectos relacionados a características y patrones viaje, percepción de seguridad y situaciones de inseguridad y datos asociados a la influencia de la percepción de seguridad en el desarrollo y hábitos cotidianos de desplazamiento de las

personas que conforman la muestra, cada uno de estos aspectos se analizan a la luz del sexo de los participantes, con el propósito de dilucidar diferencias en los mismo.

En la parte final de la investigación se realizó la discusión crítica de los resultados a la luz de los objetivos propuestos y el marco teórico desarrollado, se entregan las principales conclusiones y se da cierre con la identificación de las principales limitaciones de la investigación y aspectos relevantes hacia una prospectiva investigativa sobre este tema de género en la movilidad urbana y el transporte público colectivo de Bogotá.

### 1.1. Justificación

El presente proyecto de investigación pretende identificar diferencias en razón de género en el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. Contando como punto de partida el paradigma de movilidad como derecho social, por medio del cual se puede garantizar el acceso y ejercicio de otro tipo de derechos sociales, políticos y civiles de la ciudadanía.

El acceso a opciones de transporte para los desplazamientos cotidianos de las personas es un factor vital pero pocas veces reconocido por las personas del común. Sin embargo, resulta ser fundamental para la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas. Imaginar una ciudad que no cuente con un acceso a transporte público colectivo o masivo generaría grandes limitaciones en su desarrollo económico, limitaciones en el disfrute del espacio público por parte de las personas, privación de derechos, oportunidades y de desarrollo de capacidades. Así las cosas, comprender el derecho a una movilidad digna apertura un escenario para la garantía de acceso equitativo a la ciudad y a sus espacios de participación; se convierte en una puerta de entrada para el goce efectivo de las ciudades y es también parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en su meta 11.2 para el 2030, *“proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*.

Ahora bien, a lo largo de la historia la planificación de las ciudades y del transporte urbano se consideraba neutral en cuanto al género; se asumía previamente que los proyectos

de infraestructura y los sistemas de transporte público colectivo y masivo estaban pensados para beneficiar a toda la ciudadanía de manera igualitaria. No obstante, la investigación feminista en asuntos urbanísticos, de movilidad y geográficos han logrado identificar en diferentes contextos y escalas que los procesos de movilidad no son homogéneos y se materializan de forma desigual en su uso, acceso y apropiación. Por ellos, es interesante identificar cómo los comportamientos individuales de las personas y la percepción del espacio público pueden estar influenciados por factores y fenómenos socioculturales como por ejemplo el género, la edad, pertenencia étnica, las actividades que se desarrollan en él, entre otras (Soto Villagrán, 2017, p. 128)

Por lo anterior, se espera que con esta investigación se aporte en información relevante respecto a posibles diferencias en las características y patrones de viaje realizados por hombres y mujeres en el sistema integrado de transporte público de Bogotá, teniendo en cuenta variables como las horas de uso, tiempos de viaje, propósitos de viaje, tipos de viaje y desplazamiento, percepción de seguridad y diferencias comportamentales e itinerarios de viaje en razón al género.

La relevancia en la realización de este estudio es lograr orientar a la Secretaría Distrital de Movilidad con información que permita delimitar y proyectar acciones de política pública encaminadas a minimizar esas brechas de género materializadas en el uso del transporte público en Bogotá. Se espera que los aportes de esta investigación se permita generar intereses en la administración pública para ampliar y profundizar en conocimiento y datos sobre la perspectiva de género en la movilidad urbana de la ciudad.

## 1.2. Objetivos de la investigación

### 1.2.1 Objetivo general:

Determinar las diferencias de género en la percepción de seguridad en el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

### 1.2.2 Objetivo específicos:

- a) Identificar características y patrones de viaje entre hombres y mujeres que hacen uso frecuente del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

- b) Comparar la percepción de inseguridad de las mujeres y los hombres que usan el Sistema Integrado de Transporte Público
- c) Comprender la influencia de la percepción de seguridad en el condicionamiento de los patrones, estilos e itinerarios de viaje de hombres y mujeres.

## 2. Marco teórico

### 2.1. Urbanismo, movilidad y desigualdades en razón al género.

Los contextos urbanos resultan de vital importancia para el análisis social, ya que a través de ellos es donde se gestan y reproducen gran parte de las problemáticas sociales, desde la modernidad hasta las sociedades actuales. De igual forma, es a través de los contextos urbanos donde se plantean los principales retos y desafíos de desarrollo social, político y económico de las sociedades.

Empero, tal y como lo señala (Ornés, 2009, p. 200) el concepto de urbanismo ha ido evolucionando a través de los tiempos debido a las diferentes perspectivas con las que se ha tratado de concebir la ciudad, es así como en la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX se empieza a considerar el urbanismo como una disciplina que analiza y separa los espacios según su funcionalidad. Posteriormente los planteamientos de Le Corbusier entre 1887 y 1965 empiezan a ligar esta disciplina con la arquitectura desde una visión orgánica y sistémica de las ciudades. Finalmente, y paralela a esta visión se empezó a ver lo urbano como una construcción social que debe buscar la seguridad y la felicidad de quienes habitan el territorio, a esta nueva perspectiva se le denominó el urbanismo culturalista con representantes como Camillo Sittle y Ebenezer Howard citados por Choay en (Ornes, 2009b).

Así las cosas, inicia una nueva perspectiva y abordaje social que integra al ser humano como actor clave y protagonista de las urbes y para la comprensión de las necesidades diferenciadas de los seres humanos frente al territorio.

La perspectiva que centra al ser humano como eje principal para el desarrollo urbano, permite evidencia cómo las decisiones en razón a la planeación del territorio repercuten directamente en la vida cotidiana de las personas y en la forma en que las mismas toman decisiones entorno a su desarrollo personal y social. Es a partir de esta nueva lógica que se

concibe la necesidad de planear ciudades y territorios urbanos como espacios de vida, en las que la configuración de los espacios públicos, privados, los equipamientos y los sistemas de transporte brinden las mismas oportunidades de acceso y equidad para todas las personas.

Esta nueva forma de ver el urbanismo surge precisamente de ciertas investigaciones y movimientos sociales que identificaron que los modelos de planeación urbana impactan diferenciadamente la forma como las personas viven y disfrutan las ciudades. Por lo anterior, se permitió evidenciar que las ciudades en su configuración, ordenamiento y planeación no son neutras y que por el contrario representan un factor vital para la exclusión social (Junqueira, Nuñez y Sabino, 2019, p. 73).

La desigual distribución de los recursos del territorio que ha privilegiado históricamente las actividades masculinas, son observadas a través de la disposición de ciertos equipamientos de uso público y privado, servicios y oferta de transporte, lo que ha tenido implicaciones directas en el uso y disfrute del derecho de las mujeres a la ciudad (Ortiz Escalante y Col.Lectiu Punt 6, (s. f.), p. 6).

Algunas de las teorías explicativas sobre el fenómeno segregado de la planificación urbana desde la modernidad, responde a la estructura económica capitalista según Gutiérrez y Reyes (2017, p. 150), en la que la vida cotidiana moderna se basó en la industrialización de las sociedades, generando procesos acelerados de migración y urbanización, destinando en los asentamientos espacios territoriales destinados al aparato productivo industrial y a la consecución de recursos y materia prima.

En la configuración y diseño urbano se han priorizado el desarrollo de determinadas actividades, mientras que otras han sido invisibilizadas. Por ejemplo, a partir de la revolución industrial se inicia un proceso de especialización de los espacios de las ciudades para actividades desarrolladas por este sector productivo. Una planeación de ciudad que respondía al prominente modelo capitalista, en el que el fenómeno de la división sexual del trabajo se encontraba mucho más diferenciado y respondía de manera efectiva a consolidar los espacios públicos y privados para actividades laborales y familiares o domésticas en la sociedad moderna (Valdivia, 2018, p. 67). En la actualidad las sociedades posindustriales, se ha identificado que estos modelos urbanos de ciudad resultan siendo un obstáculo para la vida cotidiana de las personas, ya que en la misma medida de las transformaciones sociales y económicas de nuestros días y al reconocimiento de muchos más derechos sociales; la

demanda de servicios y espacios sociales por parte de la ciudadanía conllevan a una expansión urbana de difícil control, generando poca proximidad de los espacios, uso de suelos monofuncionales y procesos de exclusión social basada en el territorio, con barreras de accesos a servicios y desigualdades sociales profundas.

La exclusión social producto de estos modelos segmentarios de ordenamiento territorial, se observa con mayor facilidad a través de los análisis sociales que se le puedan imprimir a los patrones y características de viaje y movilidad urbana de las personas. Ya que esta acción de movilizarse o desplazarse en un territorio es una actividad que se encuentra estrechamente arraigada a las actividades de la vida diaria de las personas y que reflejan de forma directa el acceso de las poblaciones a la ciudad, al territorio, a los diferentes derechos (educación, trabajo, salud, etc.) y a los demás servicios que las ciudades ofrecen.

De allí la necesidad de generar nuevos paradigmas para entender la planeación urbana desde una escala humana y a partir de ella estructurar sistemas de movilidad urbana que respondan a los derechos civiles y libertades individuales, que se ajusten a facilitar las actividades de la vida cotidiana y a la consolidación de sociedades más equitativas. Logrando así que la distribución de los espacios, los recursos y el empoderamiento del territorio permitan disminuir variables asociadas a la exclusión social (Gutiérrez y Reyes 2017, p.151).

Algunos de los estudios que dieron apertura al análisis de los procesos de exclusión social basadas en el territorio y el ordenamiento del mismo aparecieron en los años 70 como lo menciona (Zucchini, 2015, p.30) con propósitos reivindicativos de vertientes feministas en el campo de la geografía se logra dar apertura a investigaciones de corte descriptivo de las relaciones sociales creadas por hombres y mujeres en el territorio. Sus objetivos investigativos estaban centrados en comprender la configuración del binomio mujer-territorio y las desigualdades producto del mismo.

Algunos de los aportes de este binomio es cómo factores subjetivos asociados a la inseguridad pueden reducir el espacio urbano y el límite de acceso y goce efectivo de la ciudad por parte de las mujeres. Esto configura unas geografías diferentes e irregulares entre hombres y mujeres respecto a la construcción mental y práctica del uso del territorio. Es así como lo señala Tonkiss (2005 citado por Junqueira. Et al, 2019, p.74) la geografía de las

mujeres y niñas respecto a un territorio se puede ver restringida de acuerdo a los horarios y la tipología de espacio urbano.

Es a partir de ello que se puede concluir que la mirada del urbanismo, la planeación territorial y la movilidad urbana han sido históricamente permeada por el androcentrismo, generando actualmente ciudades no neutras. Procesos que se han moldeado y modelado sobre las experiencias de un solo tipo de “usuario” por así decirlo que cumple con ciertas características vitales desde lo masculino y dejando de lado las situaciones, condiciones y necesidades diferenciales de las mujeres que se desprende de los roles de género. Algunas de las razones que explican estas miradas androcéntricas es que históricamente la planificación urbana fue un asunto meramente desarrollado por los hombres y actualmente persisten las desigualdades en términos de no tener la misma representatividad en estos espacios técnicos por parte de mujeres, haciendo que perduren los binomios de espacios públicos-privados, abiertos-cerrados, productivos-reproductivos, sexo-género.

Es con esto donde aún nos encontramos situados en un lugar lejano para lograr ciudades más sostenibles e incluyentes que no se conviertan en escenarios que perpetúen discriminaciones, tal y como lo traza la Nueva Agenda Urbana firmada por 175 países ante la Organización de las Naciones Unidas en el 2016.

## 2.2. Movilidad y transporte público:

A través de los años la ingeniería de tránsito ha sido una ciencia estructurada con el propósito de estudiar ciertas variables asociadas meramente al comportamiento del tráfico en las ciudades. Su estudio a lo largo del tiempo se ha enfocado al estudio de cada uno de los elementos que componen el tránsito en un territorio específico, entendiendo dentro de estos elementos como el vehículo, las vías, los componentes de señalización, el conductor, el peatón, los mecanismos y dispositivos para el control mismo del tránsito, entre otros, y a partir de ello poder modelar las mejores formas de gestionar los volúmenes vehiculares, la velocidad y las relaciones conflictivas que surjan de la interacción de cada una de estas variables (Quintero-González, 2017, p.59).

Es así como hoy en día existen modelos matemáticos que evidencian grandes avances en el modelamiento técnico del tránsito y en la comprensión de los flujos vehiculares, permitiendo así identificar eficazmente cuáles deberían ser las mejoras requeridas en los



dispositivos de control e incluso mejoras en materia de infraestructura vial. No obstante, estos avances no son fácilmente aplicables para lograr mejoras en materia de sostenibilidad ambiental, económica y social para la movilidad urbana, este tipo de análisis han quedado mucho más relegados generando como resultado espacios ciudadanos y servicios de transporte poco amigables y eficientes con las personas y el territorio.

Una de las visiones generales que se tiene en términos de movilidad urbana es que ésta permite acceder y conectar los bienes y servicios que ofrecen las ciudades. Sin embargo, de acuerdo a lo trabajado en líneas anteriores se logra evidenciar y concluir que la acción misma de desplazarse de un punto A a un punto B en determinado territorio no resulta ser igual en la práctica cotidiana para algunos sectores sociales; ya que esto no sólo constituye la ausencia de oportunidades u ofertas de servicios en determinado espacio geográfico, sino también los medios dispuestos en las ciudades que actúan como intermediarios para el acceso eficaz a los mismos.

Es a través de la comprensión de la movilidad como factor clave para el acceso a bienes, servicios que surge el concepto de accesibilidad el cual busca generar configuraciones en la infraestructura física del transporte para incrementar las posibilidades de acceder y trasladarse de un lugar a otro en la ciudad. Según Borja y Muxí (2001, citado en Argüelles y Argüello (s.f), p. 3) existen tres condiciones que pueden generar exclusiones y desigualdades sociales, la primera es las diferencias en el ordenamiento de los equipamientos en el territorio, la oferta del transporte y las condiciones diferenciales de las personas que pueden limitar su acceso a la ciudad

El reto en las ciudades actuales en términos de urbanismo es lograr ciudades más compactas y con usos multifuncionales de suelo y frente a la movilidad urbana es lograr sistemas de transportes eficientes y funcionales para el territorio y las personas. Las condiciones más frecuentes de inaccesibilidad en los sistemas de transporte urbano las tienen que asumir poblaciones de niños y niñas, personas mayores y personas con discapacidad de forma más directa por sus condiciones diversas de su corporalidad. Por otro lado, como ya se ha mencionado previamente otro de los sectores poblacionales que se ha visto afectado por condiciones de accesibilidad y seguridad en las ciudades y en la movilidad urbana son las mujeres, quienes han sido expuestas a situaciones de violencias aspecto que será abordado más adelante.

Es de esta manera que se rebate el paradigma clásico de la planeación del transporte como un asunto meramente cuantificable, de suma de desplazamientos habituales, oferta y demanda de servicios de transporte y se insta a abordarlo desde una perspectiva de derecho. Reconociendo que todo lo que configura el espacio físico de las ciudades reflejan las visiones culturales y las estructuras de poder dominantes en una ciudad (Cávalo, 2019, p. 251).

La movilidad urbana debe ser reconocida como un derecho social adquirido y del cual se desprende directamente el derecho fundamental a la libertad de movimiento y como vehículo que facilita el conseguir y acceder a otros derechos fundamentales como la salud, la educación, la recreación, el deporte, entre otros. Esta premisa refleja un cambio de paradigma que impulsa hacia cambio del sujeto de estudio, trascendiendo de la visión del movimiento de los vehículos y hacia la comprensión del ser humano como sujeto activo y actor principal que realiza la acción de desplazamiento en el espacio y tiempo.

Así las cosas, autoras como (Soto, 2017, p. 129) describen la movilidad urbana como esa expresión social que permite articular diferentes fenómenos sociales con el territorio y de manera interdependiente con la calidad de vida de las personas. A partir de ello, es preciso entender que una de las formas en las que se materializa la movilidad es mediante el transporte público, y este a su vez resulta una pieza estratégica en los procesos identitarios y de apropiación de lo urbano y del espacio público.

Por ello, el transporte público colectivo, su diseño y planeación de la oferta del servicio debe ser concebido por los Estados como uno de los asuntos más importante en el ordenamiento de las ciudades. El deber ser del mismo, es responder de manera universal a la garantía de acceso a diferentes lugares de una ciudad y adicionalmente la acción de usarlo y garantizar el goce y el disfrute de derecho a la libertad de movimiento de cada una de las personas que lo usen. (Levy, citado por Soto, 2017, p.128).

El transporte público colectivo con un fundamente democrático deberá permitir la inter-conexión de espacios públicos y privados; escenarios y actividades de la vida social y pública de las personas y actividades individuales de cada persona. Facilitar el acceso a diferentes ofertas de servicios y deberá ser considerado un espacio neutro. Sin embargo, la presencia de ciertos factores socioculturales como la seguridad, la amenaza física y verbal está presente en muchos contextos sociales y los sistemas de transporte público no son ajenos a esta problemática (Soto, 2017, p.130).

### 2.3. Perspectiva de género en la movilidad urbana:

Tal como se abordó en el apartado anterior, uno de los grupos poblacionales que resulta tener más barreras de acceso a la ciudad y a la movilidad son las mujeres y es a partir de esto que la perspectiva de género se vuelve importante para entender los factores asociados a estas vulnerabilidades. Para ello es importante partir de la idea asociada a que la visión materializada de las ciudades deja entre ver ciertas características identitarias de las sociedades en las que se recogen aspectos socioculturales que describen la cotidianidad, la organización social y las costumbres mismas de las personas que habitan un territorio.

Ahora bien, para poder ahondar mejor en este tema es necesario generar claridades sobre conceptos. Para empezar las primeras aproximaciones hacia el concepto de *género* tal y como se entiende en la sociedad actual, se enmarcan en el trabajo teórico de la filósofa Simone de Beauvoir en su libro *El segundo sexo* de 1949. Esta filósofa sustenta que una mujer no nace sino se hace. Bajo esta premisa explica con ello que aquellos atributos entregados socialmente a las mujeres desde la feminidad no son parte de su naturaleza o innatos, sino que por el contrario responden a los procesos de socialización de las mismas, es decir se relacionan directamente con los estereotipos sociales y culturales atribuidos a su sexo. Estos atributos engloban roles, funciones, identidades y comportamientos socialmente esperados para cada género desde lo masculino y lo femenino.

Así las cosas, como lo señalan (Da Silva, García-Manso, y Da Silva, 2018, p. 182), el género es un concepto que debe ser entendido bajo una dimensión de construcción sociocultural. Por otro lado, se encuentra en contraposición el concepto *sexo*, el cual bajo las lecturas contemporáneas que se centran en este ámbito de estudio lo describen como aquella condición que hace referencia expresa a las diferencias biológicas (hormonales, genitales y fenotípicas) de los hombres y las mujeres, aquellas características que te hacen macho o hembra.

Es así como desde la perspectiva del género, algunos autores como (Arce-Rodríguez, 2006, p.79) refieren que las mujeres como los hombres poseen una fuerte influencia cultural que impone diferencias en su rol ante la sociedad y que por esta misma razón y determinismo cultural las mujeres poseen un valor inferior en la sociedad, lo que configura las relaciones desiguales del poder. A la luz de esta definición podrían estar inmersas las concepciones

Neperianas que explican las desigualdades sociales basados en el estatus y en la forma en que las sociedades legitiman el poder de los hombres sobre las mujeres.

Por lo anterior, se puede concluir que la perspectiva de género es una herramienta teórica que permite realizar análisis de cómo este constructo socio-cultural explica patrones de comportamientos diferenciados entre hombres y mujeres, roles sociales que se deben ajustar a cada uno de los sexos y en términos de movilidad, espacio público y ordenamiento del territorio; las características y configuraciones distintas de viajes entre los hombres y las mujeres en una ciudad. Siendo así como lo señala (Soto, 2017, p.128) un aspecto central de la forma en que se construyen y desarrollan las sociedades y por ende una variable fundamental para la comprensión de la movilidad urbana.

Bajo este panorama han surgido diferentes teorías y aproximaciones metodológicas para lograr comprender y explicar cómo las políticas de ordenamiento y movilidad repercuten directamente en el desarrollo personal de cada individuo asociado a las condiciones de acceso y accesibilidad a programas, servicios, bienes, empleo e incluso el acoplamiento de la vida laboral y familiar a través del análisis de variables sociales y demográficas. La conclusión de muchos de estos abordajes investigativos es que la configuración de las ciudades modernas sobre todo en Latinoamérica demuestra errores en ajustarse a la heterogeneidad de las personas, sus experiencias y las prácticas cotidianas que tienen en el espacio territorial.

Algunas de las explicaciones que toman mayor relevancia y fortaleza en la comprensión de las desigualdades sociales en la movilidad urbana en razón al género están asociadas a la visión androcéntrica de las personas involucradas en la planeación técnica, que consideran la figura de un ciudadano como un sujeto pasivo desde una visión “neutra” que responde a un prototipo de humano como hombre, cis-género, joven y en edad productiva, dejando de lado la diversidad propia de las personas y de las mismas relaciones sociales que surgen de esta diversidad.

Es así como se llega con gran interés al abordaje a lo que (Quintero 1999; Bondi, 1992, citado en Soto, 2017, p. 129) llamaron las clásicas dicotomías desde la perspectiva de género, como lo son la vida cotidiana en espacios públicos-privados, espacios abiertos-cerrados, lugares céntricos-periféricos, actividades de producción-reproducción y a través de ellos identificar las relaciones desiguales de poder entre sexos que se tejen en el territorio.

Para iniciar este análisis relacionado a la visión del género en la movilidad, es necesario resaltar que en muchas de las ciudades latinoamericanas la forma en que se ha planeado organizar el territorio en las últimas décadas permite evidenciar que la distribución de equipamientos y la forma de acceso al transporte está dividido por las actividades de producción económica y reproducción de la sociedad y esta separación no es más que un reflejo de la división de roles de género atribuidas a lo femenino y a lo masculino que puede profundizarse en otros espacios desde las teorías asociadas a la división sexual del trabajo.

El fenómeno histórico asociado a la división sexual de trabajo permite explicar unas de las dicotomías expuestas previamente y que tienen que ver con la esfera pública y privada en la que se desenvuelven las personas. Desde la visión de género esta división responde a los roles sociales asignados a los hombres y las mujeres en razón a las ocupaciones cotidianas. Siendo asignada de esta manera un rol productivo con desenvolvimiento en la esfera pública a los hombres, mientras que en el caso de las mujeres el rol se ha asociado a actividades de reproducción de la vida social íntimamente ligada a esferas o espacios privados o domésticos. Estas teorías explicativas nacen del análisis de los modelos económicos capitalistas instaurados desde las sociedades modernas (Zucchini, 2015, p. 25).

En la actualidad se puede identificar que las ciudades siguen siendo planeadas a través del dominio de lo masculino generando efectos tanto en las dimensiones físicas como simbólicas del espacio urbano (Cavalo, 2019, p. 266), poniendo a los hombres como sujetos dominantes y centrales en la vida social pública a partir del cual se delimitan las configuraciones en torno a las necesidades y a las prácticas cotidianas desarrolladas principalmente por los hombres.

Como consecuencia a esta división sexual del trabajo y a los espacios urbanos se ha identificado a lo largo del tiempo grandes impactos económicos en las mujeres, que las ponen en riesgo de marginación, vulnerabilidad e inmovilidad por la restricción histórica asociadas a los roles de desempeño de actividades asociadas meramente al mantenimiento del hogar, de allí surge de igual forma el fenómeno ampliamente estudiado desde la perspectiva de género y es la feminización de la pobreza (Falú, 2009, p. 17).

Si bien en las últimas décadas la incursión de las mujeres al mercado laboral ha crecido, también es importante poner en consideración que la mayoría de las mujeres que desarrollan trabajos remunerados son ocupaciones laborales informales y precarias sin entrar a

profundizar como otras diversidades dentro de las mujeres como puede ser su procedencia étnica condición que puede profundizar estas desigualdades (Chávez y Ríos, 2014 p.30). Este factor resulta relevante para identificar y describir la forma en que se desplazan las mujeres en las ciudades y la razones por las que la elección modal del transporte más usados por las mujeres sea el transporte público, principalmente por los costos mismos del servicio (GIZ, STUMP, 2018, citado en CEPAL y Pérez, 2019, p. 5).

Estas condiciones descritas ponen en evidencia otra variable importante para el análisis en lo referente a la movilidad y género y es el *tiempo* tanto lo asociado al gasto del tiempo que tienen hombres y mujeres en el desarrollo de sus desplazamientos cotidianos, como también los horarios del día en los que realizan sus viajes. Para el caso de las mujeres se ha identificado que por su rol asociado a labores domésticas, de cuidado y relativas a la reproducción de la sociedad son quienes más viajes realizan al día, pero en horarios atípicos por lo que se genera efectos de pobreza de tiempo que afecta su desarrollo personal teniendo que ajustar sus horarios y viajes a asuntos productivos y de cuidado en horarios establecidos por terceras personas y de atención al público para poder así dar cumplimiento a las necesidades y responsabilidades de la vida reproductiva de la sociedad (Figuerola y Forray, 2015, p. 54).

Los roles de género como producto de construcciones sociales y culturales tienen una fuerte influencia en las vidas cotidianas de las personas. En el caso de las mujeres históricamente se les ha otorgado la responsabilidad del trabajo doméstico, el cuidado de otras personas en el hogar y el mantenimiento de la vida familiar. Estas responsabilidades como se ha mencionado ya previamente implican necesidades de desplazamiento en el territorio que resultan complejas de satisfacer en los sistemas de transporte público, debido a la distribución de recursos y equipamientos en el territorio que son priorizados en la planeación y ordenamiento para las actividades productivas. A partir de ello, es que surge el concepto de *movilidad del cuidado* en la literatura científica y hace referencia a la perspectiva que busca identificar, reconocer y comprender aquellos viajes diarios que hacen las personas que realizan actividades de cuidado normalmente no remunerado para atender a personas dependientes (menores, personas mayores o personas con discapacidad) e incluso aquellos desplazamientos necesarios para la manutención de los hogares (Sánchez-de Madariaga y Zucchini, 2020, p. 91).

El mundo laboral, productivo y formal que ha estado a cargo por mucho tiempo por los hombres ha sido el centro de la planificación de las ciudades y de los sistemas de movilidad, siendo así estos modelos eficientes para el desplazamiento de personas de sus hogares a sus trabajos y viceversa. Mientras que aquellas actividades asociadas a la reproducción de la sociedad, que no son remuneradas y resultan informales han sido invisibilidades en el proceso de la planificación urbana y en la estructuración del transporte. Según Boccia (2019, p.15) el crecimiento económico de las sociedades ha contribuido a una distribución desequilibrada de la riqueza y crecientes desigualdades sociales, la investigación en la planificación urbana ha abordado el tema de relaciones de clases, así como las ciencias y teorías económicas se enfocan en el análisis de actividades productivas, las actividades asociadas a la reproducción social han quedado relegadas generando *injusticias de sexo* y exclusión social en los espacios urbanos.

Generando brechas de género en el acceso al derecho a la ciudad, dejando en evidencia que la forma en que se movilizan las mujeres en espacio público presentan grandes barreras y no se ajustan a sus necesidades de la vida cotidiana. Es así como se puede identificar esos sesgos patriarcales que definen las investigaciones feministas en el proceso de la planificación urbana y del transporte que resultan ser perjudiciales para las mujeres quienes en la práctica resultan ser las mayores usuarias de los sistemas de transporte y de los equipamientos urbanos (Dmuchowsky y Velázquez, 2018, p. 133).

A su vez la geografía de género ha puesto en relieve otra variable que condiciona particularmente la movilidad de las mujeres y es la seguridad y la percepción de la misma, como un factor importante para el uso, permanencia y circulación de los espacios públicos y los sistemas de transporte. Se ha evidenciado que las mujeres resultan ser uno de los actores más susceptibles a violencias de tipo sexual en lo urbano tanto por la forma en la que se diseñan los espacios como las mismas barreras simbólicas que condicionan los espacios tal y como lo mencionan (Burbano, 2016 y Lindón, 2006 citados por Páramo y Burbano 2019, p. 14).

Según Soto Villagrán (2012 p. 150) el factor asociado a la seguridad y a la percepción de la misma ha logrado mostrar que las mujeres tiendan a naturalizar ciertas rutinas de movilidad para evitar ser víctimas de agresiones físicas y sexuales dentro de una configuración de símbolos sociales de peligro que pueden ser reales o imaginarias. Estas rutinas de

movilidad suelen estar asociadas a rutas de desplazamiento preestablecidas e incluso horarios de desplazamiento, que les generen mayor sensación de seguridad al desplazarse y en casos más complejos a comportamientos de retraimiento e inmovilidad en el ámbito doméstico afectando la participación social, la recreación y todo tipo de actividades cotidianas. Con lo anterior, resulta interesante identificar diferencias asociadas a la presencia de situaciones de violencia y las percepciones individuales que pueden tener hombres y mujeres en el uso cotidiano del transporte.

#### 2.4. Patrones de viaje de hombres y mujeres.

Como se ha señalado previamente la distribución espacial de las ciudades son un reflejo de las expresiones de las estructuras de poder y de los procesos sociales que se desarrollan en la misma. Es así como se puede identificar que aquellas labores y actividades desarrolladas en la esfera reproductiva generalmente bajo el dominio de las mujeres condicionan y definen los patrones de movilidad cotidiana de este sector de la población.

Uno de los factores que interfiere en las características de viajes entre hombres y mujeres en una ciudad está asociado al ordenamiento territorio, esto materializa la separación moderna y en cierta parte posmoderna de los roles de género. Evidenciando así que aquellos espacios dedicados a la producción y a la economía se encuentran ubicados en lugares céntricos de las ciudades y con una fuerte oferta de servicios de transporte. Sin embargo, aquellos lugares asociados al cuidado, al trabajo doméstico, a la residencia en familia y a otro tipo de servicios relacionados con lo comunitario se encuentran ubicados más a la periferia de las ciudades, con menor oferta de transporte y provocando mayores tiempos de desplazamiento, identificando así que el ordenamiento ha carecido de una perspectiva de género y adicionalmente no se configuran por ende escenarios neutrales para hombres y mujeres.

Cuando se habla de patrones de viaje se refieren al análisis de las necesidades, tipos de desplazamientos, propósitos de viaje, distancias recorridas, niveles de acceso al sistema de transporte y comportamiento durante los viajes, las cuales están estrechamente relacionadas con el rol de género definido (Moscoso, López, Montoya, Quiñones, Gómez, Lleras, Adriazola-Steil y Vega. 2020, p. 22). Para el caso de las mujeres los viajes suelen ser viajes encadenados con características poligonales muchos de ellos atribuidos a labores de cuidado y actividades



familiares, generando así mayor costo en términos de tiempo y dinero. Mientras que en el caso de los hombres la literatura ha referido que el patrón de viaje es de características lineales a veces descrito de hogar-trabajo-hogar.

Para abordar un poco más estas premisas se puede señalar entonces que la movilidad de las mujeres a lo largo del día está estrechamente ligada a las actividades diarias que realizan, por lo que los desplazamientos que realizan pueden estar relacionados a la cadena de tareas que deben desempeñar, generando mayores desplazamientos por diversos motivos de viajes, por ejemplo los viajes que se relacionan con la manutención del hogar, los viajes asociados al cuidado de otras personas dependientes del hogar (niños, niñas, personas mayores o con discapacidad), viajes asociados a las tareas domésticas y los viajes asociados a asuntos laborales o de formación. Es así como se puede evidenciar patrones de viajes encadenados que responden a estructuras poligonales con diferentes destinos a lo largo de la ciudad.

Según Zucchini (2015, p. 39) existen tres factores principales que condicionan los patrones de movilidad en las mujeres. El primer factor está asociado a su rol socio-económico y hace referencia a los trabajos domésticos que van más allá del lugar donde habitan y comprende todas las tareas que realizan en función del bienestar del hogar, las cuales demanda tiempo y un número importante de desplazamientos y viajes condicionados a horarios de terceros y que dificultan compaginar la vida familiar y laboral de las mujeres. Un segundo factor diferencial, hace referencia a la accesibilidad y al ordenamiento del territorio y las redes de transporte que permiten la conexión de los equipamientos más usados por las mujeres en el desarrollo del doble rol mencionado previamente y todo lo asociado a las dimensiones físicas del sistema de transporte que faciliten la movilidad de mujeres que realizan actividades de cuidado a personas dependientes (llevar paquetes, coches para bebés, personas en sillas de ruedas, etc.). Finalmente, el factor de seguridad el cual si bien involucra cuestiones de diseño también recoge condiciones subjetivas de percepción que pueden limitar la movilidad de las mujeres.

Así las cosas, comprender la movilidad desde una perspectiva de género permitirá explicar las diferencias entre hombres y mujeres en sus desplazamientos urbanos, motivos de viajes diferentes, diferencias significativas en el acceso a la oferta del servicio de transporte, distancias de recorrido distintas e incluso diferencias en su comportamiento durante sus

viajes. Aclarando que este análisis es generalizado sin entrar en condiciones particulares asociadas a edad, posición socioeconómica, procedencia cultural, nivel educativo entre otras variables que pueden agudizar estas diferencias.

Para el caso de Bogotá, según la Encuesta de Movilidad de 2019 realizada por la (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019) las mujeres realizan más viajes al día y hacen mayor uso de transporte público o siendo peatonas, mientras que los hombres hacen más uso de vehículos privados como autos, motos y bicicletas. Entender las formas y las experiencias en la movilidad para hombres y mujeres en el mundo y en Bogotá debe hacerse desde la comprensión diferencial de los patrones y características de viaje como lo ha identificado la literatura y desde la concepción de seguridad personal y percepciones de seguridad que condicionan las formas y comportamientos que interiorizan hombres y mujeres en la acción de desplazarse de un punto a otro y en el uso del transporte público.

### 2.5. Violencia de género en el transporte público:

Ahora bien, la violencia de género ha tenido en las últimas décadas un abordaje investigativo y mayor repercusión en la adopción de políticas públicas de los gobiernos con los propósitos de eliminarla y prevenirla. No obstante, el interés ha estado centrado principalmente en escenarios privados de la vida de las mujeres, sus relaciones de pareja y al interior de la familia. Sin embargo, aún falta mucho por investigar DE este fenómeno en ambientes de la vida pública y de la socialización cotidiana de todas las personas.

Por lo que la violencia de género en el transporte público en la actualidad es una dimensión de la seguridad poco tenida en cuenta en la implementación de políticas públicas. El acoso y el abuso sexual en el transporte público son conductas que han sido poco visibilizadas en la región latinoamericana por lo que en muchos casos estas acciones no son estudiadas desde la perspectiva de la violencia de género.

Según Zúñiga (2014, p. 79) la interacción entre los hombres y las mujeres tienen significados diferentes en el espacio público. Estas variabilidades de significados pueden estar materializados en la corporalidad de lo femenino cuyo valor sociocultural es percibido como un objeto que puede ser apropiado y poseído con el uso de diferentes tipos de violencias. Condición que es el resultado de las desigualdades sociales entre hombres y mujeres.

La apropiación de la ciudad y de ciertos espacios públicos han sido escenarios sexualizados, las plazas, los bares y las noches históricamente fueron apropiadas por los hombres como espacios de diversión y ocio, por lo que en muchos casos situaciones de violencia a las mujeres presentadas en este tipo de espacios suelen ser explicadas y justificadas a partir del comportamiento de la víctima y no de la desigualdad y control del poder androcéntrico presente en los espacios públicos. A estas condiciones de uso del espacio público se vincula la idea de *movilidad restringida* desarrolladas por (Soto Villagrán, 2018, p. 20) que hace referencia las barreras de acceso que están vinculadas a factores *emocionales* en las que la relación entre miedo y cuerpo en el espacio público es más frecuente en las mujeres que en los hombres.

“Si alguna mujer es acosada o atacada sexualmente en un lugar público, en principio se pone en cuestión su comportamiento y manera de vestir, además de las razones de su presencia en el sitio y horario de la agresión”. (Zúñiga, 2014, p.79-80).

En el transporte público uno de los principales problemas que se ha identificado es la aglomeración de personas en los buses, estaciones o paraderos. Condición que se identifica como potencial riesgo para el desarrollo de un comportamiento violento y que muchas mujeres lo perciben como un escenario inseguro que puede generar contacto no deseado con otras personas y comportamientos inapropiados. Este tipo de riesgos que pueden ser identificados por las mujeres y lastimosamente naturalizados e invisibilizados por otros generan cambios en la toma de decisiones de las mujeres e incluso cambios comportamentales en el desarrollo de sus viajes.

## 2.6. Victimización y percepción de seguridad en el transporte público:

Como se ha señalado a lo largo de escrito existe una interdependencia entre las acciones asociadas a la movilidad cotidiana de las mujeres en las ciudades y la violencia de género que se pueden presentar en espacios públicos como en el transporte y de igual forma aquellas dimensiones subjetivas relacionadas con la percepción de seguridad o riesgo pueden condicionar el desenvolvimiento libre y el acceso en igualdad de condiciones a los espacios de la ciudad.

De la misma forma ya se ha señalado previamente que la violencia de género es un aspecto de la seguridad que no ha sido profundamente investigado y por lo tanto poco incluido en las políticas públicas asociadas a la seguridad ciudadana. En Bogotá en el año 2019 se lanzó por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá un protocolo denominado “me nuevo segura” con el cual se busca prevenir, atender y sancionar las violencias contra las mujeres en el transporte y espacio público. No obstante, una de las dificultades que se han identificado es que la violencia de género, no ha sido puramente tipificada como delito en la jurisprudencia colombiana y hay desconocimiento por parte de las víctimas sobre los canales de atención. Factores que influyen en su prevalencia y en la invisibilización del acoso y el abuso sexual en el transporte y en la infraestructura destinada para el mismo.

La violencia de género genera en este sentido efectos diferenciados en el uso de los espacios públicos y el transporte público. El miedo de los hombres y las mujeres a hechos violentos en el transporte resultan ser diferentes, la percepción del miedo a ser violentado o acosado sexualmente en el transporte público se expresa en razón del sexo de la persona identificando a partir de estas mayores vulnerabilidades hacia las mujeres en el transporte según lo señala Soto y Castro (2017 p. 206) desde los términos de Bourdieu expresados en una “violencia simbólica”. Como aquella violencia que no deja marcas, sino que se da a través de escenarios simbólicos y que se pueden comprender desde dimensiones subjetivas como el miedo o la percepción de inseguridad.

Por lo que no solo los hechos o actos violentos son condicionantes de la movilidad urbana de las mujeres, sino también en sí el miedo percibido a contextos, situaciones y condiciones que se pueden configurar en riesgo e inseguridad a ser violentadas sexualmente, generando así cambios en sus características y dinámicas de viaje, sus comportamientos y limitando el acceso libre a servicios y derechos sociales, según Toro-Jiménez y Ochoa-Sierra (2017, p.81).

## 2.7. Marco jurídico y normativo sobre la violencia de género en Colombia y Bogotá.

En este apartado se busca resaltar aquellos instrumentos de carácter normativo y de políticas públicas que son contemplados a escala internacional, nacional y a nivel de Bogotá

sobre los derechos humanos de las mujeres, específicamente en materia del derecho a una vida libre de violencias y que tienen gran relevancia dentro de esta investigación.

#### 2.7.1 Marco internacional:

La Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las mujeres (CEDAW) establece que la discriminación contra la mujer es:

“[T]oda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo que tenga por objeto o por resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por la mujer, independientemente de su estado civil, sobre la base de la igualdad del hombre y la mujer, de los derechos humanos y las libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural y civil o en cualquier otra esfera.” (ONU, 1979, p. 2).

La convención Interamericana para Prevenir, Castigar y Erradicar la Violencia contra las mujeres (Belém do Pará) de Organización de Estados Americanos (1995), define la violencia contra la mujer como “cualquier acción o conducta basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado”.

La Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer por sus siglas en infles (CSW) señala que la violencia contra las mujeres en el espacio público genera impactos graves en las mujeres logrando una intimidación que limita el ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales.

La Nueva Agenda Urbana que parte de la Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos (2016) marca como objetivo “lograr ciudades y asentamientos humanos donde todas las personas puedan gozar de igualdad de derechos y oportunidades, con respeto por sus libertades fundamentales”

#### 2.7.2 Marco nacional.

Si bien en Colombia se ratifican y hacen parte del bloque de constitucionalidad estos instrumentos señalados previamente, el país se encuentra comprometido en la agenda trazada mediante los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En este instrumento se recoge el objetivo 5 asociado a Desarrollo Sostenible y denominado *Lograr la igualdad entre los géneros*

*y empoderar a todas las mujeres y niñas, para lo cual se establece que se deberá eliminar todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado y el Objetivo 11 que traza Ciudades y comunidades sostenibles que compromete el acceso a sistemas de transporte seguros asequibles, accesibles y sostenibles, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres, entre otras poblaciones y acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, entre otras poblaciones (PNUD, 2018).*

La Constitución Política de Colombia como norma máxima que establece el reconocimiento y mecanismos de protección y garantía de derechos de los colombianos resultan relevantes los artículos 5, 13, 43 y 209 que establecen los derechos a la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y la no discriminación.

La ley 1257 de 2008 del Congreso de la República ratifica la definición de violencia contra las mujeres establecidas en los instrumentos internacionales, haciendo referencia que se puede cometer en ámbitos privados y públicos y detalla los tipos de daños asociados a las violencias contra las mujeres, así como establece el delito de acoso sexual. El Código Penal Colombiano definido mediante la ley 599 de 2000 en su título IV tipifica la violencia sexual, delitos contra la libertad, integridad y la formación sexual.

### 2.7.3 Marco distrital-Bogotá.

El Distrito Capital ha adoptado lineamientos e instrumentos normativos para reconocer, proteger y garantizar los derechos de las mujeres que habitan en Bogotá.

Acuerdo Distrital 091 de 2003, en el cual se crea el Plan de Igualdad de Oportunidades para la Equidad de Género en el Distrito Capital y en el que se configuran un conjunto de acciones afirmativas para disminuir las brechas que enfrentan las mujeres en el Distrito.

La Política Pública de Mujer y Equidad de Género reglamentada mediante (Decreto 166 de 2010) y su documento CONPES 14 de 2020 es un instrumento de acción social, político e institucional que reconoce, garantiza y restituye los derechos de las mujeres que habitan la ciudad, instando en la modificación de las condiciones que generan desigualdades, discriminación y subordinación en razón al género.

### 3. Metodología

Esta investigación se desarrolla a finales del año 2020 y comienzos del 2021 y se basa en el análisis de los resultados obtenidos mediante la aplicación de una encuesta a hombres y mujeres mayores de edad que usan cotidianamente el Sistema Integrado de Transporte Público; el cual comprende la red troncal de Transmilenio y sus servicios alimentadores, la red de buses zonales que son referenciados popularmente por los ciudadanos como “los buses azules” y el Transmicable de la localidad de Ciudad Bolívar.

El instrumento contempla variables de tipo demográfico, variables sobre patrones de viaje y sobre percepción de seguridad. La aplicación de la encuesta se realizó mediante una plataforma virtual especializada en encuestas Google Docs (Forms), por las condiciones de bioseguridad y medidas de cuarentena actuales generadas por la emergencia sanitaria de SARS-COV2 en Bogotá. Aunado a lo anterior, se identificó que por este medio se puede garantizar un diligenciamiento completo del instrumento por no estar condicionado a los tiempos de espera de las personas al interior del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), sino a la disposición propia de los participantes. El instrumento fue difundido entre la muestra de habitantes de Bogotá usuarios del SITP, entre el 18 de enero hasta el 5 de febrero.

#### 3.1. Enfoque, alcance y diseño.

El enfoque definido para esta investigación es de corte cuantitativo guardando la relación con los objetivos generales y específicos planteados. Mediante el diseño del instrumento se busca un abordaje de tipo exploratorio y pilotaje, ya que las condiciones de bioseguridad actuales de la ciudad no permiten acceso a una muestra amplia de la población. La encuesta facilita el anonimato de los participantes condiciones que facilitan el diligenciamiento y la comodidad de quienes deciden responderla.

Bajo este enfoque cuantitativo la investigación seguirá la rigurosidad y orden en cada una de las fases de desarrollo. Se empleará un abordaje desde la estadística descriptiva para la medición y objetivos planteadas mediante un cuestionario-encuesta con preguntas cerradas.

Como se mencionó previamente esta investigación busca recabar información de hombres y mujeres que hagan uso frecuente del SITP de Bogotá y para ello se realizó un diseño

previo de la investigación que responde al procedimiento mismo a partir de una definición de fases para el desarrollo de la investigación, en la siguiente tabla se detalla cada una de las fases propuestas y la descripción de las mismas.

### 3.1.1 Fases del desarrollo de la investigación

**Tabla 1. Fases de la investigación.**

<i>Fases</i>	<i>Descripción</i>
Fase preparatoria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definición del tema a abordar</li> <li>Revisión y análisis de bibliografía pertinente.</li> <li>Construcción del marco teórico.</li> <li>Definición de variables adecuadas para los objetivos de la investigación</li> </ul>
Fase de levantamiento de información	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisión de metodologías asociadas al tema de investigación</li> <li>Operalización de las variables definidas para el instrumento de medición</li> <li>Diseño y revisión del instrumento para la recolección de la información.</li> <li>Difusión del instrumento en redes sociales asociadas al Sector de Movilidad en la ciudad.</li> </ul>
Fase de análisis de los datos cuantitativos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisión y sistematización de los datos recogidos para generar análisis bi-varidos.</li> <li>Análisis de cada categoría de análisis propuesta en la investigación en razón al sexo y al marco teórico propuesto</li> <li>Consolidación de la información recabada.</li> </ul>
Fase de elaboración de resultados y discusión.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboración y redacción de los principales hallazgos de la investigación.</li> </ul>



Como se aprecia en la tabla 2, el proceso de la investigación contó con 4 fases de desarrollo; la primera fase responde al momento inicial de la misma en la que se realizó el proceso de definición y delimitación del tema de la investigación, así como la revisión de bibliográfica que fuera pertinente para la elaboración del marco teórico y las variables sobresalientes a medir. La segunda fase, hace referencia a la definición de la metodología de investigación más ajustada a los objetivos de la misma y se creó el instrumento de medición que respondieran efectivamente a las variables definidas, se solicitó revisión del instrumento de tres profesionales de las ciencias sociales para que validaran la pertinencia y la construcción de cada una de las preguntas y finalmente se realizó difusión del instrumento a la ciudadanía bajo criterios de accesibilidad. Posteriormente, la fase de análisis de datos permitió la organización y sistematización de los datos, así como el cruce de variables para identificar las diferencias en torno al género y finalmente, se culminó la investigación con el desarrollo y elaboración del presente documento señalando los principales hallazgos obtenidos.

### 3.2. Variables.

Para la definición de las variables a trabajar en esta investigación fue necesario establecer tres hipótesis como ejes de este proyecto de investigación y que están estrechamente relacionadas con los objetivos planteados, las hipótesis planteadas fueron:

Hipótesis 1: Existen diferencias en los patrones de viaje entre hombres y mujeres que hacen uso cotidiano del SITP.

Hipótesis 2: Las mujeres modulan su comportamiento y sus características de viaje según su percepción de inseguridad en la movilidad.

Hipótesis 3: Los tipos de violencia que pueden sufrir hombres y mujeres en el transporte público son diferentes.

A continuación, en la siguiente tabla se presentan las variables propuestas y el proceso de operacionalización en el instrumento.

**Tabla 2. Operalización de variables.**

Variable	Definición	Tipo
----------	------------	------

		Sexo Género Edad Pertenencia étnica Pertenencia a sectores LGBTI Persona con discapacidad Horarios y tiempos de viaje Propósito frecuente de viaje Propósitos más comunes de viaje Origen-Destino Modo e intermodalidad Desarrollo de viaje Valoración de servicio de SITP Percepción de desmejora del servicio Percepción de principales problemáticas del SITP Aspectos de viaje que generan inseguridad Momentos del viaje Situaciones de inseguridad Zonas del SITP percibidas como inseguras
Sociodemográficas	Información social que describen las características de la población y la muestra.	
Patrones de viaje	Hace referencia a las características particulares de los viajes, husos horarios, motivos de viaje, trayectos y escogencia de modos.	
Percepción de seguridad	Identificación de los momentos y circunstancias durante el viaje que son percibidas como inseguras entre hombres y mujeres.	
Itinerario de viaje y comportamiento	Recoge información sobre cambios comportamentales y de hábitos asociados a la sensación de inseguridad durante los viajes.	Condicionamiento de viaje por factores emocionales y racionales Cambios de hábitos y comportamientos de viaje

### 3.3. Población y muestra.

La población a la que va dirigida la investigación son hombres y mujeres mayores de 18 años, sin límite de edad que sean usuarios cotidianos del SITP, es decir que hagan uso de cualquier red de transporte público de la ciudad al menos una vez por semana. Con el propósito de poder recoger información más ajustada a las características de viaje de la ciudadanía.

El abordaje de la presente investigación tiene un carácter de pilotaje, ya que el número total de la muestra no es representativa para la ciudad de Bogotá, esto debido a las medidas de seguridad empleadas por la administración distrital de Bogotá para contener la

propagación del virus SARS-COV2 lo cual dificulta tener un número de más amplio de participantes.

La definición de la muestra se realizó por conveniencia ya que el criterio de selección está ligado principalmente a la accesibilidad, por lo que la muestra definida son hombres y mujeres que respondieron la encuesta online. La muestra no aleatoria es de 50 hombres y 50 mujeres de entre los 18 años y los 72, con edad media de 40.5 años.

La investigación aplica un muestreo no probabilístico, ya que, si bien el medio empleado para el acceso al cuestionario es por canales virtuales para facilitar su circulación, difusión y participación de las personas, puede presentar sesgos de edad.

### 3.4. Técnicas de recogida de datos.

La recolección de la información se basó en la técnica de encuesta. La cual se difundió el instrumento a través de redes sociales. La recolección de información no se hizo de forma presencial con las personas usuarias del SITP por las situaciones de emergencia sanitaria de SARSCOV-2.

En este sentido la modalidad de encuesta es auto-informada por lo que las preguntas efectuadas en la misma son tipo cerradas con opciones de respuesta previamente estructuradas, con el propósito de realizar un proceso de codificación y sistematización que facilite el análisis de los datos. El cuestionario contiene preguntas de tipo nominal, ordinales y de escala numérica o varias opciones de respuesta.

La estructura del cuestionario se divide en 5 segmentos, el primero de ellos realiza la presentación y objetivo del instrumento, proporciona información sobre el uso de los datos recogidos y el consentimiento informado y algunas preguntas filtro que faciliten identificar la edad mínima dispuesta para los participantes y el criterio de ser usuario frecuente del SITP. En el siguiente segmento del instrumento se encuentran las preguntas sociodemográficas que se definieron como relevantes para la investigación. El tercer segmento, comprenden preguntas que buscan identificar las características y patrones de viaje de los participantes. El cuarto segmento contiene preguntas asociadas a percepción violencia y cambios comportamentales y de hábitos de viaje asociados a la sensación de seguridad y finalmente, el quinto segmento contiene preguntas de cierre y despedida de los participantes.

### 3.5. Técnicas de análisis de datos.

Al delimitar el proyecto de investigación como exploratoria se logra hacer uso de estadística descriptiva en la que se permite presentar análisis de datos a través de tablas de frecuencia que permiten identificar ciertas características de datos obtenidos en cada una de las variables medidas y análisis bi-variados mediante tablas de contingencia que permitan identificar la influencia de ciertas variables como el sexo y el género sobre otras relevantes en la investigación.

El análisis estadístico se realizó mediante el uso del programa SPSS que permitan el análisis de datos de tendencia central (media, moda y mediana) de las variables y datos de dispersión con identificación de desviación típica y datos correlacionales identificar relaciones entre variables nominales y ordinales.

## 4. Resultados y discusión

### 4.1. Resultados

Los resultados de la presente investigación se obtuvieron a partir de la difusión de una encuesta, desarrollada para identificar las diferencias de género en los patrones de viaje y percepción de seguridad en el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (ver anexo 1). La encuesta fue diligenciada por 110 personas mayores de 18 años, distribuidas entre 55 mujeres y 55 hombres que realizan viajes cotidianos en el sistema de transporte.

Para el diligenciamiento de la encuesta se presentó a cada uno de los participantes un consentimiento informado en el que se les mencionó el objetivo del instrumento, el alcance y las condiciones de confidencialidad, anonimato y uso de los datos.

A continuación, se presentarán los hallazgos obtenidos en el proceso de recogida de datos de la encuesta. La tabla 3 muestran el porcentaje de la muestra según los días a la semana que los participantes utilizaron el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá según sexo.

**Tabla 3. Días de uso del SITP según sexo.**

<i>Todos los días</i>	<i>Tres a cinco días a la semana</i>	<i>Uno o dos días a la semana</i>	<i>Total general</i>

Hombre	19.09%	17.27%	13.64%	55
Mujer	22.73%	15.45%	11.82%	55

En la tabla se identifica que el 19.09% de los hombres encuestados hacen uso del SITP todos los días y el 17.27% entre tres a cinco días a la semana, para el caso de las mujeres 22.73% del total de encuestadas refirieron hacer uso todos los días, seguido del 15.45% que manifestaron de tres a cinco días a la semana.

La tabla 4 señala los resultados asociados a características demográficas de los participantes identificando el número de personas encuestadas según su sexo y rango de edad.

**Tabla 4. Rangos de edades según sexo.**

	18-25 años	26-35 años	36-45 años	46-55 años	Más de 56 años	Total general
Hombre	9	9	13	14	10	55
Mujer	10	15	15	12	3	55

En la tabla se identifica que 27 hombres encuestados se encuentran entre los 36 y 55 años, mientras que 30 de las mujeres encuestadas se encuentran entre los 26 y 45 años de edad. De igual forma, se registran datos de 10 hombres mayores de 56 años, mientras que para el caso de las mujeres tan sólo 3 personas se encuentran en este rango de edad.

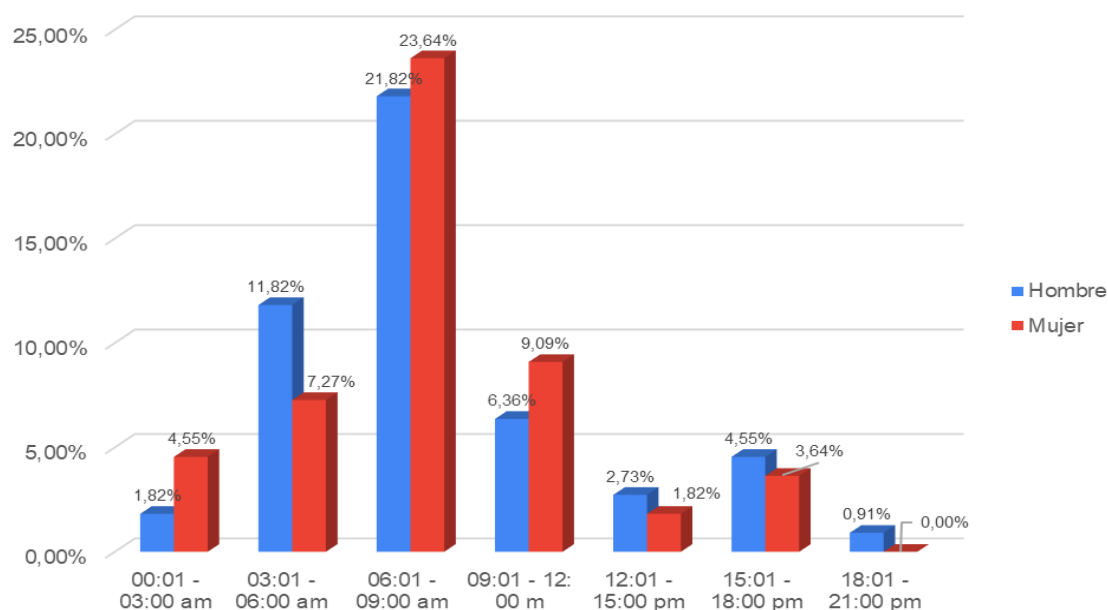
La tabla 5 que se muestra a continuación, se señalan los datos descriptivos de la muestra según la edad reportada por los participantes de la investigación.

**Tabla 5. Estadísticos descriptivos de la muestra según su edad.**

Media	Mediana	Moda	Mínimo	Máximo	Desv. Estándar
40,5	40	35	18	72	12.66

De acuerdo a la tabla anterior se identifica que la edad mínima de los colaboradores de la investigación fue 18 años y la máxima 72 años. La media de la edad de los participantes es 40,5 años y la desviación estándar de la muestra según edad es de 12.66.

De la muestra de participantes se identifica desde la perspectiva diferencial un participante con procedencia étnica afrodescendiente y 7 personas pertenecientes a sectores sociales LGBTI. En el siguiente gráfico se presentan los resultados asociados a los rangos horarios del uso del SITP según hombres y mujeres



*Figura 1. Gráfico de barras de resultados de horarios de uso de SITP según sexo*

A través del gráfico de barras se puede identificar que el 11.82% y el 21.82% de los hombres realizan sus desplazamientos en el SITP entre las 03:01 am, hasta las 9:00 am y para el caso de las mujeres cerca del 23.64% y el 9.09% de las mujeres señalaron como horarios de viaje entre las 6:00 am a las 12:00 m.

En la siguiente figura 2 se presenta una gráfica de barras sobre los resultados en la comparación de los tiempos de desplazamiento cotidianos que tienen los hombres y las mujeres en sus viajes cotidianos en el SITP.

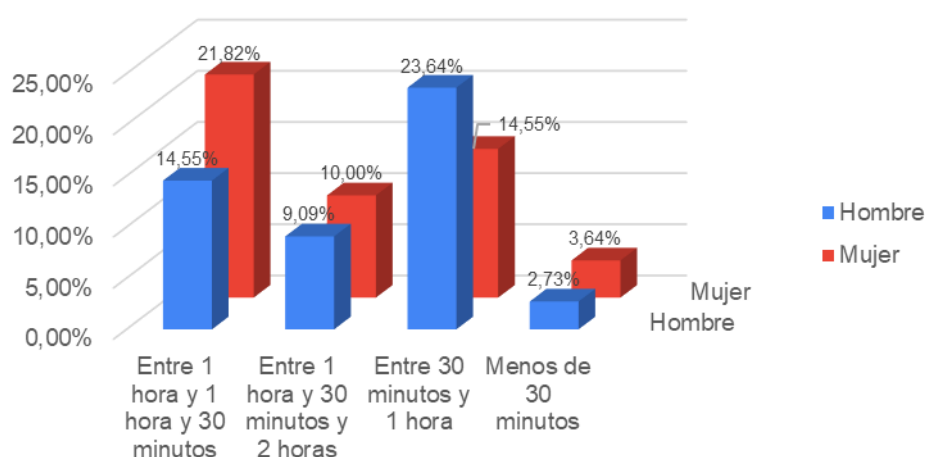


Figura 2. Gráfico de tiempos de desplazamientos cotidianos en el SITP según sexo.

Se identifica en el grafico que el 23.64% de los hombres manifiestan tener viajes cotidianos en el SITP que tienen una duración aproximada de entre 30 minutos y una hora, mientras que 21.82% de las mujeres manifestaron tener viajes cotidianos con un gasto de tiempo entre 1 hora y hora y 30 minutos.

En la tabla 5 se muestran los resultados asociados a la intermodalidad de los viajes cotidianos de la muestra según sexo. Entendiendo la intermodalidad como el uso de diferentes modos de transporte para el desplazamiento de un punto de origen a un punto de destino. Los datos obtenidos en la tabla no muestran diferencias

Tabla 6. Intermodalidad de viajes cotidianos según sexo.

¿Cómo desarrolla sus viajes cotidianos en el Sistema Integrado de Transporte Público?	Sexo	
	Hombre	Mujer
A pie (viajes mayores a 15 minutos) y bus	1	4
Bus y alimentador		2
Carro		1

Usa bus y bicicleta.	1	
Usa bus y otro transporte informal		1
Usa bus y taxi.	1	
Usa bus y transmicable.	1	2
Usa más de un bus (hace trasbordos).	33	36
Usa sólo el bus.	18	9
Total general	55	55

La tabla anterior como la figura 3 muestran que tanto hombres como mujeres usan más de un bus en sus desplazamientos, es decir que realizan trasbordos desde su punto de origen hasta su punto de destino. En caso de viajes con uso de un solo bus 18 hombres manifestaron que sus viajes cotidianos los realizan de esta forma, en contraste a 9 mujeres. Adicionalmente, 4 mujeres refirieron que realizan dentro de su viaje caminatas de más de 15 minutos para culminar el viaje a diferencia de 1 sólo hombre que refiere lo mismo.

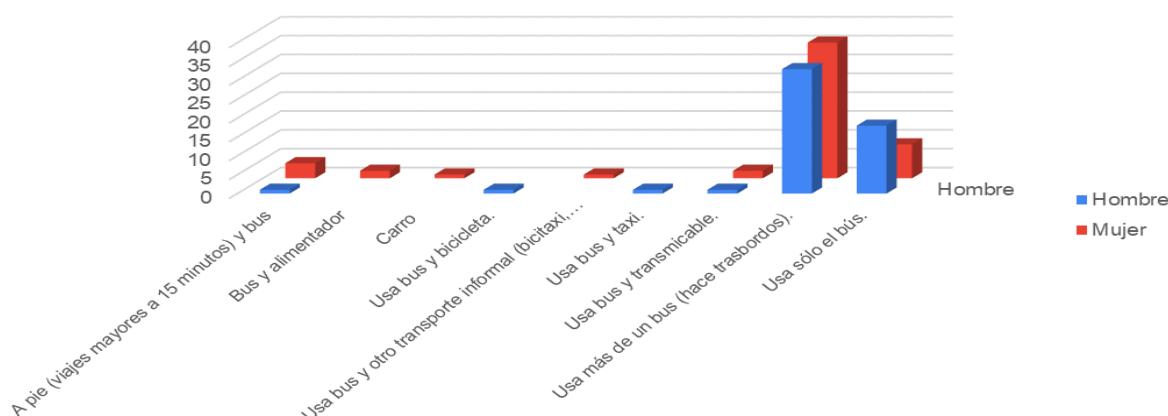
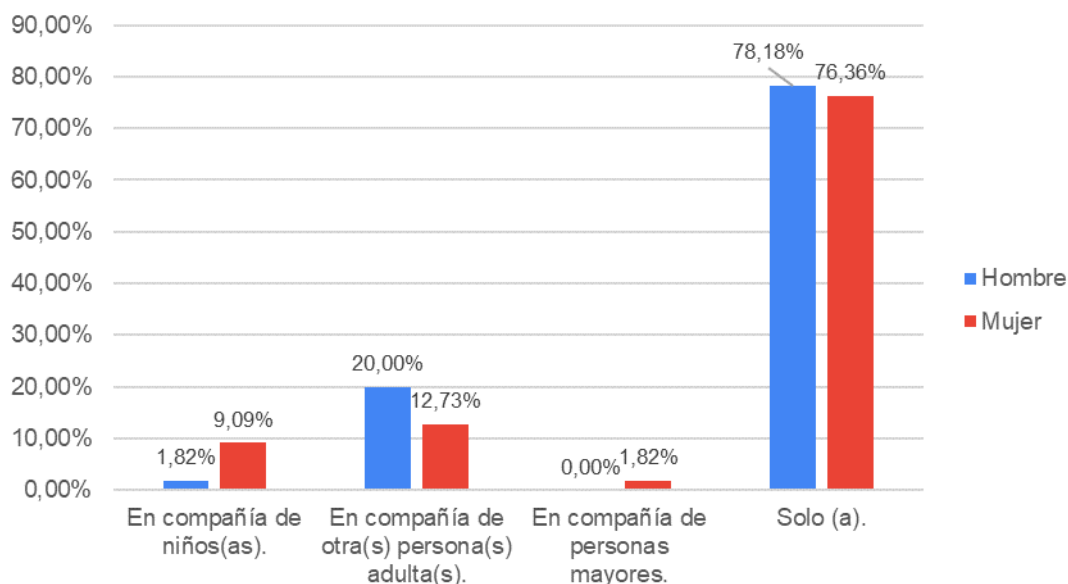


Figura 3. Gráfico de elección modal en desplazamientos cotidianos según sexo.



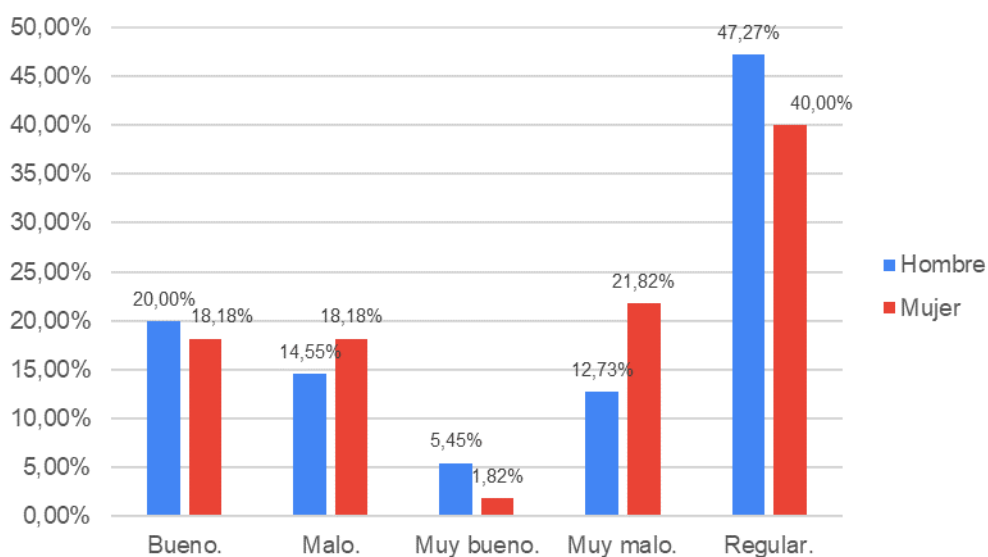
En la figura 4 que se presenta a continuación, se muestran los resultados obtenidos según sexo frente a la pregunta asociada a cómo realizó la mayoría de viajes la última semana en el Sistema de Transporte Público.



*Figura 4. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿cómo realizó la mayoría de viajes la última semana en el SITP?*

En la gráfica se puede evidenciar que el 78.18% de los hombres y el 76.36 de las mujeres manifiestan que realizan la mayoría de sus viajes solos(as). Igualmente, se identifica que el 20% de los hombres realizaron sus viajes en compañía de otra persona adulta y cerca del 11% de las mujeres realizaron viajes en compañía de niños(as) y personas mayores.

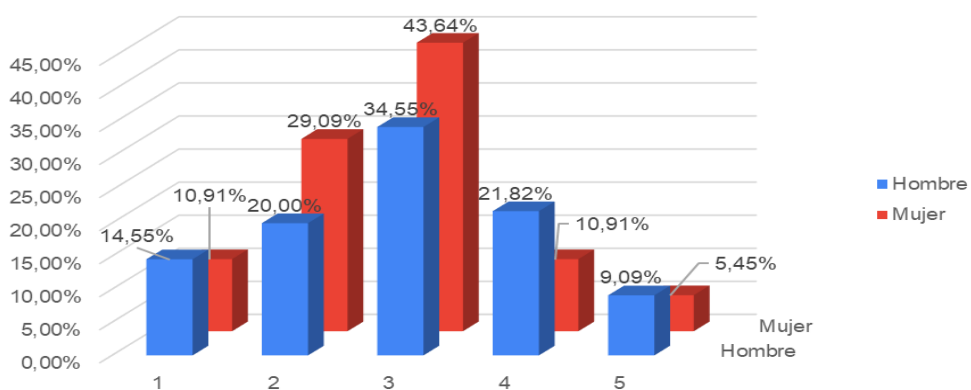
Respecto a la calificación que realiza los participantes de la muestra al Sistema Integrado de transporte público se busca identificar diferencias según el sexo por lo que a continuación, en la figura 5 se visualiza diferencialmente la valoración.



*Figura 5. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿cómo califica el sistema integrado de transporte público de Bogotá?*

De acuerdo a la gráfica presentada se identifica que el 47.27% de los hombres valora el sistema integrado de transporte público como regular, seguido a un 20% como bueno. Por otro lado, el 40% de las mujeres de la muestra lo califican como regular, seguido de un 21.82% como muy malo.

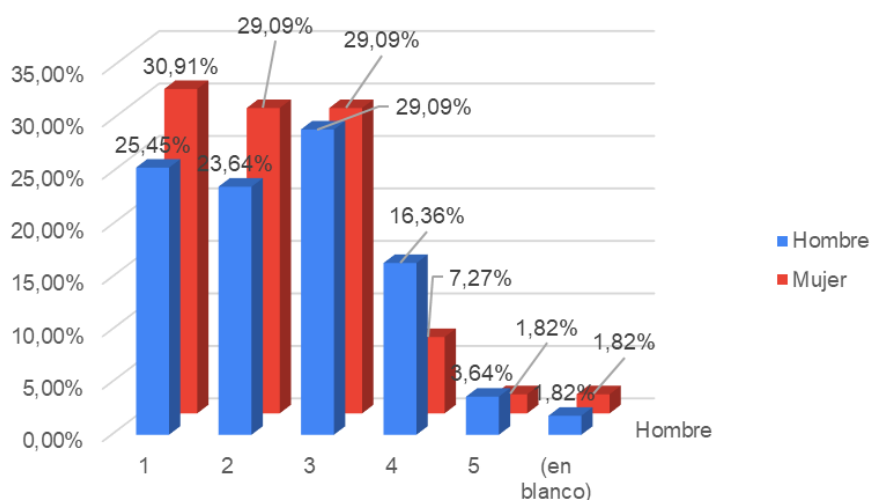
Las figuras 6, 7, 8 y 9 que se presentan a continuación son los resultados obtenidos de la muestra frente a la valoración que realizaron los participantes en una escala de 1 a 5 dónde 1 es totalmente en desacuerdo y 5 es totalmente de acuerdo a las siguientes características: El Sistema Integrado de Transporte Público es. [Rápido], [Cómodo], [Seguro contra robos] y [Seguro contra el acoso sexual].



*Figura 6. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Rápido].*

Como se evidencia en la gráfica anterior se identifica que el 43.64% de las mujeres y el 34.55% de los hombres manifiestan no estar ni de acuerdo, ni en desacuerdo con esta afirmación. El 14.55% de los hombres y el 10.91% de las mujeres manifiestan estar en total desacuerdo, mientras que el 9.09% de los hombres y el 5.54% de las mujeres refieren estar totalmente de acuerdo.

La figura que se presenta a continuación reflejan los resultados obtenidos en esta escala de valoración según sexo frente a la valoración del SITP como un servicio cómodo.



*Figura 7. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [CÓMODO].*

Los resultados arrojan mayores porcentajes de respuesta tanto en hombres como en mujeres frente a estar totalmente en desacuerdo frente a el SITP como un servicio cómodo. Tan solo el 1.82% de las mujeres manifiesta estar totalmente de acuerdo, frente a l 3.64 % de los hombres participantes.

La figura 8 resume los resultados de la pregunta con escala de valoración de 1 a 5 dónde 1 es totalmente en desacuerdo y 5 es totalmente de acuerdo, sobre el SITP es un servicio seguro contra robos.

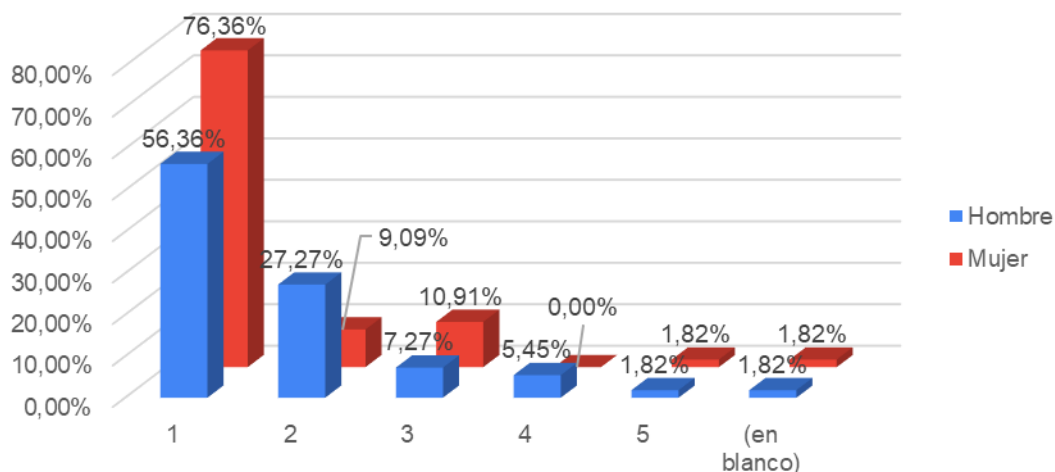


Figura 8. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Seguro contra robos].

De acuerdo a los resultados obtenidos y señalados en la figura anterior se identifica que el 76.36% de las mujeres y el 56.36% de los hombres manifestaron estar totalmente en desacuerdo, mientras que el 1.82% respectivamente entre hombres y mujeres mencionaron estar totalmente de acuerdo. La grafica que se presenta a continuación, señala los resultados obtenidos sobre la valoración del SITP como un servicio de transporte seguro contra el acoso sexual.

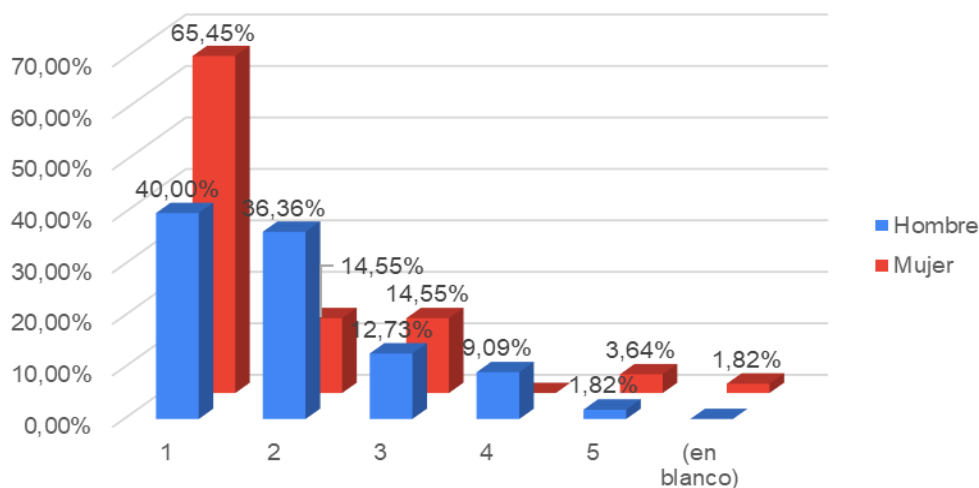
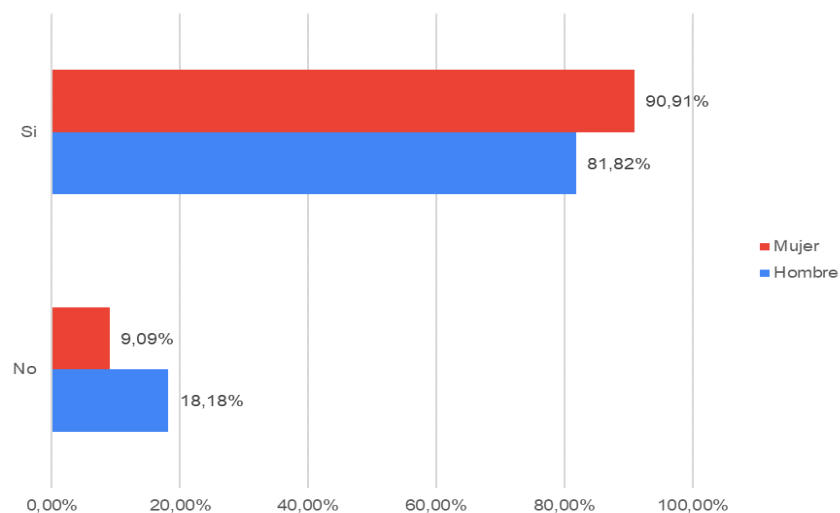


Figura 9. Gráfico de barras sobre escala de valoración del SITP como [Seguro contra el acoso].

Según lo presenta la figura 9 se identifica un porcentaje del 65.45% de las participantes mujeres manifiestan estar en total desacuerdo frente a la valoración del SITP como un servicio

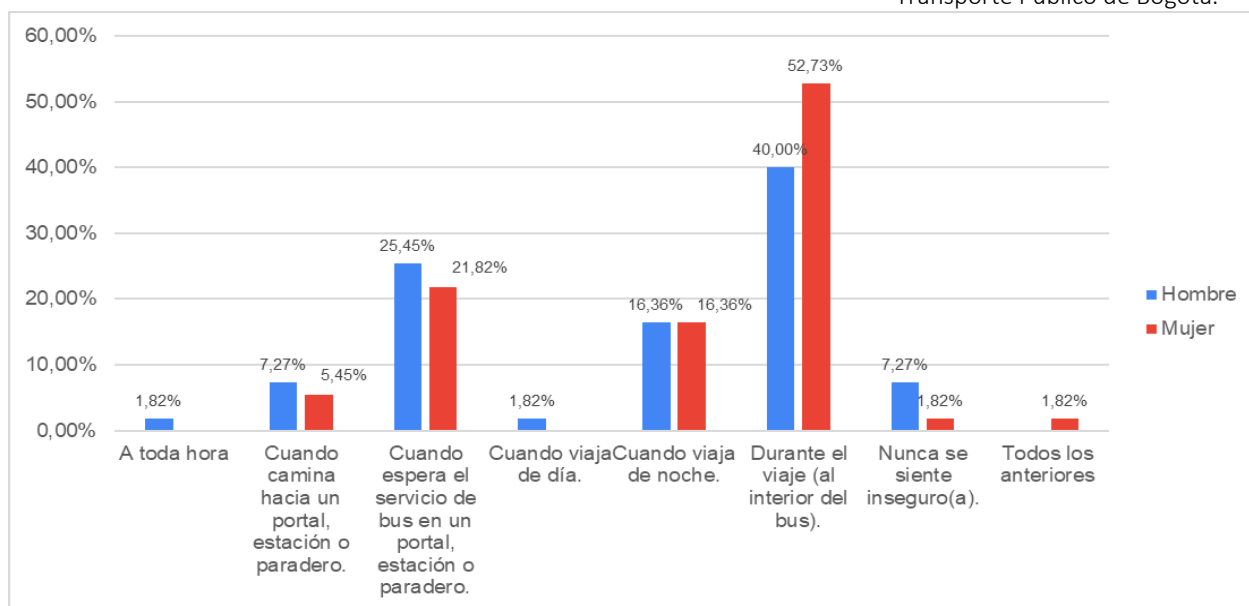
seguro contra el acoso, siendo la opción de respuesta más señalada en esta pregunta, frente a un 40% de los hombres que también puntuó en total desacuerdo.

Respecto a la pregunta ¿usted cree que la seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá ha desmejorado en el último año? Se evidencia en la figura 10 que el 90.91% de las mujeres están de acuerdo con la desmejora de la seguridad del Sistema Integrado de transporte público de Bogotá versus el 9.09% quienes consideran que no hay desmejora. Para el caso de los hombres el 81.82% están de acuerdo con la desmejora de la seguridad del SITP de Bogotá, frente al 18.18% que considera que no ha desmejorado la seguridad del mismo.



*Figura 10. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿usted cree que la seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá ha desmejorado en el último año?*

En la encuesta se indagó a los participantes sobre las zonas del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá que les genera mayor inseguridad durante sus viajes. A continuación, en la figura 11 se presentan los resultados desagregados por sexo.

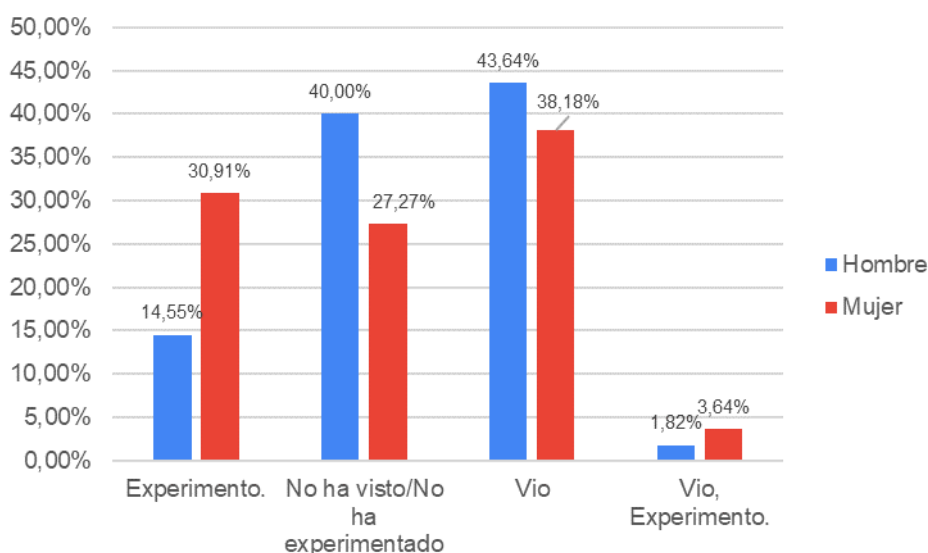


*Figura 11. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿En qué momentos del viaje se siente más inseguro(a)?*

De acuerdo a los resultados arrojados se evidencia que el 52.73% de las mujeres y el 49% de los hombres se sienten más inseguros durante el viaje (al interior del bus), seguido de el 25.45% de los hombres y el 21.82% de las mujeres cuando esperan el servicio de bus en un portal, estación o paradero del sistema.

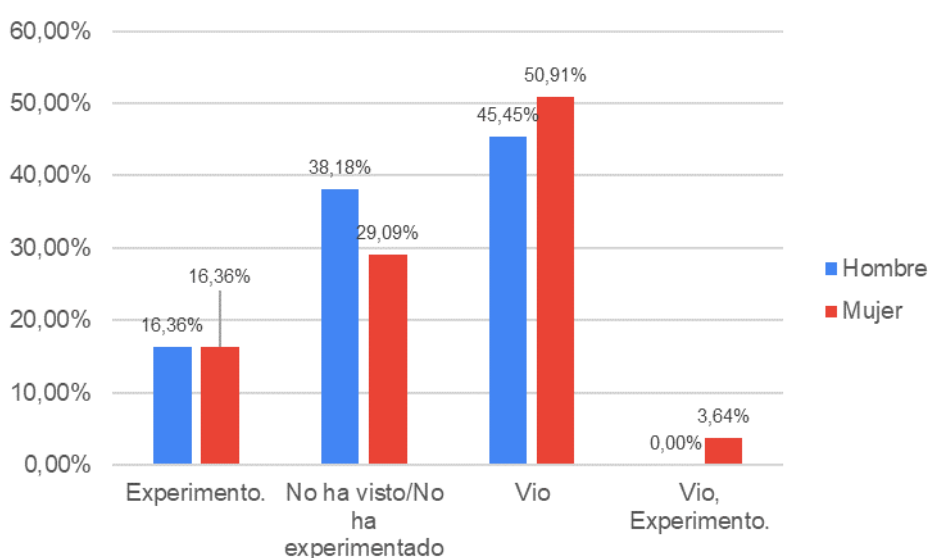
A continuación, se presentan desde la figura 12 a la 22 el segmento de los resultados a las preguntas sobre si ¿en el último año vio y/o experimento alguna situación de inseguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público desagregando cada uno de los datos recogidos por sexo.

Así las cosas, en la figura 12 se presentan los resultados a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizará miradas lascivas u obscenas, guiños, persecución, impedir el paso intencionalmente? Obteniendo como resultados que el 30.91% de las mujeres manifiestan haber experimentado esta situación y un 38.18% haberla visto. En el caso de los hombres el 43.63% manifestó haber visto esa situación y el 40% refiere no haber visto ni experimentado situaciones en las que alguien realizara miradas lascivas y obscenas.



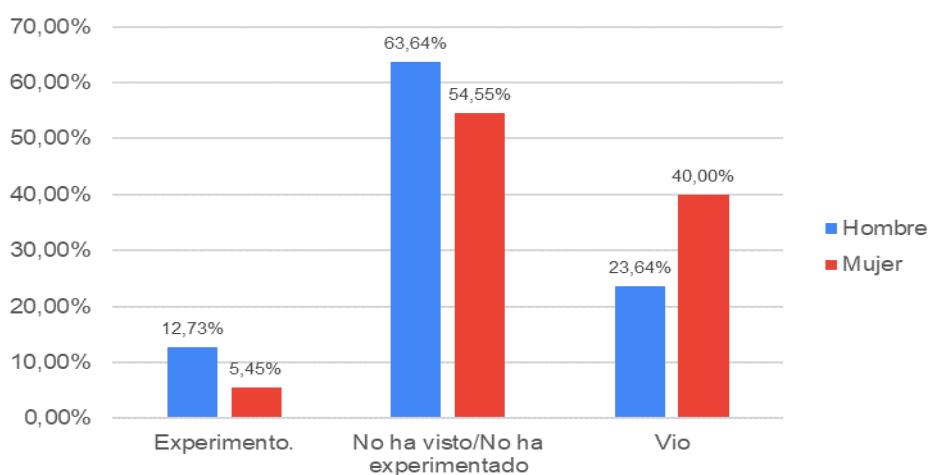
*Figura 12. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizará miradas lascivas u obscenas, guiños, persecución, impedir el paso intencionalmente?*

La figura 13 se muestran los resultados obtenidos a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien dijera palabras obscenas y con connotación sexual? Se evidencia que el 50.91% de las mujeres y el 45.45% de los hombres refirieron haber visto esta situación al interior del sistema, mientras que el 16.36% de hombres y mujeres encuestas señalan haber experimentado estas situaciones.



*Figura 13. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien dijera palabras obscenas y con connotación sexual?*

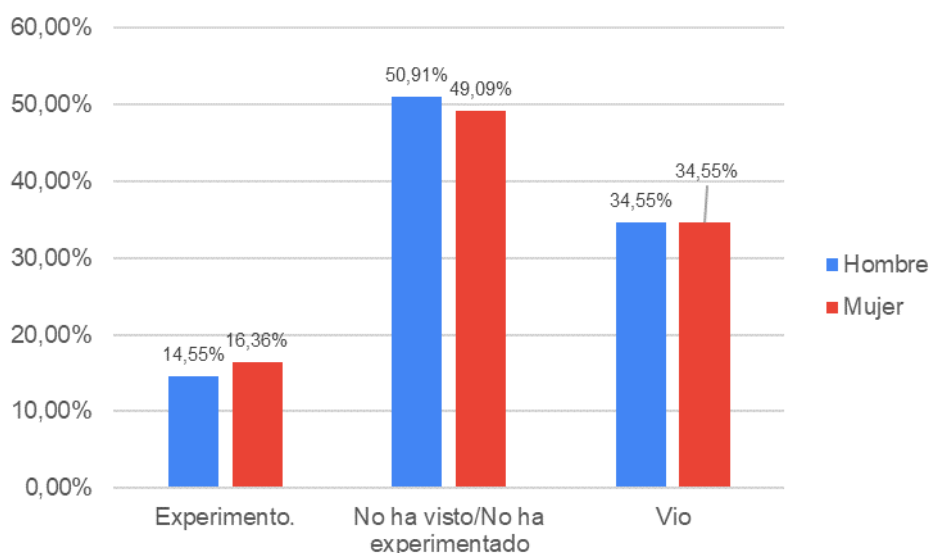
La grafica que se presenta a continuación de la figura 14, hace referencia a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien exhibiera o manipulara sus genitales? En esta pregunta se identifica que el 63.64% de los hombres y el 54.55% de las mujeres no han visto o experimentado esta situación al interior del sistema. No obstante, el 40% de las mujeres y el 23.64% de los hombres manifiestan haber visto situaciones en las que se presentaran conductas de exhibicionismo al interior del SITP.



*Figura 14. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien exhibiera o manipulara sus genitales?*

Respecto a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien tomara fotos/videos sin consentimiento? Se presentan los resultados en la figura 15, obtenidos de la encuesta desagregados por sexo y porcentaje de respuestas según las opciones “experimento”, “no ha visto/no ha experimentado” y “vio”.

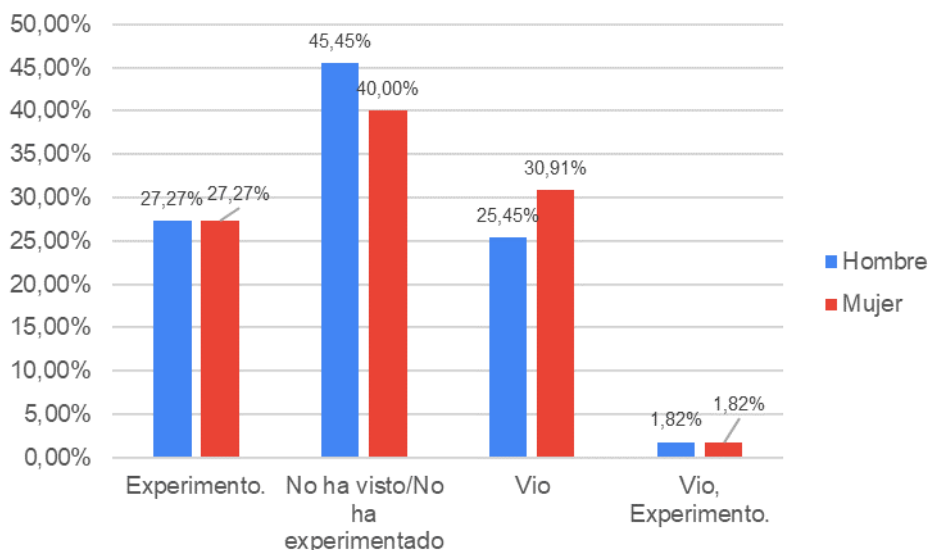




*Figura 15. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien tomara fotos/videos sin consentimiento.?*

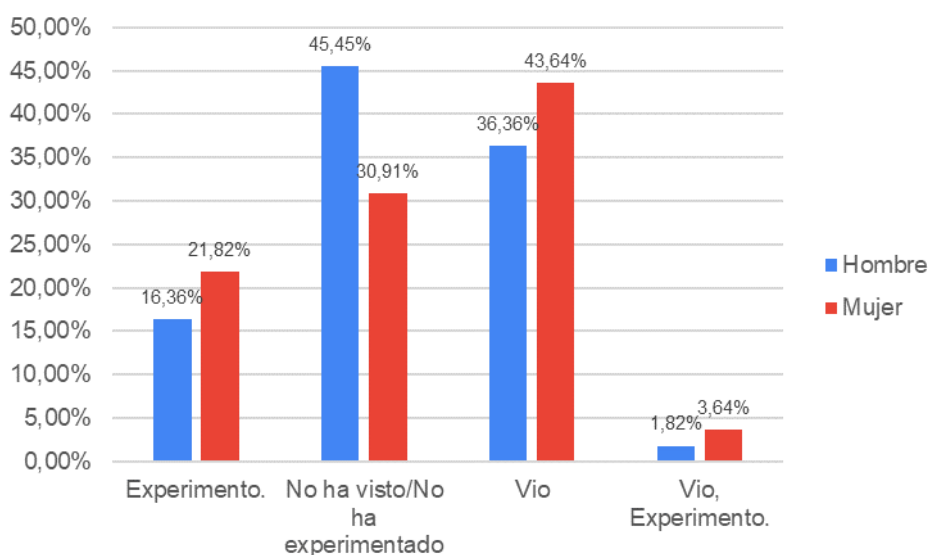
Se evidencia que el 50.91% de los hombres y el 49.09% de las mujeres manifestaron no haber visto o experimentado situaciones en las que se tomará fotos o videos sin consentimiento. No obstante, el 34.55% de los hombres y las mujeres manifestaron haber visto en el último año esta conducta al interior del Sistema Integrado de Transporte Público.

Sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que sintiera que alguien lo/la perseguía? El 45.455 de los hombres y el 40.00% de las mujeres manifestaron no haber visto o experimentado esta situación. Sin embargo, el 27.27% de los hombres y mujeres de la muestra refieren sí haber experimentado la situación de persecución y el 25.45% de los hombres y el 30.91% de las mujeres refirieron haber visto en el último año esta situación en el SITP.



*Figura 16. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que sintiera que alguien lo/la perseguía?*

A continuación, la figura 17 hace referencia al gráfico de barras arrojado de las respuestas obtenidas de los participantes respecto a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara acciones de acoso sexual físico: manoseos o tocamientos, pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física (violación)? En la que se presenta desagregado por sexo los porcentajes de respuesta.

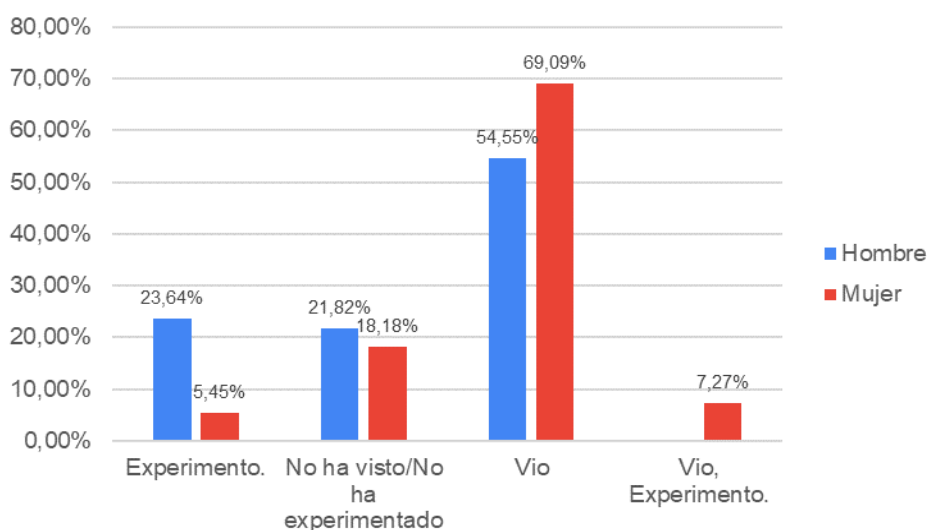


*Figura 17. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara acciones de acoso sexual físico: manoseos o tocamientos, pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física (violación)?*

*pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física (violación)?*

De acuerdo a la información presentada en la tabla anterior se evidencia que el 43.64% de las mujeres y el 36.36% de los hombres manifestaron haber visto acciones de acoso sexual físico al interior del sistema, mientras que el 45.45% de los hombres manifestaron no haber visto o experimentado situaciones de acoso sexual físico en el último año.

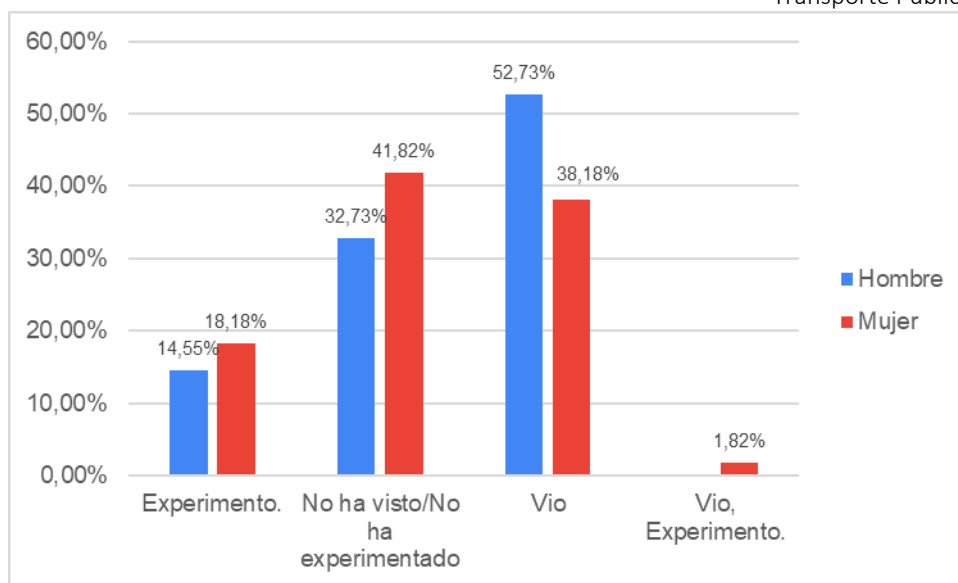
La figura 18 que se presenta a continuación hace referencia a los resultados obtenidos desagregados por sexo de la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la alguien realizara hurtos sin armas, ni violencia?



*Figura 18. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la alguien realizara hurtos sin armas, ni violencia?*

Como se puede observar en la gráfica, el 69.09% de las mujeres y el 54.55% de los hombres manifestaron haber visto en el último año en el sistema situaciones de hurtos sin armas, ni violencia. Adicionalmente, se puede identificar que el 23.64% de los hombres que respondieron la encuesta resultaron ser víctimas de este tipo de delito y el 7.27% de las mujeres vieron y experimentaron esta situación.

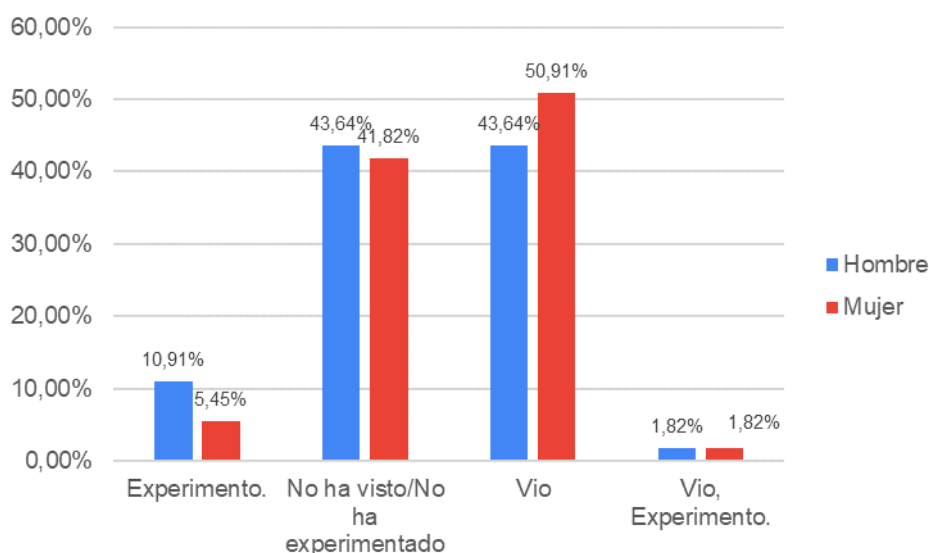
En la gráfica que se presenta a continuación que responde a la figura 19, se muestran los resultados obtenidos a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la alguien realizara hurtos con armas?



*Figura 19. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara hurtos con armas?*

Los resultados obtenidos para esta pregunta señalan en la figura 19 que el 52.73% hombres y el 38.18% de las mujeres vieron una situación en la que alguien realizó hurtos con armas al interior del sistema. Adicionalmente, el 18.18% de las mujeres y el 14.55% de los hombres manifestaron haber experimentado hurtos con armas en el último año.

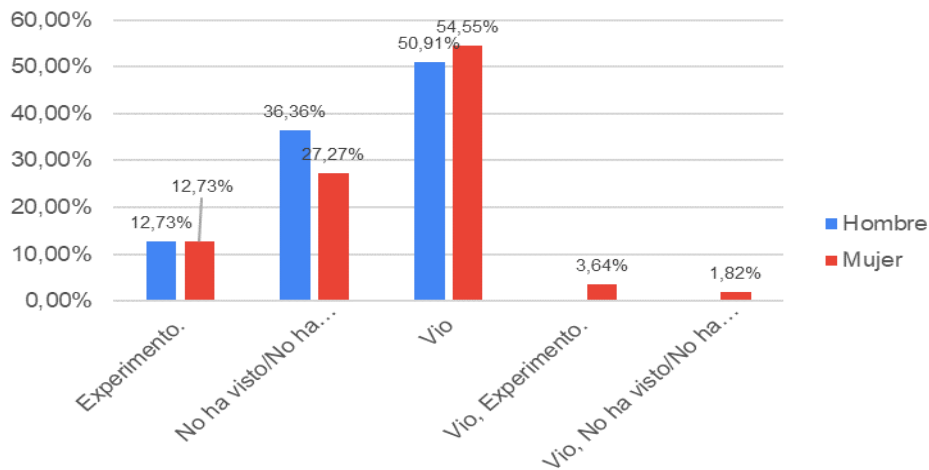
Los resultados que se obtuvieron de la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara insultos basados en el sexo de otras personas, su identidad u orientación sexual? Se presenta la siguiente gráfica de barras con datos desagregados por sexo



*Figura 20. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la alguien realizara insultos basados en el sexo de otras personas, su identidad u orientación sexual?*

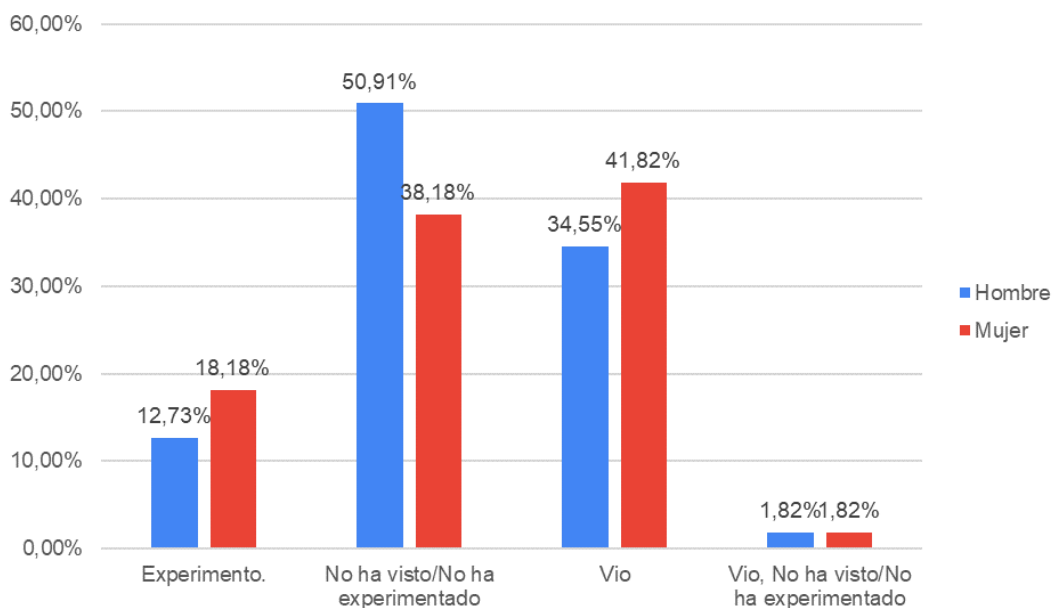
Los resultados mostrados en la figura evidencian que el 50.91% de las mujeres y el 43.64% de los hombres manifestaron que en el último año vieron estas situaciones en el interior del sistema, mientras que el 43.64% de los hombres y el 41.82% de las mujeres informaron no haber visto o experimentado estas situaciones.

Asociada a la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la alguien realizara expresiones verbales de connotación sexual (silbidos, aullidos, ladridos, sonido de besos), comentarios de connotación sexual? Se evidencia en la figura 21 que el 54.55% de las mujeres y el 50.915 de los hombres vieron estas conductas y el 12.73 % manifestaron haber experimentado este tipo de comportamientos en el último año en el SITP.



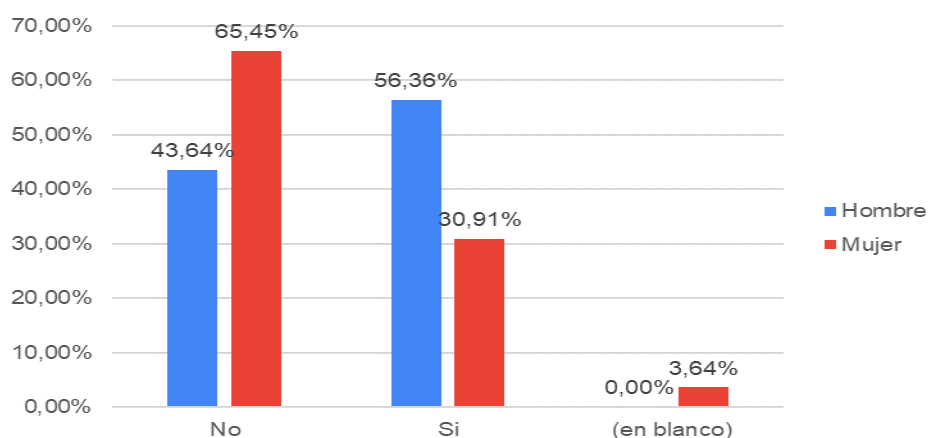
*Figura 21. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara expresiones verbales de connotación sexual (silbidos, aullidos, ladridos, sonido de besos), comentarios de connotación sexual?*

Cerrando este segmento de preguntas, se presentan los resultados de la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la que alguien realizara comentarios o insinuaciones sexuales, preguntas sexuales o eróticas.]? en donde el 50.91% de los hombres y el 38.18% de las mujeres refirieron no haber visto o experimentado estas situaciones. Sin embargo, el 41.82% y el 34.55% de las mujeres y hombres respectivamente refirieron haber visto este tipo de comportamientos. De igual forma, el 18.18% de las mujeres y el 12.73% de los hombres informaron haber experimentado estas situaciones en el último año.



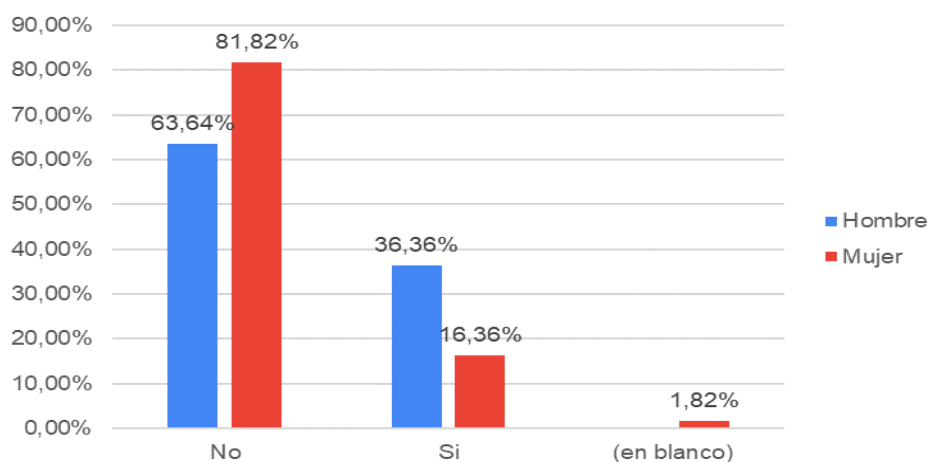
*Figura 22. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿en el último año vio y/o experimento una situación en la alguien realizara comentarios o insinuaciones sexuales, preguntas sexuales o eróticas.].?*

Se indago a los participantes sobre si conocen cómo se reporta a las autoridades competentes hechos de inseguridad que ocurren al interior del SITP y se evidenció tal y como lo señala la figura 23 que el 65.45% de las mujeres no conocen los canales de denuncia, mientras que el 56.36% de los hombres manifiesta sí conocer como reportar situaciones de inseguridad.



*Figura 23. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Usted conoce cómo reportar a las autoridades este tipo de situaciones?*

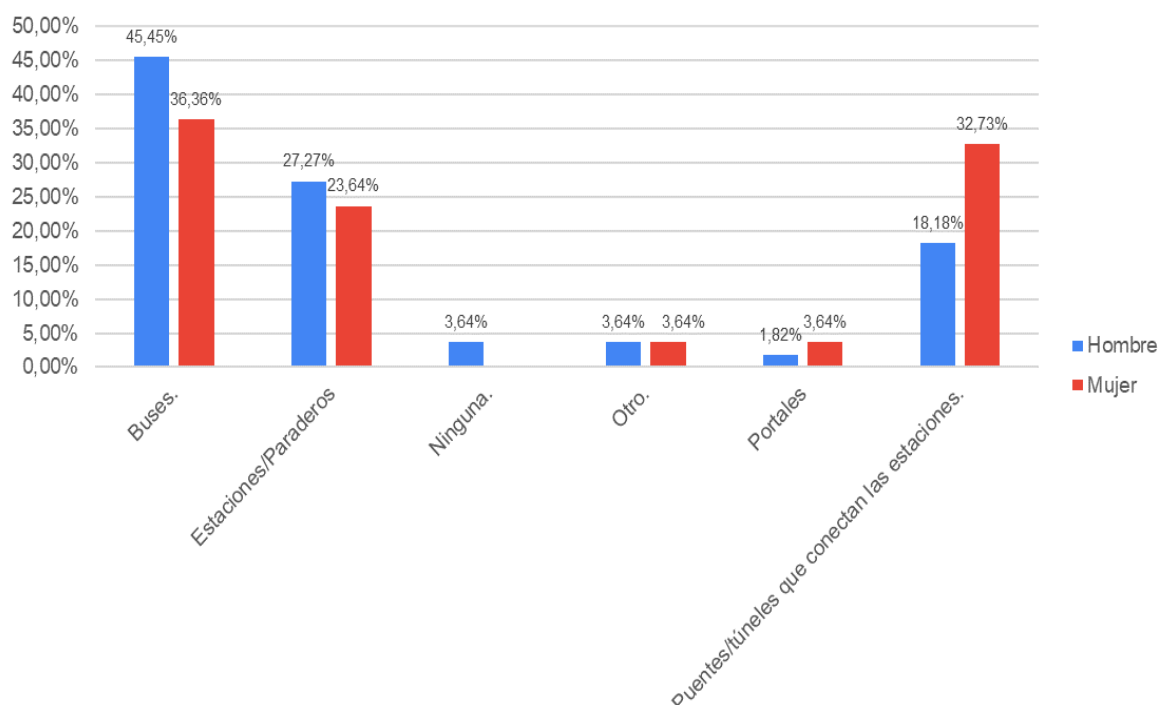
Asociada a la pregunta realizada en la encuesta ¿ha escuchado sobre el protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte y espacio público? Se muestra a continuación los resultados obtenidos según el sexo de los participantes.



*Figura 24. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Ha escuchado sobre el protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte y espacio público?*

De acuerdo a la figura 24 el 81.82% de las mujeres y el 63.64% de los hombres manifestaron no haber escuchado sobre el protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres que opera en el Distrito de Bogotá.

En la encuesta se indagó sobre ¿Qué zonas del Sistema Integrado de Transporte Público usted percibe como más inseguras? A continuación, se presenta la gráfica desagregada por sexo que señala los resultados obtenidos por la muestra de participantes.



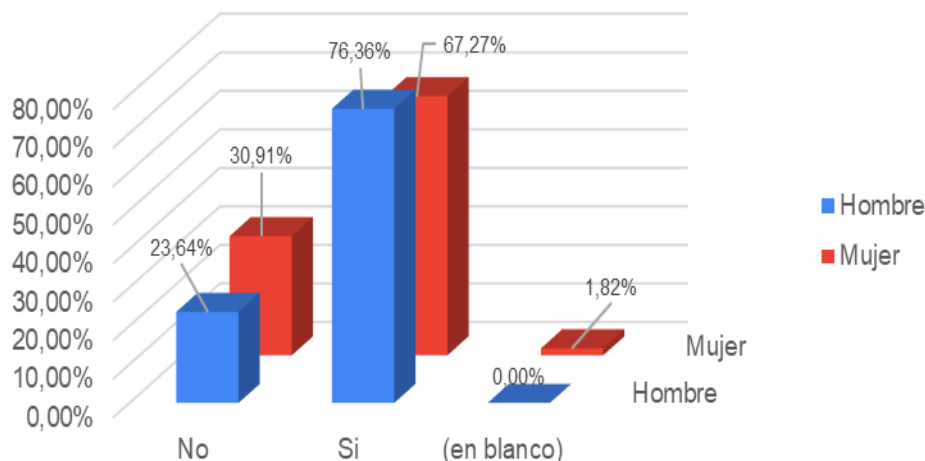
*Figura 25. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Qué zonas del Sistema Integrado de Transporte Público usted percibe como más inseguras?*

Como se evidencia en la figura 25 el 45.45% de los hombres y el 36.36% de las mujeres refieren que los buses son las zonas del SITP que perciben como más peligrosas. Para el caso de las mujeres le sigue con un 32,73% las zonas asociadas a los puentes/túneles que conectan las estaciones del sistema, mientras que 27.27% de los hombres y el 23.64% de las mujeres perciben que las estaciones/paraderos son zonas inseguras. Finalmente, los portales de



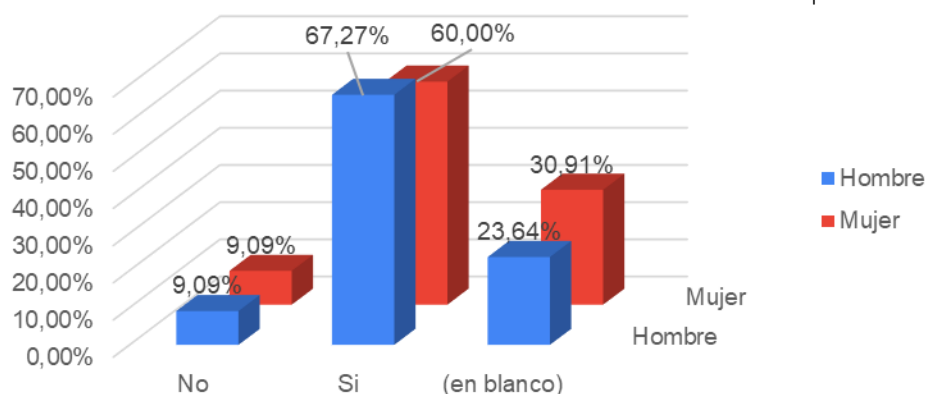
sistema de Transmilenio son las zonas que perciben como menos peligrosas los hombres y las mujeres.

Ahora bien, frente a la pregunta ¿Experimentar algún tipo de violencia o la sensación de inseguridad en el transporte público le ha afectado emocional o racionalmente? Se presentan en la figura 26 los resultados obtenidos por sexo. La grafica muestra que el 76.36% de los hombres y el 67.27% de las mujeres manifiestan que las sensaciones de inseguridad si han afectado su bienestar emocional y racional, frente a un 30.91% de las mujeres y un 23.64% de los hombres que manifiestan no tener ningún tipo afectación.



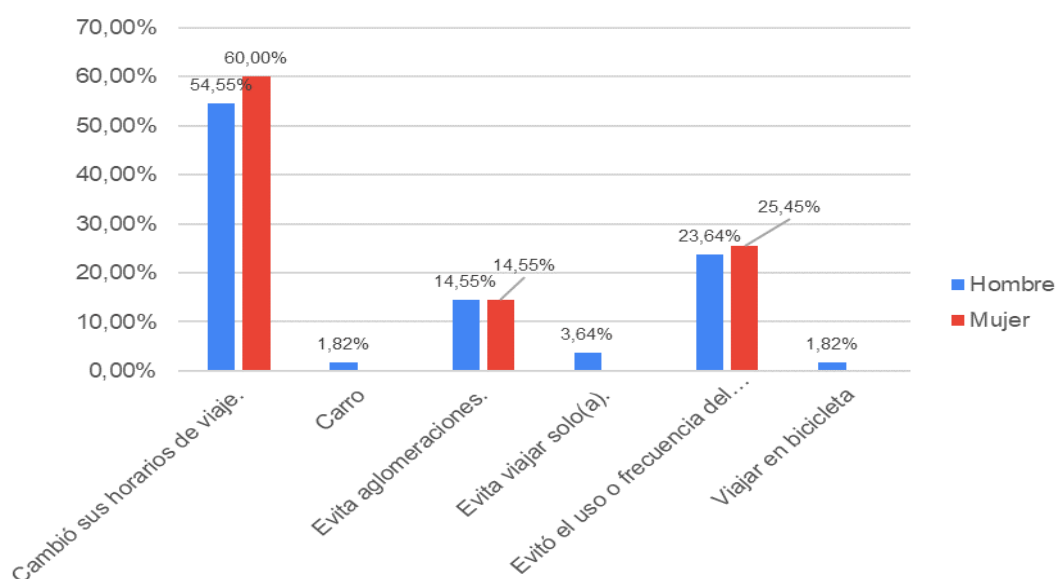
*Figura 26. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Experimentar algún tipo de violencia o la sensación de inseguridad en el transporte público le ha afectado emocional o racionalmente?*

A continuación, se presenta en la figura 27 los resultados obtenidos a la pregunta ¿En algún momento de su vida esta sensación de inseguridad o alguna situación de violencia en el Sistema Integrado de Transporte Público ha cambiado sus hábitos de movilidad? Los resultados que se muestran en la gráfica señalan que el 67.37% de los hombres y el 60% de las mujeres refirieron si haber cambiado sus hábitos de movilidad asociados a sensaciones de inseguridad o experiencias de violencia vividas al interior del SITP.



*Figura 27. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿En algún momento de su vida esta sensación de inseguridad o alguna situación de violencia en el Sistema Integrado de Transporte Público ha cambiado sus hábitos de movilidad?*

De acuerdo a la pregunta anterior, se intentó identificar cuáles fueron las modificaciones que realizaron los hombres y las mujeres en sus hábitos de movilidad en caso de haber contestado afirmativamente a la pregunta anterior. A continuación, en la figura 28 se evidencian los resultados.

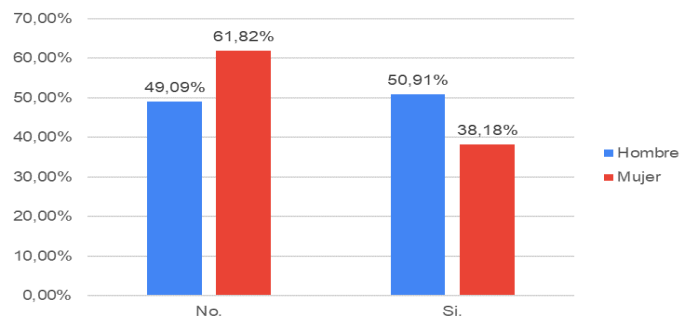


*Figura 28. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Cómo ha cambiado o modificado sus hábitos de movilidad?*

Con relación a la gráfica anterior se identifica que el 60% de los hombres y el 54,55% de las mujeres cambiaron sus horarios de viaje, seguido de un 25,45% de las mujeres y un 23,64% de los hombres que evitaron el uso frecuente del SITP y finalmente el 14,55% de las

mujeres y de los hombres manifestaron cambios comportamentales evitando aglomeraciones en el sistema.

Finalmente, se realizaron preguntas que identificaran diferencias según sexo en el uso de aplicaciones móviles para orientarse y planear los viajes en el Sistema Integrado de Transporte Público. A continuación, se presentan los resultados obtenidos a la pregunta ¿Hace uso de alguna aplicación para orientarse y/o planear sus viajes en el Sistema Integrado de Transporte Público? Como se evidencia en la figura 29 el 50.91% de los hombres manifestaron si hacer uso de aplicaciones móviles asociadas al sistema, mientras que el 61.82% de las mujeres informaron no usar ninguna aplicación con estos fines.



*Figura 29. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿Hace uso de alguna aplicación para orientarse y/o planear sus viajes en el Sistema Integrado de Transporte Público?*

A partir de los resultados obtenidos en la pregunta anterior se buscó indagar cuáles son las aplicaciones más usadas por los participantes según sexo. La figura 30 que se presenta a continuación, muestran los datos obtenidos.

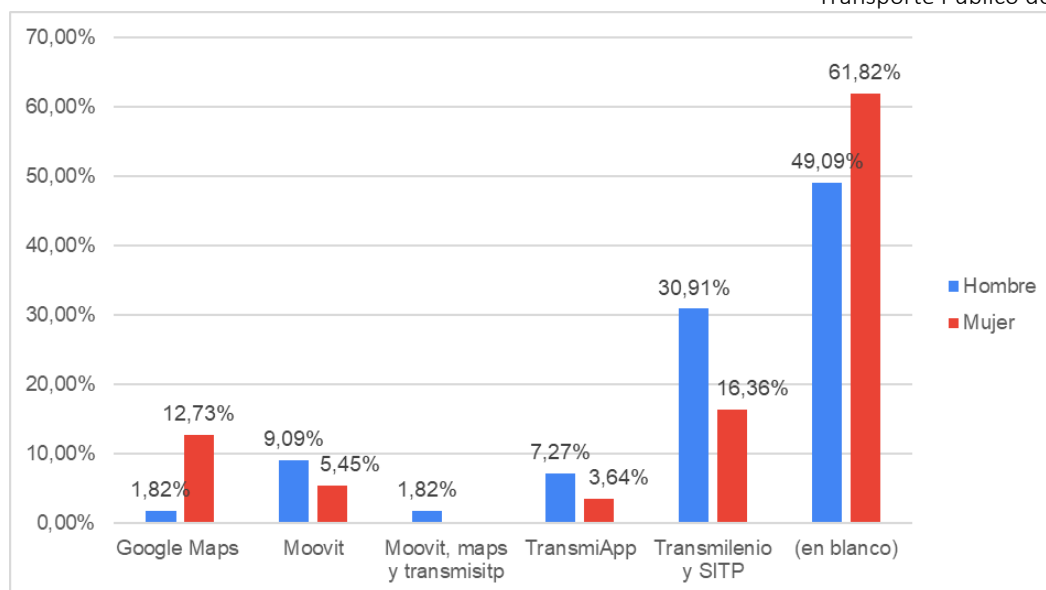


Figura 30. Gráfico de barras sobre la pregunta ¿cuál aplicación usa con más frecuencia?

Se identifica a través de la gráfica que las aplicaciones más usadas por las mujeres son “Transmilenio y SITP” y “Google Maps”, mientras que los hombres señalaron usar más la aplicación “Transmilenio y SITP”.

## 4.2. Discusión crítica de resultados

Los hallazgos de esta investigación exploratoria y de pilotaje permiten realizar el análisis de los objetivos propuestos de este trabajo. Inicialmente se puede identificar que, respecto a las características y patrones de viajes de los participantes, existen algunas diferencias asociadas a los horarios de uso del Sistema Integrado de Transporte Público, tiempos de desplazamiento y el desarrollo mismo de los viajes entre los hombres y las mujeres.

Desarrollando un poco lo mencionado en el párrafo anterior, frente a los horarios en los que se realizan los viajes, para el caso de los hombres en su mayoría realizan viajes en franjas horarias entre las 03:00 am y las 09:00 am, mientras que las franjas horarias de las mujeres encuestadas se ubicaban entre las 06:00 am y las 12:00 m. Estos resultados pueden ser explicados a través de los desarrollos investigativos de la movilidad del cuidado y resaltados en el marco teórico de este documento, en el que el desarrollo de la movilidad de las mujeres está asociado al ejercicio de compaginación que hace este sector poblacional frente a las labores del hogar-cuidado y las actividades diarias de vida laboral y pública.

Adicionalmente, frente a los tiempos de desplazamiento de los viajes entre hombres y mujeres se identificaron diferencias. Los resultados arrojados señalan que los hombres tienen viajes cotidianos más cortos de cerca de 30 minutos a 1 hora, mientras que para el caso de las mujeres el tiempo de los viajes va entre 1 hora y 1 hora y media. Asociado a este resultado se puede inferir que los tiempos diferenciados pueden estar asociados a las características de viajes encadenados que realizan las mujeres en el acoplamiento de actividades de vida privada y pública en la que se desarrollan viajes con múltiples propósitos relacionados a la manutención del hogar y el desarrollo personal, social y económico de las mujeres.

Ahora bien, el desarrollo de los viajes de las personas participantes de esta investigación resalta que, para el caso de la mayoría de los viajes realizados por los hombres, son viajes con trasbordo de buses o con un solo bus que los lleva a su destino; mientras que las mujeres de la muestra suelen usar un bus, realizar trasbordos o caminatas mayores a 15 minutos para llegar a sus destinos. De igual forma, este resultado puede ser explicado a partir de las investigaciones asociadas al urbanismo y geografía de género frente a la configuración y ordenamiento del territorio mencionado previamente en el análisis teórico, en donde la oferta de servicios de transporte es más ágil en lugares céntricos destinados a actividades productivas de las ciudades y no a lugares periféricos asociados a la vida reproductiva de la sociedad.

El desarrollo de los viajes cotidianos de los hombres que participaron en la muestra los realizaron solos o en compañía de otra persona adulta, mientras que las mujeres en su mayoría realizaron viajes solas, con niños(as) y personas mayores. Si bien los resultados obtenidos en esta investigación, no son representativos o extrapolables al general de la población Bogotana que hace uso del SITP sí se identifica mayor variabilidad de las respuestas de las mujeres frente a los viajes que realizan en compañía de otras personas identificadas como dependientes, lo cual resalta las características de movilidad dentro del concepto de movilidad del cuidado.

A la luz de los principales resultados aquí mencionados sobre características y patrones de viaje entre hombres y mujeres se resalta el concepto de interdependencia y movilidad del cuidado señalado por (Jirón, 2017 p. 409), quien manifiesta que la movilidad de las personas es el resultado tangible de una red tejida por hábitos, rutinas, recursos, y roles reproductivos y productivos. Así las cosas, resulta interesante poder profundizar en las características de

viaje cada persona ligando directamente las estructuras y vínculos sociales y emocionales de quienes las realizan. Toda vez que estas condiciones de interdependencia reflejan asimetrías y pesos diferenciales entre hombres y mujeres asociados a ciertos valores atribuidos a la responsabilidad de género que se materializan en sus propósitos de desplazamiento.

Frente a la identificación de las diferencias de género en la percepción de seguridad en el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá se identifica a partir de los resultados de la muestra que las mujeres tienen mayores valoraciones negativas frente a la seguridad del sistema frente a robos o hurtos y frente a situaciones de acoso sexual.

Ahondando en lo anterior, los resultados obtenidos evidencian que las mujeres valoran más negativamente la seguridad personal en el SITP, reportan mayor ocurrencia de situaciones asociadas al acoso sexual que los hombres y mayor incomodidad al realizar sus viajes en el sistema. De igual forma cerca del 90% de las mujeres de la muestra consideran que el Sistema Integrado de Transporte público de Bogotá ha desmejorado.

Ahora bien, frente a la comparación de la percepción de seguridad entre hombres y mujeres encuestadas, se identifica que las mujeres sienten mayor inseguridad en el momento del viaje en el que se encuentran al interior de los buses, mientras que los hombres se sienten más inseguros en los momentos en los que esperan los servicios de los buses en los portales, estaciones o paraderos. Si bien, en la investigación no es posible identificar los factores asociados a la sensación de inseguridad, sería interesante en futuras investigaciones identificar qué condiciones al interior del bus generan mayor sensación de inseguridad y qué tipo de acciones o comportamientos riesgosos perciben las mujeres en este momento del viaje.

Según una investigación realizada en el 2014 por la Secretaría Distrital de la Mujer y citada por (Naciones Unidas y CEPAL, 2015, p.41) se aplicó una encuesta a 17.399 personas habitantes de Bogotá y uno de los resultados más significativos es que el 80% de las mujeres participantes plantea que las agresiones sexuales suelen suceder principalmente al interior de los buses. Estos resultados en los que se percibe el interior de los buses como inseguro fue trabajado principalmente por Mc Dowell (2000, citado en Soto Villagrán, 2017 p. 130) quien acuñó el factor de “la aglomeración” como una condición al interior de los buses que se convierte en una situación de potencial riesgo de inseguridad para las mujeres, ya que facilita

diferentes formas de violencia sexual asociada a la cercanía e invasión del espacio personal de quienes viajan.

Asociado a las zonas que perciben como más peligrosas o inseguras en el Sistema Integrado de Transporte Público, también se identificaron diferencias en los resultados, en donde la mayoría de los hombres perciben como inseguros los buses, mientras que más mujeres perciben como más inseguras las zonas de los puentes/túneles que contactan las estaciones.

Por otro lado, otro de los resultados más relevantes de la investigación es que los hombres manifiestan haber visto más situaciones de miradas lascivas u obscenas, mientras que son más las mujeres que manifiestan haber experimentado este tipo de situaciones en el último año. Lo cual permite diferenciar que este tipo de comportamientos que reflejan acoso sexual en el ámbito público está presente en el sistema de transporte. No obstante, la forma en la que se presenta y experimenta por parte de los hombres y las mujeres es diferente, siendo posible la diferencia desde el punto de vista de los actores directos o indirectos de estos comportamientos.

Por otro lado, se identificó a través de los resultados que son más las mujeres reportan haber visto situaciones de personas u otros pasajeros diciendo palabras obscenas y con connotación sexual al interior del SITP, mientras que los hombres refieren en su mayoría no haber visto este tipo de situaciones. Otra de las diferencias que permite evidenciar los resultados de esta investigación es que frente a situaciones de exhibicionismo o manipulación de genitales como comportamientos asociados a agresiones sexuales en el sistema los hombres manifestaron en su mayoría no haber visto o experimentado este tipo de comportamientos, mientras que para el caso de las mujeres si se registran datos sobre situaciones en las que vieron o presenciaron estos hechos en el último año.

Asociado a situaciones o comportamientos de acoso sexual físico en el que se indaga sobre conductas trasgresoras a nivel físico, se evidencia a partir de la información recogida que en caso de la mayoría de los hombres manifiestan no haber visto o experimentado estas situaciones, mientras que son más las mujeres que reportaron haber visto al interior del sistema situaciones de acoso sexual físico. Con lo anterior, se puede identificar como un aspecto importante a investigar a futuro con el propósito de identificar con mayor

profundidad los factores y variables más determinantes que influyen en este tipo de comportamientos abusivos al interior del SITP.

Frente a los resultados que se obtuvieron en las preguntas asociadas a agresiones sexuales verbales en el sistema por parte de los participantes de esta investigación, se puede señalar que, para el caso de las mujeres, ellas manifiestan en su mayoría haber visto situaciones en las que otros pasajeros realizan expresiones verbales con connotación sexual, mientras que los hombres que manifiesta no haber visto o experimentado estos comportamientos en el último año.

De igual forma, se identifica por los resultados obtenidos en la muestra un mayor porcentaje de mujeres que refirieron haber visto comportamientos de otros pasajeros realizando comentarios o insinuaciones sexuales, mientras que la mayoría de los hombres aducen no haber visto ni experimentado lo anterior. Así como, más mujeres manifestaron haber visto alguien realizando insultos basados en género y orientación sexual a otros pasajeros en el sistema, a diferencia de los hombres que en su mayoría refirieron no haber visto u experimentado estas situaciones.

Así las cosas, se puede inferir que de acuerdo a los resultados la problemática de inseguridad asociada al acoso sexual en el SITP es un fenómeno principalmente experimentado y reconocido por parte de las mujeres. Frente a lo anterior, según el informe realizado por (GIZ-SUTP y Allen, 2018 p.15) señalan un estudio realizado por la Fundación Thomson Reuters a más de 6000 mujeres de 15 ciudades del mundo en el que se indagaba sobre frecuencias de acoso verbal, físico, sensaciones de seguridad, respuesta de autoridades y entidades públicas en el espacio público; el resultado de dicha investigación dejó a Bogotá como la ciudad capital en el primer lugar donde las mujeres se sienten menos seguras. En este mismo informe señalan que los casos más frecuentes de acoso en el transporte público es el verbal o visual, sin dejar de lado las cifras en las que mujeres han sido víctimas directas de agresiones sexuales más violentas.

Frente a la percepción de seguridad personal asociada a situaciones de robos o hurtos en el sistema, los resultados entre hombres y mujeres son similares ambos manifiestan haber visto estos hechos sin violencia en el sistema. Sin embargo, frente a hechos delictivos de hurtos con violencia al interior del SITP son más los hombres que manifiestan haber visto estas situaciones en el último año.



La problemática de seguridad desde un análisis objetivo (hechos de violencia denunciados) y subjetivo (percepción) en el transporte público y en los desplazamientos cotidianos de las mujeres en el espacio público es de gran relevancia. La comprensión de cada uno de los factores que están asociados a la inseguridad podrá generar nuevas alternativas y toma de decisiones en materia de política pública para garantizar que las ciudades sean más incluyentes y equitativas en materia de género. No obstante, tal y como lo señalan (Páramo y Burbano, 2011, p.68) es necesario sentar de base que existen desigualdades entre las necesidades de los hombres y las mujeres desde la dicotomía de los espacios públicos y privados. Dicotomías que en las sociedades actuales se encuentran en constante transformación y entendimiento, por lo que los espacios deben estar pensados desde perspectivas de interconectividad, accesibilidad y cultura ciudadana que sancione social y penalmente hechos de violencias.

Se identificó a partir de los datos que, si existe una influencia de la percepción de seguridad en el condicionamiento de los hábitos y patrones de viajes tanto en hombres como en mujeres, ambos sexos refieren que las sensaciones de inseguridad los afecta emocional y racionalmente en el desarrollo y planeación de sus viajes, generando a través de estas sensaciones hacen que cambios en sus hábitos de viaje. Para el caso de las mujeres ellas en su mayoría refirieron que estos cambios se asocian a los horarios de viaje, en buscar otras alternativas de movilidad, evitando el uso del SITP y evitando posibles aglomeraciones como factor de riesgo para su seguridad.

Finalmente, frente al análisis crítico de los resultados se pudo observar a través de los resultados de la muestra que la mayoría de las mujeres desconocen cómo reportar o denunciar a las autoridades competentes las situaciones de inseguridad personal y acosos sexual que se puedan presentar al interior del sistema y usan menos aplicaciones destinadas para la planeación y orientación de los usuarios al interior del SITP.

Ahora bien, es importante mencionar que, si bien esta investigación es de carácter exploratorio y no cumple con condiciones de representatividad para la ciudad de Bogotá, los resultados obtenidos son un primer avance a nivel investigativo que sirve para ahondar y precisar sobre las variables más influyentes que operan en hechos de acoso sexual, violencias y seguridad en general al interior del Sistema Integrado de Transporte Publico.

El identificar la fragmentación en la percepción de seguridad sobre hechos de violencia basada en género y acoso sexual en el transporte y espacio público tanto por la ciudadanía como por las autoridades del Estado deja de lado e invisibiliza los impactos de estas situaciones en la vida de las mujeres en la que la sensación de inseguridad al transitar en el espacio público no es igual a la de los hombres. Según un estudio realizado por (Rivera, 2013 p. 5) las mujeres manifiestan sentirse más inseguras que los hombres al transitar en las ciudades en cualquier hora del día, evitan tomar zonas de la ciudad con poco tránsito de personas o vehículos y espacios oscuros; refieren que el estado normal de su vida en la ciudad es un estado de alerta constante que no hace agradable su derecho a la ciudad.

De igual forma, este tipo de investigaciones pueden contribuir en la toma de decisiones de la administración pública para el mejoramiento de las condiciones de viaje de hombres y mujeres que usan frecuentemente el transporte público colectivo de la ciudad, generando estrategias que brinden mayor satisfacción y calidad de viaje de los mismos. Como potencialidades del estudio se encuentran que es una mirada general que permitiría a futuro generar nuevos abordajes que logren profundizar sobre aspectos asociados a violencias basadas en género en el espacio público.

## 5. Conclusiones

Se resaltan como principales conclusiones de la siguiente investigación las siguientes:

- Existen diferencias en los patrones y características de viaje de los hombres y las mujeres participantes en términos de horarios de uso de transporte público, tiempos totales de desplazamiento y el desarrollo de viajes que hacen en compañía de otras personas.
- Frente a hechos y percepción de seguridad se identifica que las mujeres refieren haber visto o experimentado situaciones de delitos asociados a hurto, como a hechos de acoso, intimidación y agresión sexual.
- Las mujeres tienen a ser más perceptibles frente a hechos de violencia basadas en género, en especial sobre comportamientos o situaciones que resultan ser menos evidentes como miradas, expresiones obscenas o conductas trasgresoras con connotaciones sexuales.

- Los hombres manifiestan en menor medida ser víctimas directas o haber experimentado situaciones o comportamientos asociados a acoso sexual o violencia de género.

## 6. Limitaciones y Prospectiva

La limitación principal que presenta esta investigación es la muestra definida para la misma, ya que no es representativa a nivel de ciudad, por lo que no permite generar una comprensión generalizable a nivel de género en la movilidad en transporte público.

De igual forma, existen condiciones asociadas a la emergencia sanitaria por sars-cov2 que han determinado cambios en las disposiciones de la movilidad urbana por la pandemia, que genera a todas luces cambios en los hábitos y rutinas de viaje de la población bogotana, así como en la limitación de propósitos y motivos de viaje que se generan en condiciones normales.

Se identifica como prospectiva de análisis sobre estos temas de género en la movilidad el incursionar empleando metodologías cualitativas que permitan un acercamiento más particular a los usuarios cotidianos para poder llegar a un grado de comprensión e interpretación diferencial sobre los patrones y características de viaje entre hombres y mujeres.

Finalmente, a nivel prospectivo se identifica interés en retomar investigaciones de estas características que permita bajo niveles de seguridad bio-sanitaria ampliar la muestra de participantes, logrando representatividad y datos que sean más concluyentes a nivel Bogotá sobre seguridad y percepción de seguridad sobre situaciones de acoso y patrones de viajes según género en el SITP.

## Referencias bibliográficas

- Arce-Rodríguez, M. (2006). Género y violencia. *Agricultura, sociedad y desarrollo*. 77-90. Recuperado en 28 de junio de 2020, de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-54722006000100005&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-54722006000100005&lng=es&tlng=es).
- Argüelles, B. y Argüello, T. (s.f). La movilidad urbana: Indicador de la fragmentación espacial y segregación social. *X Seminario Investigación urbana y regional*.
- Boccia, T. (2020). Ciudades sostenibles y género: el compromiso de las redes de mujeres para la Nueva Agenda Urbana. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, II(203), 13-32. <https://doi.org/10.37230/cytet.2020.203.02>
- Cavalo, Lucía Elena. "Androcentrismo y espacio público: análisis exploratorio sobre la sub-representación femenina en la nomenclatura urbana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires". En *Feminismo/s*, 33 (junio 2019): 249-271. DOI: 10.14198/fem.2019.33.10
- Chávez, N. M. y Ríos, H. (2014). Discriminación salarial por género "efecto techo de cristal". Caso: siete áreas metropolitanas de Colombia. *Revista Dimensión Empresarial*, vol. 12, núm. 2, p. 29-45. JEL: J16, D86.
- CEPAL, & Pérez, G. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. Repositorio Cepal. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45042/1/S1900968\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45042/1/S1900968_es.pdf)
- Congreso de la República. (2008). Ley 1257 de 2008 - EVA - Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=34054>.
- Da Silva, A., García-Manso, A., y Da Silva, G. S. (2018). Una revisión histórica de las violencias contra mujeres. Recuperado 28 de junio de 2020, de <https://www.scielo.br/pdf/rdp/v10n1/2179-8966-rdp-10-1-170.pdf>
- "Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos". La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III, celebrada en Ecuador, culminó con la adopción de una nueva agenda urbana para los próximos 20 años. (2016). NODAL. <https://www.nodal.am/2016/10/declaracion-de-quito-sobre-ciudades-y-asentamientos-humanos-sostenibles-para-todos-la->

- Dmuchowsky, J. y Velázquez, M. (2018). Género y transporte: Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas. *Revista del área de estudios urbanos del instituto de investigaciones Gino Gernamani de la facultad de Ciencias Sociales (UBA)*. 16, 129-155.
- Falú, A. (2009). Violencias y discriminaciones en las ciudades. En A, Falú (Ed.). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (pp.15-37). Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones SUR. Recuperado de [http://americalatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro\\_mujeres\\_en\\_la\\_ciudad.pdf](http://americalatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf)
- Figueroa, C. y Forray, R. (2015). Movilidad femenina: los receses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/res54.2015.04>. 52-67
- GIZ-SUTP y Allen, H. (2018). Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género (Edición No 2). <http://www.sutp.org>
- Gutiérrez, A. I. y Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de la movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista transporte y territorio*, 16, 147-166.
- Jirón, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. UN-iLibrary. <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210586085s009-c001/read>
- Junqueira, Alice; Nunes, Ana Carolina, y Sabino, Leticia Leda (2019). ¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para la construcción de ciudades seguras y sostenibles? *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 73-92. [http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/junqueira\\_nunes\\_sabino](http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/junqueira_nunes_sabino)
- Moscoso, M., López, J. S., Montoya, V., Quiñones, L. M., Gómez, L.D., Lleras, N., Adriazola-Steil, C, Vega, J. 2020. *Mujeres y Transporte en Bogotá: Las cuentas*. Bogotá: Despacio & WRI. Recuperado de [www.despacio.org/hacemos](http://www.despacio.org/hacemos)
- Naciones Unidas & CEPAL. (2015). *Serie recursos naturales e infraestructura. Violencia de género en el transporte público*. Naciones Unidas, Santiago de Chile.

- Organización de Estados Americanos. (1995). Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer. Belem do Pará.  
[https://www.oas.org/dil/esp/Convencion\\_Belem\\_do\\_Para.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/Convencion_Belem_do_Para.pdf)
- Ornés, Sandra (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. *Politeia*, 32 (42), 197-225. [Fecha de Consulta 3 de febrero de 2021]. ISSN: 0303-9757. Disponible en:  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1700/170014942008>.
- ONU. (1979). Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer. CEDAW.  
[http://www.oas.org/dil/esp/convencion\\_sobre\\_todas\\_las\\_formas\\_de\\_discriminacion\\_contra\\_la\\_mujer.pdf](http://www.oas.org/dil/esp/convencion_sobre_todas_las_formas_de_discriminacion_contra_la_mujer.pdf)
- Ortiz Escalante, S. & Col.Lectiu Punt 6. (s. f.). Urbanismo desde la perspectiva de género. Buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos. Recuperado 17 de febrero de 2021, de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r36100.pdf>
- Páramo, P. y Burbano, A. M. (2011). Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. *Universitas Psychologica*, 10(1), 61-70.
- Páramo, P., y Burbano, A. (2019). La caminabilidad en Bogotá: propósitos y condiciones socioespaciales que facilitan y limitan esta experiencia. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 21(2), 12-21. doi: <http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.2.2642>
- PNUD. (2018). Objetivos de Desarrollo Sostenible | PNUD. UNDP. RECUPERADO DE <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>.
- Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm>. Doi:10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm
- Rivera, E. V. (2013). La violencia invisible: acoso sexual callejero en Lima metropolitana. [www.lima:paremoselacosocallejero.wordpress.com](http://www.lima:paremoselacosocallejero.wordpress.com).

- Sánchez-de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). Midiendo la movilidad del cuidado en Madrid. Un reto para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 203, 89-102. <https://doi.org/10.37230/cytet.2020.203.08>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2019, 18 diciembre). Encuesta de movilidad Bogotá. [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216\\_presentacion\\_encuesta\\_v2.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf)
- Soto Villagrán, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva Geográfica*, 23(2). 10.19053/01233769.7382
- Soto Villagrán, P. & Castro, C. (2017) La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México. En Ramírez, P. (coord.) *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Arquitectura, 201-227.
- Soto Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146. [Fecha de Consulta 25 de septiembre de 2020]. ISSN: Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3330/333051591007>
- Soto Villagrán, P. (2012). El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México: Una cuestión de justicia espacial. *Revista INVI*, 27(75), 145-169. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582012000200005>
- Toro-Jiménez, J. y Ochoa-Sierra, M. (2017). Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo. *Sociedad y economía*, (32), 65-84.
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y sociedad*. <https://institucional.us.es/revistas/habitat/11/Hys11-mon04.pdf>
- Varela, S., Caja, N y Rueda-Sánchez, P (2019). Percepción femenina del acoso callejero. *International e-journal of criminal sciences*. 14, 1-19.

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. Universidad Politécnica de Madrid. Tesis Doctoral.

Zúñiga, M. (2014). Las mujeres en los espacios públicos: Entre la violencia y la búsqueda de libertad



## Anexo A. Encuestas realizadas

SALUDO			
<p>Cordial saludo. La presente encuesta a la ciudadanía tiene como objetivo conocer cuál es la percepción de seguridad que tienen quienes usan cotidianamente el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP (entendiendo éste como el servicio troncal de Transmilenio, servicio zonal "buses azules" y Transmicable) e identificar características y patrones de viajes.</p> <p>Nota: las respuestas son de carácter confidencial y los datos que surjan de la misma serán utilizados únicamente para fines estadísticos y estratégicos.</p> <p>Dirección de correo electrónico: _____</p> <p>CONSENTIMIENTO INFORMADO: El objetivo de esta información es ayudarle a tomar la decisión de participar y diligenciar esta encuesta sobre género y transporte público. La información que nos brinde será tratada de manera confidencial y anónima. En ningún caso sus respuestas serán presentadas acompañadas de su nombre o de algún dato que lo identifique. Inicialmente deberá contestar unas breves preguntas sobre características sociodemográficas, algunos hábitos de viaje y su experiencia personal en el transporte público. Recuerde que su participación es totalmente voluntaria y que la información que resulte de su participación solo se usará para fines estadísticos y estratégicos.</p> <p>Acepto participar en la encuesta. _____</p> <p>No acepto participar en la encuesta. _____</p>			
P0	¿Es usted mayor de edad?	1 Si 2 No	Filtro: Si la respuesta es 2, finalizar encuesta
P0.0	Antes de la pandemia por la COVID19 y las medidas de bioseguridad instauradas en el Distrito, ¿Cuántos días a la semana utilizaba el Sistema Integrado de Transporte público de Bogotá? (Transmilenio, SITP o Transmicable).	1 Ningún día 2 Uno o dos días a la semana 3 tres a cinco días a la semana 4 Todos los días	Filtro: Si la respuesta es 1, agradecer y finalizar encuesta
INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA			
P1	¿Cuál es su sexo de nacimiento?	P2 ¿Con qué género se identifica?	P3 ¿Cuál es su edad? _____

P. control: Si la respuesta es menor de 18, finalizar encuesta		
1 Hombre 2 Mujer 3 Intersexual	1 Masculino 2 Femenino 3 Transgénero	
<b>P4 ¿Pertenece a alguna comunidad étnica?</b> Negro(a), mulato(a), 1 afrodescendiente 2 Indígena 3 Gitano(a) (Rom) 4 Raizal 5 Palanquero Ninguno de las 6 anteriores	<b>P5 ¿Es persona con discapacidad?</b> 1 Si 2 No	<b>P6 ¿Pertenece a los sectores LGBTI?</b> 1 Si 2 No
<b>CARACTERÍSTICAS Y PATRONES DE VIAJE</b>		
Por favor responda las siguientes preguntas según los viajes que frecuentemente hace o hacía (antes de la emergencia por COVID19) en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, entendiendo este como el Transmilenio, buses zonales o "azules" y Transmicable.		
<b>P7. La semana anterior a nivel general ¿En qué horario utilizó el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)? (única opción).</b> 1 AM 2 PM <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px;">HH</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px;">MM</div> </div>	<b>P9. ¿Cuál fue el propósito principal de sus viajes en el SITP? (única opción).</b> 1 Trabajar o asuntos de trabajo 2 Estudiar 3 Recibir atención en salud 4 Verse con alguien 5 Buscar/dejar a alguien 6 Buscar/ dejar algo 7 Compras 8 Recreación, cultura y deporte 9 Tramites 10 Comer/tomar algo	<b>P10. Por favor señale en la siguiente lista máximo 3 propósitos más por los que usa con regularidad el SITP. (opción múltiple).</b> 1 Trabajar o asuntos de trabajo 2 Estudiar 3 Recibir atención en salud 4 Verse con alguien 5 Buscar/dejar a alguien 6 Buscar/ dejar algo 7 Compras 8 Recreación, cultura y deporte 9 Tramites 10 Comer/tomar algo
<b>P8. ¿Cuánto es el tiempo promedio que gasta en sus viajes en SITP? (responda en horas y minutos).</b>		

HH	MM
----	----

- 11 Buscar trabajo
- 12 Actividades religiosas
- 13 Volver a casa
- 14 Acompañar a personas al médico.  
Acompañar a personas a diligencias familiares o
- 15 personales
- 16 Llevar niños(s) o niñas(s) a actividades escolares,  
recreativas o medicas
- 80 Otra

¿Cuál?

---



---

**P11. ¿Generalmente cuál es el origen de sus viajes, escriba el barrio y localidad asociados? .**

Barrio

o:

Localidad:

- |   |               |    |              |
|---|---------------|----|--------------|
| 1 | Usaquén       | 11 | Suba         |
|   |               |    | Barrios      |
| 2 | Chapinero     | 12 | Unidos       |
| 3 | Santa Fe      | 13 | Teusaquillo  |
|   |               |    | Los          |
| 4 | San Cristóbal | 14 | Mártires     |
|   |               |    | Antonio      |
| 5 | Usme          | 15 | Nariño       |
|   |               |    | Puente       |
| 6 | Tunjuelito    | 16 | Aranda       |
|   |               |    | La           |
| 7 | Bosa          | 17 | Candelaria   |
|   |               |    | Rafael Uribe |
| 8 | Kennedy       | 18 | Uribe        |

**P12. ¿Generalmente cuál es el destino de sus viajes cotidianos, escriba el barrio y localidad asociados?**

Barrio:

Localidad:

- |   |               |    |              |
|---|---------------|----|--------------|
| 1 | Usaquén       | 11 | Suba         |
|   |               |    | Barrios      |
| 2 | Chapinero     | 12 | Unidos       |
|   |               |    | Teusaquil    |
| 3 | Santa Fe      | 13 | lo           |
|   |               |    | Los          |
| 4 | San Cristóbal | 14 | Mártires     |
|   |               |    | Antonio      |
| 5 | Usme          | 15 | Nariño       |
|   |               |    | Puente       |
| 6 | Tunjuelito    | 16 | Aranda       |
|   |               |    | La           |
| 7 | Bosa          | 17 | Candelari    |
|   |               |    | a            |
|   |               |    | Rafael Uribe |
| 8 | Kennedy       | 18 | Uribe        |

**P13. En su uso cotidiano del Sistema de Transporte Público ¿cómo realiza sus viajes?**

- 11 Buscar trabajo
- 12 Actividades religiosas
- 13 Volver a casa
- 14 Acompañar a personas al médico.  
Acompañar a personas a diligencias familiares
- 15 o personales
- 16 Llevar niños(s) o niñas(s) a actividades  
escolares, recreativas o medicas
- 80 Otra

¿Cuál?

---



---

- 1 Usa solo el bus
- 2 Usa más de un bus (hace trasbordos)
- 3 Usa bus y trasmicable
- 4 Usa bus y bicicleta
- 5 Usa bus y taxi
- Usa bus y otro transporte
- 6 informal
- 7 Usa bus y otro indique cual
- A pie (viajes mayores a 15 minutos) y
- 8 bus

---



---

Ciudad		Ciudad	
9 Fontibón	19 Bolívar	9 Fontibón	19 Bolívar
10 Engativá	20 Sumapaz	10 Engativá	20 Sumapaz

**P14. La mayoría de viajes que realizó la semana en el Sistema de Transporte Público los hizo:**

- Solo (a)  
En compañía de otras(s)
- personas(s) adulta(s)
- En compañía de niños(as)  
En compañía de persona(s)
- mayor(es)
- Otros (especifique)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**P15. ¿Cómo califica el servicio de transporte público de Bogotá?**

- Muy bueno
- Bueno
- Regular
- Malo
- Muy malo
- No sabe
- No responde

**P16. En una escala de 1 a 5 dónde 1 es totalmente en desacuerdo y 5 es totalmente de acuerdo valore lo siguiente: El SITP es..**

	1	2	3	4	5
Rápido					
Cómodo					
Seguro contra robos					
Seguro contra el acoso sexual					

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD		
<p><b>P17. Cambiando de tema, ¿usted cree que la seguridad en el Sistema de Transporte Público ha desmejorado en el último año?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Si</li> <li>No</li> </ol> <p>_____ _____</p> <p><b>P18. Si su respuesta es afirmativa, mencione en que aspectos ha desmejorado la seguridad del Sistema Integrado de Transporte Público</b></p> <p>_____</p>	<p><b>P19. ¿Cuál considera usted es el principal problema de seguridad en el Sistema de Transporte Público?</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ninguno</li> <li>Hurtos</li> <li>Agresiones y lesiones personales</li> <li>Acoso sexual</li> <li>Riesgos por caídas o accidentes.</li> <li>Otro (especifique) _____ _____</li> </ol>	<p><b>P20. Por favor señale en la siguiente lista máximo 3 aspectos que le generan inseguridad al usar el Sistema de Transporte Público. (opción múltiple).</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ninguno Aglomeraciones en buses, estaciones y paraderos</li> <li>Portales</li> <li>Cuando camina y se dirige a un paradero o estación</li> <li>La espera del servicio de buses</li> <li>Actos de acoso de algún desconocido</li> <li>Comentarios obscenos y con connotación sexual.</li> <li>Viajar solo(a)</li> <li>Viajar con un niño(a) o persona mayor</li> <li>Viajar de noche</li> <li>Riesgo de caídas o accidentes</li> </ol>

- 11 Presencia de vendedores  
Desconocer rutas de atención a casos de violencias de
- 12 género.
- 13 Ausencia de personas en buses, estaciones, paraderos y  
portales.
- 14 Ausencia de personal de Transmilenio.
- 15 Otro

**P21. ¿En qué momento de su viaje usted se siente más inseguro(a)?**

- 1 Nunca se siente inseguro(a)
- 2 Cuando camina hacia una  
estación o paradero
- 3 Cuando espera el servicio en un portal,  
estación o paradero.
- 4 Durante el viaje (al interior del  
bus).
- 5 Cuando viaja de noche.
- 6 Cuando viaja de día.
- 7 Otra

**P22. Por favor marque con una x si usted en el último año ha visto y/o experimentado alguna de estas situaciones. (marque con un x si se dio el caso).**

SITUACIÓN	Vio	Experim entó	No ha visto/No ha exp.
Alguien que realiza miradas lascivas u obscenas, guiños, persecución, impedir el paso intencionalmente.			
Alguien diciendo palabras obscenas y con connotación sexual.			
Alguien exhibiendo o manipulando sus genitales.			
Una persona tomando fotos/videos sin consentimiento.			
Sintió que alguien lo/la perseguía.			
Acoso sexual físico: manoseos o tocamientos, pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física (violación).			
Hurtos sin armas, ni violencia.			
Hurtos con armas			

**P23. ¿Usted conoce cómo reportar este tipo de situaciones?**

- 1 Si
- 2 No

**P24. ¿Ha escuchado sobre el protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte y espacio público?**

- 1 Si
- 2 No

Alguien realizando insultos basados en el sexo de otras personas, su identidad u orientación sexual.			
Alguien realizando expresiones verbales de connotación sexual (silbidos, aullidos, ladridos, sonido de besos), comentarios de connotación sexual <sup>1</sup>			
Alguien realizando comentarios o insinuaciones sexuales, preguntas sexuales o eróticas.			

#### ITINERARIOS DE VIAJE Y COMPONENTE COMPORTAMENTAL

**P25. ¿Qué zonas del Sistema de Transporte Público usted percibe como más inseguras?**

- 1 Ninguna
- 2 Buses
- 3 Portales
- 4 Estaciones /paraderos
- 5 Baños
- 6 Puentes o túneles que conectan estaciones
- 7 Otro (especifique)

\_\_\_\_\_

**P26. ¿Experimentar algún tipo de violencia o la sensación de inseguridad en el transporte público le ha afectado emocional o racionalmente?**

- 1 Si
- 2 No

**P27. ¿En algún momento de su vida esta sensación de inseguridad o alguna situación de violencia en el SITP ha cambiado sus hábitos de movilidad?**

- 1 Si
- 2 No

Filtro: Si la respuesta es 2 finalizar encuesta

**P28. Cómo ha cambiado o modificado sus hábitos de movilidad??**

- Evitó el uso frecuente
- 1 del SITP
  - Cambió sus horarios de
  - 2 viaje
  - 3 Evita viajar solo(a)
  - 4 Evita aglomeraciones
  - Cambió su ruta o modo de
  - 5 transporte
  - Cambió su vestimenta para
  - 6 evitar el acoso.

Porta alguna herramienta de  
7 defensa personal.

#### CIERRE

**P29. ¿Tiene usted un celular en el que  
pueda navegar y descargar aplicaciones?**

- 1 Si
- 2 No

**P30. ¿Hace uso de alguna aplicación para  
orientarse y planear sus viajes en el SITP?**

- 1 Si
- 2 No

**P31. ¿Estaría usted interesado (a) en ser contactado(a)  
nuevamente para participar en más investigaciones  
sobre este tema?**

- 1 Si
- 2 No

#### DESPEDIDA

Esto es todo, agradecemos mucho su colaboración y tiempo prestado.