



# Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas



WORLD  
RESOURCES  
INSTITUTE | ROSS  
CENTER



Marzo de 2020

**Las mujeres en el transporte en Bogotá: las cuentas**

**Working paper – Documento de trabajo**

Marzo de 2020

**Autoras (y sus usuarios de Twitter):**

Marina Moscoso @marina\_moscoso  
José Segundo López @joselopez38  
Valentina Montoya Robledo  
Lina Marcela Quiñones Sánchez @linisqs  
Laura Daniela Gómez @LauraDanielaGR\_  
Natalia Lleras @LlerasN  
Claudia Adriazola-Steil @cadriazola  
Juliana Vega

**Editoras:**

Robin King, José Segundo López, Marina Moscoso

**Revisores internos y externos:**

Angélica Mazorra, Angie Palacios, Anna Bray Sharping, Carlosfelipe Pardo, Claudia Glen, Daniel Cano, Darío Hidalgo, Erik Vergel-Tovar, Lake Sagaris, Maria Carolina Lecompte, Natalia Tinjacá, Natalie Elwell, Robin King

Las autoras quieren agradecer a las siguientes personas por sus contribuciones puntuales en el desarrollo de este documento: Jeremy Cornu, Thomas Van Laake, Paula Monastoque, Laura Ome, Sebastián Torres y Martin Silva

**fotografías:** Las fotografías de este documento fueron tomadas por el equipo WRI y Despacio (José Segundo López, Claudio Olivares y Carlosfelipe Pardo).

Los documentos de trabajo contienen investigación, análisis, conclusiones y recomendaciones preliminares. Se distribuyen para estimular la discusión oportuna y la realimentación crítica, así como para influir en el debate actual sobre temas emergentes. La mayoría de los documentos de trabajo se publicarán posteriormente y es posible que se modifique su contenido.

Se sugiere la siguiente citación del documento (APA 6ta edición):

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)

[www.despacio.org](http://www.despacio.org) @deespacio

[www.wrirosscities.org](http://www.wrirosscities.org) @WRIRosscities

Fondos Despacio y el World Resources Institute: Ross Center for Sustainable Cities

**Despacio**

Carrera 19 #82-85  
Bogotá, Colombia

Tel: +57 (1) 7443153

Email: [marina@despacio.org](mailto:marina@despacio.org)  
[www.despacio.org](http://www.despacio.org)  
[www.facebook.com/fundaciondespacio](https://www.facebook.com/fundaciondespacio)  
[www.twitter.com/deespacio](https://www.twitter.com/deespacio)

**World Resources Institute: Ross Center  
for Sustainable Cities**

10 G Street, NE Suite 800  
Washington, DC 20002

Tel: +1 (202) 729 7600

Fax: +1 (202) 729 7610

Email: [segundo.lopez.5@wri.org](mailto:segundo.lopez.5@wri.org)  
[www.wri.org](http://www.wri.org)  
[www.facebook.com/worldresources](https://www.facebook.com/worldresources)  
[www.twitter.com/worldresources](https://www.twitter.com/worldresources)

*Este documento está dedicado a todas las mujeres que se desplazan diariamente en Bogotá.*

*A todas las conductoras del sistema de transporte público de Bogotá.*

*A todas las mujeres que denuncian actos de acoso sexual y a todas las que lo sufrimos.*

*A todas las mujeres que trabajan por mejorar la movilidad en Bogotá.*

*A todas las mujeres que cuidan a otras personas y hacen viajes de cuidado.*

*A las empleadas domésticas que se desplazan por Bogotá.*

*A todas las mujeres que transgreden lo establecido por la sociedad patriarcal.*

# Contenido

<b>1</b>	<b>Executive summary</b> .....	<b>6</b>
	Highlights .....	7
	Introduction/.....	7
	About this /working paper/ brief.....	8
	Women and transport in Bogotá .....	8
	Conclusions and key findings.....	8
<b>2</b>	<b>Introducción</b> .....	<b>16</b>
	Las brechas de género en Colombia y la perspectiva de género como categoría de análisis .....	17
	Género y transporte urbano.....	20
	Enfoque de género en la movilidad – una aproximación conceptual .....	23
	Metodología.....	24
<b>3</b>	<b>Patrones de movilidad</b> .....	<b>26</b>
	Accesibilidad .....	27
	Seguridad vial.....	42
	Ciclismo urbano.....	52
<b>4</b>	<b>Seguridad personal: Acoso sexual en el transporte</b> .....	<b>58</b>
	Seguridad personal en el transporte y estaciones.....	59
	Encuesta de percepción: acoso sexual en el transporte público.....	62
<b>5</b>	<b>Políticas públicas y normas</b> .....	<b>68</b>
	Marco normativo internacional .....	69
	Políticas públicas sobre género y espacio público en Bogotá .....	70
	Marco legal nacional respecto del acoso sexual .....	72
	Normas sobre acoso sexual para la protección de usuarias del sistema TransMilenio .....	74
	Campañas y programas sobre seguridad para las mujeres en el transporte implementadas por diversas entidades .....	77
<b>6</b>	<b>Participación laboral en el sector transporte</b> .....	<b>86</b>
	Paridad de género en entidades a nivel distrital .....	87
<b>7</b>	<b>Conclusiones</b> .....	<b>91</b>



# 1

## Executive Summary

## Highlights

- There is a strong gender gap in transport planning and research in Colombia that, as the methodology of this publication proposes, can be analyzed in four areas of study: mobility patterns (accessibility, road safety and urban cycling), sexual harassment, employment in the transport sector and public policies.
- The results reveal that accessibility is worse for women, especially those who live in low-income areas in the outskirts of Bogota. Geographic location of residence, jobs and services, mode of transport, socio-economic level, and time of day were relevant variables in the analysis.
- The low representation of women in transport-related jobs has two major effects in transportation planning and operation: (i) women tend to have safer attitudes while driving, therefore, having more women as transit drivers may have positive externalities in road safety; and (ii) women tend to have more inclusive perspectives, having more women as part of the design, operation and planning processes, will in turn result in better transportation systems.
- Legal and policy framework analysis shows a lack of accountability in current laws, unclear and cumbersome reporting process and a lack of evaluation and monitoring of policies that might contribute to the low reporting rate of sexual harassment in public transport, which in turn reinforces the data gap.

## Introduction/

**International research indicates women have different mobility experiences that are not considered, investigated, nor analyzed in traditional transport planning** (CAF & FIA Foundation, 2018b; FIA Foundation, 2016; Kash, 2019; Lecompte & Bocarejo, 2016; Levy, 2013; Sagaris & Tiznado-Aitken, 2018). Although the debate has been in vogue for more than three decades, local transport practitioners and planners have not included the gender perspective in their daily work. Traditional transport planning has important consequences for women's access to the city's opportunities, which are not captured in traditional mobility surveys. Additionally, Colombia is often referred as one of the most unequal and dangerous countries for women in the world, which might exacerbate the gender gap.

**The findings of this research will help understand the different experiences of women, the intersectional aspects of women's diversity which result in different mobility patterns, the lack of women in transport planning and the need to define a more efficient reporting system.** The results will help inform better

mobility policies in the city of Bogota, start a new debate, and displace the assumption that transport planning is neutral.

## About this /Working Paper

**This report was self-financed by Despacio and WRI as an effort for opening data about gender and raising awareness of the necessary conversation about women in transport planning.** It also aims at contributing with databased knowledge on how to apply a gender approach in transportation planning and to propose a methodology framework for other cities to follow. This publication analyzed Bogota's mobility survey (both 2011 and 2015), responses to petitions submitted to 8 different transport-related local public institutions, an online survey on sexual harassment in public transport, and a review of local regulations and policies. Thus, it uses a mixed-methods approach, quantitative and qualitative data analysis, for identifying gaps, and understanding how to generate ideas on how to improve women's mobility experience. This publication aims to reach researchers, policy makers and general public seeking information and methodologies for conducting gender analyses in transport.

## Women and Transport in Bogotá

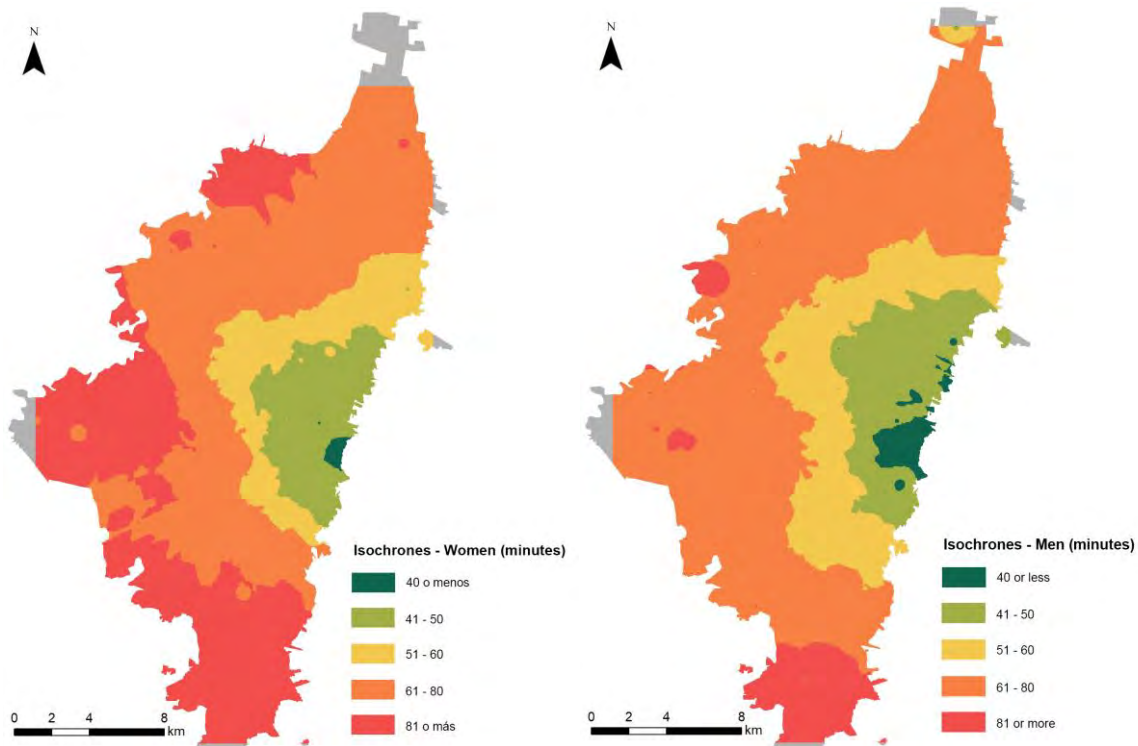
**This research aimed at answering key questions that include the current experience of women in Bogotá's transportation system in relation to policies and regulations, mobility patterns, safety, sexual harassment and employment** and what aspects of women exclusive experience can be found exclusively in Bogota or are similar to international experience? The research also explores the issues that women face in transportation with the data available, public information requested through petitions and how could we improve the gender-focused analyses could be impaired

## Conclusions and Key Findings

**The findings in the mobility patterns section were grouped in terms of accessibility, road safety and urban cycling.** In the accessibility section, the findings reveal that low-income women are the main users of the public transportation system but only for regular buses (old buses without formal stops or routes). Despite an increase in the general use of public transport by women between 2011 and 2015, female commuters suffered an accessibility decrease due to an increase of travel times in public transport in the same period. The regular bus system users are mostly women living in low-income households while the BRT is used similarly among women and men living in all income groups. As a result, women living in low-income households spend 16% more time commuting than men in the same income group, and almost twice as much time as women living



in high-income areas. Additionally, as shown in **Figure 1**, this difference in time disproportionately affects women living in low-income households in the outskirts of Bogota, since they have longer commute times to the central business district where most jobs are concentrated.



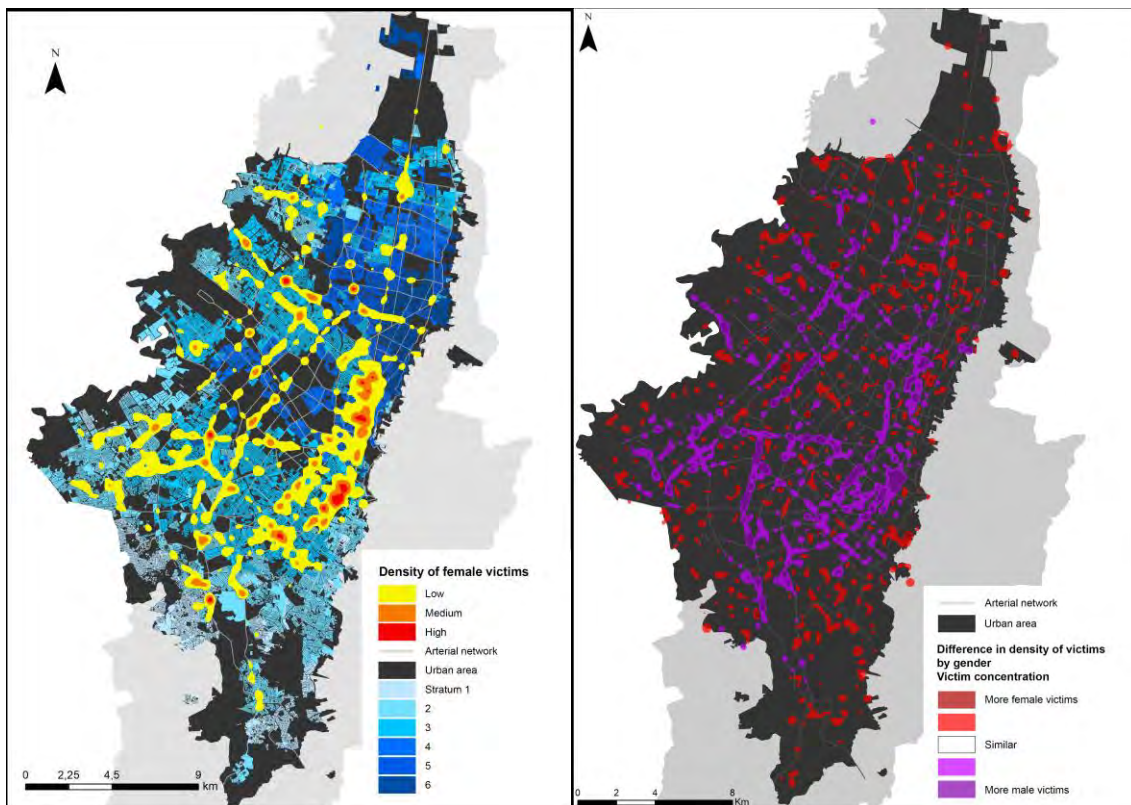
**Figure 1. Isochrones for work trips to the central business district (CBD) made by women (left) and men (right). Source: Elaborated by the authors with data from Bogotá’s Secretariat of Mobility (SDM)**

**The data used has limitations in terms of sample size and the ability to analyze subgroups of women with geographical significance.** However, other studies have gathered relevant data for other sub groups of women. Paid domestic workers are the subgroup that spend the longest time commuting in Bogota according to (Montoya & Escovar, 2019). Another result of the Bogota Origin and Destination Survey analysis shows that the main peak travel hours for women in general are in the morning and at noon, which might be correlated to the fact that women have reduced working hours and perform more related to care and health activities than men. When analyzing “contained”<sup>1</sup> trips, it was evident that low income areas tend to have more contained trips for women than high income areas. Women living in high income areas have less contained trips, which is a clear example of the socioeconomic spatial segregation in Bogota, Women living in high

<sup>1</sup> Contained trips are trips that start and end in the same neighborhood.

income areas live closer to their job and commute less. Also, women's jobs are located less dispersedly than men's, which means women could be accessing less diverse jobs, and might be related to safer and cheaper travel opportunities. Similarly, locations with the lowest amount of female workers are generally low income areas with less access to safe and affordable public transportation.

**As for road safety, women only represent 20% of fatalities reported in Bogota, even though they make 52% of all trips on a typical day, and 48% of the distanced covered.** This implies that men have 5 times the probability of being reported as fatal victims per each trip made. The relative risk of a traffic fatality for a female motorcyclist is 237 higher than for bus riders (the safest mode of transport per trip made), 5 times higher than for bicycle users, and 8 times higher than pedestrians. The motorcycle is the least safe transport mode for man and women. It is also the mode where the difference in relative risk among men and women is the lowest. There is a 50% higher chance for a man to be reported as a fatal victim than for a woman. Male bus drivers also have 60% more chances of being involved in a crash with injured victims and 2 times more chances of being involved in a fatal crash compared with female bus drivers. Women face a higher risk of being reported as an injured or fatal victim off-peak hours, at night and in the afternoon peak hour. This higher risk can be explained by higher vehicle speeds recorded in the city. The higher off-peak hours, risk could also be associated the differential use of infrastructure -such as pedestrian bridges where perceived personal safety is low- where women assign more value to personal security than road safety.



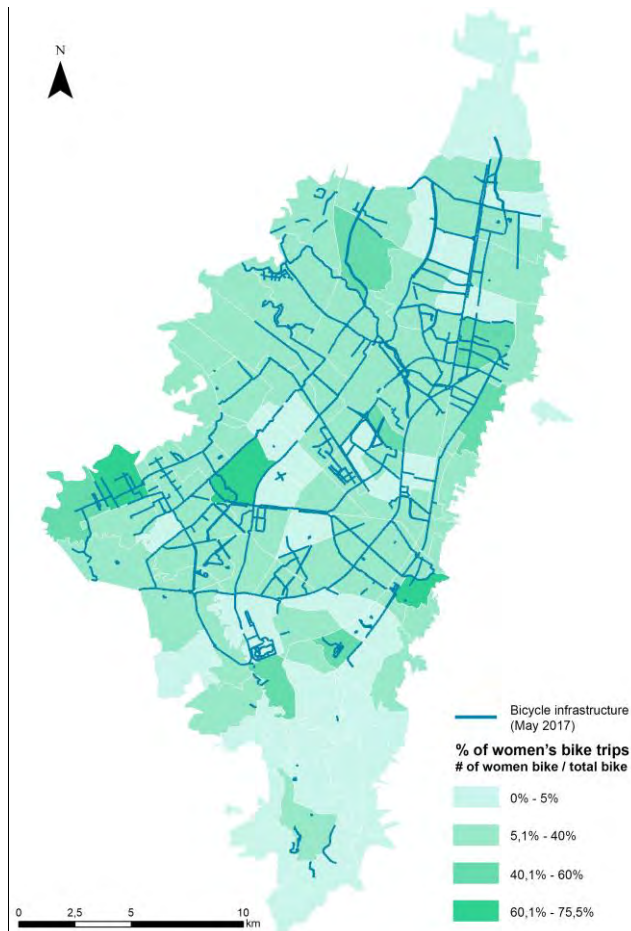
**Figure 2. Concentration of police-reported women victims (injured or fatal) of road crashes (left) and difference between men and women (right). Source: elaborated by the authors with data from Bogotá's Secretariat of Mobility (SDM).**

**Women are more likely than men to be victims of road crashes on local roads in low income neighborhoods.**

This could be associated with a higher amount of contained trips, thus more exposure as vulnerable users in low-income neighborhoods. Likewise, women reported as road crash victims are mostly located in the historical downtown and in arterial roads in low-income areas, however the location of female injuries or fatalities is more dispersed than for their male counterparts. Focusing road safety measures on arterial roads prioritizes male victims, while implementing road safety measures on local roads such as 30 km/h zones, will target female victims.

**In urban cycling the share of women cyclists dropped from 25% in 2011** (Steer Davies and Gleave & Centro Nacional de Consultoría, 2011) **to 21% in 2015** (Secretaría Distrital de Movilidad & Consorcio Transconsult-Infométrika, 2016), **even though the overall share of cyclists increased from 3% to 5%**. In 2015, while men made 7% of their trips by bicycle daily, women only made 2% of their trips in this mode of transportation. Through geographical analysis, showed that the area with the lowest amount of female trips, with almost zero female trips reported, has no cycling infrastructure. While the only area with a statistically significant higher amount of women cyclists has more connected and better quality cycling infrastructure. It was also found that

critical locations for cyclists (where there is a high concentration of road crash victims) vary dramatically when only analyzing women's cycling trips, which means road safety impacts women and men differently and road crash analyses should have a gender perspective. Statistically significant critical locations for female cyclists are only found in arterial roads. Also, women that usually use their bicycle to commute in Bogota reported that the biggest barriers for them are related to road safety and personal security issues.



**Figure 3. cycling Share of women cyclists on a typical day by area and infrastructure. Source: elaborated by the authors with data from Bogota’s Secretariat of Mobility (SDM)**

The results of an online survey on sexual harassment in Bogotá’s transportation system (Quiñones, 2018) with a sample of 1338 responses, indicate a high incidence of sexual harassment among women. 85% of the participants reported having been sexually harassed at least once during their daily trips. Among the survey’s respondents, the modes of transportation where this issue is most constant are the bicycle, traditional bus and BRT, in that order. Therefore, low income women suffer the most as they are the main users of public transport and the bicycle among women in general. There is also a low reporting, due to the lack of knowledge of the reporting process, lack of time, and fear of re-victimization.

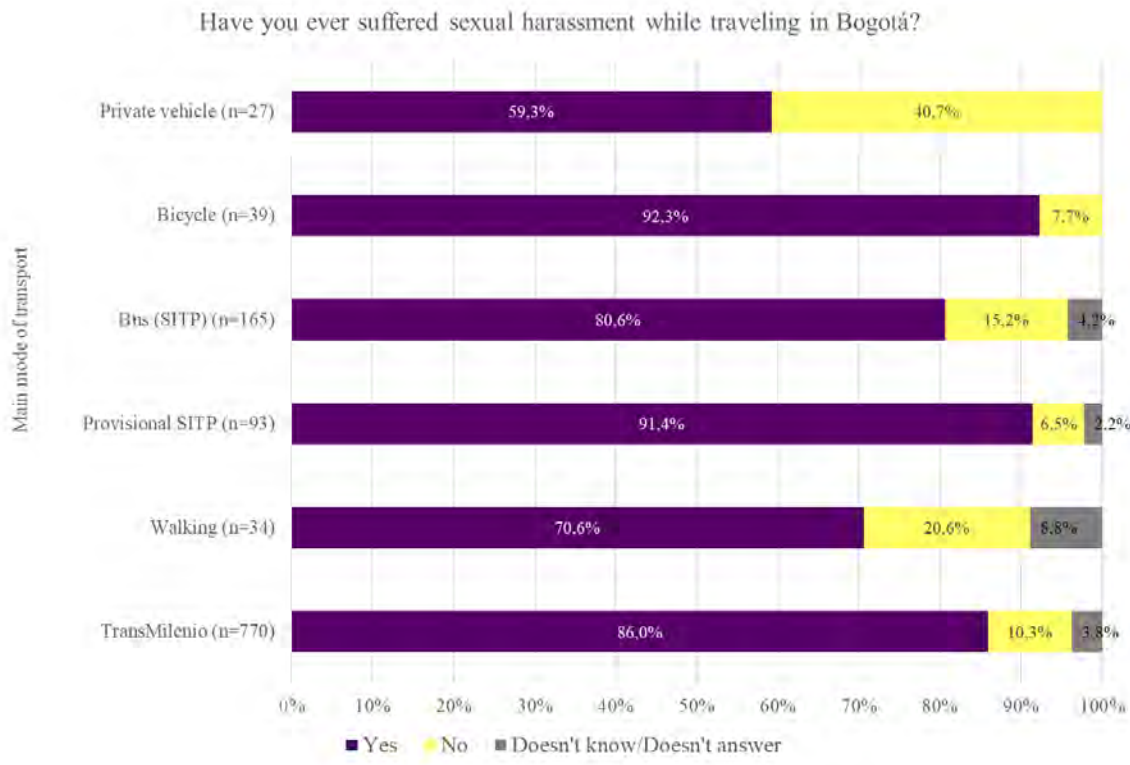


Figure 4. Distribution of women that have suffered from sexual harassment by mode of transport. Source: Quiñones, 2018.

In terms of employment, official information received from different institutions related to transport planning in Bogotá see Figure 5 show a gender balance in general work positions, a slight imbalance in managing positions and a dominance of men as drivers of public transportation and in the police force (Alcaldía de Bogotá, 2019).

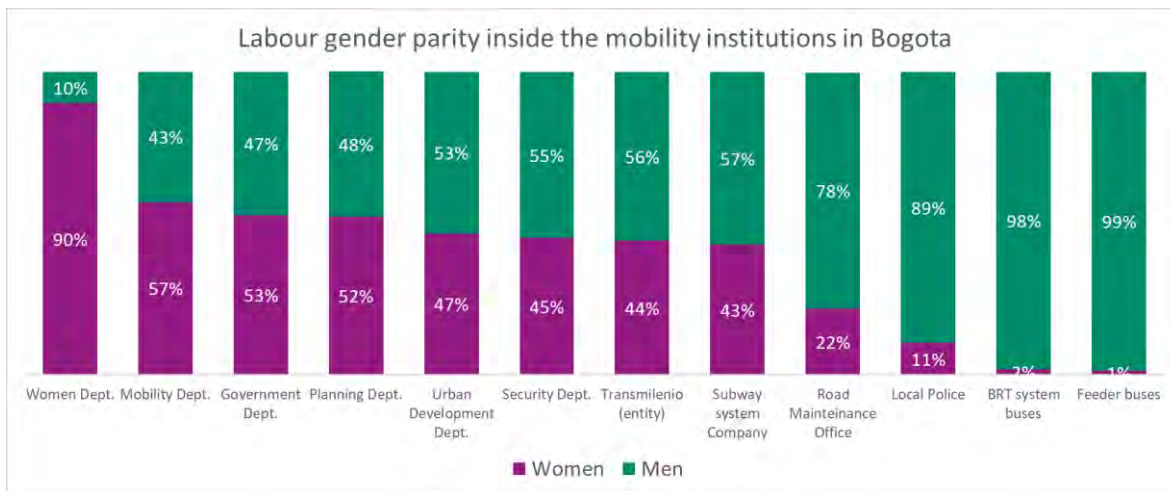


Figure 5. Gender parity in all jobs Bogota's public entities related to mobility. Source: elaborated by the authors based on formal requests of information to government agencies.

In the public policies and regulations section, it was found that the Colombian Congress and the Supreme Court of Justice, as well as Bogota's local government, have been issuing a series of case decisions, regulations and campaigns that directly or indirectly impact the way women experience the city's transportation systems. First, Bogota's local government has promoted several protocols to tackle gender-based-violence in the public entities, as well as a gender transversal approach in all of District Secretariats, including the secretariat of Planning and the secretariat of Mobility.

Second, regardless of the efforts of the Supreme Court and the Congress, which have issued jurisprudence and regulations related to sexual harassment, it is still unclear to what extent sexual harassment in public transport constitutes a crime. In 2006 the Supreme Court considered that touching a person's private parts in public spaces does not constitute a sexual act but a *de facto* injury. In 2008, the criminal law against sexual harassment was enacted, but it was unclear how it would apply to sexual harassment in public transportation systems. In 2018 the Supreme Court distinguished *de facto* injuries from sexual harassment, explaining that fugacious acts of harassment did not constitute sexual harassment, only longer acts with a component of sexual desire may be subject of prosecution.

Third, Bogota's local government has issued campaigns and regulations to address gender-based-violence in the TransMilenio system. The codes of conduct for users prohibit catcalling and inappropriate behaviors among users of the system. However, these regulations are difficult to enforce in overcrowded systems, they are somehow ambiguous, and, more importantly, they do not establish a clear path for people who want to submit a complaint. Although training for drivers is available, it is unclear if that training involves how to respond to gender-based-violence cases.

**In conclusion, the results of the research bring new insights and illuminate the importance of explicitly addressing gender differences and inclusion.** Unclear and inefficient reporting systems, which do not actually make women safe within transportation, are worsened by their transitory nature and lack of strong enforcement mechanisms. The fact that the reporting mechanisms are ineffective and widely unknown or used, results in a lack of data on sexual harassment within the transportation system, which limits this research. also diminishes the opportunity to create evidence-based and comprehensive public policies to tackle this issue.

**Women in Bogota, especially those living in low income households, have far less accessibility than men, which results in less access to opportunities and a higher exposure to road safety risks.** Based on the geographical analysis, improving access to BRT stations and improving cycling conditions for women could be key for lowering their travel times, given that women in low income areas have the highest travel times compared with men. Results on the mobility patterns for women cyclist may be reflecting the lack of a gender approach in bicycle infrastructure and policy planning. New data sources such as GPS data and accessibility analyses could be important to improve cycling-inclusiveness for women.

**Future research should seek qualitative data by gender on travel decisions such as the choice of transportation mode, the reasons why women avoid trips, potential or desired routes and trips, as well as gathering better data on sexual harassment in transportation systems.**



# 2

## Introducción



## Las brechas de género en Colombia y la perspectiva de género como categoría de análisis

*“Hoy, millones de personas en el mundo, sobre todo mujeres, han encontrado en la mirada de género caminos legítimos para construir alternativas a su estrechez y sus carencias, a la injusticia y la violencia, a la pobreza, la ignorancia y la insalubridad. Pero destaca por su creatividad la invención y puesta en práctica, con resultados desiguales, de opciones ideadas para las mismas mujeres. Por primera vez, en medio de incompreensión y hostilidad, incluso de acciones anti-perspectiva de género recrudescidas, las políticas públicas, los procesos participativos impulsados por las mujeres tienen a las mujeres como protagonistas, destinatarias y beneficiarias.” (Lagarde, 1996, p. 5)*

Del orden de cuatro millones de mujeres se movilizan en Bogotá diariamente, superando en cada viaje brechas de género<sup>2</sup> asociadas al acceso a oportunidades, recursos, trabajo, poder, derechos y espacios. Estas brechas son resultado directo de la discriminación y la subordinación que sufren las mujeres, y tienen impactos concretos en la materialidad de su existencia, su calidad de vida y en las futuras generaciones. Las desigualdades consecuentes de la brecha de género se agudizan cuando se suman categorías como la raza, la clase, la etnia, la edad, la localización geográfica, el estatus migratorio, la orientación sexual, entre otros. En Colombia existen 87 etnias indígenas, tres grupos afrodescendientes, y población ROM o gitana, con derechos garantizados por una constitución multicultural, pero que no se observan en la realidad. Se estima, por ejemplo, que el 85% de la población afrodescendiente se encuentra en situación de pobreza y pobreza extrema, la peor la situación es la de las mujeres negras (Iza, 2018). Además, la dinámica de desplazamiento interno a nivel nacional generada por el conflicto colombiano agudiza esta intersección.

Las mujeres colombianas tienen en promedio más años de estudios y preparación para la vida laboral, en comparación con los hombres. Sin embargo, su situación laboral y económica sigue siendo desfavorable. La brecha salarial puede explicarse por la concentración de mujeres en sectores de menor productividad, por ende peor remuneradas, y se agudiza cuando los empleadores anticipan interrupciones en su carrera profesional reflejando una discriminación hacia las mujeres (ONU Mujeres, UNFPA, & PNUD, 2017).

---

<sup>2</sup> El concepto brechas de género se refiere a “la distancia existente en el acceso, el disfrute, la participación y el control de los recursos, servicios, oportunidades o beneficios sociales entre mujeres y hombres. Esas brechas están directamente relacionadas con las diferentes posiciones que hombres y mujeres ocupan en la sociedad y la desigual distribución de recursos, acceso y poder” (ONU Mujeres et al., 2017).

Las labores de cuidado se refieren a tareas relacionadas con el mantenimiento de las necesidades más básicas del hogar, de la familia o de la comunidad, una labor crucial para el desarrollo social de una comunidad. Sin embargo, esta labor no es reconocida como trabajo y no es remunerada, lo que añade una carga adicional de tiempo a las personas que la realizan. En Colombia, como en toda América Latina, la pobreza y la distribución de las labores de cuidado son los determinantes estructurales de la desigualdad y las brechas de género.

La organización y provisión del cuidado en nuestras sociedades, impacta la inserción laboral y afecta negativamente a las mujeres de menores recursos. Según Alba Carosio, la pobreza y el descuido son las dos caras de la injusticia social, pues el tiempo dedicado al cuidado, un trabajo no remunerado, limita el desarrollo laboral y personal de las mujeres y es un factor decisivo en la pobreza (Carosio, 2015). En Colombia las mujeres destinan 20,3 horas semanales al trabajo remunerado y 32,2 al trabajo no remunerado. Los hombres, por el contrario, dedican 44,2 y 9,6 horas semanales respectivamente (Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe, n.d.). **Por ello, la destinación de tiempo de las mujeres en labores de cuidado es un concepto central para este estudio, pues esto implica más desplazamientos diarios y más tiempo de viaje.**

La perspectiva de género como categoría de análisis busca resignificar la construcción histórica, social, cultural y política del mundo en que vivimos (Lagarde, 1996). El género se representa en las diferencias entre roles, asociaciones, estereotipos y patrones sociales que se construyen culturalmente con base en diferencias actuales reales o percibidas entre hombres y mujeres (Scott, 1988). Además de las características biológicas de los dos sexos, el contenido comportamental atribuido al género, por ser socialmente definido, está en constante transformación. Esencialmente, “género se refiere a roles y relaciones, a lo que se distingue cuanto a poder y acceso a recursos” (Fainstein & Servon, 2005).



En el campo de la planificación urbana, la preocupación por adoptar una perspectiva de género solo empezó hasta la década de 1970, con la segunda ola del feminismo y teniendo en cuenta que este proceso involucra personas con relaciones e intereses variados, lo cual puede generar un ambiente de poder e inequidad (Fainstein & Servon, 2005). Históricamente, la planificación de ciudades ha sido liderada por hombres blancos de poder y, como resultado, las políticas públicas actuales reflejan sus intereses y maneras de vivir la ciudad.

El desarrollo de ciudades con perspectiva masculina implica una racionalidad y universalidad de la sociedad que no es compatible con la diversidad de género, etnia, ingreso, raza, y demás, lo que se materializa en la desconsideración de las necesidades y los beneficios de la diferencia. **Esta perspectiva prioriza la eficiencia en el uso del espacio para acumular riqueza, siguiendo un modelo neoliberal de la ciudad, lo que resulta en mayor inequidad, motorización, inseguridad vial y expansión urbana.** Es así que las necesidades de las mujeres son desconsideradas y acotadas a la manutención del hogar y al cuidado de la familia transfiriendo los asuntos del hogar al ámbito privado, sin control público, con consecuencias nefastas como el aislamiento y la violencia doméstica (Fainstein, 2005).

**Históricamente la adopción de un enfoque universal en la planificación supuso asumir un sujeto masculino como categoría de análisis, por lo cual adoptar el género como perspectiva permite sacar a la superficie diferentes suposiciones, omisiones y sesgos que definen la teoría y la práctica de la planificación hasta hoy.**

La perspectiva de género implica cuestionar la manera cómo se definen las problemáticas, se toman decisiones y se desarrollan políticas públicas, lo cual requiere una nueva manera de ver el mundo, que abarque las necesidades específicas de todos los residentes y amplíe los métodos de aproximación e investigación (Fainstein & Servon, 2005).

## Género y transporte urbano

El acceso a opciones de transporte para los desplazamientos cotidianos es un factor fundamental en la calidad de vida de las personas que habitan la ciudad, ya que la falta de acceso genera limitaciones espaciales y priva de oportunidades económicas, sociales y culturales (Sheller & Urry, 2006). Asimismo, el costo en tiempo o dinero y la exposición al riesgo de acoso sexual, hurto o siniestro vial, tienen un impacto negativo en la calidad de vida de las personas y en los desplazamientos cotidianos. El derecho a una movilidad digna que permita el acceso a la ciudad y la participación en ella, es parte de una meta más amplia de 'derecho a la ciudad' (Harvey, 2008; Lefebvre, 1969) y es parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2016) (ver la Meta 11.2 en la sección 5).

La planificación del transporte urbano se considera neutral en cuanto a género; se asume que la infraestructura y los sistemas de transporte benefician a todos de manera igualitaria (GIZ, 2007; Shah, Kalpana, Vyas, & Gadepalli, 2017). Sin embargo, existen diferentes ejemplos de los beneficios que la planificación del transporte brinda a los hombres, desconsiderando a las especificidades de otros géneros. Por ejemplo, los viajes utilitarios, típicamente masculinos, son los más eficientes, los buses están diseñados para estaturas masculinas, las pruebas vehiculares de choques se realizan con muñecos que tienen la forma masculina, entre otros (Criado-Perez, 2019).

Los roles e imaginarios sociales asociados al género influyen las prácticas y los hábitos de las personas generando diferencias en la manera como hombres y mujeres se movilizan en la ciudad. Actualmente, las mujeres siguen asumiendo la mayoría de responsabilidades del cuidado, asociadas al ambiente privado, muchas veces además de un trabajo fuera del hogar. Por ello, tienen que hacer múltiples viajes al día, lo que se denomina cadena de viajes. Además de realizar más viajes, estos desplazamientos se caracterizan por cubrir menores distancias y tienen orígenes y destinos más variados cercanos al hogar (Levy, 2013, 2016). Por el contrario, los hombres en su mayoría hacen viajes sencillos, directos y largos, de la casa al trabajo y del trabajo a la casa, es decir viajes pendulares, de trabajo o estudio.

Cuando la planificación del transporte urbano no es sensible a las diferencias de género, incluso cuando hay datos desagregados disponibles, el sistema de transporte se analiza dando prioridad a los desplazamientos directos -hogar-trabajo-hogar-, supliendo así las necesidades de viaje de los hombres (Chant, 2013; FIA Foundation, 2017). **Como consecuencia, el servicio de transporte disponible para los viajes de cuidado es inefectivo, indirecto y, en general, ineficiente. Esto hace que las mujeres gasten más tiempo en el transporte, escojan modos de transporte informales (GIZ, 2007), y gasten más dinero en sus desplazamientos (Moser, 1993).**

La percepción y experiencia de seguridad personal afecta de manera diferente a los hombres y las mujeres. A las mujeres les impacta más, ya que además del miedo al robo tienen la amenaza de la violencia de género<sup>3</sup> y del acoso sexual. Un estudio realizado por CAF y FIA Foundation en el 2017 en Buenos Aires, Quito y Santiago encontró que el 89% de las mujeres ha sufrido algún tipo de acoso sexual en el transporte público y el 60% se siente insegura al utilizar el transporte público (CAF & FIA Foundation, 2018a). **Esto puede conllevar a situaciones de trauma, haciendo que las mujeres modifiquen sus desplazamientos, rutas, horarios y busquen viajar acompañadas, hasta reducir su uso del transporte público al aumentar su preferencia por el transporte privado motorizado, o incluso evitar desplazarse (Kash, 2019).**

Además, la mayoría de los incidentes de violencia de género y acoso sexual no son reportados a las autoridades, lo que hace difícil dimensionar la magnitud de la problemática. Esta amenaza en el espacio público puede llevar a que las mujeres restrinjan su acceso a oportunidades laborales o educativas (Chant & McIlwaine, 2016). Esto no solo afecta su habilidad de generar ingresos en el presente, sino también su capacidad de acceder a mejores oportunidades laborales en el futuro, lo cual tiene serias consecuencias sobre su acumulación de capital humano y financiero y, por consiguiente, sobre su empoderamiento y calidad de vida.

---

<sup>3</sup> De acuerdo con Naciones Unidas, por violencia de género se entiende como: a) La violencia física, sexual y psicológica que se produzca en la familia, incluidos los malos tratos, el abuso sexual de las niñas en el hogar, la violencia relacionada con la dote, la violación por el marido, la mutilación genital femenina y otras prácticas tradicionales nocivas para la mujer, los actos de violencia perpetrados por otros miembros de la familia y la violencia relacionada con la explotación; b) La violencia física, sexual y psicológica perpetrada dentro de la comunidad en general, incluidas la violación, el abuso sexual, el acoso y la intimidación sexuales en el trabajo, en instituciones educativas y en otros lugares, la trata de mujeres y la prostitución forzada; c) La violencia física, sexual y psicológica perpetrada o tolerada por el Estado, dondequiera que ocurra (Brysk, 2017)

Estas experiencias y percepciones de inseguridad en el transporte terminan por definir los hábitos de viaje que se trasladan a las siguientes generaciones, ya que las mujeres siguen siendo las mayores responsables de la crianza y así influyen a sus hijos y principalmente a sus hijas en la percepción y toma de decisiones sobre viajes y modos de transporte (CAF & FIA Foundation, 2018b).

Aunque el transporte público no responda a sus necesidades, las mujeres dependen de este para movilizarse. En las sociedades patriarcales se prioriza el transporte del hombre en el hogar, ya sea utilizando el vehículo privado o para un viaje más caro y más eficiente (Chant & McIlwaine, 2016). Además, las mujeres hacen más viajes a pie que los hombres (Levy, 2016; Pollard & Wagnild, 2017; Tran & Schlyter, 2010). En ciudades como Lima, Bogotá o Ciudad de México las mujeres representan más del 70% de los viajes a pie, aun cuando la caminata es más que una preferencia, el efecto de una restricción, debido a su confinamiento al hogar para realizar labores de cuidado y su restringido acceso a recursos (Palacios, 2018, p. 60).



En el caso de la bicicleta, aunque en general es un medio de transporte flexible e idóneo para cortas distancias y por ende una opción más económica y conveniente, la falta de una red de infraestructura ciclista que sea atractiva para las mujeres, un diseño vial que prioriza la capacidad vial y la velocidad de los vehículos sobre los modos no motorizados, y la falta de bicicletas que acomoden viajes con niños y cargas, resulten en condiciones inadecuadas para viajes de cuidado (Garrard, Handy, & Dill, 2012; Garrard, Rose, & Lo, 2008a).

América Latina presenta bajas tasas de uso de la bicicleta entre mujeres (Ríos, Taddia, Pardo, & Lleras, 2015), una señal clara que muestra que la planificación del transporte no responde a sus necesidades.

## El enfoque de género en la movilidad – una aproximación conceptual

Esta investigación busca entender la experiencia de movilidad de las mujeres en Bogotá y confirmar los patrones de movilidad identificados en la literatura. Para lograrlo se ha desarrollado un enfoque específico que recopila los principales retos encontrados en la literatura y analizados en esta sección. Esta aproximación conceptual busca definir un marco conceptual con el fin de organizar los principales ámbitos de investigación y acción para mejorar la experiencia de las mujeres, y es un aporte a la discusión, más que una definición definitiva, que puede y debe profundizarse y cambiarse con el desarrollo de análisis similares.

El enfoque se centra en cuatro ámbitos: los patrones de movilidad de las mujeres, la seguridad personal, las políticas públicas y normas vigentes, y la participación laboral (véase Figura 1).

- **Patrones de movilidad:** análisis de los viajes de las mujeres<sup>4</sup>, según sus necesidades, las cuales están relacionadas con su rol socialmente definido, y su acceso a la ciudad, según destinos típicos, tiempos de viaje, modos de transporte, motivos de viaje y seguridad vial. Principalmente se analizan el acceso de las mujeres a la ciudad, su seguridad vial y el uso de la bicicleta.
- **Seguridad personal:** experiencias de las mujeres sobre los tipos de violencia de género que sufren en el espacio público y en los diferentes modos el transporte, así como las cifras y procesos de denuncia.
- **Políticas públicas y normas:** iniciativas del gobierno local para mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres-políticas, programas, acciones, además del marco normativo sobre el acoso sexual en el espacio público y el sistema de transporte.
- **Participación laboral:** la presencia de la mujer y la paridad de género (la distribución equitativa de género en el cuerpo de empleados y en cargos directivos) en las instituciones públicas relacionadas

---

<sup>4</sup> Esta investigación buscaba tener un enfoque interseccional, sin embargo, la EOD de Bogotá y la información disponible no tiene datos de raza, etnia u orientación sexual, por lo que investigadoras decidieron usar otros indicadores de interseccionalidad como el ingreso (indicado a través del estrato socio-económico) y la ocupación.

a la planificación y operación de sistemas de transporte y en empresas privadas que ofrecen servicios de transporte.



**Figura 1. Enfoque de género en la movilidad propuesto en esta publicación. Fuente: elaboración propia.**

En estos cuatro ámbitos se concentran las principales barreras a una movilidad segura y eficiente de las mujeres, así como sus especificidades y diferencias. Es importante mencionar que el análisis de la infraestructura del espacio público y de las estaciones de transporte y su relación con la seguridad personal de las mujeres se entiende como el siguiente paso para la identificación de puntos críticos de violencia de género y acoso.

Este documento es una investigación en proceso y busca generar un espacio de debate y discusión sobre la movilidad con perspectiva de género por parte de expertas e interesadas.

## Metodología

La metodología de la investigación se basó en la recopilación de información primaria, a través de sondeos de percepción como el sondeo en línea sobre la percepción de acoso sexual en el transporte público y sobre el uso de la bicicleta realizado en el 2018, el análisis de las Encuestas de Origen y Destino para Bogotá de la



Secretaría de Movilidad de 2011 y 2015 y los datos de siniestralidad vial de 2013-2017. También se realizó una revisión de literatura, normas, políticas y programas, y un análisis de respuestas a derechos de petición (pedidos oficiales de información pública) para obtener información secundaria, los cuales fueron enviados a las siguientes entidades distritales:

1. Secretaría Distrital de Movilidad (SDM)
2. TransMilenio SA
3. Secretaría Distrital de la Mujer (SD Mujer)
4. Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia
5. Secretaría de Gobierno
6. Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)
7. Secretaría Distrital de Planeación
8. Policía Metropolitana de Bogotá

Este documento se estructura siguiendo el enfoque conceptual adoptado. El tercer capítulo de este documento muestra los hallazgos del análisis de datos sobre patrones de movilidad de las mujeres, su accesibilidad, seguridad vial y el uso de la bicicleta. El cuarto capítulo analiza los casos registrados de denuncias de acoso sexual y la percepción de seguridad de las mujeres en el transporte público. El quinto capítulo analiza el marco legal vigente, las políticas públicas implementadas y los protocolos de denuncia a los que tienen acceso las mujeres que experimentan acoso sexual en el espacio y en el transporte público. El sexto capítulo hace un análisis de la paridad de género en las instituciones encargadas de planificar la movilidad de las mujeres en Bogotá, y finalmente, el último capítulo contiene las conclusiones y recomendaciones para trabajar en aras de la calidad de vida de las mujeres y, por ende, de toda la sociedad.



# 3

## Patrones de movilidad

*“Así como los sistemas de transporte definen la estructura de la ciudad, el género define la estructura de la sociedad” (GIZ, 2007, p. 1)*

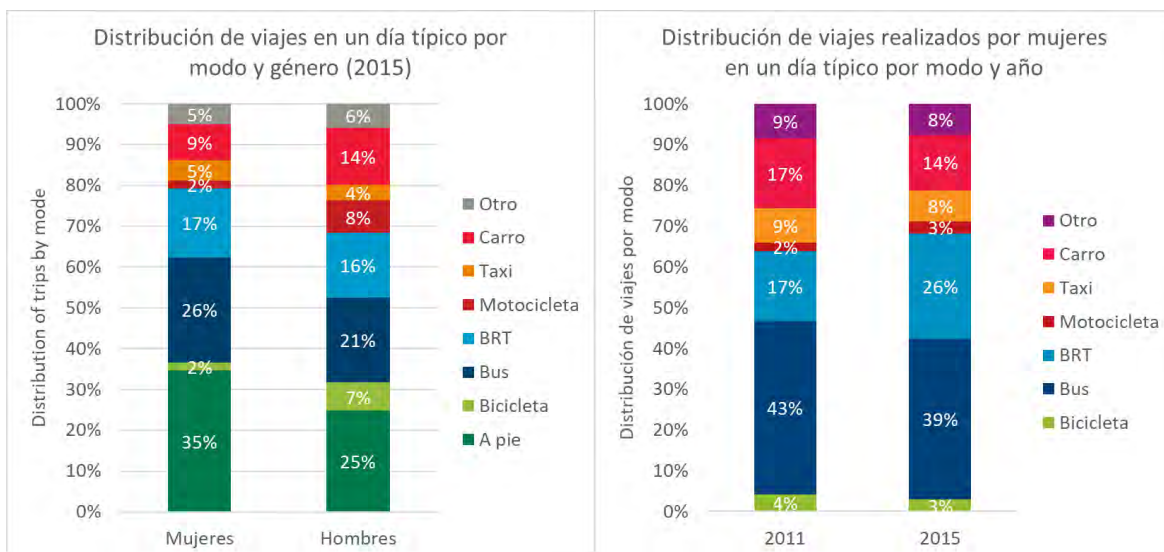
En esta sección se presentarán los análisis de datos y la metodología utilizada para investigar la accesibilidad, la seguridad vial para todos los modos y el uso de la bicicleta con perspectiva de género.

Los datos utilizados para los análisis de esta sección provienen principalmente de las Encuestas de Movilidad para Bogotá de los años 2011 y 2015. Ambas encuestas corresponden a estudios de sección transversal que fueron solicitados por el Distrito y realizados por distintas empresas privadas, lo que implica que puede haber un sesgo en el análisis debido a la diferencia en las metodologías, que hace que algunos de los datos y las variables empleadas no sean comparables. También se utilizaron bases de datos georreferenciadas de víctimas de siniestros de tránsito entre 2013 y 2017 provenientes de SDM.

## Accesibilidad

### Distribución modal, nivel de ingreso y acceso a vehículos

En Bogotá las mujeres realizan más viajes en transporte público y a pie que los hombres y menos viajes en transporte individual como la motocicleta, la bicicleta y el automóvil (Figura 2). Esto puede estar asociado, entre otros factores, a las diferencias en percepción de riesgo. En bicicleta y motocicleta, por ejemplo, se puede percibir un mayor riesgo tanto de seguridad personal como de seguridad vial. Otro factor que influye en los patrones de movilidad es el acceso a un vehículo, ya que, entre menos ingresos tenga un hogar, hay menos vehículos disponibles. Y en caso de que se tenga un vehículo motorizado, este será usado por el hombre principalmente (Gómez & Obando, 2014).



**Figura 2. Distribución modal de viajes por género y distribución modal de viajes de mujeres en 2011 y 2015 (sin incluir viajes a pie<sup>5</sup>) en un día típico. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.**

El caso de Bogotá no se diferencia de otros lugares a nivel mundial donde se ha evidenciado que las mujeres usan más el transporte público y los hombres el transporte privado (Hasson & Polevoy, 2011; Olmo Sánchez & Maeso González, 2016; Queirós, Margarida; Marques da Costa, 2012). Sin embargo, en Bogotá, esta diferencia solo se observa en niveles de ingresos altos (estratos<sup>6</sup> 4, 5 y 6) (véase Figura 3). Estos datos concuerdan con lo que encontraron Lecompte y Bocarejo en Bogotá (2016). Sin embargo, cabe resaltar que esta diferencia en el uso de transporte público se da en los viajes en buses del SITP (provisional o zonal) y no en el caso del sistema de transporte público masivo (BRT) TransMilenio.

Entre 2011 y 2015, las mujeres pasaron a hacer más viajes en TransMilenio y menos en bus (proporcionalmente), y la proporción de viajes totales en bicicleta realizados por mujeres disminuyó de 25%

<sup>5</sup> Sin incluir viajes a pie debido a que la diferencia entre las metodologías de las encuestas de 2011 y 2015 posiblemente hacen que este indicador no sea comparable

<sup>6</sup> Los estratos son clasificaciones realizadas a los hogares hechas a los hogares para el cobro diferenciado de servicios públicos y subsidios. El estrato 1 es el de ingresos más bajos y el estrato 6 es el de mayores ingresos (DANE). [https://www.dane.gov.co/files/geoestadistica/Preguntas\\_frecuentes\\_estratificacion.pdf](https://www.dane.gov.co/files/geoestadistica/Preguntas_frecuentes_estratificacion.pdf). Para más información ver <https://www.odi.org/publications/11075-paving-pathways-change-politics-road-safety-bogota>

a 21% en un día típico frente a los hombres (Figura 2), lo que puede estar relacionado a la falta de enfoque de género en las políticas de ciclo-inclusión<sup>7</sup>. Este hallazgo también concuerda con lo que Garrard *et. al.* describen para el caso de Melbourne, Australia (2008); y que Pignatti Texeira *et. al* (2013) describen para el caso de Rio Claro en São Paulo, Brasil, lo que refleja que existen múltiples barreras para que las mujeres se movilicen en bicicleta en Bogotá, ya que el número de ciclistas ha aumentado principalmente por el número de usuarios hombres.

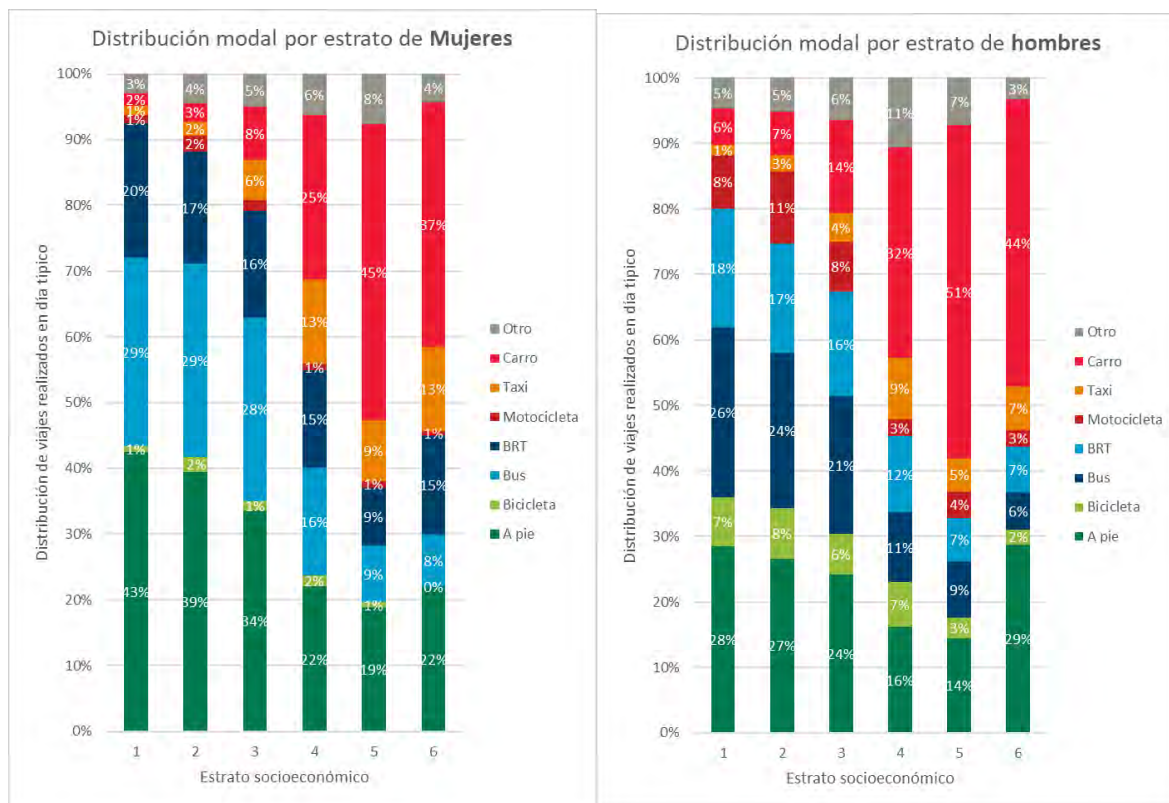


Figura 3. Distribución modal de viajes por género y por estrato en un día típico, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM

<sup>7</sup> Según BID, 2015, las políticas ciclo-inclusivas incluyen infraestructura, participación, aspectos normativos y operación.

La principal diferencia entre géneros se encuentra en la distribución de viajes activos (a pie y en bicicleta) y en el sistema de buses SITP y provisional<sup>8</sup>, según estrato. En el caso de los viajes de movilidad activa y el transporte público (excepto el sistema de BRT<sup>9</sup> TransMilenio), las mujeres de ingresos bajos son las que realizan más viajes que sus pares hombres. En los niveles de ingresos altos, la diferencia no es significativa por género (Figura 3). Por otro lado, al igual que la distribución modal de la población en general, las mujeres de ingresos muy altos (estrato 6) hacen menos viajes en modos motorizados que las de estrato 5, dado que la ubicación de sus viviendas suele estar cerca de lugares estratégicos de empleo, servicios, compras y entretenimiento (Quiñones et al., 2017).

El uso de transporte público por parte de mujeres de estratos socioeconómicos bajos se relaciona con la falta de recursos suficientes para acceder a un vehículo particular, en comparación con las mujeres de mayores ingresos. Además, las mujeres de menores ingresos suelen ser las últimas en el hogar en tener acceso a un vehículo privado, incluso la bicicleta (Chant & McIlwaine, 2016). A su vez, la preferencia de mujeres de estratos altos por el transporte público individual y los vehículos particulares puede relacionarse con el miedo a ser víctimas de violencia sexual, la percepción de incomodidad y de inseguridad asociada con el uso del transporte público (CAF & FIA Foundation, 2018b). Asimismo, la flexibilidad que los vehículos privados brindan para hacer viajes de varias etapas, relacionadas con las labores del cuidado, como la facilidad para movilizarse con niños y adultos mayores o cargar paquetes, también puede verse reflejada en la preferencia por el transporte particular en los estratos socioeconómicos medios y altos.

### Tiempo de viaje

Las mujeres de ingresos muy bajos (estrato 1) gastan en promedio 11 minutos más en sus desplazamientos con motivo de trabajo que los hombres en el mismo nivel socioeconómico. Además, las mujeres en estrato 1 se demoran casi el doble de tiempo desplazándose que las mujeres de estrato 6 (Figura 4). Esto puede deberse a que una mayor proporción de las mujeres en estrato 1 utiliza transporte público (SITP y bus convencional) y a las mayores distancias que las mujeres de estratos bajos, que viajan fuera de sus zonas, deben recorrer – dado que sus viviendas tienden a estar ubicadas en la periferia - y a que una menor proporción usa la motocicleta y la bicicleta. Esta tendencia puede estar relacionada a su vez a lo encontrado por Lecompte y

---

<sup>8</sup> SITP es el Sistema Integrado de Transporte Público, que planea la ciudad de Bogotá, es operado por privados y su pago es solamente con tarjeta. El sistema de buses provisional (tradicional) opera con las rutas antiguas cuyas frecuencias son planificadas por entes privados que los operan y su pago es en efectivo.

<sup>9</sup> Sistema de buses con carril exclusivo.

Bocarejo (2016) sobre la preferencia de las mujeres basada en seguridad y costo más que en el tiempo de viaje. Además, dado que las rutas de transporte público suelen planificarse para conectar los lugares de vivienda con los centros de empleo formal, en ocasiones no satisfacen las necesidades de desplazamiento de las mujeres (p.ej. empleadas domésticas que tienen como destino final zonas residenciales (Montoya & Escovar, 2019)) y por lo tanto sus desplazamientos toman más tiempo (Moser, 1993). Además, los tiempos de viaje han empeorado desde la implementación del SITP entre 2011 y 2015 (Guzman, L., Oviedo, D., & Cardona, 2018), lo que afecta principalmente a las mujeres de estratos bajos, sus principales usuarias (Figura 2 y Figura 3).

Asimismo, las mujeres en estrato 5 gastan más tiempo desplazándose que las mujeres en estratos 4 o 6 y la proporción de viajes en automóvil o taxi de este grupo es mayor. Esta diferencia puede deberse a la desconexión geoespacial de los barrios ubicados en estrato 5 que, a diferencia de los barrios estrato 6, están más alejados del centro de actividades de Bogotá, lo que implica mayores distancias de viaje. La diferencia de tiempos de viaje entre estratos 4, 5 y 6 con los estratos 1, 2 y 3 es de menor magnitud para los hombres que para las mujeres.

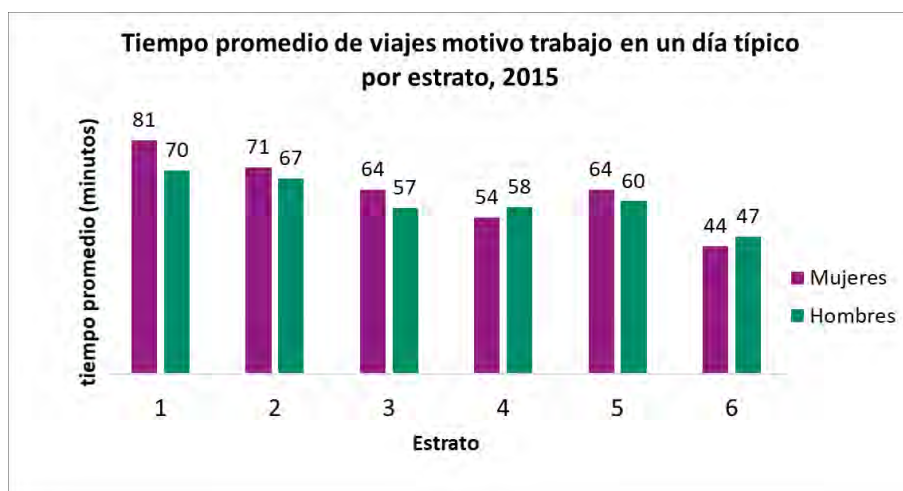
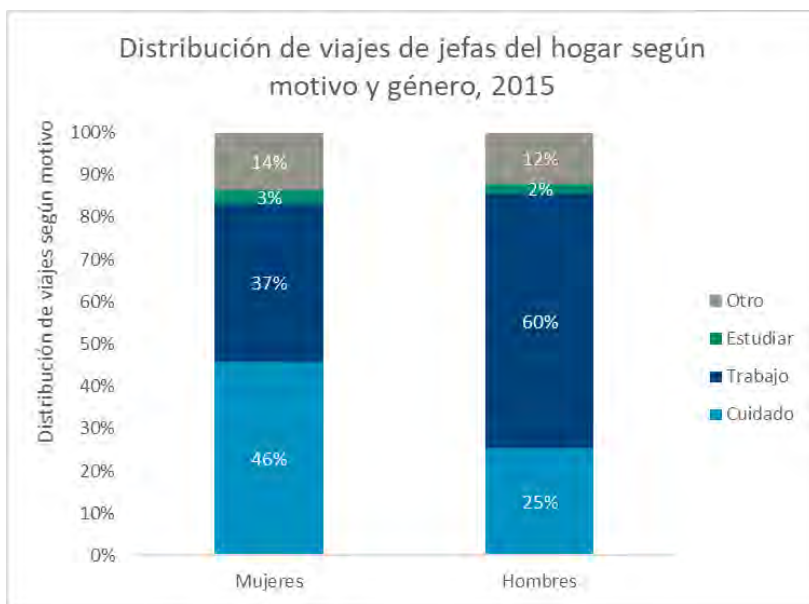


Figura 4. Tiempo promedio de viajes realizados por mujeres (izq.) y hombres (der.) con motivo trabajo en un día típico por estrato del hogar en el que viven, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.

## Motivo de viaje

Las mujeres jefas de hogar<sup>10</sup> tienen una menor proporción de viajes con motivo de trabajo que sus pares hombres y una mayor proporción de viajes de cuidado y por salud (Figura 5). Esto probablemente refleja el rol triple de las mujeres en el hogar, pues no solo deben hacer trabajo productivo, sino también de cuidado y comunitarios (Moser, 1993), mientras que en el caso de los hombres jefes de hogar, el trabajo de cuidado lo asume casi exclusivamente la mujer. Además, esta diferencia se da principalmente para las mujeres en estratos bajos (1, 2 y 3) (Figura 6). Esto puede reflejar que, en los estratos más altos, las labores del cuidado se delegan al contratar empleadas domésticas, niñeras y en general personal de ayuda (en su mayoría mujeres) o, en menor escala, a que los roles de cuidado no son exclusivamente femeninos.

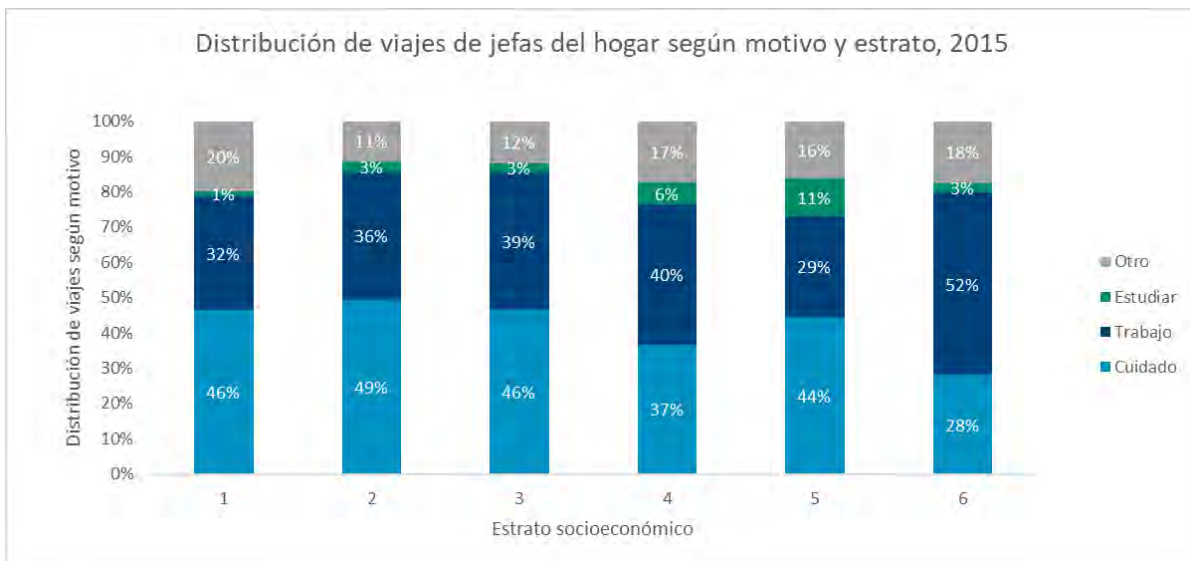
Los viajes para recibir atención en salud están similarmente distribuidos en los estratos 1 al 5, donde representan el 11% de los viajes de las mujeres, mientras que las mujeres en estrato 6 hacen solo el 3% de sus viajes con motivo de salud (Figura 5 y Figura 6). La diferencia en la proporción de viajes por motivo de salud entre hombres y mujeres se da por los estereotipos de género que relacionan el autocuidado como típicamente femenino y no masculino.



<sup>10</sup> La práctica común en las encuestas de Bogotá es que la persona jefa del hogar la decide la persona que está siendo encuestada.



**Figura 5. Distribución de viajes realizados por jefes del hogar según motivo<sup>11</sup> y género en un día típico, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.**



**Figura 6. Distribución de viajes de mujeres jefas de hogar según motivo y estrato socioeconómico en un día típico, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.**

## Distribución horaria de los viajes

En la distribución horaria de los viajes de las mujeres se puede apreciar que los dos picos más altos de viajes están en la mañana y a medio día, contrario al caso de los hombres donde los picos más altos son en la mañana y en la tarde. Esto puede relacionarse con jornadas más cortas de trabajo y otras actividades, debido a sus viajes de cuidado, y también demuestra que las mujeres tienden a hacer más cadenas de viajes con diferentes motivos que los hombres.

<sup>11</sup> Hemos agrupado a diferentes categorías definidas en la Encuesta de Movilidad de Bogotá para visibilizar al trabajo de cuidado. Sin embargo, puede que algunas categorías que no consideramos como cuidado impliquen labores de cuidado, pero que no se puede identificar de manera clara.

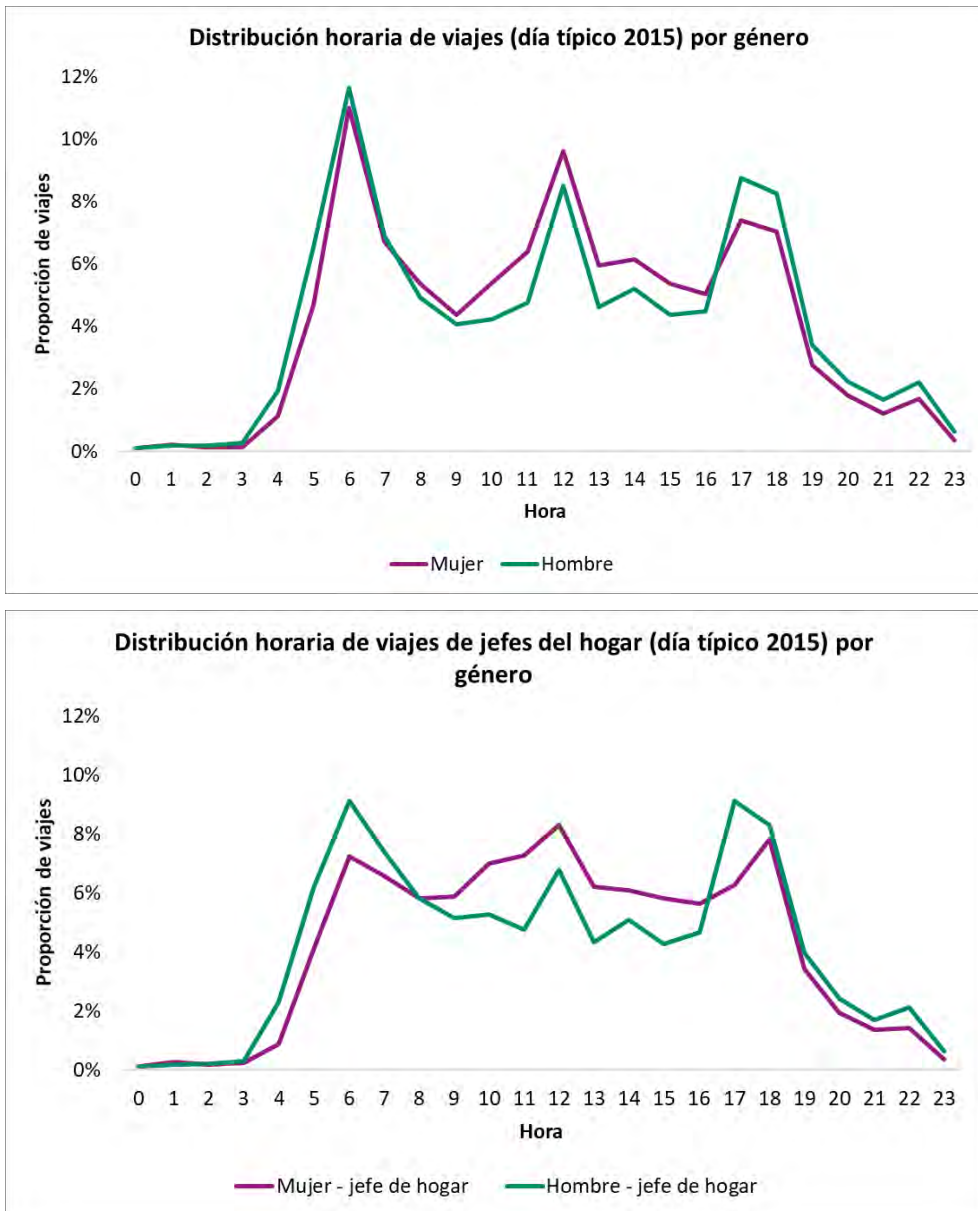


Figura 7. Distribución de viajes realizados por jefes del hogar (abajo) y todos (arriba) en un día típico según género y hora (2015). Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.

## Edad

Como se puede observar en la Figura 8, el transporte público es el modo en el que las mujeres entre 20 y 60 años realizan más viajes. Las mujeres entre 20 y 40 años son quienes más usan la bicicleta, lo que se puede explicar por un mejor estado físico, y a que la infraestructura para bicicletas es relativamente reciente en la ciudad, a pesar de que la cultura del ciclismo está presente en la ciudad desde, al menos, 1951 con la primera edición de la Vuelta a Colombia o en 1976 con la creación de la ciclovía dominical (Despacio, 2015). El taxi y

automóvil se distribuyen de manera similar a partir de los 20 años, con un aumento en el caso de las mujeres mayores a 70 años (Figura 8), lo que podría relacionarse con las dificultades físicas<sup>12</sup> y el deterioro en la salud asociado a la edad, o con una mayor percepción de inseguridad<sup>13</sup> entre otras posibles razones específicas para Bogotá.

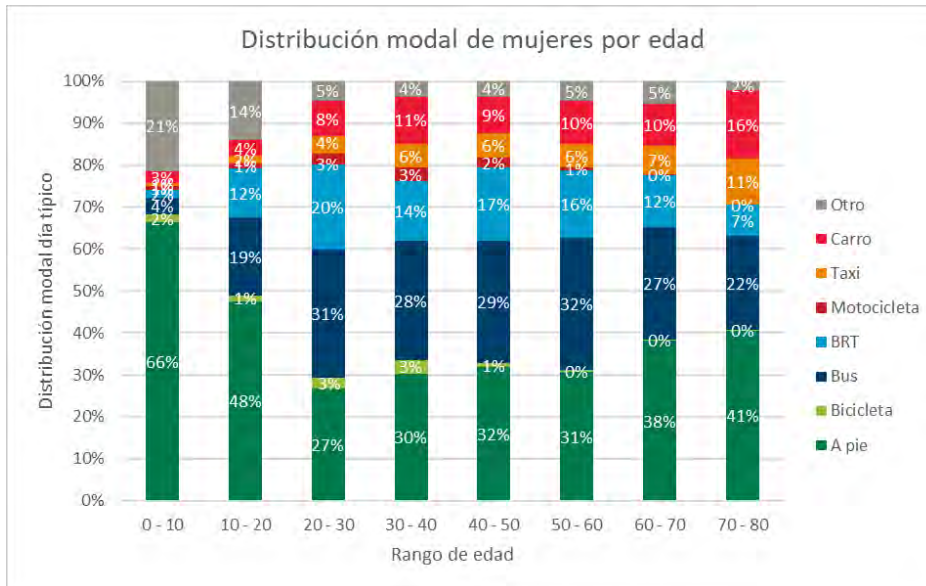


Figura 8. Distribución modal de viajes de mujeres según edad en un día típico, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.

## Análisis geográfico

El análisis de autocontención<sup>14</sup> (Figura 9), muestra que las mujeres en estratos bajos realizan una mayor cantidad de viajes con destinos dentro de la misma zona donde se inician – con respecto al resto de mujeres.

<sup>12</sup> Diferentes investigaciones muestran que más de la mitad de las personas mayores de 65 años presentan problemas para salir de casa (Morris, 2016)

<sup>13</sup> Diferentes autores sostienen que la percepción de inseguridad y el miedo al crimen aumentan con la edad (Föbker & Grotz, 2006; Yin, 1980), incluso dentro del grupo de las personas mayores. Además, otras investigaciones muestran que la seguridad personal es uno de los componentes más importantes para hacer de un barrio un espacio vivible para las personas mayores (Millas, 1980).

<sup>14</sup> La autocontención es la relación de los viajes que salen de una zona sobre el total de viajes realizados en cada zona. A mayor cantidad de viajes que salgan de una zona con respecto al total de viajes, habrá menor autocontención.

Si solo se analizan los viajes de trabajo, las mujeres de ingresos bajos hacen menos viajes autocontenidos que las mujeres viviendo en zonas de altos ingresos, es decir, las mujeres de ingresos bajos hacen viajes más largos para trabajar. Lo anterior concuerda con los datos de la Encuesta Multipropósito del DANE del 2014 y refleja una menor oferta de trabajo para las mujeres de estratos bajos en su misma zona de residencia si se compara con las mujeres en zonas de ingresos altos. Eso puede deberse a que en las zonas de estratos bajos hay menor desarrollo comercial y económico, que el que se presenta, por ejemplo, en la zona llamada “centro expandido” de la ciudad, en donde se ubican gran parte de las empresas, comercios y servicios que ofrece la ciudad. Y, a que, por ejemplo, esta zona está distante de los barrios residenciales periféricos de estratos bajos. Además, se estima que 200.000 mujeres (4% de las mujeres en estratos bajos) trabajan como empleadas domésticas, lo cual las obliga a hacer desplazamientos a otras zonas residenciales, usualmente muy alejadas de sus barrios y con baja accesibilidad de transporte público (Montoya & Escovar, 2019).

Esta baja provisión de empleos en zonas de ingresos bajos y mala accesibilidad para las mujeres, puede implicar una menor cantidad de mujeres que trabajan, con respecto a la cantidad de hombres. En la Figura 10 se puede observar que las zonas con peor accesibilidad y de bajos ingresos, donde además hay alta autocontención de mujeres, es donde hay mayor diferencia de viajes entre la cantidad de hombres y mujeres trabajadoras, definido como personas que hacen al menos un viaje de trabajo en un día típico (2015). Un ejemplo claro es la zona al sur de la ciudad (Localidad de Usme), donde la densidad de mujeres es menor a 2600 trabajadoras por kilómetro cuadrado mientras que la de los hombres es más del doble. Otro caso interesante es el de la Localidad de Ciudad Bolívar (sur de la ciudad), donde después de 2015 (año de la encuesta) se introdujo un cable para acceder al Portal del Tunal (BRT), lo cual pudo haber cambiado esta dinámica.

Asimismo, otro problema de la peor accesibilidad de las mujeres a empleos, si se le compara con hombres, se puede observar en la distribución de los empleos<sup>15</sup> por género. En la Figura 11, se puede apreciar que la mayor cantidad de empleos de mujeres se ubican en el centro expandido mientras que los empleos de hombres, están más dispersos en la ciudad. Es decir, mientras que en el centro expandido no se observa una diferencia significativa en la densidad de empleos entre hombres y mujeres, en las zonas circundantes y zonas con menor accesibilidad en transporte público sí hay una diferencia amplia. Otra diferencia es el tipo de trabajo de cada centralidad en Bogotá lo que puede indicar que, al acceder solo a una zona de la ciudad, las mujeres no solo acceden a menos empleos sino también que a los que acceden son menos diversos. Cabe aclarar que el acceso

---

<sup>15</sup> Se utilizó como *proxy* del número de empleos en cada zona la cantidad de viajes que llegan con motivo de trabajo en un día típico por género.

a empleos también tiene que ver con educación, capacidades, tiempo, flexibilidad, entre otras variables que pueden incidir en el acceso.

Además, en promedio, los viajes con motivo trabajo hacia el centro de actividades duran un 11% más para las mujeres que para los hombres. Sin embargo, esta diferencia es mayor si se analiza geográficamente (Figura 12) debido a que se concentra en zonas periféricas, específicamente en Suba (noroccidente), Bosa-Kennedy (suroccidente) y Usme-Ciudad Bolívar-San Cristóbal (sur).

Esta diferencia en tiempos de viaje puede estar asociada, entre otras razones, a que las mujeres que viven en las zonas periféricas dependen en mayor proporción del transporte público que los hombres, quienes tienen más acceso a vehículos motorizados (en especial la motocicleta) y a la bicicleta, modos en los que los tiempos de viaje pueden ser menores.

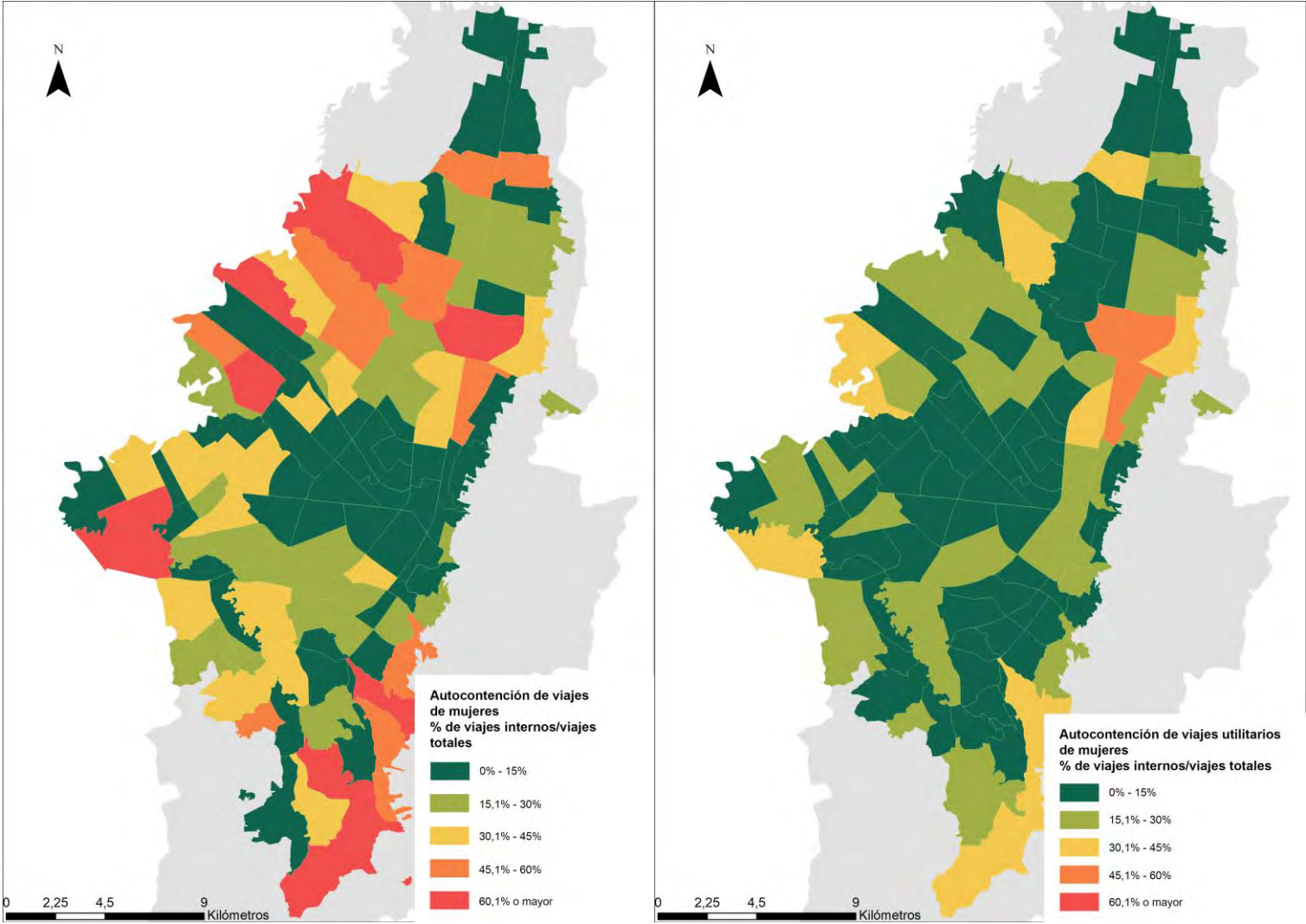


Figura 9. Autocontención de todos los viajes realizados por mujeres en un día típico (izq.) y de los viajes con motivo trabajo (der.). Fuente: Elaboración propia con datos de SDM

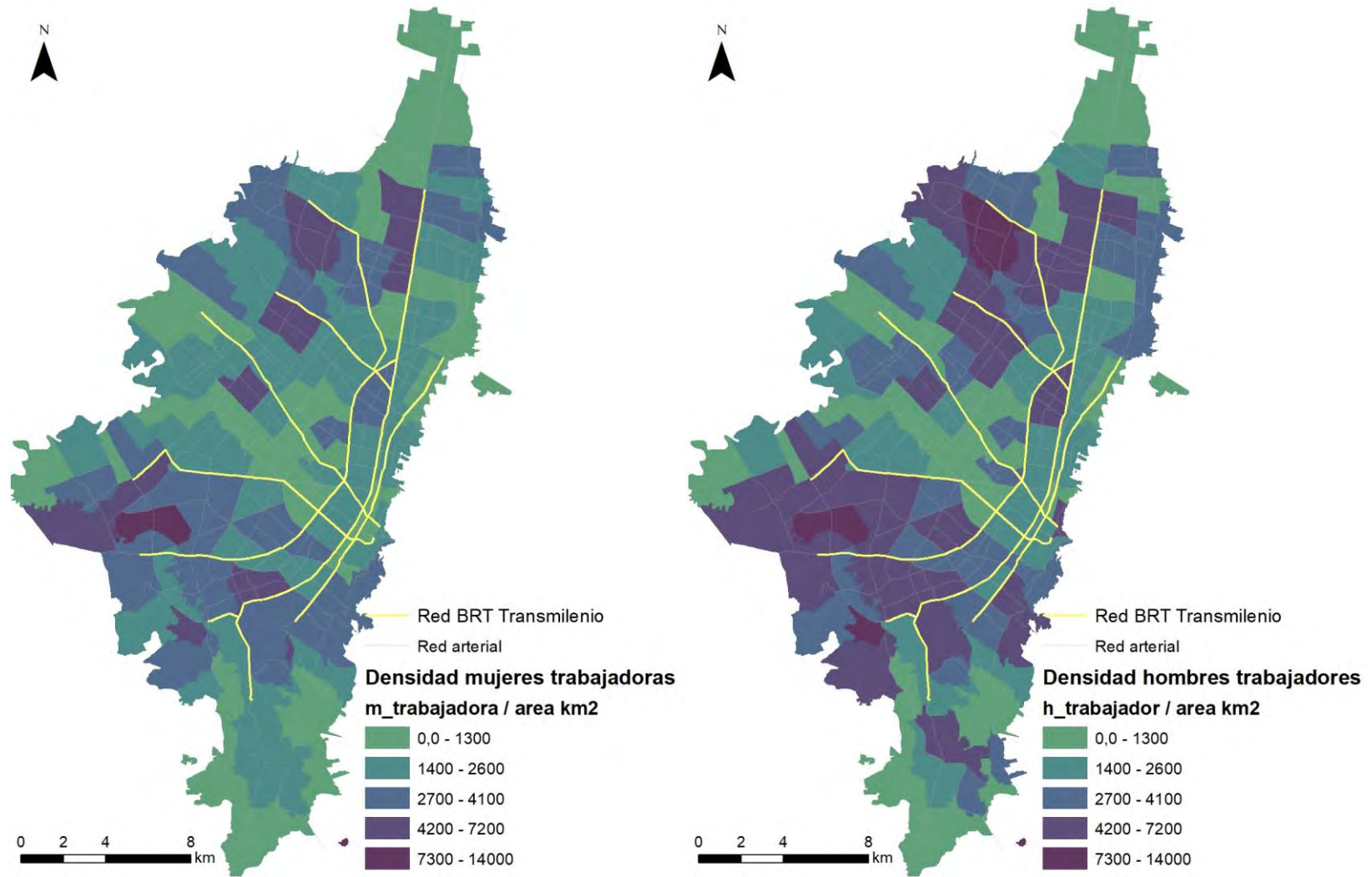


Figura 10. Densidad de residencia de trabajadores (personas con al menos un viaje de trabajo según la EM2015) por UPZ de mujeres (izquierda) y hombres (derecha). Fuente: Elaboración propia con datos de SDM

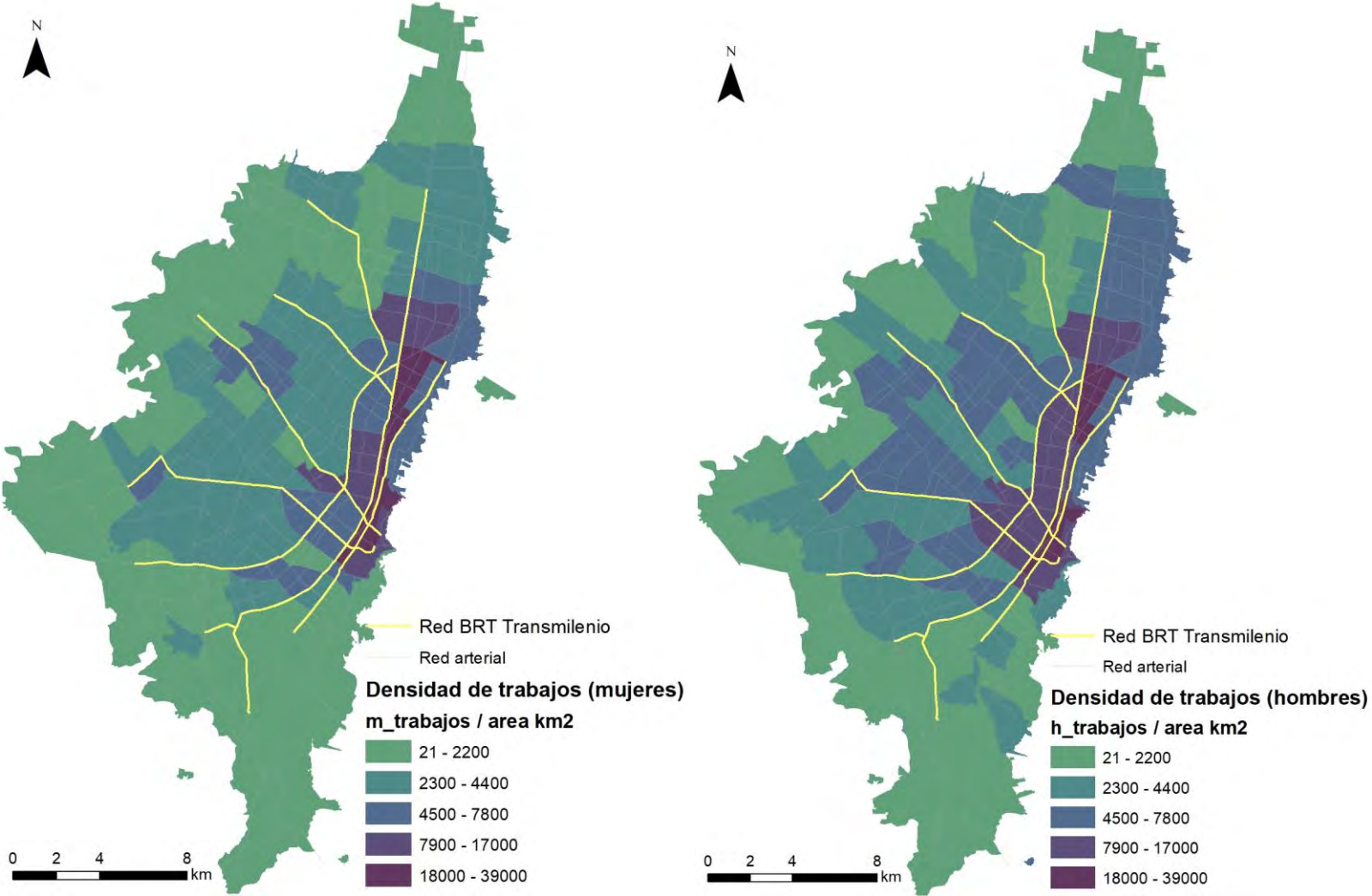


Figura 11. Densidad de trabajos (viajes con motivo trabajo y con destino en cada UPZ según EM2015 de mujeres (izquierda) y hombres (derecha). Fuente: Elaboración propia con datos de SDM



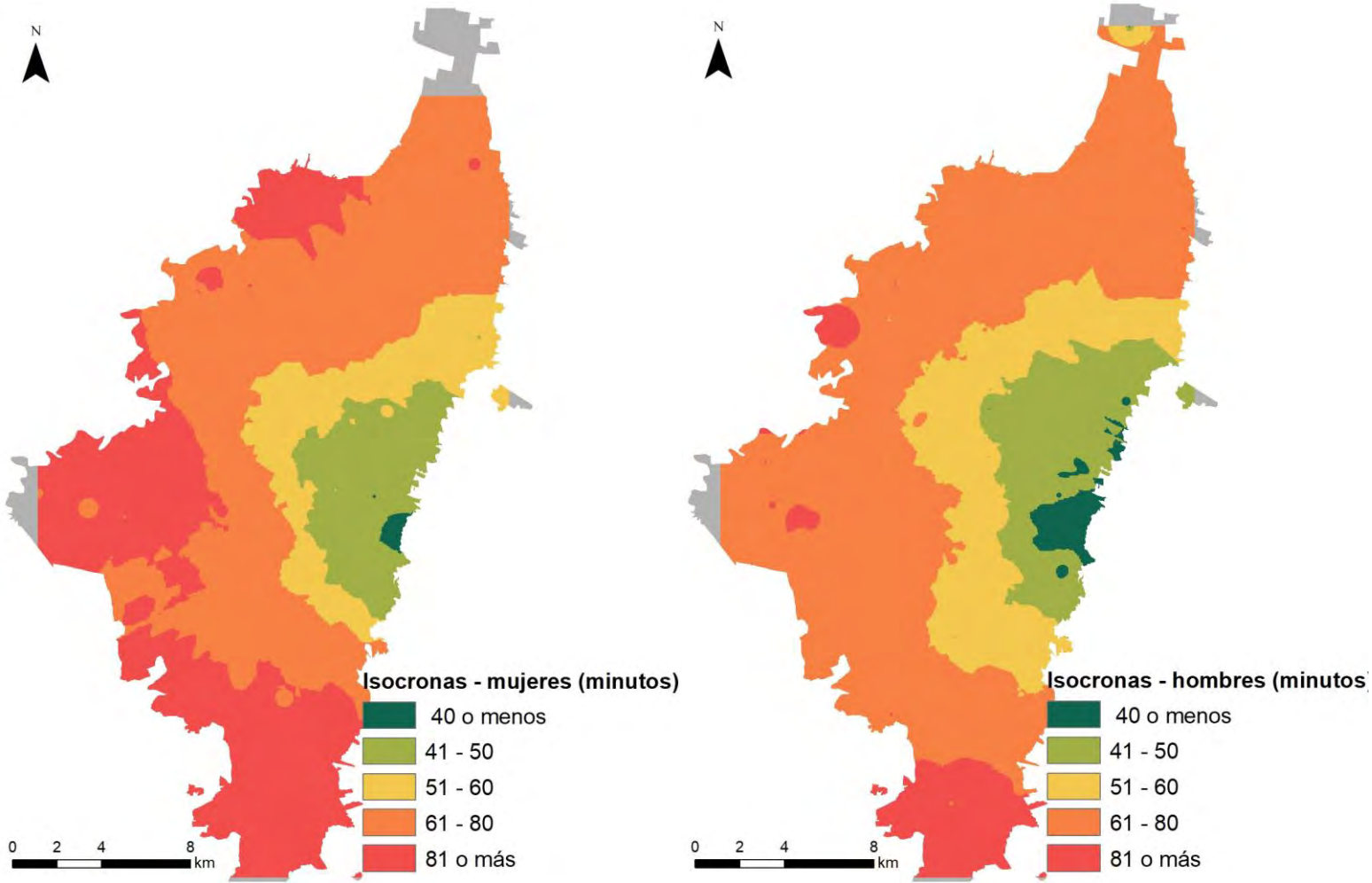


Figura 12. Duración de viajes con motivo trabajo al centro de actividades de Bogotá según EM2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM

## Seguridad vial



## Riesgo relativo

En 2016, las mujeres representaron el 20% del total de víctimas fatales por siniestros de tránsito a pesar de que representan el 52% del total de viajes en un día típico y recorren el 48% del total de la distancia por persona (2015). Es decir, el riesgo relativo, expresado como la probabilidad de fallecer en un siniestro de tránsito por cada viaje realizado, es cinco veces mayor para los hombres que para las mujeres. Esto se relaciona con estereotipos de género que generan comportamientos más riesgosos en los hombres (OECD, 2006a).

De manera similar el riesgo relativo, es decir, la probabilidad de fallecer por cada viaje realizado a pie y en automóvil, es menor para las mujeres en comparación con los hombres. En el caso de las motociclistas, las mujeres también tienen menos riesgo relativo que los hombres, sin embargo, en este modo es en el que menor diferencia hay en riesgo relativo junto al taxi. Esto se puede explicar debido a que, por ejemplo para 2018, el 74% de mujeres motociclistas fallecidas eran pasajeras<sup>16</sup> y a que la motocicleta es el modo más

---

<sup>16</sup> Procesamiento de datos de Pedro César Del Campo Neira con datos de la Secretaría Distrital de Movilidad

peligroso debido a su vulnerabilidad y al riesgo de las altas velocidades que se registran en Bogotá (Figura 13). En este sentido, por cada viaje realizado, la motocicleta es el modo más riesgoso para las mujeres (y para los hombres), siendo cinco veces más probable que una mujer sea reportada como fallecida en una motocicleta que en una bicicleta, y ocho veces más que a pie. Los modos más seguros para las mujeres son el bus, el automóvil y el taxi (Figura 14).

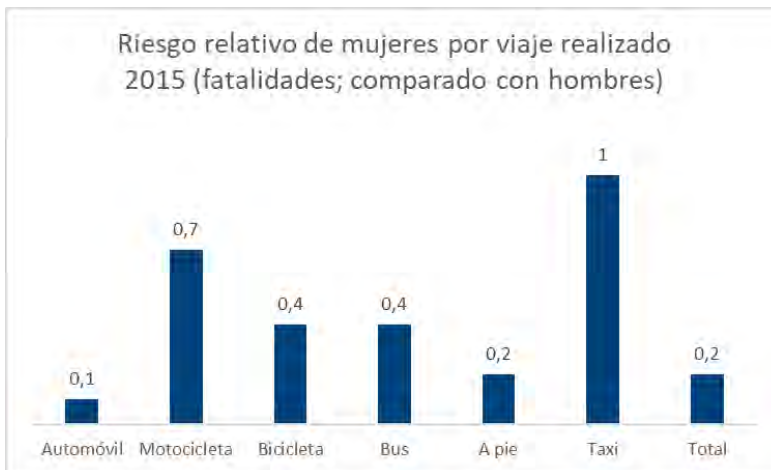


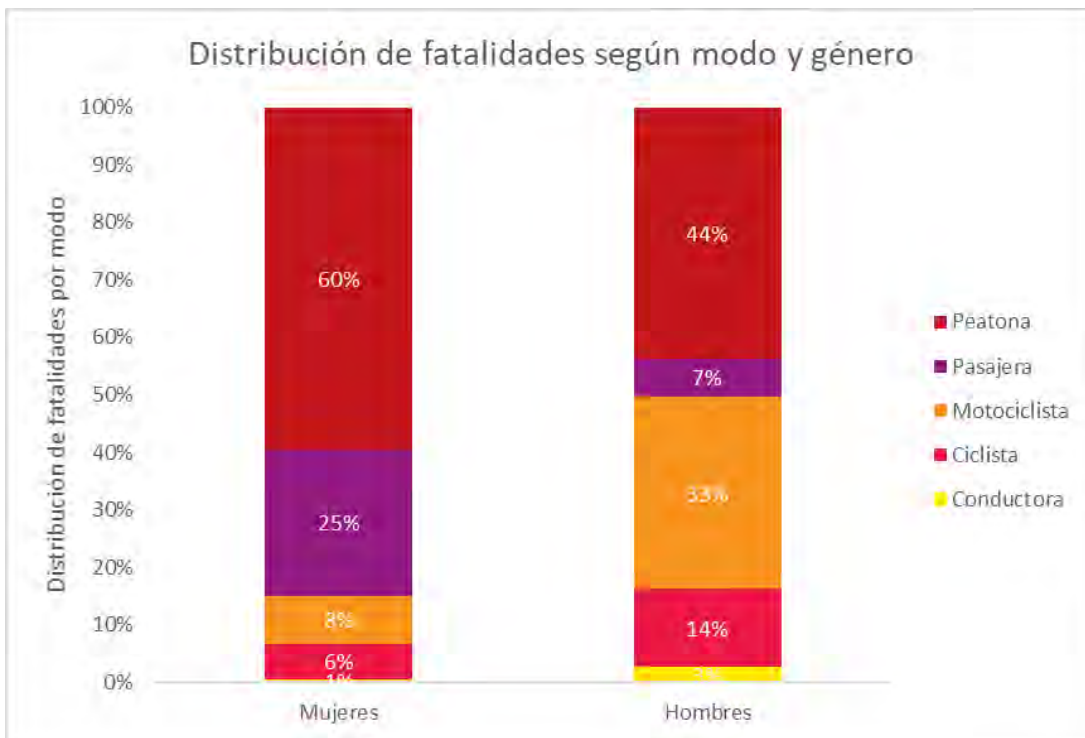
Figura 13. Riesgo relativo, expresado como la probabilidad de fallecer por cada viaje realizado, de las mujeres con respecto a los hombres por modo, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.



Figura 14. Riesgo relativo, expresado como la probabilidad de fallecer por cada viaje realizado, según modo de viajes realizados por mujeres, 2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.

## Modos de transporte

Las mujeres que caminan son las principales víctimas del tránsito en Bogotá (2014-2018), seguidas por las motociclistas (8% como conductoras y 19% como pasajeras) y las ciclistas. Estos son los tres modos que las ponen en situación de vulnerabilidad y representan el 94% de las mujeres víctimas fatales en el tránsito (Figura 15). Las interacciones fatales en siniestros de tránsito para las mujeres son como peatonas con motociclistas (18% del total de fallecidas), automóviles (15%) y buses (12%)<sup>17</sup>. En comparación a los hombres, la proporción de peatonas víctimas fatales es 16 puntos porcentuales mayor y la principal diferencia en las motociclistas es que mientras la mayoría de mujeres fallecen como pasajeras, en el caso de los hombres son la mayoría conductores.



**Figura 15. Distribución de fatalidades de mujeres (izquierda) y hombres (derecha) en siniestros de tránsito, 2014-2018.**  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IPAT suministrados por SDM, 2019.

El grupo etario con mayor cantidad de mujeres víctimas fatales está entre los 20 y 30 años. En este grupo, el 60% de las fatalidades eran motociclistas, el 23% peatonas y el 10% ciclistas. Para el caso de las motociclistas y ciclistas, la proporción de fatalidades se encuentra sobrerrepresentada, es decir, la proporción de ciclistas y

<sup>17</sup> Procesamiento de datos de Pedro César Del Campo Neira con datos de SDM.

motociclistas fallecidas es mayor que la proporción de viajes realizados en estos modos. Por otro lado, después de los 50 años hay un aumento en la cantidad de víctimas fatales mujeres, pero no de heridas. Es decir, las mujeres mayores de 50 tienen un riesgo más alto de morir como peatonas y de ser reportadas heridas o muertas como usuarias de transporte público

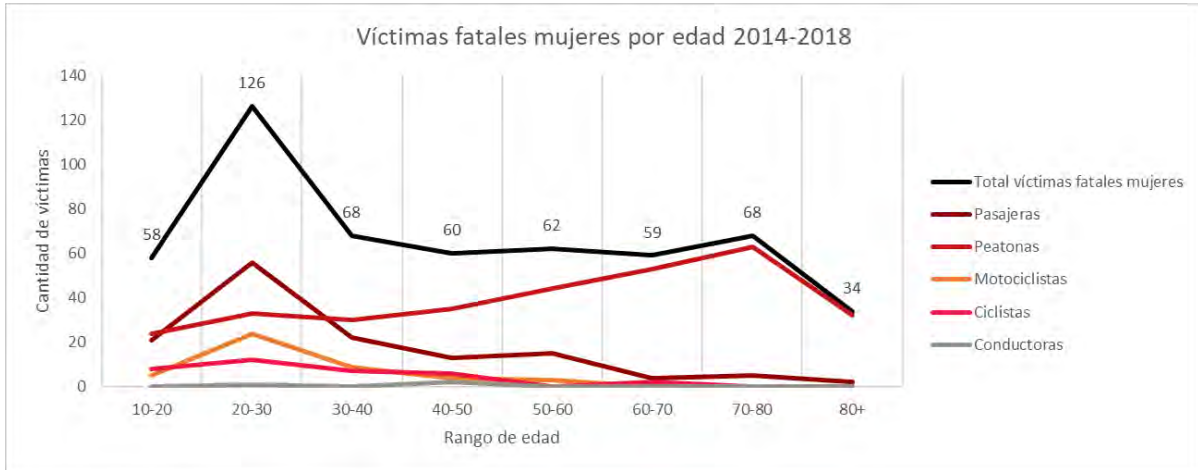


Figura 16. Fatalidades reportadas de mujeres por modo y edad de la víctima. 2014-2018. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IPAT suministrados por SDM, 2019.

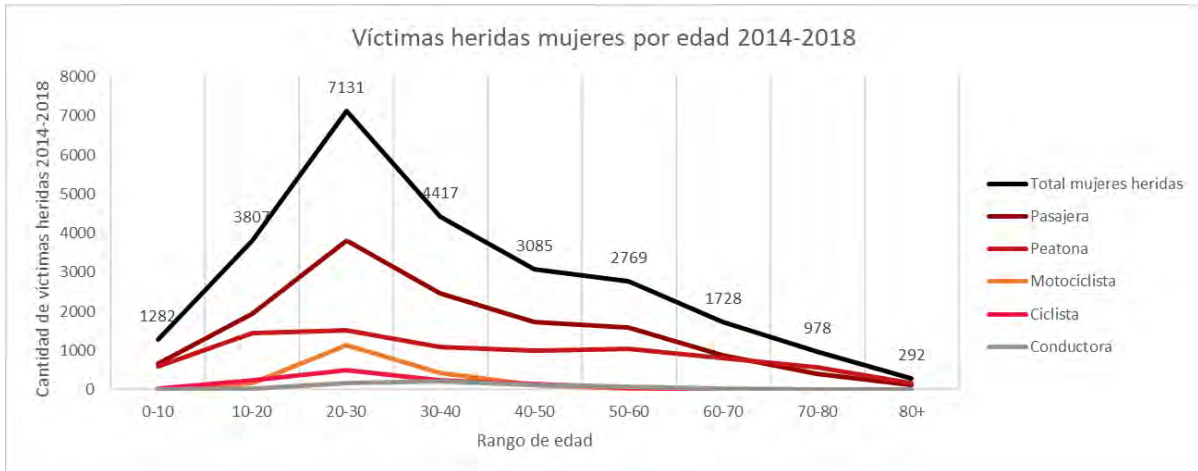


Figura 17. Mujeres heridas reportadas por modo y edad de la víctima. 2014-2018. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IPAT suministrados por SDM, 2019.

## Hora del día



**Figura 18. Viajes realizados por mujeres en un día típico y mujeres heridas o fallecidas en siniestros de tránsito por hora.** Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IPAT y la EOD suministrados por SDM, 2016.

La mayor cantidad de víctimas se reportan en las horas de alta demanda en la ciudad (horas pico). Sin embargo, la probabilidad de ser víctima, por cada viaje realizado por una mujer, aumenta en las horas de baja demanda (horas valle) y en la noche, que son las horas en las se registran mayores velocidades. Además, el 57% de las mujeres heridas y el 70% de las mujeres fallecidas en siniestros de tránsito fueron reportadas en vías arteriales. Esto implica que los siniestros en vías arteriales son más graves que en el resto de las vías, lo que se asocia con las altas velocidades registradas, siendo la velocidad el principal determinante de la gravedad de un siniestro de tránsito (Lindau, Obelheiro, & Machado, 2015).

Por otro lado, la hora pico de la tarde tiene una mayor cantidad de mujeres víctimas por viaje realizado que la hora pico de la mañana (Figura 18). Esto puede deberse a que a estas horas las mujeres realizan más viajes en transporte público y, por ende, están en lugares de mayor exposición al riesgo como las vías arteriales. A esto se le puede sumar que en la hora pico de la tarde, debido a las condiciones de luz, los patrones de uso de la infraestructura pueden estar más asociados a la inseguridad personal resultando en un aumento de la exposición al riesgo. Esto también se puede observar en la siguiente sección donde los principales puntos críticos para mujeres están asociados a puntos de alta inseguridad personal percibida (secciones 0 y 0).

## Distribución geográfica

Los principales puntos de concentración de mujeres víctimas de siniestros de tránsito se encuentran en lugares con alta densidad de actividades y en corredores arteriales contiguos a zonas de estratos bajos. Además, los puntos de alta concentración de víctimas de mujeres son más dispersos y en casos en el centro expandido (eje centro-oriental) y en zonas de ingresos bajos (periferias) se pueden encontrar puntos de alta concentración de víctimas (Figura 19). Este resultado es contrario a lo previamente estudiado debido a que, si se tienen en cuenta todas las víctimas (hombres y mujeres) se obtienen puntos de alta concentración solo en las vías arteriales (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2018, 2019). De hecho, las vías locales son la única ubicación donde la concentración de víctimas es mayor para mujeres que para hombres. Estos resultados probablemente se deben a la mayor exposición de las mujeres en vías locales debido a sus patrones de viaje (Figura 20).

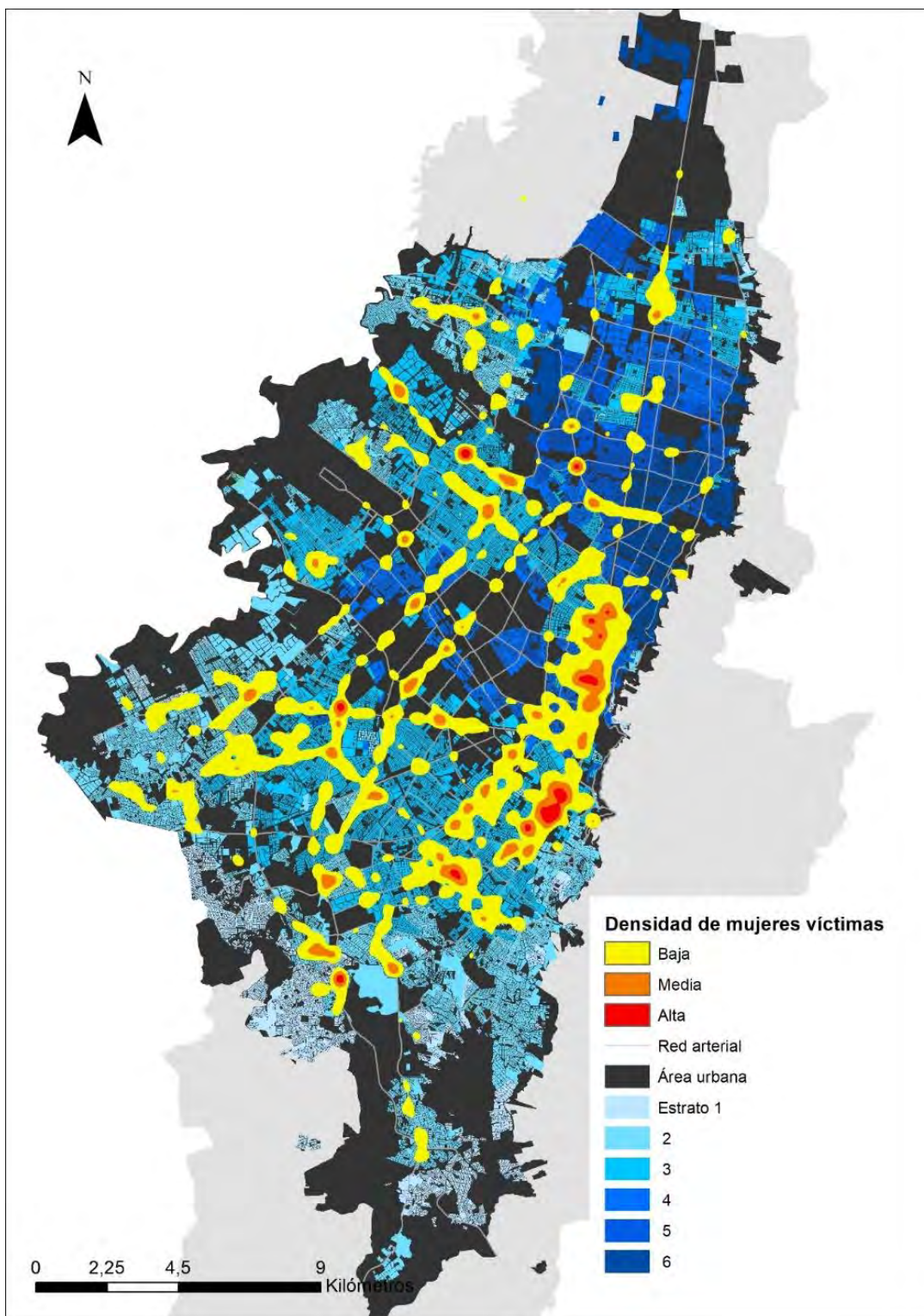


Figura 19. Densidad de mujeres víctimas (heridas y fallecidas) reportadas, 2012-2016. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.



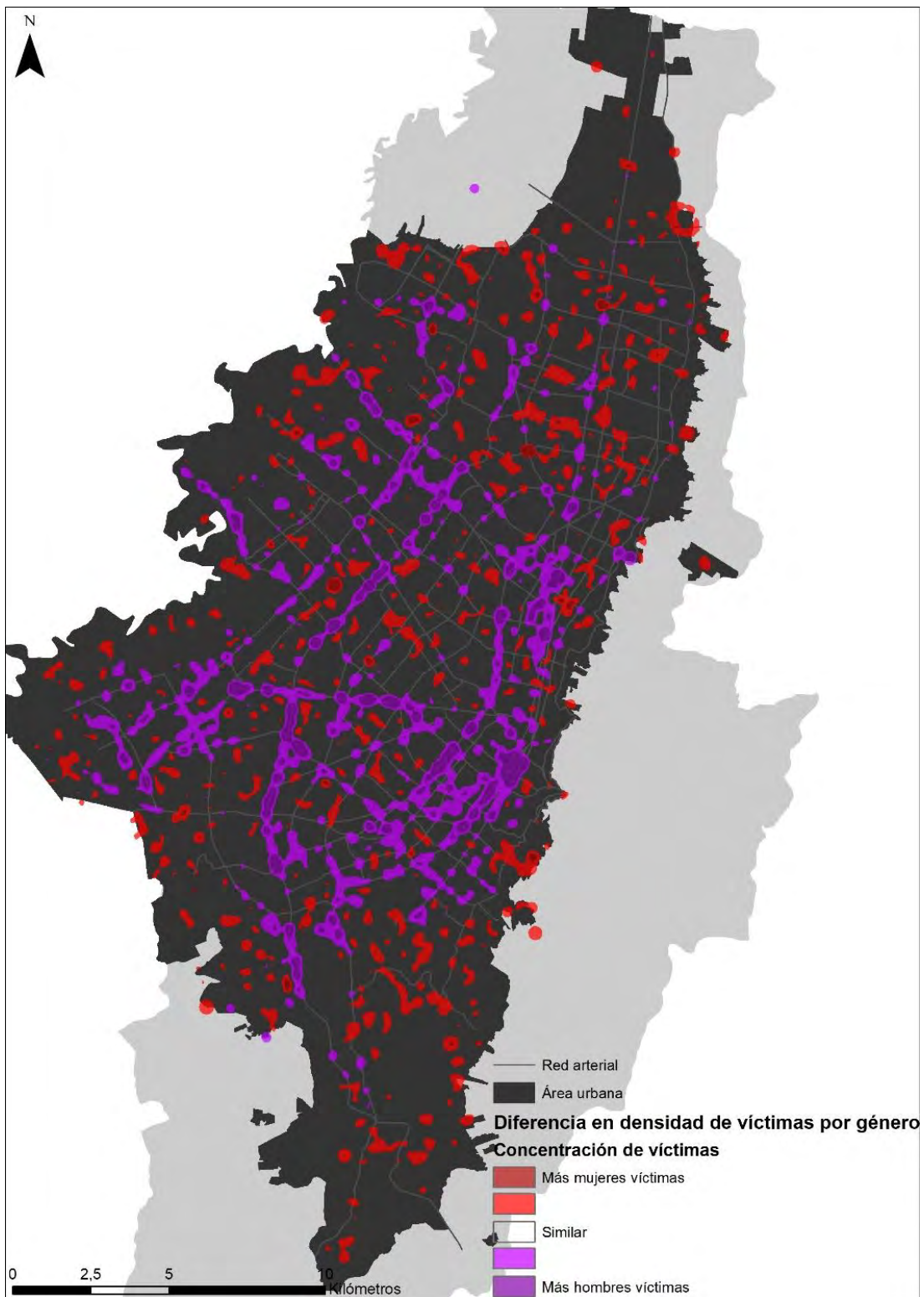
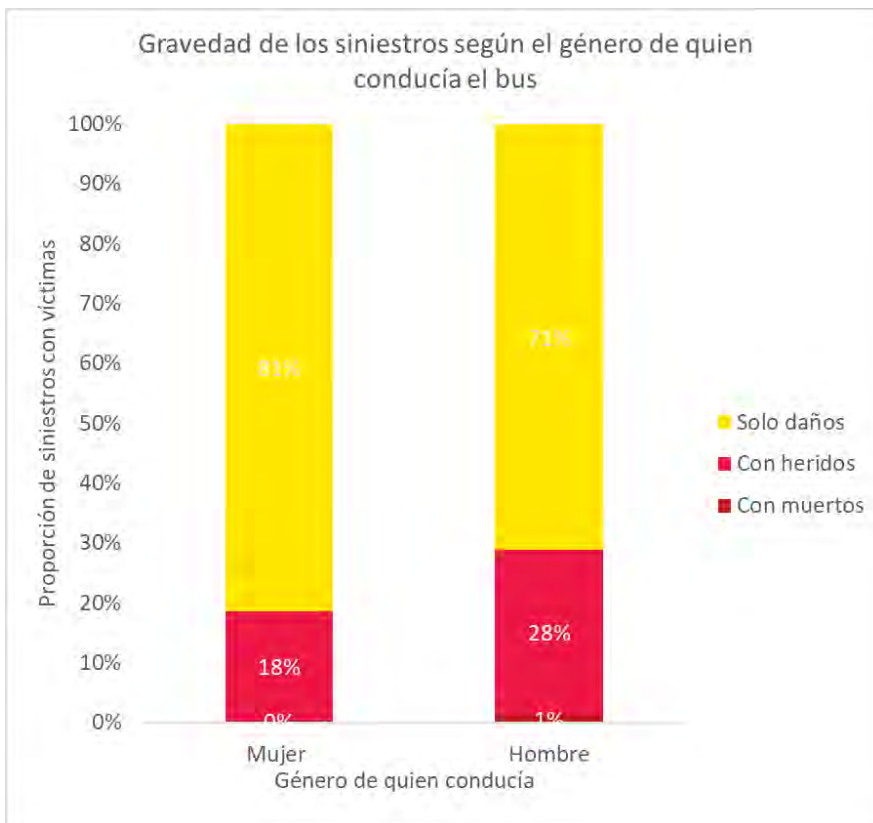


Figura 20. Diferencia en concentración de víctimas entre hombres y mujeres, 2012-2016. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.

## Conductoras

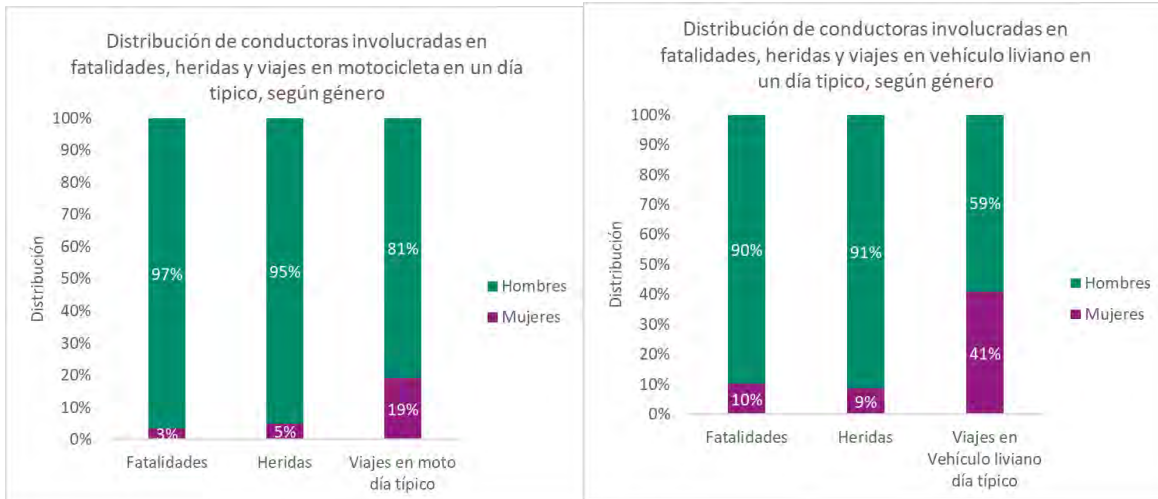
Entre 2013 y 2017, el 18% de los siniestros con mujeres conductoras de bus de todo tipo de servicios resultó con heridos, mientras el 28% de los siniestros con conductores hombres resultó con heridos. Asimismo, la proporción de siniestros con muertos dentro del total de siniestros con víctimas (heridos o muertos) es de 0,4% para las mujeres y para los hombres es de 1,3%. Esto implica que las mujeres conductoras se involucran en siniestros menos graves que los hombres. Esto se relaciona a los estereotipos de género que asocian a las mujeres a comportamiento más precavidos y que manejen a menor velocidad que los hombres, reduciendo así el riesgo.



**Figura 21. Gravedad de los siniestros en los que estuvo involucrado un conductor según género, 2017. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.**

Las conductoras de motocicleta hacen el 19% de sus los viajes en este modo de transporte y están involucradas y resultan ilesas en 3% de las fatalidades y 5% de las lesiones. Asimismo, las conductoras de vehículos livianos hacen el 41% de los viajes y están involucradas y resultan ilesas en el 10% de las fatalidades y en el 9% de las heridas. (Figura 22). Es decir que, por cada viaje realizado como conductoras, las mujeres están involucradas en menos siniestros con víctimas (heridas y fallecidas) que los hombres. Este resultado es similar para las

conductoras de motocicleta y de vehículos livianos y se puede asociar al hecho de que la masculinidad se relaciona a comportamientos más riesgosos como conducir a altas velocidades (OECD, 2006b).



**Figura 22. Distribución de conductoras de motocicletas y vehículos livianos involucradas (que resultaron ilesas) en fatalidades y heridas en siniestros de tránsito comparado con la distribución de viajes realizados según género (2017).**  
 Fuente: Elaboración de los autores con datos del IPAT (2017) y la encuesta de movilidad para Bogotá (2015).

## Ciclismo urbano



El uso de la bicicleta por parte de mujeres está altamente asociado a las condiciones del entorno vial. Como sostienen Garrard et al. (2012),

*Tan fuerte es la asociación entre la proporción modal de transporte en bicicletas y las tasas femeninas de ciclismo que algunos observadores han sugerido que la equidad de género en el ciclismo es un indicador de un entorno propicio para el ciclismo. (Garrard et al., 2012)*

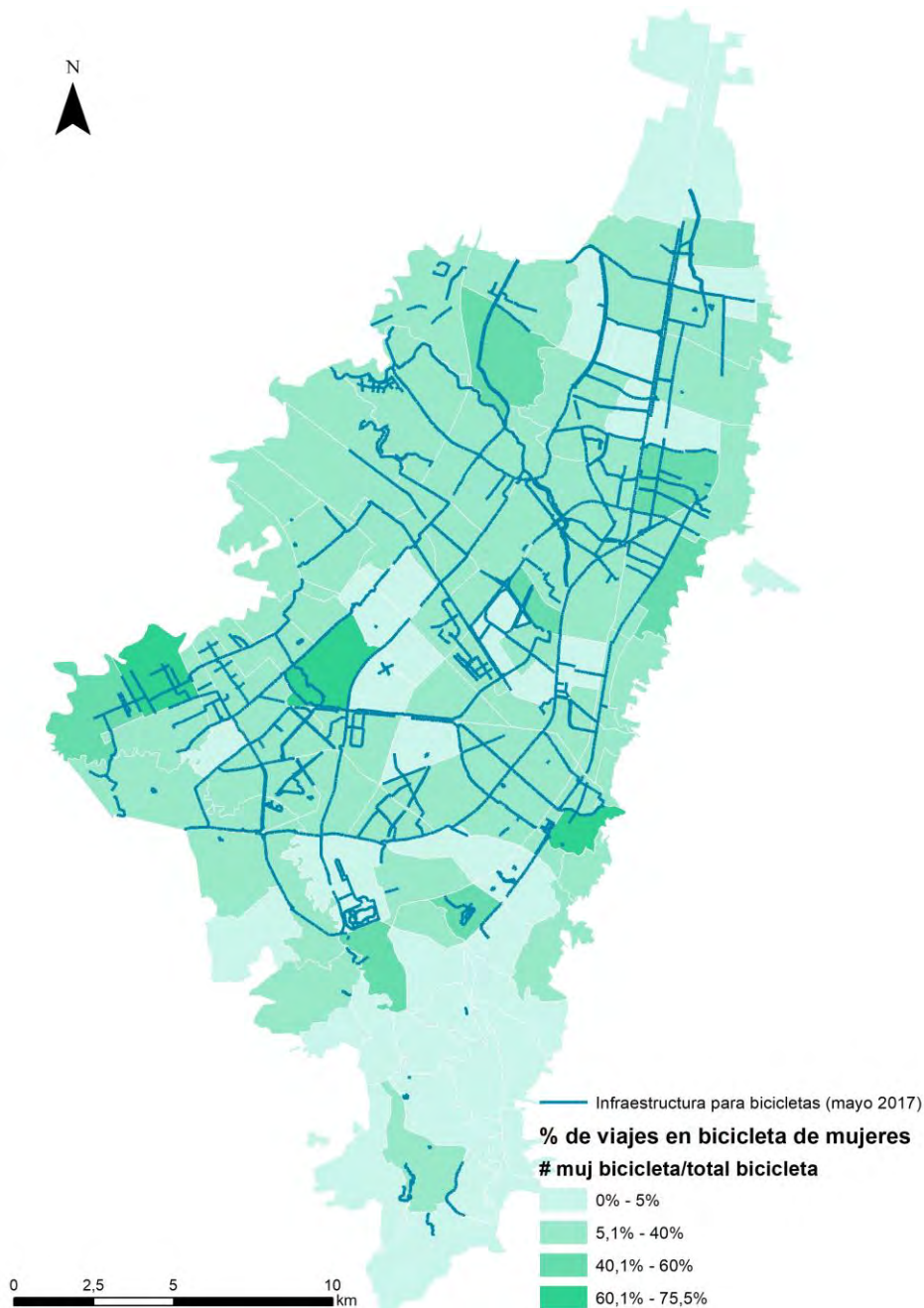
La literatura indica que una ciclo-infraestructura inclusiva debe ser continua, de alta calidad, físicamente separada del tránsito, iluminada y no aislada (Garrard, Rose, & Lo, 2008b; van Laake & Pardo, 2018; Xie & Spinney, 2018). Además, debe estar diseñada para un “ciclismo social” (Xie & Spinney, 2018), permitiendo cambios de ruta, transporte de acompañantes y el uso de bicicletas no estándares. Asimismo, debe estar complementada con estacionamientos (Diaz & Rojas, 2017).

De esta forma, se tienen en cuenta las características de viaje y de comportamiento imputados socialmente a las mujeres, que incluyen labores de cuidado realizados dentro del hogar, patrones de viaje complejos y fragmentados, y mayor aversión al riesgo, compuesta por mayor preocupación por la seguridad personal y

vial por el tráfico (Diaz & Rojas, 2017; Garrard et al., 2012, 2008b; Xie & Spinney, 2018). En Bogotá, la ausencia de ciclo-infraestructura adecuada y la percepción de inseguridad son determinantes en el bajo número de mujeres que se transportan en bicicleta.

### Infraestructura para ciclistas

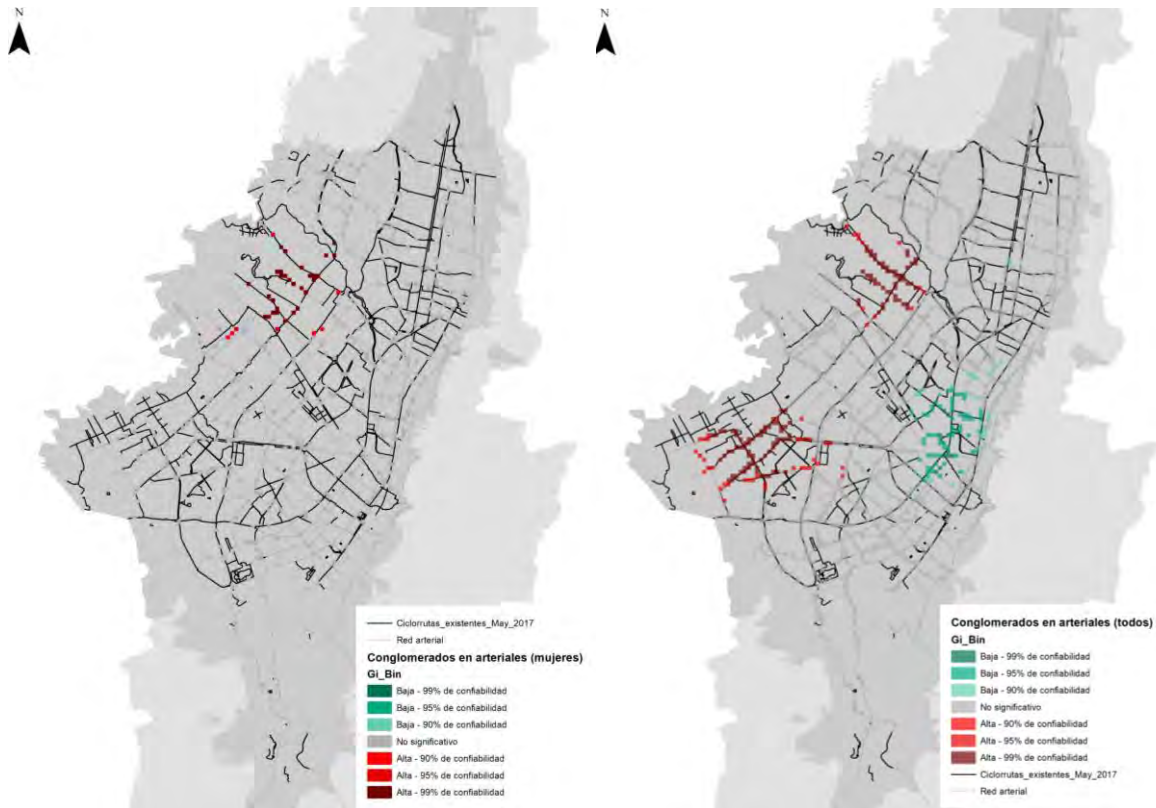
Las mujeres realizan el 21% del total de los viajes en bicicleta en un día típico en Bogotá (2015) y esta proporción disminuyó 4 puntos porcentuales entre 2011 y 2015. En promedio, las mujeres realizan el 2% de sus viajes en un día típico en bicicleta mientras los hombres realizan el 7% de sus viajes en bicicleta y la distancia promedio de viajes de las mujeres es menor a la de los hombres (Verma, López, & Pardo, 2015). En la Figura 23, se puede apreciar que en las zonas con menos infraestructura para ciclistas coinciden con las zonas donde las mujeres hacen menos viajes en bicicleta en comparación con los hombres. Asimismo, en tan solo cinco (5) de las 107 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) analizadas hay una proporción mayor de viajes realizados por mujeres con respecto a los hombres, resaltando la necesidad de generar infraestructura ciclista en vías arteriales para promover el uso de la bicicleta en mujeres.



**Figura 23. Distribución de viajes en bicicleta realizados por mujeres en un día típico (2015) por Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) e infraestructura ciclista (2017). Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.**

En cuanto a las condiciones de seguridad vial de las ciclistas, en la Figura 24 se puede observar que las mujeres ciclistas víctimas de siniestros de tránsito se concentran en el occidente de la ciudad mientras que si se analiza para todos los modos se añade el sur occidente de la ciudad como punto de alta concentración. Se destacan como puntos de alta concentración la Av. Cali entre Calle 26 y Calle 80, y la Calle 80, Calle 72 y Calle 63 desde

la Av. Cali hacia el occidente. La carencia de un enfoque de género ha resultado en un aumento de los viajes en bicicleta predominantemente de hombres y no de mujeres; no tener en cuenta el género, en especial al planificar infraestructura para ciclistas, implica incentivar el uso de la bicicleta predominantemente en los hombres.

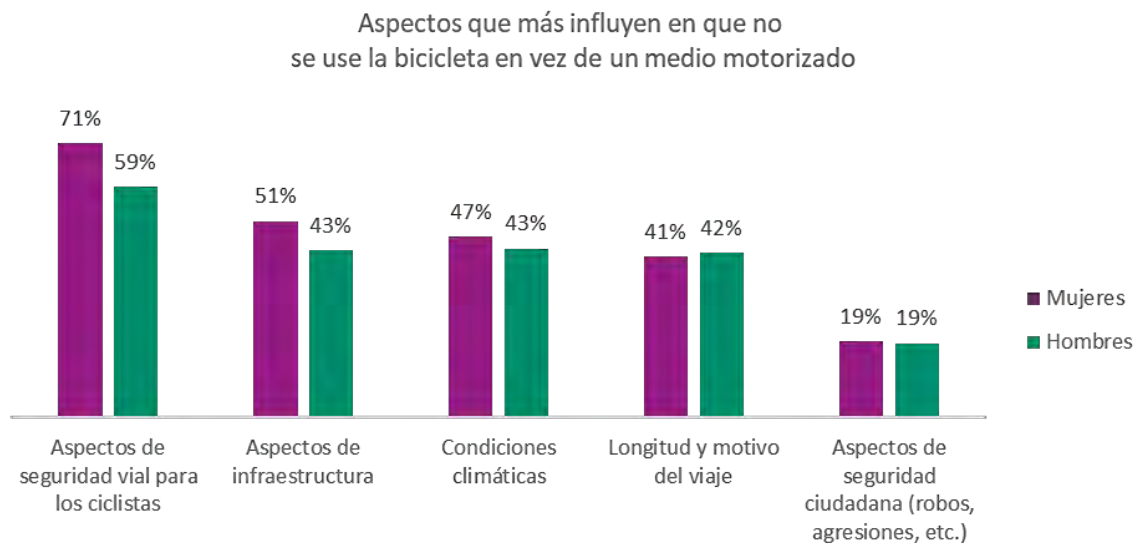


**Figura 24. Conglomerados (“clusters”) de víctimas ciclistas en vías arteriales (mujeres a la izquierda y todos a la derecha). Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.**

## Percepción sobre el uso de la bicicleta

En 2013, la ONG Despacio realizó una encuesta de percepción a más de 1.000 personas (31% de mujeres) acerca de la percepción del uso de la bicicleta en Bogotá. Basado en esta encuesta, se pudo identificar que la seguridad vial (ser atropellada) se categorizó como el factor que más influye en no andar en bicicleta seguido de aspectos de infraestructura, condiciones climáticas, longitud/motivo del viaje y aspectos de seguridad ciudadana (Figura 25). Además, los dos aspectos con mayor diferencia por género son la seguridad vial y la infraestructura, lo que refuerza la necesidad de planear acciones en estos campos con enfoque de género, dado que decisiones más informadas en cuanto a la ubicación (pensando en demanda futura y no existente), especificidades del diseño y extensión de la red de infraestructura para ciclistas, así como la mejora calidad

de la infraestructura existente (en términos de mantenimiento de la vía y aspectos del entorno) podría disminuir las barreras que tienen las mujeres para usar la bicicleta en viajes urbanos. Esto es consistente con los resultados de otras ciudades que afirman que las mujeres tienen una mayor preocupación sobre la seguridad vial (CAF & FIA Foundation, 2018b) y que la ciclo-infraestructura es un factor importante que determina el uso de la bicicleta para las mujeres (Garrard et al., 2012, 2008b).



**Figura 25. Aspectos que más influyen en el no uso de la bicicleta como modo de transporte en lugar de modo motorizado. Fuente: Elaboración propia con datos de Despacio (2013).**

## Ciclismo y accesibilidad

La bicicleta tiene el potencial de mejorar la accesibilidad de las mujeres debido a que puede reducir el tiempo de viaje en general y permitir que hagan más viajes, accediendo a más oportunidades en la ciudad. Según los datos de la Encuesta de Movilidad para Bogotá de 2015, las mujeres ciclistas hacen un 7% más de viajes que las mujeres que no usan la bicicleta en un día típico, esta diferencia es menor en estratos bajos. Las mujeres ciclistas que más viajan son las que viven en hogares de estrato 4 con una diferencia del 16% comparadas con el resto de mujeres que no viajan en bicicleta y en el mismo nivel de ingreso.

Además, los tiempos de viajes al centro expandido también son menores, en promedio, para las mujeres ciclistas que para el resto, lo cual incide directamente en la accesibilidad de las mujeres al trabajo. Asimismo, los destinos de viajes con motivo de trabajo son más diversos en bicicleta que en el resto de modos, lo que puede implicar que también se puede acceder a mayor diversidad de empleos en bicicleta.



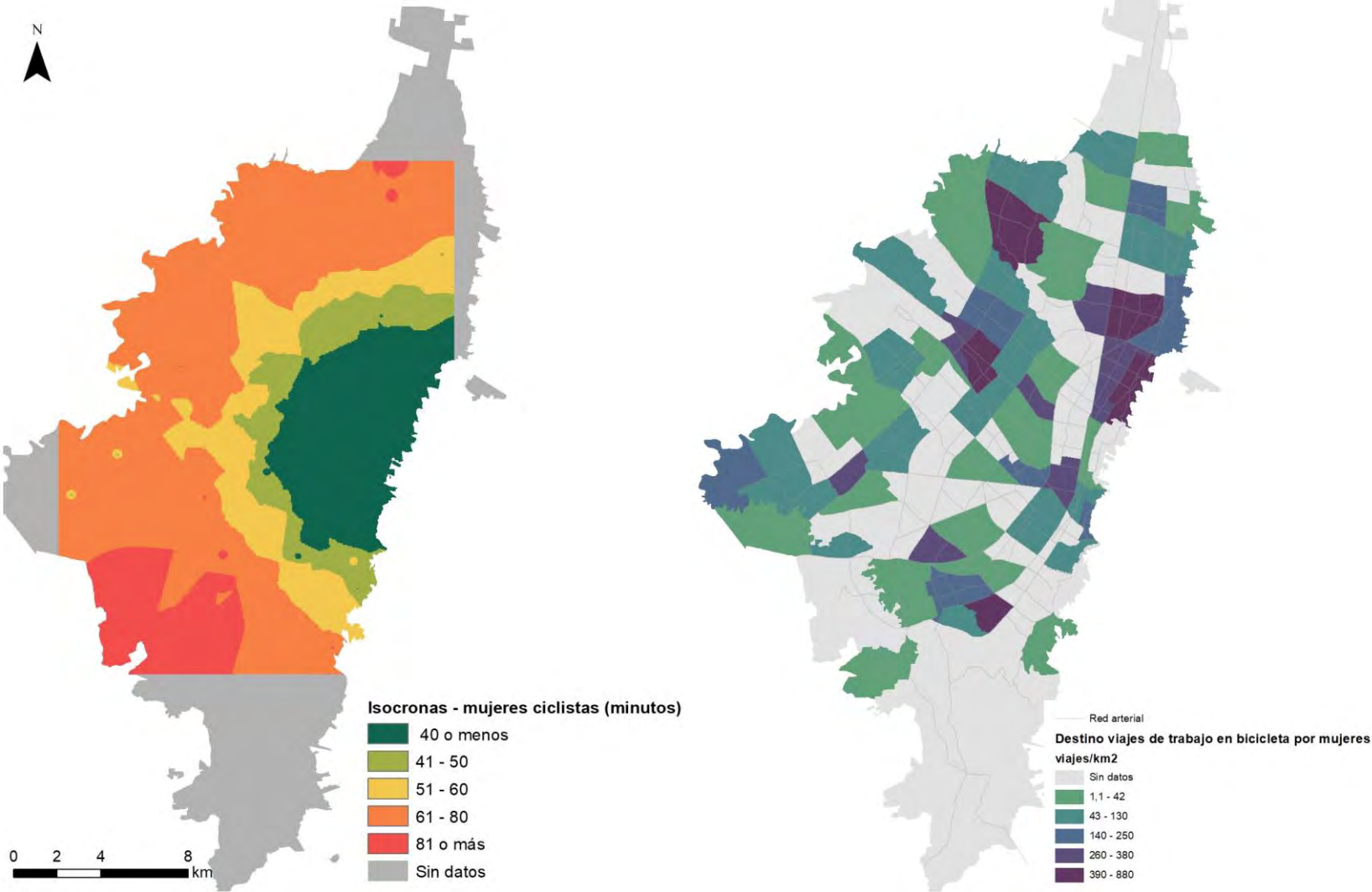


Figura 26. Duración de viajes de mujeres al centro expandido de mujeres ciclistas y todas las mujeres con motivo trabajo (izq.) y destino de viajes con motivo trabajo de mujeres (der) según EM2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM.



# 4

## Seguridad personal: acoso sexual en el transporte

*Pienso que la experiencia de la violencia me atraviesa el cuerpo y es algo aún previo a mis propios raciocinios. Entiendo que cuando no es efectiva es potencial, pero que todo el tiempo, de manera automática, natural y casi inconsciente, estoy haciendo sumas y restas sobre la cantidad de hombres en una habitación, la calle demasiado oscura, los lugares a los que puedo correr, y las probabilidades de escaparme si alguien me quiere violar. No sé cuándo y cómo aprendí a hacer esas cuentas mentales, no sé quién me las enseñó, solo sé que están todo el tiempo y son inevitables."*

(María del Mar Ramón, Tirar y vivir sin culpa. 2019. Editorial Planeta Colombiana S. A)

Las mujeres se ven afectadas en su derecho a la movilidad por la inseguridad que enfrentan en el espacio público y en los diferentes modos de transporte. Mientras los hombres priorizan la velocidad, puntualidad y predictibilidad, las mujeres dan más importancia a la seguridad (Allen et al., 2018). La seguridad es un factor determinante en sus patrones de viaje y las condiciones de seguridad pueden llevarlas a cambiar de ruta, reducir el uso de transporte público, restringir sus horarios de viaje, tomar rutas más largas e ineficientes o incluso dejar de hacer viajes, afectando directamente a su accesibilidad y derecho a la ciudad.

### Seguridad personal en el transporte y las estaciones

Entre 2011 a 2017, se evidencia un aumento en los delitos de alto impacto<sup>18</sup> y los lugares en donde más se identificaron estos delitos contra mujeres fue en estaciones de TransMilenio, en buses de TransMilenio y al interior de vehículos de servicio público. Durante este periodo se evidencia que entre los delitos que más se cometen están, en primer lugar, el hurto a personas y, en segundo lugar, las lesiones personales; con un pico significativo en el año 2017 (5.228 hurtos a personas en transporte público).

Según la Secretaría Distrital de Seguridad (SDS), en Bogotá durante 2017 se registraron 3511 casos de presunto delito sexual, de los cuales el 28,7% (1004 casos) ocurrieron en actividades de desplazamiento y 1 caso en actividades relacionadas con los deportes y ejercicio físico. Frente a los casos de acoso sexual en los diferentes medios de transporte la SDS afirma que entre enero y abril de 2018 se reportaron 916 casos de acoso de mujeres movilizándose a pie, 3 de mujeres en bus y 1 de mujeres en taxi (Secretaría Distrital de Seguridad, 2018). Las localidades en donde se presentó la mayor concentración de estos hechos son San Cristóbal y

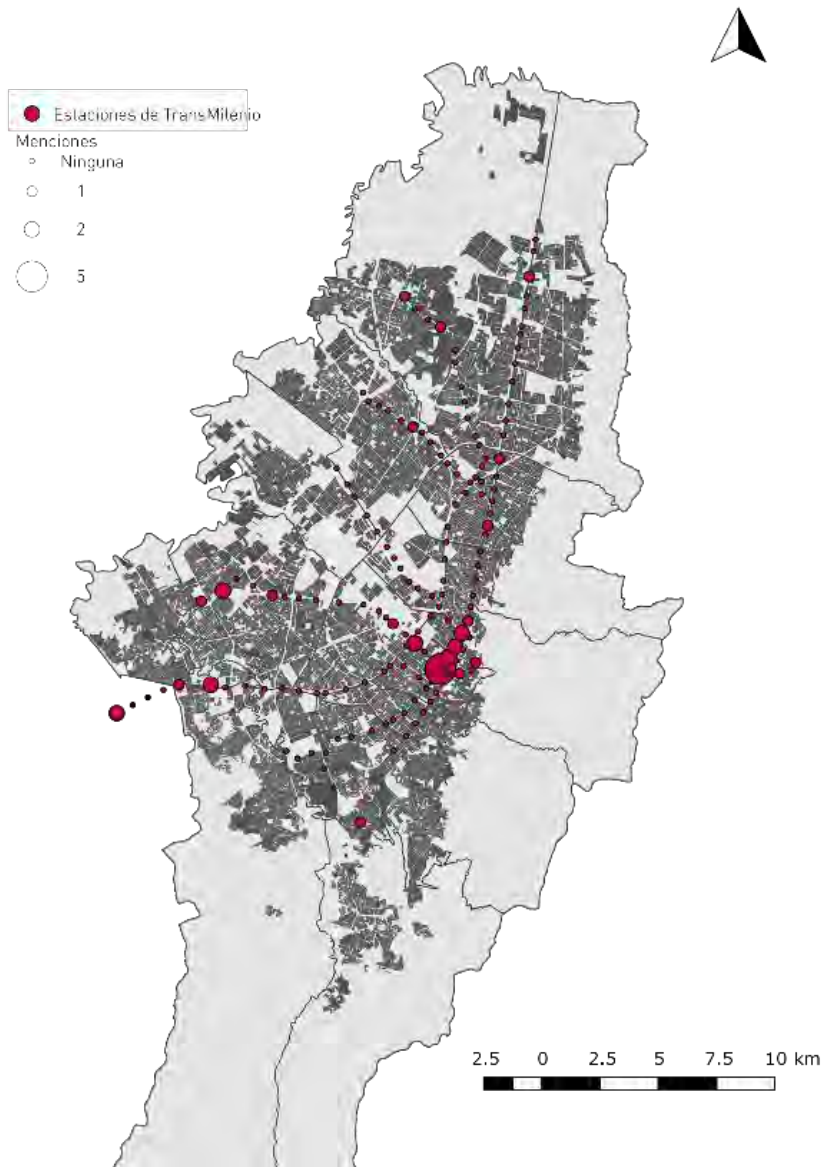
---

<sup>18</sup> El delito de alto impacto es una categoría de política criminal que permite priorizar entre delitos de acuerdo con el mayor daño a un bien jurídico. Entre los delitos de alto impacto se encuentran el homicidio, el secuestro, la trata de personas, la extorsión, el feminicidio, y el hurto, entre otros.

Kennedy (Secretaría de la Mujer, 2018). No existen registros oficiales en cuanto a las estadísticas sobre denuncias de ocurrencias de acoso sexual de mujeres en bicicleta.

La Secretaría Distrital de la Mujer llevó a cabo el estudio de percepción de inseguridad en el transporte "Mujer viaja segura en TransMilenio" (Secretaría Distrital de la Mujer, 2014b), con una muestra de 10 733 personas en las estaciones objeto del plan piloto de uso de vagones exclusivos para mujeres, que inició en marzo de 2014. Según esta encuesta el 48,3% de las mujeres se sienten muy temerosas al usar TransMilenio (frente a un 31,5% de los hombres), y 34,8% han preferido no tomar TransMilenio en algún momento por temor a sufrir algún tipo de violencia sexual (frente a un 18,5% de los hombres).

La percepción de seguridad en el transporte varía ampliamente según el modo de transporte, la zona de la ciudad, la hora del día y el espacio (estaciones, paraderos y buses). En el caso de las estaciones de TransMilenio, la percepción de seguridad cambia notablemente según la zona de la ciudad, como se muestra en la Figura 27, la cual presenta un análisis de percepción de inseguridad a partir de información cualitativa con base en entrevistas con usuarias.



**Figura 27. Estaciones percibidas como inseguras. Fuente: (Quiñones, 2018)**

En 2018, a partir de entrevistas con usuarias de transporte público en Bogotá, se analizó la frecuencia con que estas se referían a ciertas estaciones en términos negativos o narrando un episodio de acoso sexual u otro delito (Quiñones, 2018). La estación percibida como más insegura es Avenida Jiménez, en el centro de la ciudad, y esta percepción se refuerza con reportes en medios de comunicación sobre delitos sexuales que han ocurrido en la estación (ver Caracol Radio, 2016). Sin embargo, las calles y paraderos se perciben como los lugares más inseguros y esto se manifiesta con estrategias comúnmente usadas por las mujeres, como pedirle a alguien (usualmente un hombre) que las acompañe hasta la estación o paradero, o acceder al sistema

TransMilenio desde una estación que no es la más conveniente para evitar caminar por un área determinada (Quiñones, 2018). Además, se indagó sobre la percepción de seguridad según zonas de la ciudad y las usuarias en general manifestaron que el centro es una zona insegura, así como algunos sectores del sur. Esta percepción varía notablemente en lo referente a la ubicación de su lugar de residencia, donde la mayoría manifestó sentirse segura en el barrio en el que viven, sin importar la zona específica.

### Encuesta de percepción: acoso sexual en el transporte público

Aunque el acoso sexual en el transporte público es un fenómeno cotidiano, sufrido constantemente por las mujeres en Bogotá e incluso reportado por la prensa y por distintas organizaciones de la sociedad civil y líderes de opinión, la información oficial al respecto en la ciudad es muy escasa. El tema se ha intentado incorporar en las encuestas de movilidad de Bogotá, agregando preguntas específicas al respecto, sin embargo, no hay un diagnóstico claro, en parte debido al diseño inadecuado de las mismas (Moscoso & Quiñones, 2018). Con el objetivo de suplir este vacío de información, Quiñones (2018) realizó una encuesta de percepción, complementada con entrevistas a distintas usuarias de transporte público, teniendo en cuenta todas las etapas del viaje. La encuesta se realizó por internet enfocada en mujeres entre 18 y 65 años y obtuvo una muestra de 1165 mujeres mayores de 18 años que viven en Bogotá.

Según este estudio, **el 85% de las encuestadas aseguraron haber sufrido algún tipo de acoso sexual** definido dentro de la encuesta como “atención sexual no deseada por parte de extraños en el espacio público” (Quiñones, 2018). La proporción reportada en esta encuesta es muy superior a la reportada en la encuesta de *Mujer viaja segura en TransMilenio*, donde el 25,8% de las encuestadas manifestó haber sufrido miradas obscenas en la última semana, mientras que el 23,8% sufrieron piropos. Este porcentaje también es superior al que se reportó en el boletín *Mujeres en Cifras* (Secretaría Distrital de la Mujer, 2014a) que indica, con base en la Encuesta de Movilidad 2011, que el 14,1% de las mujeres sufrió algún tipo de agresión en el transporte público durante el mes anterior a la encuesta y que, de este total, el 35,4% fueron roces, el 13,1% manoseos y el 3,7% miradas obscenas.

Estas diferencias pueden reflejar metodologías distintas en la recolección de los datos, dado que en la encuesta analizada por Quiñones (2018) no se estableció un límite de tiempo y fue hecha por internet, mientras la encuesta de SDMujer preguntaba solamente por incidentes ocurridos la semana anterior y la Encuesta de Movilidad 2011 en el mes anterior. A pesar de esto, la alta proporción de mujeres víctimas de acoso sexual refleja un panorama preocupante, en el que prácticamente todas las mujeres que se han movilizadas en la ciudad han experimentado algún tipo de atención sexual no deseada.

El tipo de acoso más común reportado fue el visual (miradas obscenas), seguido por el verbal, lo cual refleja la misma tendencia que la encuesta de Mujer viaja segura en TransMilenio. Asimismo, se reporta una alarmante ocurrencia de acoso sexual físico (manoseos, roces, etc.), reportado por el 72,5% de las mujeres que manifestaron haber experimentado acoso sexual. En la categoría catalogada como “otros” se reportaron fotografías no autorizadas (0,2%), hombres que se masturban o eyaculan (0,41%) y un intento de violación (0,1%) (ver Figura 28).

Proporción de mujeres que han sufrido acoso según tipo

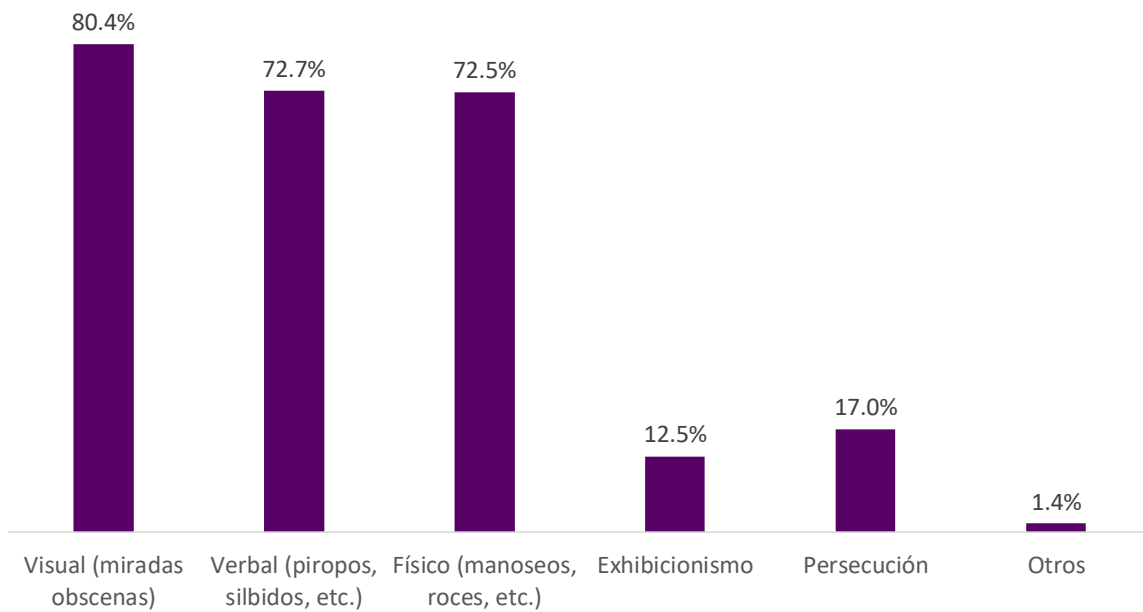
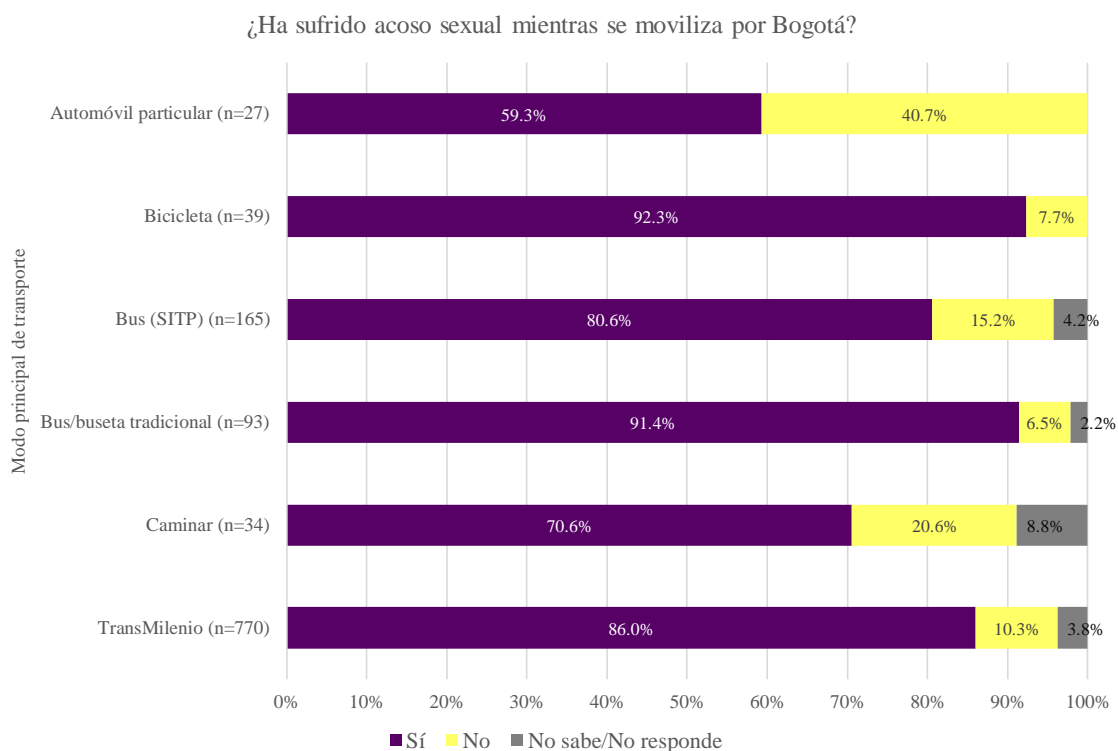


Figura 28. Proporción de cada tipo de acoso que las mujeres que han sufrido. Fuente: Quiñones, 2018.

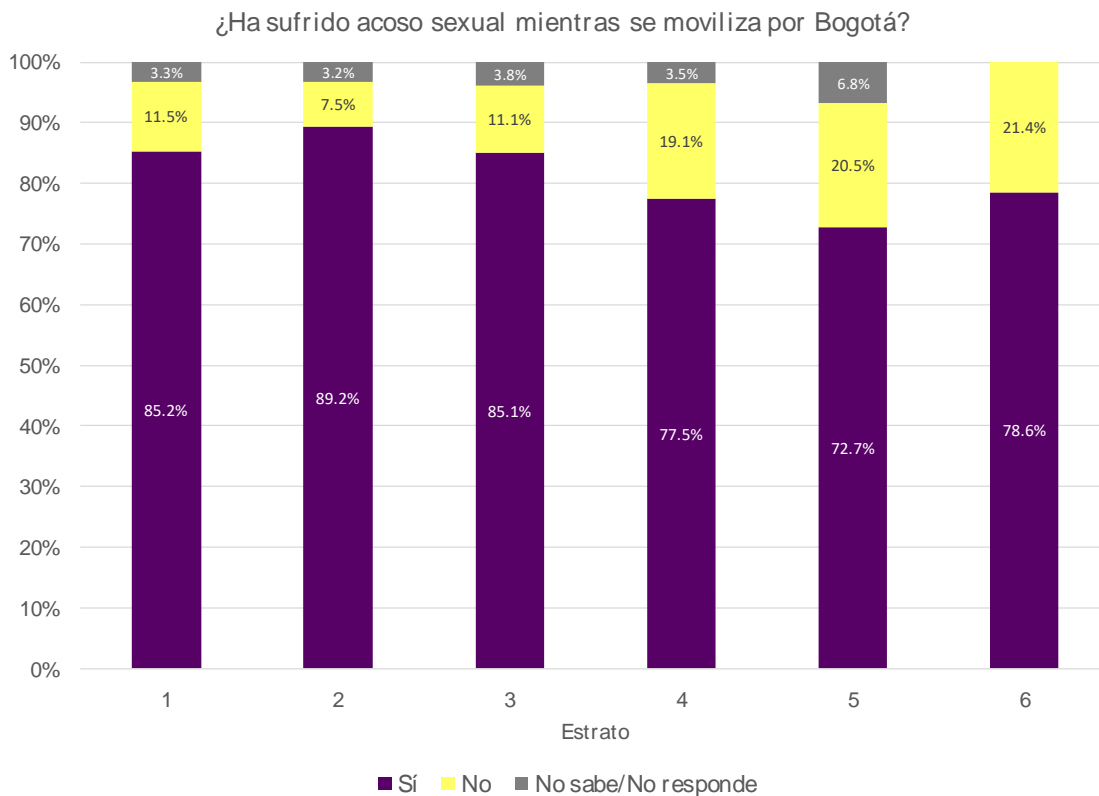


**Figura 29. Proporción de mujeres que han sufrido acoso según modo principal de transporte. Fuente: Quiñones, 2018.**

El acoso varía considerablemente según los modos de transporte. En la Figura 29 se muestra la proporción de mujeres que manifestaron haber sufrido acoso según su modo principal de transporte y aunque este modo no necesariamente corresponde al lugar en el que ocurrió el acoso, sí es evidente que aquellas que utilizan transporte particular (automóvil) han experimentado menos acoso mientras se movilizan, aunque esta proporción sigue siendo alta (59,3%). Por otra parte, los modos en los que se reporta mayor incidencia son los modos de transporte público, encabezados por el TPC (Transporte Público Colectivo, también conocido como SITP Provisional o bus/buseta tradicional), seguido de la bicicleta, TransMilenio y el sistema zonal del SITP<sup>19</sup>. Este resultado difiere en parte a lo reportado en los derechos de petición, que presentaban una mayor ocurrencia de acoso sexual en el transporte público en general, específicamente en estaciones de TransMilenio, en buses de TransMilenio y al interior de vehículos de servicio público (Véase sección 0)

<sup>19</sup> Aunque se incluyeron en la encuesta, los modos de bus alimentador, bus privado, moto, taxi, Uber y la categoría 'otro' no se muestran por separado, dado que el número de usuarias reportadas en estos modos fue muy bajo.





**Figura 30. Proporción de mujeres que han sufrido acoso según estrato de la vivienda<sup>20</sup>. Fuente: Quiñones, 2018**

La intersección con el estrato socioeconómico también tiene un efecto importante sobre la ocurrencia de acoso sexual. Como se muestra en la Figura 30, son las mujeres de estrato 1 y 2 quienes reportan mayor incidencia de acoso sexual, mientras que las mujeres de estrato 5 y 6 son las que reportan menor ocurrencia. Esto posiblemente se debe a que las mujeres de estrato 5 y 6 tienen mayor acceso a modos de transporte privados y, por el contrario, aquellas que habitan en estrato 1 y 2 dependen del transporte público, la caminata o la bicicleta para moverse. Nuevamente, esta situación refleja que son las mujeres de menores ingresos quienes están más expuestas a las externalidades negativas ligadas al transporte o, en este caso, a la

<sup>20</sup> En Colombia, las viviendas se clasifican en seis estratos socioeconómicos según varias condiciones. Estos estratos se utilizan para aplicar tarifas diferenciales en los servicios públicos y se usan comúnmente como aproximación del ingreso. Para más información sobre la estratificación, ver:

<https://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-informacion/estratificacion-socioeconomica>

inseguridad y la violencia. Aun así, cabe resaltar que los niveles reportados de acoso en esta encuesta son muy altos en todos los estratos.

El **90% de las mujeres que han sufrido un episodio de acoso sexual no lo ha reportado ni denunciado**, según la encuesta realizada por Quiñones (2018). Entre las razones que dan las mujeres para no reportar los episodios las más comunes son:

1. **Falta de apoyo de las autoridades.** Las usuarias indican que las autoridades no ponen atención a estas denuncias (ya sea con base en experiencias pasadas o en una percepción general). Además, muchas indican que hace falta presencia de la policía en muchas estaciones e, incluso, que los mismos patrulleros son quienes las acosan o justifican a los acosadores.
2. **Percepción de que es inútil denunciar.** Otra de las principales razones para no denunciar es la percepción de que no hará una diferencia, pues no habrá consecuencias sobre el acosador, por lo que denunciar es una “pérdida de tiempo.” Muchas mujeres también indican que no siempre es posible identificar al acosador, que es prácticamente imposible recopilar pruebas que soporten su denuncia y que el estado legal del acoso (si es delito o no) no es claro (ver sección 0).
3. **Normalización.** El hecho de que el acoso está ampliamente normalizado, e incluso muchas personas consideran que es “un halago” también es una barrera al momento de denunciar. Muchas mujeres piensan que no es necesario reportar ante las autoridades estos episodios, mientras que otras afirman que es mejor ignorarlos y no darles demasiada importancia. La frecuencia con la que ocurren los incidentes también evita que se denuncien, pues esto implicaría incluso generar un reporte de manera diaria.
4. **Dificultades con el trámite.** Otra de las barreras al momento de denunciar es el proceso excesivamente difícil que existe actualmente. Muchas mujeres indican que no denuncian por falta de tiempo, dado que comúnmente los episodios ocurren cuando se dirigen a su lugar de estudio o trabajo y no pueden dedicar varias horas a reportar un incidente, mientras que otras indican que no conocen el trámite para reportar o que este es excesivamente complicado.
5. **Miedo.** Varias encuestadas manifestaron que no denuncian por miedo a que el acosador se tornara agresivo o tomara represalias. También existe el miedo a que las demás personas no les crean, las tilden de exageradas o las culpen (ver Figura 31).

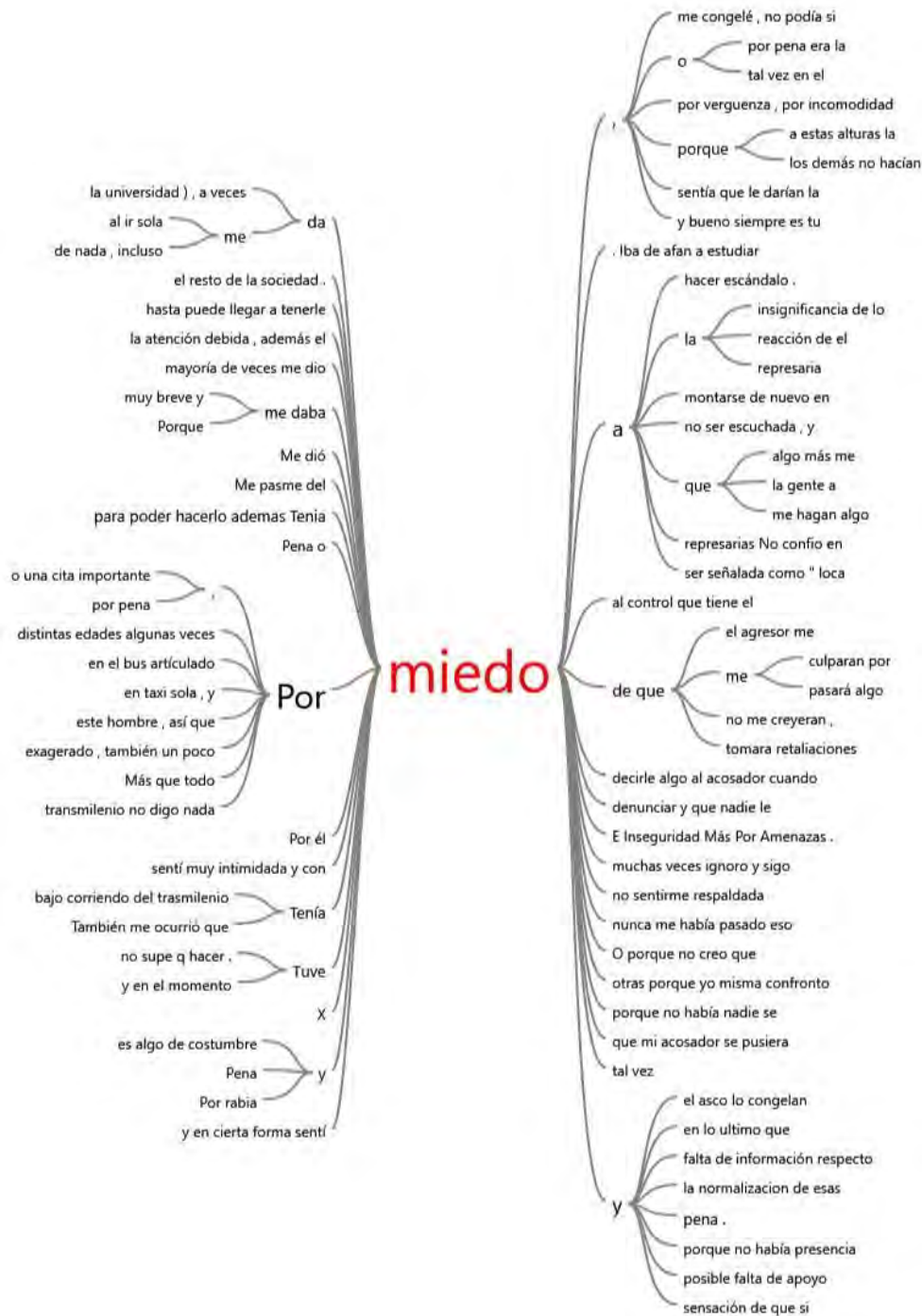


Figura 31. Árbol de palabras sobre no reportar por miedo. Fuente: Elaboración con base en datos de (Quiñones, 2018)

Varias encuestadas indicaron que no han reportado porque no quieren ser revictimizadas. Indican que tanto los demás pasajeros como las autoridades las han señalado como culpables por la manera en que iban vestidas y han recibido expresiones como “qué culpa si usted es muy bonita” o “si no quiere que le pase eso, coja taxi”.



# 5

## Políticas públicas y normas

*Meta 5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo*

*Meta 11.2 De aquí a 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 de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*

(ONU, 2016)

Colombia ha venido legislando para promover una mayor equidad de género con base en las obligaciones internacionales adquiridas por el Estado. El gobierno de la ciudad, a su vez, ha implementado una serie de políticas públicas y ha construido un marco normativo para asegurar los derechos de las mujeres en la ciudad. Esta sección presenta primero, los principales instrumentos internacionales que protegen estos derechos. Segundo, las políticas generales a favor de la igualdad de género en Bogotá. Tercero, la criminalización del acoso sexual a nivel nacional y local. Cuarto, las campañas e iniciativas que han propuesto diferentes entidades relacionadas con género y transporte.

### Marco normativo internacional

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU por primera vez incluyen la prevención y eliminación de la violencia contra las mujeres como una prioridad (ONU, 2016). El objetivo 5, específicamente, busca la equidad de género y el empoderamiento de las mujeres y niñas, por medio de la reducción de la discriminación y la violencia, la promoción de la igualdad de derechos y la participación laboral en cargos de gestión y entidades gubernamentales. Además, la meta 11.2 busca garantizar el acceso a sistemas de transporte asequibles, seguros y sostenibles con especial atención a las necesidades de mujeres, niñas, personas con movilidad reducida y adultos mayores.



Figura 32. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible que se relacionan con la equidad de género. Fuente: Naciones Unidas

A nivel nacional, por medio de la Ley 51 de 1981 se adoptó la *Convención sobre la eliminación de todas formas de discriminación contra la mujer (CEDAW*, por sus siglas en inglés), y mediante la Ley 248 de 1995 se adoptó la *Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia con la mujer* (Convención de Belém do Pará, 1994), las cuales obligan a los Estados a adoptar medidas y normas para erradicar la violencia contra la mujer. La Convención Belém do Pará, ratificada por 32 Estados en América Latina, establece que la violencia contra las mujeres es una violación de sus derechos humanos, desarrolla mecanismos de protección y defensa de los derechos de las mujeres y define la violencia 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 (Mejía Guerrero, 2012).

## Las políticas públicas sobre género y espacio público en Bogotá

A nivel local, la movilización política de las mujeres y la participación e incidencia de sus organizaciones para incorporar sus necesidades e intereses en la agenda pública, resultaron en la inclusión de los derechos de las mujeres y la equidad de género en los Planes de Desarrollo a través de políticas, planes, programas y proyectos. La regulación relacionada con género y espacio público en el Distrito incluyen una serie de

disposiciones que ven a las mujeres como uno de los ejes centrales de los temas de ciudad. El Plan de Igualdad de Oportunidades para la Equidad de Género en el Distrito Capital (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005), está orientado a combatir la desigualdad entre hombres y mujeres. Busca garantizar que las mujeres tengan una vida libre de violencia. Este plan desarrolla lo establecido en la Ley 051 de 1981 que aprobó la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, y la Ley 823 de 2003 que dicta normas sobre igualdad de oportunidades para las mujeres.

En 2009, se desarrolló la Política de Equidad de Género de Bogotá (Alcalde Mayor de Bogotá, 2010), aprobada mediante el Decreto 166 de 2010, donde el Alcalde Mayor reconoce entre sus objetivos generales erradicar de manera progresiva y sostenible la violencia contra las mujeres (Art. 6). Esto incluye la violencia física, sexual, psicológica y emocional. Además, se refiere a la violencia que se ejecuta en la política, la comunidad, la familia, la pareja, en los espacios públicos y privados. Sumado a lo anterior, se refiere a la representación paritaria en los espacios de decisión del Distrito, con el fin de incluir su visión en la manera cómo se planea Bogotá.

Además, el Concejo de Bogotá creó la Secretaría Distrital de la Mujer y el Sector Administrativo de las Mujeres mediante el Acuerdo 490 de 2012. Esta secretaría es el ente rector en la ciudad que se encarga de “liderar, dirigir, coordinar, articular y ejecutar” todas las políticas públicas, los planes, programas y proyectos para reconocer y garantizar los derechos y las oportunidades de las mujeres en Bogotá.

Por otra parte, la Secretaría Distrital de Planeación adoptó el Plan de Transversalidad de Género (Resolución 746 de 2012) para que los diversos sectores de la administración desarrollen planes sectoriales de transversalidad de la igualdad de género, los cuales buscan que, en todas las políticas, planes, programas, proyectos y acciones, se desmonten progresivamente situaciones de desigualdad y discriminación que atentan contra los derechos de las mujeres. En 2015, la SDM emitió la Resolución 325 para transversalizar el género en todo el sector movilidad. El plan incluye acciones para que las mujeres ejerzan sus derechos de manera diferencial en términos de urbanismo, seguridad vial, y transporte seguro y libre de violencia.



## Marco legal nacional respecto al acoso sexual

En Colombia existen una serie de normas que regulan el tema del acoso sexual. Todas ellas aplican en los sistemas de transporte público y el espacio público de Bogotá. Varias de ellas se fundamentan en instrumentos del derecho internacional como la CEDAW (1981) y la Convención Belém do Pará (1994) dentro del sistema interamericano de protección de los derechos humanos. A continuación, se presentan en orden cronológico los casos decididos por jueces y las leyes emitidas por el Congreso Nacional frente al acoso sexual y temas relacionados.

En 2006 aún no había sido tipificado el acoso sexual. En la sentencia de 25743 del 26 de octubre de 2006 de la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia calificó como injuria por vía de hecho los hechos de un caso en el cual un hombre en bicicleta “tocó los glúteos y la vagina o posó una mano entre las piernas” de



una mujer que iba caminando por un sendero y siguió su camino. Al no considerar estos hechos como actos sexuales, concluyó que cuando una persona toca de manera fugaz las partes íntimas de otra persona sin su consentimiento en el espacio público, aunque es un acto reprochable, no es un delito de carácter sexual.

En 2008, la Ley 1257 tipificó específicamente el acoso sexual en el artículo 29 y lo adicionó como artículo 210A al Código Penal, dentro de los delitos contra la libertad, la integridad y la formación sexual. La Ley establece que comete este delito la persona que, para beneficiarse directamente o beneficiar a otro y aprovechando su situación de mayor poder, acosa, persigue, hostiga o asedia sexualmente a otra persona sin su consentimiento. En otras palabras, en la calle y en el transporte público, donde la violencia sexual es el reflejo de una relación de poder existente que pone a los hombres en una situación de superioridad sobre las mujeres, cuando hay hostigamiento, persecución, acoso, y/o asedio de tipo verbal o físico con fines sexuales no consentidos se podría argumentar que existe el delito de acoso sexual.

La sentencia SP107-2018 del 7 de febrero de 2018 de la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia, diferenció específicamente la injuria por vía de hecho del acoso sexual. La Corte explicó que cuando se trata de hechos fugaces o imprevistos se trata de injuria por vía de hecho. Cuando en cambio ya no se trata de hechos fugaces y existe un ánimo sexual, puede tipificarse el acoso. La Corte, interpretando el delito del Código Penal, establece que el acoso sexual sólo se da cuando los actos son “persistentes o reiterativos en el tiempo”. Por lo tanto, para la Corte debe existir persistencia por parte del acosador, no simplemente un hecho fugaz.

Aunque hasta 2018 no se había emitido una sentencia sobre acoso sexual en el transporte público que aplicara lo dispuesto en el Código Penal, se pueden dar dos interpretaciones de los tocamientos, piropos indeseados, y otras situaciones que ocurren en el sistema de transporte. Por una parte, en caso que ocurran comportamientos inapropiados fugaces, la Corte considera que no se constituye el delito de acoso sexual, pero sí pueden ser otros delitos. Por otra, delimitándose al artículo del Código Penal que no habla de persistencia del acosador, podría decirse que existe acoso sexual por el desbalance de poder social entre hombres y mujeres, y por el hostigamiento, asedio y acoso existente. En este caso, la persistencia a la que alude la Corte no estaría en cabeza de un solo acosador, sino de las múltiples situaciones de acoso a las que las mujeres se enfrentan en el espacio público que las ponen en una condición de desigualdad por su sexo y/o género.



## Normas sobre acoso sexual para la protección de usuarias del sistema TransMilenio

Para los usuarios y conductores del sistema TransMilenio existen reglamentos que sirven para proteger a las usuarias en caso de sufrir acoso sexual, pero que presentan falencias que pueden ir en contra de sus necesidades, como se muestra a continuación:

### La usuaria

El Manual del Usuario de TransMilenio indica las normas que rigen la conducta de los usuarios con el Código Nacional de Policía y Convivencia (“Código de Policía”) y se establecen multas para los infractores. Dentro de las contravenciones se encuentran los actos obscenos que se definen como: *“Quien perturbe la tranquilidad, vulnere la moral, la honra o la integridad de los demás, con palabras inapropiadas o mediante cualquier acto obsceno, será retirado de manera inmediata del Sistema y se le aplicarán las medidas del Artículo 146 del Código Nacional de Policía y Convivencia. Numeral 15. Multa General tipo 4: 32 salarios mínimos diarios legales vigentes.”* Aunque no se define explícitamente qué es un acto obsceno, los tocamientos de tipo sexual pueden entrar en esta categoría y los piropos de carácter sexual en la categoría de palabras inapropiadas. En cualquiera de los dos casos, el infractor debería ser retirado del sistema y pagar una multa. Sin embargo, esta norma: 1) No define específicamente un acto obsceno, ni las palabras que se consideran inapropiadas; 2) No

esclarece lo qué pasa cuando un vehículo o estación está congestionada y la persona acosada no logra identificar al acosador; y 3) No esclarece con quién debe quejarse, quién retira al acosador del sistema, ni quién cobra la multa.

A su vez, el Código de Policía define en el Artículo 146 los comportamientos que son contrarios a la convivencia dentro de los sistemas de transporte público masivo, los cuales incluyen: *5. Agredir, empujar o irrespetar a las demás personas durante el acceso, permanencia o salida de estos; 11. Perturbar en los medios de transporte públicos la tranquilidad de los demás ocupantes mediante cualquier acto molesto; 15. Perturbar en los medios de transporte públicos la tranquilidad de los demás ocupantes mediante cualquier acto obsceno.*

Estos numerales protegen a las mujeres del acoso sexual físico, la violencia física y el acoso sexual verbal. Sin embargo, la desprotección que pueden sufrir las usuarias tiene que ver primero con que no es clara la definición de actos obscenos y la perturbación de la tranquilidad de los demás ocupantes. Segundo, queda la duda sobre si la mujer viola alguna norma como usuaria (núm. 5 y 11 referidos) en los casos en los que es acosada y se defiende física o verbalmente. Tercero, no es claro cómo puede iniciarse un proceso penal cuando la víctima no es capaz de identificar al acosador, especialmente bajo las condiciones de hacinamiento que existen en horarios pico en el sistema de transporte.

A la hora de la implementación, faltan estudios que muestren cuántas personas han sido multadas por acoso sexual desde que se expidió el Código de Policía. También se requieren investigaciones sobre el posible cambio que haya generado el nuevo Código frente a la ocurrencia y percepción sobre el acoso sexual en el transporte público.



## Conductores

De acuerdo con la sección de Preguntas Frecuentes de la página de TransMilenio, los Concesionarios operadores del sistema tienen la obligación de realizar capacitaciones periódicas dirigidas a conductores y al personal técnico y operativo. Sin embargo, no es claro si las capacitaciones incluyen temas de acoso sexual, violencia de género u otras conductas que afectan de manera diferenciada a las mujeres.

TransMilenio también describe el proceso para interponer quejas contra operadores y actores del sistema, y para procesar la queja requieren información detallada y privada sobre el conductor a la que es difícil de acceder (ej. vehículo que conducía, carné del funcionario y datos adicionales que faciliten la investigación). Finalmente, TransMilenio cuenta con la Defensoría del Ciudadano Usuario del SITP que protege al usuario de funcionarios de TransMilenio de buses y servicios cuando estos no sean de calidad. Sin embargo, la descripción de las funciones de la Defensoría del Ciudadano Usuario del SITP no es clara sobre si esta es la institución con la facultad para atender quejas sobre incidentes que involucren caso de acoso sexual dentro de los buses del sistema.

## Los policías que atienden denuncias

El Manual del Usuario de TransMilenio, en el apartado de normas de seguridad, dice que el usuario debe comunicar inmediatamente a los funcionarios de TransMilenio o a la Policía actos sospechosos o situaciones de emergencia. Según el artículo 222 del Código de Policía, una persona puede iniciar un proceso verbal inmediato ante un agente de Policía (como los que se encuentran en las estaciones de TransMilenio) “*de oficio o a petición de quien tenga interés directo o acuda en defensa de las normas de convivencia*” (numeral 1). Sin embargo, los numerales 2 y 3 del Código asumen que la persona va a poder identificar al infractor en un sistema congestionado como TransMilenio, sin tener en cuenta que muchas de las mujeres que sufren de acoso en el sistema precisamente no denuncian a los acosadores pues no logran identificarlos (véase sección 4). Por último, aunque el numeral 4 dice que la Policía analizará los hechos y procurará una mediación policial de las partes en conflicto, en caso de acoso sexual, pedirle a una víctima que medie con su acosador la revictimiza<sup>21</sup> en lugar de protegerla, reafirmando las dificultades a las que se enfrentan las usuarias como se identificó antes en este capítulo.

## Protocolo Me Muevo Segura

A finales del 2019 se lanzó el Protocolo Me Muevo Segura<sup>22</sup>, una ruta única de atención, prevención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público. Este protocolo fue desarrollado por un grupo de trabajo que lo componen la Secretaría Distrital de Seguridad, TransMilenio SA y la Secretaría Distrital de la Mujer. Según información encontrada en la página de la Secretaría Distrital de la Mujer, si hay un acto de acoso sexual en el espacio o transporte público hay cuatro acciones principales:

1. Si la vida de la persona está en riesgo llamar al 123 y reportar el hecho.
2. Acudir al personal presente para activar el protocolo, quien se comunicará con el centro de control y alertará las autoridades más próximas.
3. Hacer la denuncia. Entregar todos los detalles y evidencias que logren diferenciar las acciones de carácter sexual de una injuria por vía de hecho.

---

<sup>21</sup> La revictimización surge cuando una persona que ha vivido una experiencia traumática entra en contacto con autoridades o instituciones del Estado y es receptora de tratos injustos, incluso siendo criminalizada por el mismo acto del que fue receptora (Bezanilla, Miranda, & González Fabiani, 2016)

<sup>22</sup> Para más información: <http://www.sdmujer.gov.co/content/protocolo-me-muevo-segura>

4. Para la orientación y la atención psicosocial y jurídica a la mujer agredida, acudir a la Línea Púrpura Distrital (01800112137), lo que accionará el Mecanismo de Atención Intermedio (MAI).

## Campañas y programas sobre seguridad para las mujeres en el transporte implementadas por diversas entidades

Las instituciones que trabajan en Bogotá en conexión con el tema de género y transporte son TransMilenio, los concesionarios operadores de TransMilenio, la Secretaría Distrital de la Mujer, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Policía Nacional y la Empresa Metro de Bogotá. Estas entidades han desarrollado diferentes campañas y acciones con el objetivo de aumentar la movilidad y la seguridad de las mujeres en el transporte público desde el año 2000. A continuación, se resumen algunas de las acciones desarrolladas por cada una de ellas en esta materia.

### Empresa TransMilenio

TransMilenio ha trabajado en la promoción de derechos de las mujeres en diversos escenarios. En 2014 inició el Plan Piloto “Una Rosa no se Roza” (2014) en conjunto con otras organizaciones que buscó sensibilizar a los usuarios con diferentes piezas de comunicación para prevenir el maltrato y el acoso contra las mujeres en el transporte público (CEPAL, 2015). A continuación, se presentan las frases de la campaña (CEPAL, 2015):

*“Como dice una popular frase colombiana: ¡No hay que dar papaya! Para esto Una rosa NO se roza te da unas recomendaciones para que no seas víctima del abuso en el transporte público.*

- *Si estás sola a altas horas de la noche y tienes que utilizar el sistema de transporte público trata de ir acompañada o sitúate al lado de una persona que se vea de confiar.*
- *No te subas por la parte de atrás de los buses y mucho menos cuando van llenos, es el sitio propicio para el abuso.*
- *No te sientes en la parte de atrás cuando vaya muy solo el bus.*
- *No te hagas hacia el lado de la ventana, ya que puede venir un abusador y aprovechar de la impotencia e inseguridad de estar hacia ese lado.*
- *Cuando viajes en el transporte público trata de no usar faldas muy cortas y escotes, ya que serás víctima de estos abusadores.*
- *Si te toca utilizar taxi para transportarte, siempre copia el número de la placa y envíalo por mensaje a un conocido tuyo.*

- *No permitas que alguien se te acerque mucho, si ves que tiene intenciones malas, ¡¡NO TE QUEDES CALLADA!!*

Esta campaña recae principalmente en el autocuidado de las mujeres y no en la responsabilidad de los acosadores. Además, legitima estereotipos de género por la violencia que sufren las mujeres, al establecer cómo deben vestirse y dónde se deben ubicar en los buses, culpabilizándolas de la agresión. La campaña no enseña respeto hacia las mujeres, las responsabiliza de las conductas de acoso, restringiendo aún más su libertad y la forma en que pueden experimentar la ciudad, específicamente el transporte público.

En 2014, la SD Mujer y TransMilenio lanzaron el plan piloto “Mujeres viajan seguras en TransMilenio” que consistía en implementar buses exclusivos para mujeres en las rutas: F23 y J23 (Kennedy-Centro); C71 y G71 (Suba- Santa Isabel) y D26 y E26 (Portal de la 80 – Av. El Dorado) para contrarrestar las agresiones físicas y sexuales contra mujeres. Este plan piloto funcionó durante las horas de baja demanda (de 9 a. m. a 4 p. m.) y estuvo acompañado por actividades pedagógicas, con el lema “Quiere a tu ciudad, respeta a las mujeres.” El piloto fue discontinuado pues el gobierno consideró que “no existían las condiciones que permitieran la permanencia del programa” (respuesta de SD Mujer a derecho de petición).



La entidad también ha promovido escenarios de inducción y re-inducción del personal que labora en los concesionarios con énfasis en dos derechos: a una vida libre de violencias y a una cultura libre de sexismo. Este proyecto se trabaja con los empleados de los concesionarios a través de la metodología de multiplicación. Hasta 2018 se habían sensibilizado y formado a 42 personas de ocho concesionarios. La entidad también brinda información sobre rutas de denuncia, atención psicosocial y jurídica, y ha adoptado fechas emblemáticas como el Día internacional de los derechos de las mujeres y el Día internacional por la no violencia contra las mujeres.

Para la planeación de rutas con perspectiva de género TransMilenio afirma que se atiende la demanda de usuarios basados en calidad y eficiencia económica. El sistema no genera oferta exclusiva para un grupo de usuarios porque considera es contradictorio con el objeto de gestionar transporte en la ciudad de manera pública y balanceada. Pese a que las mujeres son las mayores usuarias del sistema, la entidad afirma que no se destina un rubro específico para dicho grupo objetivo, pero sí para un enfoque diferencial. Esta afirmación recibida a través de un derecho de petición (No. 2018ER14437) es una confirmación clara y directa de que el transporte todavía es considerado neutral cuanto al género y esta consideración lleva a que persistan las desigualdades en el acceso a la ciudad entre hombres y mujeres.

### Concesionarios operadores de TransMilenio

TransMilenio tiene diferentes concesionarios. Aquí mencionamos aquellos que se encargan del recaudo y algunos que operan rutas del sistema. Algunos de ellos están implementando acciones con sus trabajadores:

Desde la empresa Recaudo Bogotá se han creado espacios al interior de la organización para abordar la agresión a la que se ven expuestos sus trabajadores. Por ejemplo, el Comité Anti-Agresión integrado por distintos miembros de la organización, desarrolla estrategias para prevenir y atender los distintos casos de agresión, además de brindar asesoría y acompañamiento jurídico al personal agredido. También se ha promovido la campaña “0 Agresión” en estaciones del Sistema y en redes sociales para sensibilizar a los usuarios de TransMilenio sobre el trato respetuoso y tolerante a todos sus empleados. Para 2018, estos programas habían logrado reducir los índices de agresión de usuarios a trabajadores en un 32% en comparación con el primer trimestre de 2017 (Recaudo Bogotá S.A.S, 2018). Sin embargo, la problemática de la agresión a trabajadores de Recaudo asociada con la evasión del pago, sigue presentándose y representa uno de los riesgos más significativos para ellos, a pesar de que está en manos de la Policía Nacional su control y sanción.

Igualmente, en cuanto a concesionarios que operan rutas, el Concesionario Sistemas Operativos Móviles S.A – SOMOS K S.A, no cuenta con información sobre capacitaciones de género, pero sí cuenta con un programa



de entrenamiento especial (Programa de mantenimiento de competencias), donde una profesional en psicología especialista en Seguridad y Salud capacita a los operarios sobre los acosos por parte de los usuarios. Otro de los Concesionarios, Suma – SITP, organiza capacitaciones internas semanales sobre género, en especial en el área de relaciones humanas donde la metodología es práctica y teórica por medio de juego de roles y modelamiento.

### Secretaría Distrital de la Mujer (SD Mujer)

La Secretaría de la Mujer estudia dos aspectos de la movilidad: el derecho al hábitat y el derecho a una vida libre de violencias.

Aprovechando el plan piloto “Mujeres Viajan Seguras en TransMilenio”, en 2014, la SD Mujer realizó la encuesta “Mujer viaja segura en TransMilenio” que arrojó datos sobre la percepción de las usuarias sobre las rutas del plan piloto. Según la SD Mujer, esta medida contribuyó a desnaturalizar ciertas conductas que constituyen acoso, como el acoso verbal contra las mujeres. Por ejemplo, la población encuestada consideró reprochable y un delito la conducta de decir piropos a una mujer, además de identificar como delitos otros hechos que se presentan en el transporte público (Secretaría Distrital de la Mujer, 2014b).

Asimismo, la SD Mujer, como parte del programa Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas, busca prevenir y responder al acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra mujeres y niñas. Como parte de este programa, en diciembre de 2017 realizó el "Estudio exploratorio de acoso sexual en TransMilenio"; sus resultados están bajo revisión.

La SD Mujer también participa en el *Transport GenderLab* del Banco Interamericano de Desarrollo junto a la Secretaría de Movilidad y TransMilenio, para incorporar el enfoque de género en el sistema de transporte. La participación sigue tres líneas de acción: 1) la adaptación de la infraestructura relativa a los sistemas de transporte urbano según el género; 2) la promoción de la incorporación de mujeres en ocupaciones no tradicionales en el sector; y 3) el levantamiento de información sectorial diferenciada por sexo. Actualmente se viene realizando un estudio sobre movilidad activa de cuidado para entender las dinámicas de la movilidad de cuidadores que llevan menores al colegio en bicicleta en cuatro localidades.

Asimismo, en 2016 la SD Mujer y la Secretaría Distrital de Salud crearon la Línea Púrpura de Bogotá (018000 112137), la cual brinda orientación y atención psicosocial con el fin de prevenir el feminicidio, el daño emocional y las afectaciones en la salud de las mujeres.

Además, viene desarrollando un protocolo de atención a mujeres víctimas de violencia en el transporte público, a través de la coordinación interinstitucional, la atención, prevención y promoción frente a la violencia contra las mujeres. En diciembre de 2017 se analizaron las condiciones para el funcionamiento del protocolo, que también incluirá un registro de los hechos, y en 2018 se socializó interna y externamente (en los sectores de Movilidad, Seguridad y Cultura), con el fin de realizar los ajustes al protocolo en SITP y SITP provisional.

La SD Mujer también trabaja en el fortalecimiento del sistema de protección integral de mujeres víctimas de violencias SOFIA. Además, está trabajando el Plan de Desarrollo para abordar las violencias que las mujeres sufren en el espacio público; garantizar el acceso de las mujeres al espacio público y a la ciudad; y eliminar la tolerancia institucional a las violencias contra las mujeres. Todas estas son estrategias que se intersectan con las experiencias de las mujeres en el transporte público que hace parte del espacio público y el acceso a la ciudad, y que pretenden darles espacios libres de violencia dentro del transporte. Las acciones para implementar estas estrategias incluyen incorporar las necesidades de las mujeres en la política de seguridad y convivencia, implementar campañas para prevenir violencias contra las mujeres, registrar las violencias y crear protocolos de atención especialmente para mujeres víctimas de violencia en el transporte público, y disminuir la percepción de inseguridad de las mujeres usuarias de TransMilenio mediante protocolos de atención oportuna.

La SD Mujer, a través de la Subsecretaría de Políticas de Igualdad, también busca fortalecer las competencias participativas de las mujeres mediante el Plan Institucional de Participación de las Mujeres, bajo el cual, en 2017 el Consejo territorial de Planeación del Distrito elaboró la cartografía de la representación de las mujeres, donde se identifica a las actoras que posicionan una agenda de derechos de las mujeres. Por último, la estrategia de Pactos de Corresponsabilidad, donde trabaja la SD Mujer y la sociedad civil, logró la firma de un compromiso por las mujeres en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), involucrando a la bancada informal de mujeres del Concejo y el CTPD, mediante el cual se hizo acompañamiento a la comisión del POT del Consejo consultivo de mujeres y se apoyó técnicamente la agenda de mujeres del Distrito.

Además, en los últimos años la SD Mujer ha venido desarrollando el programa Me Nuevo Segura<sup>23</sup> que buscó generar un índice de seguridad personal de mujeres en la noche. Este programa recolectó fotos sobre vías y ciclo-infraestructura de toda la ciudad y analizó cada foto según ocho criterios definidos por Safetipin.com. Este análisis arrojó mapas con los puntos analizados georreferenciados y se está en fase de implementación de un piloto para implementar urbanismo táctico en puntos identificados como críticos. Sin embargo, a la

---

<sup>23</sup> Para más información consultar: <http://omeg.sdmujer.gov.co/index.php/articulos/235-espacios-publicos-seguros-para-las-mujeres-la-experiencia-innovadora-de-bogota>

fecha de esta publicación no se pudo acceder a los datos crudos del índice para incluirlos en los análisis de esta investigación.

Por último, en septiembre del año 2019 se implementó el Congreso Internacional 50-50 Más Mujeres en Bici que buscó visibilizar experiencias de mujeres de la ciudad en la promoción del uso de la bicicleta a través de un espacio académico de discusión e intercambio de conocimientos y experiencias.

### Secretaría Distrital de Movilidad (SDM)

El Pacto por la Movilidad Segura de las Mujeres en Bogotá, denominado “Pacto Mujeres” (2014), fue promovido por la Administración del Distrito en su Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” para modificar comportamientos en el uso del sistema vial que afectan a las mujeres. La SDM convocó las organizaciones sociales, la academia, y el sector público y privado, para suscribir el pacto para disminuir el número mujeres de víctimas de siniestros viales (Secretaría Distrital de Movilidad, 2014).

Además, la SDM realizó la encuesta de movilidad 2015 en la que por primera vez se caracterizó la movilidad de la ciudad con variables que permiten hacer una diferenciación por género. La encuesta se realizó para caracterizar la movilidad urbana y suburbana de la población igual o mayor de 5 años de edad, residentes en la ciudad de Bogotá y de los 17 municipios vecinos de su área de influencia. Sus resultados se encuentran en la página del SIMUR e incluyen la partición modal de Bogotá, los orígenes y destinos en una localidad, la distribución según motivos de viaje y la variable ocupación. También incluyen algunos datos sobre acoso sexual, aunque estos pueden mejorarse porque son muy pocos y carecen de sistematicidad suficiente para sacar conclusiones estadísticamente relevantes. La existencia de datos desagregados por género es fundamental para una planeación del transporte que responda también a las necesidades de las mujeres.

Recientemente la SDM fue reestructurada. En esta reestructuración el componente social fue fortalecido para poder trabajar de manera transversal todos los enfoques diferenciales, incluyendo la perspectiva de género.

### Instituto de Desarrollo Urbano

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), destinado a ejecutar obras viales y de espacio público para el desarrollo urbano de la ciudad afirma que, por su naturaleza jurídica, no cuenta con programas o actividades dirigidas exclusivamente a mujeres. Una vez más, esta respuesta evidencia que la entidad considera que su actividad es “neutra”, lo cual impide entender cómo el desarrollo urbano impacta de forma diferenciada a hombres y mujeres.

## Empresa Metro de Bogotá

En la Empresa Metro de Bogotá (EMB) se identifican las siguientes medidas frente a la mejora en la accesibilidad y la seguridad de las mujeres en los espacios públicos durante la construcción y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB): a) Programa de información y participación de los grupos de interés; b) Programa de fortalecimiento ciudadano para la construcción de vida urbana de la PLMB; c) Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la Primera Línea de Metro de Bogotá; d) Programa de cultura de movilidad sostenible; e) Programa de inclusión social laboral; g) Programa de reasentamiento; y h) Programa de manejo para el influjo laboral y violencia en razón del género.

## Policía Nacional

Finalmente, otra entidad a cargo de programas y acciones sobre el tema de acoso sexual hacia la mujer es la Policía Nacional. Aunque esta entidad no es de orden local, su operación en Bogotá responde a dinámicas que sufren las mujeres en el transporte. La entidad instruye a sus funcionarios conforme a procedimientos estandarizados en las dos rutas de actuación para la atención de víctimas: 1) Cuando la víctima busca ayuda directamente en la Policía Nacional <sup>24</sup>, y 2) Cuando se trata de un caso de flagrancia. <sup>25</sup>

Específicamente, la Policía Nacional elaboró una ruta de atención inmediata a víctimas de estas violencias, incluyendo la creación del grupo élite de policías encubiertos que activa un esquema de alarma de atención rápida y detención del agresor. La Fiscalía General de la Nación estableció que las denuncias por violencia contra las mujeres en el transporte público se debían tramitar como "actos urgentes". Además, se crearon cuatro puntos de denuncia para beneficiar a las mujeres víctimas de violencia en el sistema en el Portal Tunal, Américas, Norte, Suba, e incluyó a las usuarias en el desarrollo de estrategias de comunicación y sensibilización. Esta medida también estuvo acompañada por el Plan de Educación Ciudadana Multiplicadores de Cultura por la Vida, que consistía en capacitaciones a los operadores del sistema y campañas de sensibilización a usuarios.

---

<sup>24</sup> El procedimiento inicial consiste en: Aplicar el SEA (saludar, escuchar y actuar); Cuando el policía conoce el caso le debe informar a la posible víctima cuáles son los mecanismos de atención a los que tiene derecho; Si se evidencia violencia física o sexual se debe trasladar a la posible víctima al centro de salud más cercano, si la posible víctima no desea ser trasladada a los servicios de salud se deja constancia; En caso de que la víctima sea reclusa en un centro de salud, el uniformado que conoció el caso coordinará con la Policía Judicial la recepción de la denuncia.

<sup>25</sup> El procedimiento inicial consiste en un hecho flagrante que es cuando la persona es sorprendida y aprehendida durante la comisión del delito.

Para responder a las necesidades de las mujeres cuando son víctimas de violencia, en 2015 la Policía Nacional puso en funcionamiento la línea 155 con el apoyo de la Alta Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer. Esta línea permite a la ciudadanía consultar información sobre sus derechos y recibir orientación legal y en salud en caso de ser víctimas de violencia.

En conclusión, las diversas entidades mencionadas han implementado campañas e iniciativas para promover mayor seguridad de las mujeres dentro del transporte público, tener una visión más amplia de los datos de movilidad en materia de género, capacitar a empleados para responder a situaciones de violencia, planear rutas seguras, entre otras. Sin embargo, se mantiene la creencia de que ciertos tipos de iniciativas relacionadas con un análisis más profundo entre género y transporte no son necesarias porque se sigue pensando que la planificación de la movilidad debe responder a un usuario “neutro”. Además, tampoco existe mucha información específica sobre datos ni campañas destinadas a proteger a niñas y adolescentes usuarias.



# 6

## Participación laboral en el sector transporte

*“Cuando el transporte es planeado por mujeres, es planeado para todos” Dr Tania Rödriger-Vorwerk – Conferencia Women Mobilize Women-TUMI, Leipzig, 2018*

El transporte es un sector predominantemente masculino. Existen estudios que identifican las principales barreras para la incorporación de mujeres en el sector, como lo son las exigencias técnicas para conductores, baja disponibilidad de mujeres especialistas y una cultura masculina en las organizaciones que solidifica estereotipos de género y dificulta cambios. Los efectos negativos para las mujeres son diversos: se reducen sus oportunidades laborales, de ingreso y de empleos de mejor calidad (Granada et al., 2019), pero no solo eso: esto implicaría la continuidad de un sistema de transporte que no suple las necesidades específicas de las mujeres, al no hacerlas partícipes de las decisiones técnicas y de la planificación del mismo

En Colombia, es posible identificar aun una baja participación laboral en algunos cargos dentro el campo de la movilidad: menos del 45% de los trabajadores del ente gestor son mujeres y tan solo el 2% de las conductoras de bus son mujeres (ver Figura 33 ) por debajo del porcentaje que tiene Santiago, por ejemplo, que asciende al 4,80% (Transport gender LAB - Santiago, 2019).

Recientemente, se ha evidenciado que algunas empresas están valorando calidades estereotípicamente femeninas en sus conductores, como el buen trato, capacidad de construir equipos, mejores conductas al conducir. Para fomentar que más mujeres trabajen en el sector, el gobierno de Chile, por ejemplo, ha promovido diferentes iniciativas, como concursos para estimular la contratación de mujeres, y alianzas estratégicas con entidades de educación para capacitar mujeres para obtener licencias de conducir, permitiendo generar mayor autonomía económica, mayor autoestima, un mejor desempeño con las empresas (asociado al compromiso con el trabajo y nivel de responsabilidad de las mujeres) y un mejor clima laboral (Transport gender LAB - Santiago, 2019). Sin embargo, contratar más mujeres no es la única solución, se debe cambiar la cultura predominantemente masculina.

### La paridad de género en entidades a nivel distrital

A través del mecanismo de derechos de petición, se ha solicitado a las entidades distritales involucradas en temas relacionados a la movilidad que indicaran la situación de la paridad de género en sus organizaciones, tanto a nivel general, es decir el número total de funcionarios, como a nivel directivo, entre los funcionarios que tienen capacidad de toma de decisión. En términos de normativa, la Secretaría Distrital de Planeación, a través del Acuerdo 623 de 2015 (Concejo de Bogotá D.C., 2015), pretende garantizar la participación de la mujer en los niveles directivos de la Administración Distrital. Un panorama general de la realidad del empleo

público distrital evidencia que en el nivel central para 2017 había un 53,8% de presencia de mujeres, en el nivel descentralizado un 50,8% y a nivel de las localidades un 29,4%<sup>26</sup>.

Las entidades relacionadas con temas de movilidad muestran un equilibrio relativo en la paridad de género. Sin embargo, la Policía Metropolitana de Bogotá (MEBOG) presenta un desequilibrio importante en la cantidad de mujeres trabajadoras de la entidad, así como la SD Mujer presenta un mayor número de mujeres. Aunque TransMilenio S.A. presenta relativa paridad de funcionarios, las concesionarias zonales y troncales registran una aguda diferencia en la cantidad de hombres y mujeres empleadas.

Esto se muestra problemático porque tanto la MEBOG como las empresas concesionarias del sistema de transporte público son el contacto más directo con las víctimas, y mayor paridad de género en el cuerpo de funcionarios podría traer mayor confianza a la hora de hacer una denuncia. Además, este desequilibrio puede tener un impacto en la cultura organizacional y su percepción y visión sobre cómo darle manejo al acoso sexual dentro del sistema de movilidad.

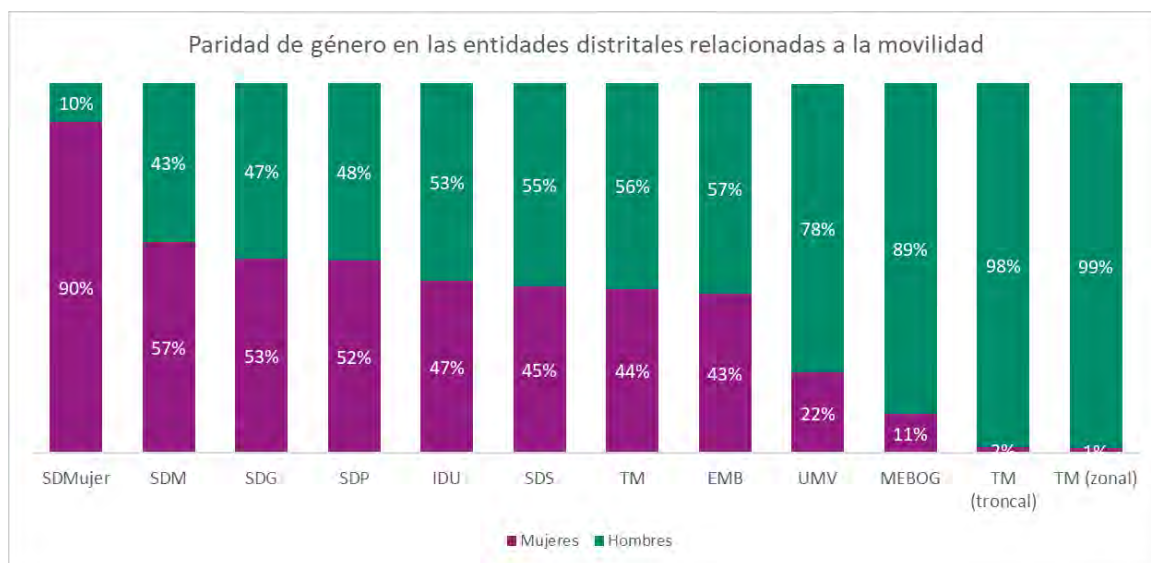
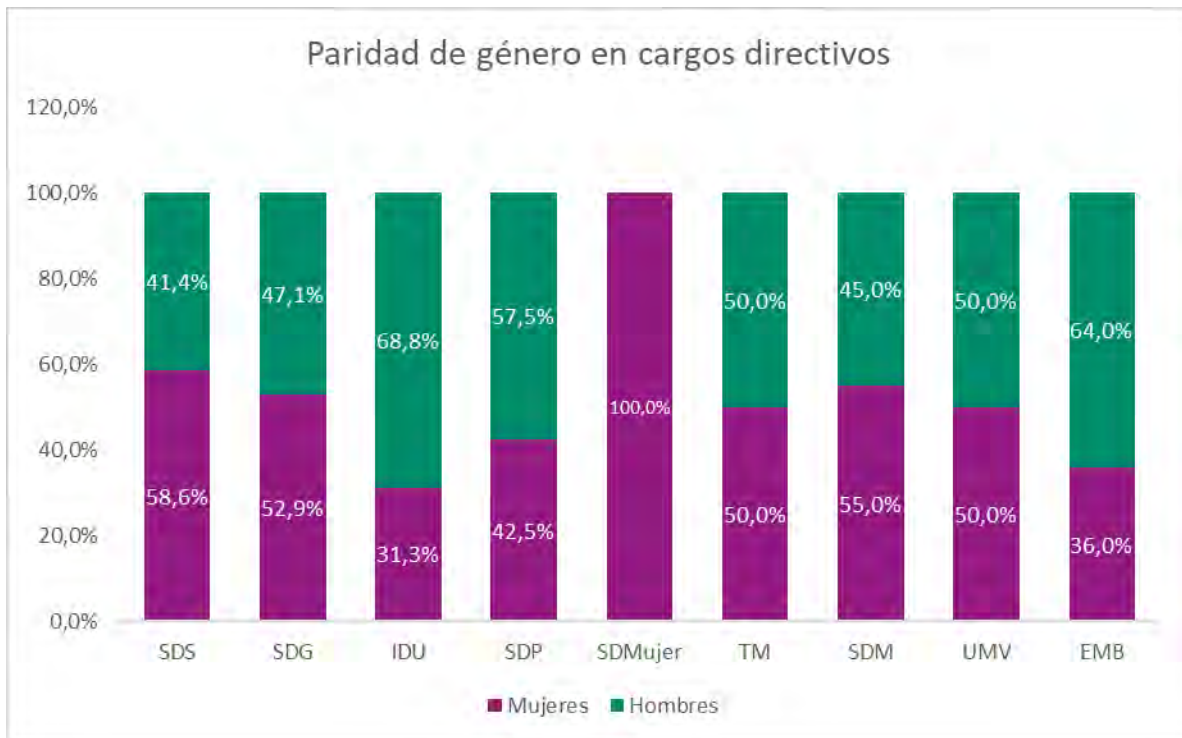


Figura 33. Paridad de género en entidades distritales relacionadas con el sector movilidad. Fuente: elaboración propia con base en respuestas a derechos de petición.

<sup>26</sup> El informe completo se puede encontrar en la página del Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG), análisis de actualidad, mediciones y sondeos.

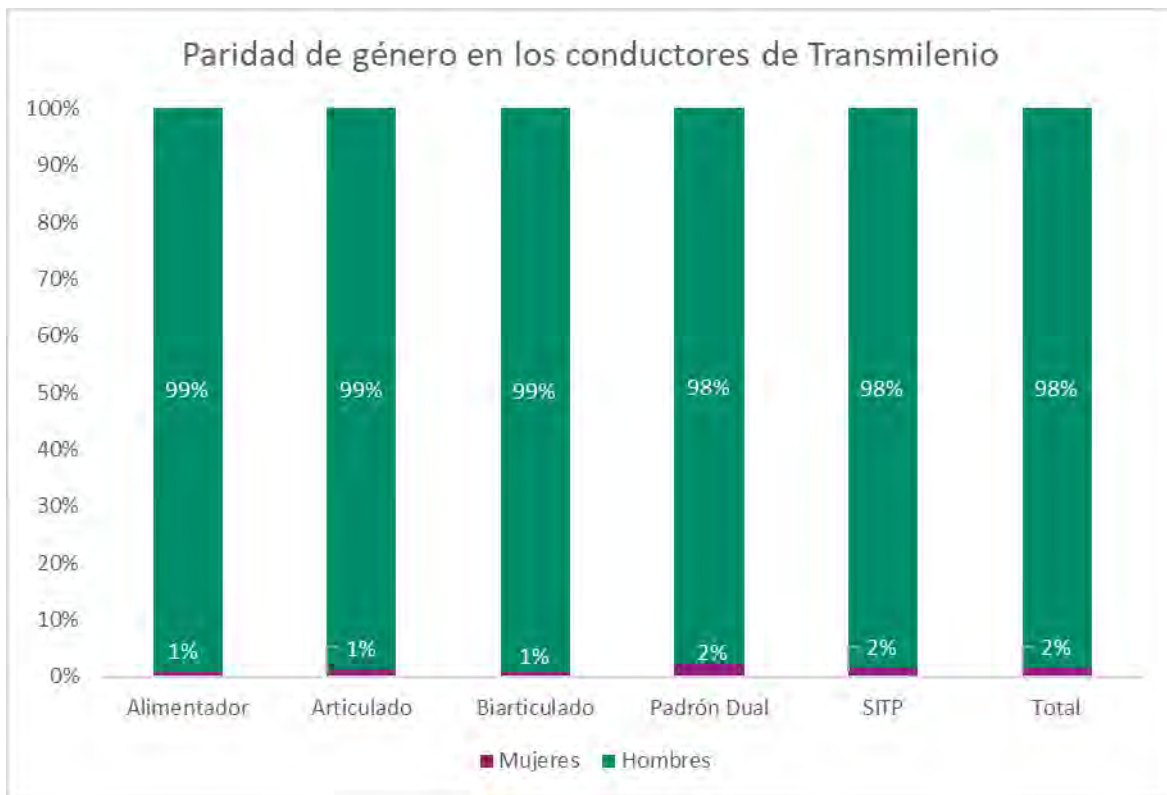


La paridad de género en cargos directivos de las entidades distritales relacionadas al sector de la movilidad, muestra una mayor presencia de hombres en el IDU y en la SDP, y ninguna presencia de hombres en cargos directivos de la SD Mujer.



**Figura 34. Paridad de género en cargos directivos en entidades distritales relacionadas con el sector movilidad. Fuente: elaboración propia con base en respuestas a derechos de petición.**

En la Figura 34 se observa la proporción de hombres y mujeres operadores (conductores) en TransMilenio (a 22 de junio de 2018), donde la sobrerrepresentación de hombres como conductores de buses es incuestionable, a pesar de que las mujeres conductoras tienen comportamientos menos riesgosos y se involucran en siniestros con menos cantidades de muertos y heridos (véase sección 0).



**Figura 35. Paridad de género de conductores de TransMilenio. Fuente: TransMilenio S.A., elaboración propia con respuestas a derechos de petición**

Estos datos muestran un sector altamente dominado por hombres, sin embargo, la falta de datos cualitativos e información sobre las barreras que encuentran las mujeres para acceder y permanecer al mercado laboral del sector transporte no permite avanzar en el análisis o en recomendaciones más específicas. Para cambiar este panorama, es clave tener en cuenta los nuevos espacios de participación que se han gestado recientemente, como lo es la iniciativa *Transport Gender Lab* de la cual hace parte la Secretaría de la Mujer. Esta iniciativa propone la promoción de la incorporación de mujeres en ocupaciones no tradicionales en el sector, con lo cual, se puede gestar una mayor participación laboral de las mujeres en el sector. También sobresale las medidas de inclusión social laboral de la Empresa Metro.



# 7

## Conclusiones y recomendaciones

La literatura académica, a través de diferentes estudios a nivel internacional y local, indica que existen diferencias en la forma con que las mujeres y hombres se desplazan, en las necesidades que tienen cada usuaria en términos de operación e infraestructura de los sistemas, y en la experiencia de viaje en general, lo que afecta su calidad de vida y su derecho a la ciudad. Esto evidencia que el transporte público no es neutral en cuanto al género, tal como se ha encontrado en Bogotá.

En los últimos años se identifican avances y esfuerzos realizados por entidades distritales para mejorar la seguridad personal de las mujeres en el transporte público. Sin embargo, son evidentes los numerosos desafíos pendientes para mejorar la movilidad de la mujer en la capital colombiana en cuanto a su accesibilidad y seguridad principalmente. **La falta de reconocimiento explícito de las experiencias específicas de cada género en las fases de planificación y diseño de los sistemas de transporte ha impactado de manera negativa a las mujeres, principalmente en zonas de bajos ingresos.**

Este estudio buscó entender la experiencia de las mujeres al desplazarse por Bogotá y para eso desarrolló una metodología que tiene una mirada integral sobre los diferentes ámbitos de su interacción con el sistema de movilidad y con la ciudad. Esta aproximación metodológica no es específica al caso de Bogotá y puede ser replicada en otros estudios e investigaciones. A continuación, se presentan las conclusiones y recomendaciones de la presente investigación según cada ámbito.

El análisis de los patrones de movilidad de las mujeres en Bogotá evidencia poca accesibilidad para las mujeres que residen en estratos bajos, lo que redundo en menor acceso a oportunidades, mayor exposición al riesgo en vías locales y viajes más largos y costosos. Además, las mujeres son las principales usuarias del transporte público, en especial del SITP zonal y provisional. Esto puede estar asociado a la baja cobertura de TransMilenio en zonas de bajos ingresos, lo que afecta principalmente a las mujeres que están menos dispuestas a usar la bicicleta o caminar para llegar a las estaciones pues perciben condiciones de inseguridad personal o vial. Por lo tanto, **es necesario promover la infraestructura y el uso de modos sostenibles con enfoque de género, los cuales han demostrado mejorar la accesibilidad de mujeres, sobretodo en la primera y última milla, tornando los viajes de mujeres más eficientes y menos costosos.**

El análisis geográfico demuestra que las mujeres tienen menos acceso a oportunidades de trabajo y a trabajos diversos, con una incidencia mayor en mujeres residentes de barrios de bajos ingresos, lo que se conecta a la conclusión anterior. Este resultado puede ser el efecto de una mayor dependencia de las mujeres al transporte público y, por ende, menor accesibilidad a ubicaciones sin buena cobertura de transporte público y con oferta laboral menos calificada como, por ejemplo, en la industria. También puede estar asociado a que sea menos probable que una mujer, debido a las cargas de cuidado y a estereotipos de género, pueda capacitarse en labores más diversas a las que sí acceden los hombres. **Finalmente, estas dinámicas refuerzan un ciclo vicioso**

de menores oportunidades laborales y termina por afectar la autonomía financiera de las mujeres y reforzando dinámicas de violencia intrafamiliar.

En contraste, en TransMilenio, el número diario de viajes realizados por hombres y mujeres es relativamente igual y esta paridad se mantiene a través de todos los niveles de ingresos. **Esto resalta la importancia de promover y construir sistemas de transporte público masivos, idealmente con enfoque de género.**



Hombres y mujeres realizan una cantidad similar de viajes diarios. Sin embargo, el propósito de los viajes es diferente. Los viajes realizados por mujeres son en menor proporción por motivo de trabajo y en mayor proporción relacionados con actividades de cuidado. Esta condición **tiene efectos socioeconómicos negativos y confirma el fenómeno de pobreza de tiempo entre las mujeres, pues su mayor dedicación a labores de cuidado les resta tiempo para invertir en sí mismas y en sus competencias.**

**Con el objetivo de incentivar un cambio social que balancee las cargas de cuidado en la sociedad, se recomienda adoptar una normatividad que otorgue incentivos para que la carga de trabajo de cuidado se distribuya de manera más equitativa, cómo las licencias de cuidado de niños compartidas. Así como mejorar la accesibilidad en modos más diversos, conectar de manera más eficientes orígenes y destinos asociados a labores de cuidado, y mejorar los viajes intra-barrios o autocontenidos.**

El análisis de seguridad vial reitera que los hombres víctimas de lesiones y muertes por siniestros de tránsito están desproporcionalmente representados pues tienen cinco veces mayor probabilidad de ser víctimas fatales que las mujeres por viaje realizado. Lo anterior está asociado a un comportamiento más riesgoso, la negación del dolor y de la vulnerabilidad, la necesidad de proyectar control emocional, valentía y el desprecio por las actitudes de autocuidado (Torres-Quintero, Palacios-Doncel, Dominguez-Torres, Gáfarro-Barrera, & Burbano-Valente, 2019). **Es esencial cambiar las estrategias de educación y poner en discusión las nociones subjetivas de masculinidad. Asimismo, este resultado resalta la necesidad de trabajar en incentivos para buscar la equidad en las empresas de transporte y las entidades de planificación del transporte, tanto públicas como privadas.**

Las motociclistas son las que mayor riesgo de fatalidades tienen por viaje realizado y es en este modo en el que menor diferencia hay en el riesgo entre mujeres y hombres. **Es necesario entender mejor las variables que inciden en el uso de este vehículo por parte de las mujeres para hacerlo más seguro para incentivar el uso de otros modos más seguros que gocen de la misma independencia como, por ejemplo, la bicicleta.**

La velocidad vehicular afecta a las mujeres tanto en las vías arteriales como en las locales. El 57% de las mujeres heridas y el 70% de las mujeres fallecidas en siniestros de tránsito fueron reportadas en vías arteriales. Las mujeres también se ven más afectadas en las zonas locales por los viajes autocontenidos. Es decir que las políticas y acciones para la gestión de la velocidad como el establecimiento y control de los límites de velocidad, y la implementación de zonas 30, cruces a nivel y pacificaciones viales deberían tener un enfoque de género. Estas acciones podrían complementarse con auditorías de género para identificar aspectos críticos cuanto a seguridad personal y acciones de infraestructura pensadas específicamente para mujeres.

Se ha identificado un menor uso de la bicicleta por parte de las mujeres y además este uso ha crecido a una tasa menor que la de los hombres (2011-2015). Este es un factor de alto impacto, ya que la tasa del uso de la bicicleta por mujeres determina la ciclo-inclusión en una ciudad (Garrard et al., 2012) y, además, puede estar contribuyendo con la falta de enfoque de género en la planificación de la infraestructura ciclista. Dentro de las acciones que pueden mejorar este escenario se encuentran **implementar nueva infraestructura para fomentar viajes potenciales en zonas identificadas como de baja accesibilidad (no solamente en viajes que se hacen actualmente), aumentar la red ciclista para fomentar viajes cortos que suplan la primera y última**

**milla de los viajes realizados en transporte público, mejorar los diseños (mejores anchos, segregación y visibilidad) y mejorar el mantenimiento de las vías y al entorno urbano.**

Asimismo, la bicicleta, con los criterios mencionados, puede ser una herramienta fundamental para mejorar la accesibilidad al trabajo de las mujeres, especialmente las de bajos ingresos. Esto se fundamenta en los resultados que muestran que las mujeres que usan la bicicleta hacen más viajes al día que las que no la usan, tienen viajes más cortos que el resto de mujeres en sus viajes de trabajo y en que los viajes de trabajo tienen destinos más diversos, geográficamente hablando, que los viajes en otros modos. **Es decir, la promoción de la bicicleta con enfoque de género puede mejorar la accesibilidad de mujeres a lugares de empleo.** Estas estrategias deben estar acompañadas de análisis de los mercados laborales y de las barreras que haya para emplear mujeres en diversos tipos de empleos.

La proporción de viajes en modos de transporte sostenibles, como la caminata, la bicicleta y el transporte público, parece estar asociada al número de reportes de acoso sexual de algún tipo, entre otros posibles factores. Esto implica que la promoción de estos modos de transporte debe estar asociada a campañas y acciones concretas para reducir esta problemática. **La investigación también demostró que las mujeres conductoras, tanto de transporte público como de vehículos particulares, se involucran en menos siniestros con heridos y muertos, y registran una menor gravedad en los siniestros, lo que indica que son mejores conductoras que los hombres y que conducen a velocidades más seguras.** Es decir que lograr una paridad de género en los conductores de transporte público podría contribuir a la mejora de la seguridad vial de la ciudad.

En Bogotá existen vacíos importantes en cuanto a la recolección de datos con perspectiva de género y al análisis de los datos de movilidad, ya recolectados, desagregados por género. Y a la recolección y análisis de datos de seguridad personal y acoso sexual en el espacio público. **Es necesario complementar la información existente con datos cualitativos de percepción de seguridad personal, seguridad vial y barreras para entrar al mercado laboral.** Los estudios cualitativos y cuantitativos deberían incluir mejor información sobre la movilidad de las mujeres, especialmente en bajos estratos, la dimensión de la problemática de acoso sexual, así como monitorear el impacto de las políticas y programas ya implementados para así poder desarrollar mejores políticas públicas. Además, para la planificación con enfoque de género es necesario considerar la recolección de datos en tiempo real y que, desde la concepción de los proyectos de transporte y ciudad, se apliquen metodologías de levantamiento de datos con enfoque de género.

Igualmente, las etapas del proceso de planificación del transporte deben incluir un análisis detallado sobre los desplazamientos de las mujeres en la ciudad. **Las encuestas de movilidad deberían incluir más preguntas socioeconómicas y demográficas, por ejemplo, sobre la asequibilidad, el análisis de los viajes relacionados con labores de cuidado, estructura familiar, uso del tiempo, “no movilidad”, la calidad del transporte y las**

**experiencias de inseguridad, en especial experiencias de acoso sexual.** También se recomienda mejorar las definiciones y clasificaciones de acoso utilizadas. En particular, es importante separar el acoso sexual del abuso sexual y la violación, que son delitos de mucha mayor gravedad y requieren un estudio separado (Moscoso & Quiñones, 2018).



Las conclusiones de la sección “Seguridad personal: acoso sexual en el transporte” muestran que todavía hay muchos vacíos sobre la situación real de la seguridad personal y acoso sexual en el sistema de movilidad. Se ha identificado una falta de información oficial clara y precisa sobre denuncias de acoso sexual en el transporte público. Los datos de la encuesta de percepción realizada virtualmente son alarmantes; **el 84,7% de la encuestadas afirman haber sufrido algún tipo de acoso sexual mientras se desplazaban en la ciudad y el 89,8% de las mujeres declara no haber denunciado los hechos por miedo a ser revictimizadas durante el proceso.** Esto implica que los datos reales sobre acoso sexual pueden ser 10 veces más altos que los actualmente registrados y resalta la necesidad de evaluar la conveniencia e impacto de los procesos de denuncia disponibles, además de una mejor

gestión y apertura de datos, principalmente de denuncias de acoso sexual, para que la ciudadanía también pueda ejercer control social sobre este tema.

Por otra parte, el análisis de las normas y políticas públicas ha evidenciado que, aunque a nivel local se ha avanzado con la definición de una ruta única de atención a nivel distrital, está pendiente la tipificación del acoso sexual como delito, ya que los comportamientos que constituyen acoso sexual no están bien definidos. La mayoría de campañas y programas que se han implementado en el Distrito se centran en combatir el acoso



sexual en el transporte público dejando de lado los temas de accesibilidad a la ciudad y a la paridad de género en las instituciones y empresas del sector; además carecen de evaluaciones de impacto. Se identifica una falta de información sobre iniciativas públicas y el presupuesto destinado a mejorar las condiciones de movilidad de las mujeres es menor al necesario.

Por último, los datos obtenidos indican que entre los trabajadores de las entidades distritales hay buenos niveles de paridad de género, tanto a niveles generales como de directivos. Sin embargo, entre los conductores de transporte público la situación es inversa. **El 2% de los conductores de TransMilenio son mujeres y no se cuenta con un análisis detallado sobre las barreras y retos que permitan a un mayor número de mujeres a acceder a estos cargos.** Se deben promover estrategias para mejorar este escenario, como la capacitación de mujeres conductoras, el diseño de campañas de reclutamiento con enfoque de género, la revisión de las políticas y procedimientos laborales para mejorar el ambiente laboral para todos, e incluir facilidades adecuadas a las necesidades específicas de las mujeres.

Los temas que según los resultados pueden ser útiles para las futuras investigaciones son:

- Ahondar e investigar las razones por las que la edad impacta en los patrones de viajes de las mujeres y buscar soluciones
- Investigar los factores que influyen en la mayor exposición de las mujeres a siniestros viales en vías locales y buscar soluciones. Asimismo, se debería investigar con mayor profundidad el tipo de siniestros en los que se encuentran involucradas las mujeres en vías locales.
- Investigar la relación de la siniestralidad de mujeres con la de niños y sus implicaciones.
- Investigar y establecer una metodología para planificar y priorizar acciones de infraestructura para el ciclismo urbano con enfoque de género.
- Estudiar a detalle las implicaciones de no usar la bicicleta para las mujeres, centrándose en zonas con bajo uso.
- Investigar la experiencia de las mujeres en las zonas de baja accesibilidad y de las posibles soluciones, por ejemplo, con casos de estudio haciendo uso de datos cualitativos.
- Hacer una encuesta de percepción representativa sobre el impacto del acoso sexual en todos los sistemas de transporte.
- Analizar los datos arrojados por el estudio Ella Se Mueve Segura de la Secretaría de la Mujer e identificar las problemáticas socioculturales y de infraestructura vial y urbana específicas de los puntos críticos indicados en los resultados.

- Identificar el número de personas que han sido sancionadas por acoso sexual desde que se expidió el Código de Policía y el posible cambio que este haya generado frente a la ocurrencia y percepción sobre el acoso sexual en el transporte público.
- Analizar los impactos iniciales de la implementación del primer protocolo del país para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual en el transporte público.
- Investigar las barreras y retos que permitan a un mayor número de mujeres a acceder a cargos como conductoras.
- Investigar el efecto de las políticas y planes con enfoque de género realizados en Bogotá y su posible impacto en los patrones de viajes, seguridad vial y personal y accesibilidad de las mujeres a la ciudad.
- Investigar la metodología y la calidad de los datos de denuncias de acoso sexual.
- Investigar más a fondo la participación de las mujeres en el sector transporte.

# Referencias

- Alcalde Mayor de Bogotá. Decreto 166 de 2010 “Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones” (2010).
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2005). *Plan de Igualdad de Oportunidades para la Equidad de Género en el Distrito Capital 2004-2016*.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2018). *Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). *Programa de Gestión de la Velocidad. Documento base*.
- Allen, H., Pereyra, L. P., Mitsuko Nerome, M., Cárdenas, G., Puga, E., Ruales, A., ... Cancino, G. (2018). *Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF & FIA Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Bezanilla, J. M., Miranda, M. A., & González Fabiani, J. H. (2016). Violaciones graves a derechos humanos: violencia institucional y revictimización. *Cuadernos de Crisis y Emergencias*, 15. Retrieved from [http://comepsi.mx/attachments/article/49/Violaciones graves a derechos humanos: violencia institucional y revictimización.pdf](http://comepsi.mx/attachments/article/49/Violaciones%20graves%20a%20derechos%20humanos%20violencia%20institucional%20y%20revictimizaci%C3%B3n.pdf)
- Brysk, A. (2017). Introducción: Violencia de género y relaciones internacionales. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, (117), 7–28. <https://doi.org/10.24241/rcai.2017.117.3.7>
- CAF, & FIA Foundation. (2018a). *Ella Se Mueve Segura (ESMS) – A study on women’s personal security and public transport in three Latin American cities*. (H. Allen, Ed.). Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely>
- CAF, & FIA Foundation. (2018b). *Ella Se Mueve Segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. (H. Allen, Ed.). Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

- Caracol Radio. (2016, February). Mujer denuncia que intentaron violarla en túnel peatonal de Transmilenio. *Caracol Radio*.
- Carosio, A. (2015). Pobreza y cuidado. La corresponsabilidad imprescindible. In A. Carosio (Ed.), *Tiempos para pensar. Investigación social y humanística hoy en Venezuela* (Vol. Tomo 1). CLACSO.
- CEPAL. (2015). *Violencia de género en el transporte público Una regulación pendiente*. Santiago de Chile. Retrieved from [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1)
- Chant, S. (2013). Cities through a “gender lens”: A golden “urban age” for women in the global South? *Environment and Urbanization*, 25(1), 9–29. <https://doi.org/10.1177/0956247813477809>
- Chant, S., & McIlwaine, C. (2016). *Cities, Slums and Gender in the Global South. Towards a Feminised Urban Future*.
- Concejo de Bogotá D.C. Acuerdo 623 de 2015. Por el cual se garantiza la participación de la mujer en los niveles decisorios de la administración distrital. (2015). Bogotá: Concejo de Bogotá. Retrieved from <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=64342>
- Criado-Perez, C. (2019). *Invisible Women: Exposing Data Bias in a World Designed for Men* (UK Edition). Random House.
- Díaz, R., & Rojas, F. (2017). *Mujeres y ciclismo urbano: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*.
- Fainstein, S. S. (2005). Feminism and Planning. In S. S. Fainstein & L. J. Servon (Eds.), *Gender and Planning: A Reader* (pp. 121–138).
- Fainstein, S. S., & Servon, L. J. (2005). Introduction. The Intersection of Gender and Planning. In S. S. Fainstein & L. J. Servon (Eds.), *Gender and Planning: A Reader* (pp. 1–15). Rutgers University.
- FIA Foundation. (2016). *Safe and Sound. International Research on Women’s Personal Safety on Public Transport*. Retrieved from <https://www.fiafoundation.org/connect/publications/safe-and-sound>
- FIA Foundation. (2017). *She Moves Safely*.
- Föbker, S., & Grotz, R. (2006). Everyday mobility of elderly people in different urban settings: The example of

- the city of Bonn, Germany. *Sage Publications, Ltd*, 43(1), 99–118.  
<https://doi.org/10.1080/00420980500409292>
- Garrard, J., Handy, S., & Dill, J. (2012). Women and Cycling. In *City Cycling* (pp. 211–234). Massachusetts, MA: MIT Press.
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008a). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008b). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- GIZ. (2007). *Gender and urban transport: smart and affordable- Module 7a Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*.
- Gómez, J., & Obando, C. (2014). La motorización, el número de viajes y la distribución modal en Bogotá: pasado y posible futuro. *Revista de Ingeniería. Universidad de Los Andes.*, 40, 6–13.
- Granada, I., Navas, C., Ramos, C., Glen, C., Reyes, F., Ayala, V., ... Rubio, D. (2019). *Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.18235/0001836>
- Guzman, L., Oviedo, D., & Cardona, R. (2018). Accessibility Changes: Analysis of the Integrated Public Transport System of Bogotá. *Sustainability*, 10(11), 39–58.
- Harvey, D. (2008). La libertad de la ciudad. *Antípoda*, (7), 15–29. Retrieved from <http://biblioteca.uniandes.edu.co:8080/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=catt00683a&AN=udla.349250&lang=es&site=eds-live>
- Hasson, Y., & Polevoy, M. (2011). Gender Equality Initiatives in Transportation Policy A Review of the Literature.
- Iza, M. (2018). Interseccionalidad y construcción de paz territorial en Colombia: análisis desde el caso de las mujeres de Buenaventura. *Ciudad Paz-Ando*, 11(2), 16–28. <https://doi.org/10.14483/2422278X.13757>
- Kash, G. (2019). Always on the defensive: The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport and Health*, 13(June), 234–246. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.04.004>

- Lagarde, M. (1996). "El género". La perspectiva de género. In *Género y feminismo. Desarrollo humano y democracia*. (horas y HO, pp. 13–3821). España.
- Lecompte, M. C., & Bocarejo, J. P. (2016). Transport systems and their impact on gender equity. *Transportation Research Procedia*, 25, 4245–4257. <https://doi.org/10.1016/J.TRPRO.2017.05.230>
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. (J. G.-P. Trad, Ed.). Barcelona: Península.
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47–63. <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>
- Levy, C. (2016). Routes to the just city: towards gender equality in transport planning. In C. O. N. Moser (Ed.), *Gender, Asset Accumulation and Just Cities* (pp. 135–149). London, United Kingdom: Routledge.
- Lindau, L. A., Obelheiro, M., & Machado, R. (2015). Impactos da redução dos limites de velocidade em áreas urbanas. *Embarq Brasil*, 20.
- Mejía Guerrero, L. P. (2012). La Comisión Interamericana de Mujeres y la Convención de Belém do Pará . Impacto en el Sistema Interamericano de Derechos Humanos. *Revista IIDH*, 56, 190–213.
- Millas, A. J. (1980). Planning for the elderly within the context of a neighborhood. *Athens Center of Ekistics*, 47(283), 264–273.
- Montoya, V., & Escovar, G. (2019). Transport, Gender and Social Exclusion: Paid Domestic Workers Extenuatingly Long Commutes in Bogotá, Colombia.
- Morris, K. (2016). Aging and the Built Environment: Public Realm, Transportation, and Housing Report. *German Marshall Fund of the United States*. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/resrep18956.6>
- Moscoso, M., & Quiñones, L. M. (2018). *Recomendaciones para una encuesta de movilidad sensible al género*. Bogotá, Colombia.
- Moser, C. O. N. (1993). *Gender Planning and Development: Theory, Practice & Training*. London, UK: Routledge.
- Ngozi Adichie, C. (2015). *Todos deberíamos ser feministas*. Penguin Random House.
- Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe. (n.d.). Tiempo total de trabajo. Retrieved

November 15, 2018, from <https://oig.cepal.org/es/indicadores/tiempo-total-trabajo>

OECD. (2006a). *Policy Brief. Young Drivers: the road to safety*. Retrieved from [www.oecd.org/publications/Policybriefs%0AORGANISATION](http://www.oecd.org/publications/Policybriefs%0AORGANISATION)

OECD. (2006b). *Policy Brief. Young Drivers: the road to safety*.

Olmo Sánchez, M. I., & Maeso González, E. (2016). Gender Differences in Commuting Behavior: Women's Greater Sensitivity. *Transportation Research Procedia*, 18, 66–72.

ONU. (2016). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Retrieved from <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

ONU Mujeres, UNFPA, & PNUD. (2017). *BRECHAS DE GÉNERO Y DESIGUALDAD: de los Objetivos de Desarrollo del Milenio a los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Retrieved from [http://www2.unwomen.org/-/media/field\\_office\\_colombia/documentos/publicaciones/2017/09/pdf\\_web\\_brechas\\_de\\_genero\\_y\\_desigualdad\\_final.pdf?la=es&vs=3907](http://www2.unwomen.org/-/media/field_office_colombia/documentos/publicaciones/2017/09/pdf_web_brechas_de_genero_y_desigualdad_final.pdf?la=es&vs=3907)

Palacios, A. (2018). La caminata como modo de transporte para las mujeres en 11 ciudades de América Latina. *Transporte y Desarrollo En América Latina*, 1(2), 47–64. Retrieved from [scioteca.caf.com](http://scioteca.caf.com)

Pollard, T., & Wagnild, J. (2017). Gender differences in walking (for leisure, transport and in total) across adult life: a systematic review. *Bmc Public Health*, 17.

Queirós, Margarida; Marques da Costa, N. (2012). Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal. *Dialogue and Universalism*, 3(1).

Quiñones, L. M. (2018). *Sexual harassment in public transport in Bogotá*. The London School of Economics and Political Science.

Quiñones, L. M., Pardo, C., Moscoso, M., Sánchez, C. F., López, J. S., & López, J. (2017). *Caminar en Bogotá: Las cuentas 2017*. Bogotá: Despacio. Retrieved from <http://www.despacio.org/portfolio/caminar-en-bogota-las-cuentas-2017/>

Recaudo Bogotá S.A.S. (2018). Respuesta a Derecho de Petición.

Ríos, R. A., Taddia, A., Pardo, C., & Lleras, N. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. Retrieved from

<https://publications.iadb.org/handle/11319/6808?locale-attribute=en>

Sagaris, L., & Tiznado-Aitken, I. (2018). Walking and Gender Equity: Insights from Santiago Chile. *Transportation Research Board 97th Annual Meeting Transportation Research Board*. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/1496637>

Scott, J. W. (1988). *Gender and the politics of history*. New York: Columbia University Press.

Secretaría de la Mujer. (2018). Respuesta a Derecho de Petición por traslado de la Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.

Secretaría Distrital de la Mujer. (2014a). *Mujeres en cifras*. Bogotá, Colombia.

Secretaría Distrital de la Mujer. (2014b). Resultados agregados del piloto Mujer viaja segura en TransMilenio.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2014). *Documento técnico de soporte. Pacto Mujeres*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad, & Consorcio Transconsult-Infométrika. (2016). Encuesta de Movilidad 2015. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

Secretaría Distrital de Seguridad, C. y J. (2018). Respuesta a Derecho de Petición.

Shah, S., Kalpana, V., Vyas, S., & Gadepalli, S. (2017). *Women and urban transport - Draft Policy*.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Steer Davies and Gleave, & Centro Nacional de Consultoría. (2011). *Informe de indicadores Encuesta de Movilidad de Bogotá 2011*. Bogotá.

Torres-Quintero, A., Palacios-Doncel, D. L., Dominguez-Torres, M. T., Gáfarro-Barrera, M. E., & Burbano-Valente, J. (2019). Masculinities at play. A sociocultural approach to the practices of risky riding among male motorcyclists in Valledupar, Colombia. *Journal of Transport & Health*, 14(February 2019), 100599. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100599>

Tran, H. A., & Schlyter, A. (2010). Gender and class in urban transport: the cases of Xian and Hanoi. *Environment and Urbanization*, 22(1), 139–155.

Transport gender LAB - Santiago. (2019). Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de



transporte público de Santiago. Retrieved October 28, 2019, from [https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inclusión\\_laboral\\_femenina\\_en\\_labores\\_de\\_conducción\\_del\\_sistema\\_de\\_transporte\\_publico\\_de\\_Santiago\\_es.pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inclusión_laboral_femenina_en_labores_de_conducción_del_sistema_de_transporte_publico_de_Santiago_es.pdf)

van Laake, T., & Pardo, C. (2018). *Ciclo-inclusión: Lecciones de los Países Bajos para Colombia*. Bogotá: Despacio.org. Retrieved from [www.despacio.org/hacemos](http://www.despacio.org/hacemos)

Verma, P., López, J. S., & Pardo, C. (2015). *Bogotá 2014 Bicycle Account*. Bogotá: Despacio. Retrieved from [www.bicycleaccount.org](http://www.bicycleaccount.org)

Xie, L., & Spinney, J. (2018). "I won't cycle on a route like this; I don't think I fully understood what isolation meant": A critical evaluation of the safety principles in Cycling Level of Service (CLOS) tools from a gender perspective. *Travel Behaviour and Society*, 13(January), 197–213. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.07.002>

Yin, P. (1980). Fear of Crime among the Elderly : Some Issues and Suggestions. *Oxford University Press on Behalf of the Society for the Study of Social Problems*, 27(4), 492–504. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/800177>