

Mujeres en cifras

16



Experiencias de las mujeres en el espacio y el transporte públicos

© SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER, 2019

Enrique Peñalosa Londoño
ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ

Ángela Anzola de Toro
SECRETARIA DISTRITAL DE LA MUJER

Sara Lucía Pérez Perdomo
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE IGUALDAD

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO
César Pinzón-Medina
DIRECTOR

José Edwin Bernal Bello
COORDINADOR DEL OMEG

Luz Mary López Murcia (OMEG)
Tania Correa Bohórquez (DEVAJ)
Yully Marcela Ramírez Contreras (DEVAJ)
Julián Andrés Echeverry Sabas (DEVAJ)
Juli Pauline Castañeda Ebratt (DEVAJ)

ELABORACIÓN

Edilneyi Zúñiga Avirama
PROCESAMIENTOS

Martha Patricia Jiménez R.
REVISIÓN EDITORIAL Y DIAGRAMACIÓN

FOTOGRAFÍAS E IMÁGENES
Redes sociales de la Secretaría Distrital de la Mujer
Alejandra Cardona M.

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN MUJER-ES EN CIFRAS
Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (OMEG)
Dirección de Gestión del Conocimiento
Secretaría Distrital de la Mujer
Teléfono: (571) 316 90 01
Avenida El Dorado, calle 26 N° 69 - 76,
torre 1, piso 9, Edificio Elemento
www.sdmujer.gov.co

ISSN: 2339-4765

Mujeres en cifras 16

Contenido

Introducción	2
1. Las mujeres en la ciudad	3
1.1 Formas en las que se manifiesta la diferencia	3
2. Las percepciones de las mujeres acerca de la (in)seguridad	6
3. Las expresiones de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte públicos	16
3.1 En las calles y las vías públicas de Bogotá	20
3.2 En el sistema de transporte público de la ciudad	24
3.3 Acciones de la Administración distrital	29
Referencias bibliográficas	30

Introducción

Bogotá se sumó en el año 2016 al programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas, de ONU Mujeres, para participar en la construcción de un proyecto estratégico de cooperación cuyo objetivo es “Desarrollar, probar y difundir modelos de actuación para prevenir y reducir la violencia y el acoso sexual contra mujeres y niñas en espacios públicos urbanos, de manera que la ciudad sea un espacio seguro y de oportunidades para ellas”.

En cumplimiento de ese objetivo, bajo los parámetros contenidos en la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género del Distrito Capital, la Administración distrital y, en particular, la Secretaría Distrital de la Mujer han desarrollado distintas estrategias y realizado múltiples acciones dirigidas a propiciar una ciudad segura para las mujeres.

Entre las acciones llevadas a cabo, la Administración elaboró en 2018 el *Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte públicos en Bogotá*, apuesta de articulación intersectorial que busca implementar medidas focalizadas y desarrollar estrategias que mitigan las violencias en los lugares de carácter público.

Para ello, se hace necesario identificar y analizar las violencias contra las mujeres en el ámbito de

lo público, propósito de este número de *Mujeres en Cifras*, para difundir la información de fuentes oficiales externas y de mediciones propias de la Secretaría Distrital de la Mujer sobre la seguridad y las violencias que ellas experimentan en Bogotá, enmarcadas en esta ocasión en el periodo 2015-2017. Por ello, contiene datos tanto de hechos victimizantes como de percepciones de la ciudadanía relacionadas con la seguridad en el espacio público y en el sistema de transporte público masivo de la ciudad.

En el mismo sentido, en mayo de 2019, como parte del proyecto “Me muevo segura”, se aplicó una encuesta de percepción de seguridad a mujeres de 15 años en adelante, en los puntos cercanos a la oferta de transporte público, paraderos del SITP, estaciones de Transmilenio y puentes peatonales.

Las cifras que se obtuvieron en esa encuesta (en procesamiento a la fecha de cierre de esta edición), más las consignadas en esta publicación, serán y han sido el soporte sobre el cual se realizan acciones de política pública destinadas a garantizar el derecho de las mujeres a una vida y a un hábitat libre de violencias.

1 Las mujeres en la ciudad

La constitución y el crecimiento de las ciudades son un fenómeno íntimamente ligado a las formas en que la sociedad entiende la producción y la organización económica. La ciudad, históricamente, ha sido un espacio en el que toman lugar las relaciones sociales y se expresan las desigualdades de poder. A su vez, la esfera pública es el escenario de la producción y el intercambio de bienes y servicios, del trabajo remunerado, de las prácticas asociadas a agrupaciones (religiosas, deportivas, recreativas, de identidad cultural y de diversa naturaleza) y de la política, entre otros aspectos; en tanto en la esfera privada sucede la reproducción de la vida cotidiana, el trabajo no remunerado en el hogar y la socialización a partir de la familia.

Esta construcción social ha llevado a que a las mujeres se les asigne un rol de cuidadoras y de trabajo en el hogar (lo privado), mientras que a los hombres se les fija un lugar en el espacio público asociado al debate y a la toma de decisiones, es decir al ejercicio político de la ciudadanía.

Las relaciones entre mujeres y hombres se han transformado a lo largo del tiempo. Sin embargo, el uso de los espacios públicos sigue siendo predominantemente masculino y en ellos son ejercidos distintos tipos de violencias contra la mujeres, cuyo origen viene del ámbito de lo privado. En la medida en que las mujeres han

incursionado aceleradamente a la esfera de lo público, todavía de forma inequitativa y desigual, las violencias que tenían lugar en el hogar se han reproducido también en la calle.

1.1 Formas en las que se manifiesta la diferencia

El espacio público no es neutro. Esta es la consideración fundamental de la que se parte, que en principio tiene dos significados: el primero es que la experiencia de cada persona, en relación con el uso y el disfrute de los espacios de la ciudad, ocurre de manera diferenciada de acuerdo con la interseccionalidad de sus características. En otras palabras, el entramado entre etnia, origen geográfico, edad, diversidad funcional, orientación sexual y clase social condiciona las necesidades y las oportunidades que en la vida cotidiana experimenta cada persona en los espacios públicos (Toro-Jiménez, J. y Ochoa-Sierra, M., 2017). En este sentido, el tránsito por la ciudad, el uso y la percepción de los espacios no son los mismos para las mujeres y los hombres, pero, además y segundo, no son iguales para las mujeres consideradas en su diversidad.

Piense por ejemplo en la experiencia y la mirada que sobre el espacio público de una ciudad como Bogotá puede tener una mujer. Asígnele a esa mujer una edad, una clase social, una orientación

sexual y una apariencia física. Imagine que quizá esa mujer proviene de algún lugar fuera de Bogotá o fuera del país y que, así como pudo haber decidido desplazarse de su lugar de origen, quizá haya sido desplazada a la fuerza. Considere que sobre el cuerpo de esa mujer blanca, indígena, mestiza, negra o mulata recaen diferentes miradas basadas en distintos estereotipos racializadores y sexualizadores. Suponga que ella tiene alguna diversidad funcional. Quizá se trate de una mujer transgénero. Asígnele un rol social, un área de desempeño y unas responsabilidades sociales, familiares y personales. Ahora, imagine otras mujeres con otras características y entre todas las combinaciones posibles reconocerá entonces que existen múltiples, heterogéneas y diversas formas de usar, simbolizar y sentir cada uno de los espacios por donde estas mujeres circulan o permanecen cotidianamente cuando no están en su casa o en otros escenarios privados.

El diseño del espacio urbano produce y reproduce diferentes jerarquías y relaciones de poder. La organización y la calidad de los espacios, la conexión entre estos, las actividades para las que están proyectados, el mobiliario que tienen, entre otros factores, segmentan el espacio público y a quienes lo usan. La manera en que se manifiestan tales aspectos en cada ámbito expresa los intereses y los imaginarios que limitan o promueven el acceso y el goce por parte de ciertos sujetos y colectivos a cada escenario, así como las relaciones que las personas establecen con los lugares y entre sí dentro de esos lugares (Rainero, L.; Rodigou, M. y Pérez, S., 2006 y Ortiz, S., 2014). Así, los espacios pueden facilitar

el encuentro o promover la segregación, incluir o excluir, fomentar la desigualdad o responder a las necesidades de las diferentes personas y colectivos.

A propósito de esto último, el urbanismo con perspectiva de género¹ ha explicado, por ejemplo, que la organización de los espacios públicos responde casi siempre a una lógica productiva, históricamente asociada con funciones y necesidades masculinas (Naredo y Praxágora Cooperativa, 2010; Ortiz, S; 2014; Iglesias et al., 2018). Por esta vía, las actividades de cuidado y de reproducción se han relegado al ámbito doméstico y al rol de las mujeres, aun cuando las que alternan el trabajo remunerado fuera del hogar y el trabajo de cuidado y crianza acuden con más frecuencia que los hombres a los servicios médicos, educativos, comerciales y recreativos.

No obstante, aunque las mujeres en la actualidad hacen un uso frecuente y variado de los espacios públicos y de sus medios de transporte, con frecuencia no se sienten tranquilas y seguras en estos, máximo si se considera que en Bogotá ellas usan en mayor proporción que los hombres el transporte público masivo, como Transmilenio. Es así como su sentido de apropiación del espacio público y de pertenencia se encuentra limitado por la falsa dicotomía entre una esfera pública que se presenta ajena y peligrosa para

1 Para una introducción en el tema, se sugiere visitar la producción del Col.lectiu Punt 6 en la página: <http://www.punt6.org/articulos-y-libros-escritos-por-col%C2%B7lectiu-punt-6>

ellas, en contraposición a una esfera doméstica presuntamente más segura.

Estos procesos de apropiación del espacio están determinados, en un principio, por la forma en la que se van presentando; Falú (2013b, p. 39) describe cómo los recorridos masculinos son más lineales y rutinarios, a diferencia de los de las mujeres que suelen ser múltiples y complejos, estructurados, en el caso de los hombres, por la separación de las acciones entre lo público y lo privado y, para las mujeres, por el doble rol de cuidadoras y proveedoras.

A su vez, los recorridos femeninos se ven entorpecidos por factores relacionados con la inseguridad que amenaza de múltiples maneras a las mujeres y que obstaculizan el pleno ejercicio de la ciudadanía y de su derecho a la ciudad y se constituyen en formas de control social y disciplinamiento (Rainero, L., 2013). Dicho uso diferencial del espacio presenta, a su vez, un correlato en relación con las limitaciones que se generan al momento de conseguir y participar de los recursos económicos, políticos y culturales de la ciudad (Rainero, L., 2013), lo que las convierte en sujetos subalternos para quienes el espacio público se encuentra limitado debido a estas formas de violencias, a los territorios que prohíben su tránsito y a horarios vedados como los nocturnos.

En lo que se refiere a la movilidad en la ciudad, esta no debe relacionarse solo con el transporte, sino que también habla de las experiencias cotidianas que determinan el diario vivir y, de

esta manera, inciden en la calidad y el disfrute de la existencia misma. Paula Soto (2016) sentencia que la movilidad “expresa por un lado la articulación clara entre fenómenos sociales y territoriales y es una de las experiencias cotidianas que más incide en la calidad de vida urbana”.



2 Las percepciones de las mujeres acerca de la (in)seguridad

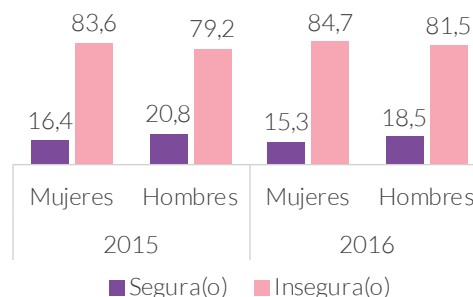
Uno de los elementos centrales en relación con la experiencia en los espacios públicos tiene que ver con la percepción de seguridad. Al respecto, diferentes estudios han mostrado que, entre las mujeres en general, predomina la sensación de inseguridad y miedo cuando se desplazan por el espacio público o acceden a sus diferentes escenarios (Michaud, A., 2006; Añover, M., 2012; Zúñiga, M., 2014; Tandogan, O. & Simsek, B., 2016). Este aspecto es uno de los que más incide de manera más negativa en la apropiación del espacio público de parte de las mujeres.

En Bogotá, de acuerdo con las cifras entregadas por la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC) del DANE, 2015 y 2016, hubo un mayor porcentaje de mujeres, en relación con los hombres, que indicaron sentirse inseguras en la ciudad y en el barrio. Como muestra el gráfico 1, en 2015 el 83,6% de las mujeres de 15 años y más manifestaron sentirse inseguras en la ciudad, al igual que el 79,2% de los hombres. Además, en 2016 la cifra de mujeres y hombres que indicaron sentir inseguridad en la ciudad aumentó con respecto a 2015.

Aunque, como muestra el gráfico 2, la sensación de seguridad en el barrio aumentó entre las mujeres en 2016, en relación con 2015, también en el barrio la percepción de inseguridad de las

Distribución porcentual de población de 15 años o más según percepción de seguridad en la ciudad, por sexo. Bogotá, 2015-2016

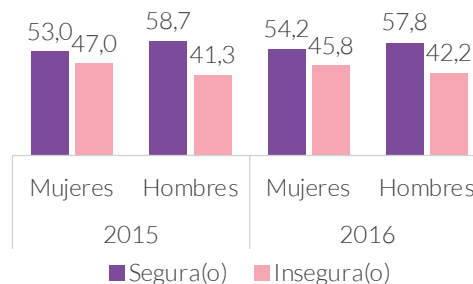
Gráfico 1



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2015 y 2016.

Distribución porcentual de población de 15 años o más según percepción de seguridad en el barrio, por sexo. Bogotá, 2015-2016

Gráfico 2



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2015 y 2016.

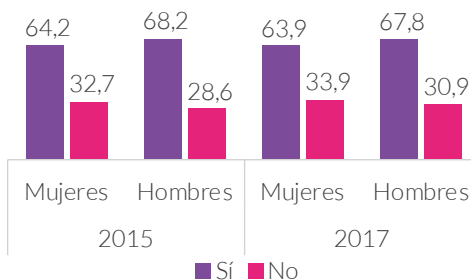
mujeres fue mayor que la de los hombres. En 2015, el 47,0% de ellas indicaron sentirse inseguras en el barrio, en comparación con el 41,3% de los hombres.

Por otra parte, los resultados de la Encuesta Bienal de Culturas (EBC) de 2015 y de 2017 muestran que las mujeres consideran en menor proporción que los hombres que la calle es un espacio para la expresión cultural, la práctica deportiva, la producción y el encuentro, como lo muestran los gráficos 3, 4, 7 y 8. En contraste, es más alta la proporción de mujeres que en ambos años indicaron que consideran la calle un espacio de peligro y de conflicto, tal y como se puede observar en los gráficos 5 y 6.

Cabe agregar que las cifras muestran diferencias en la percepción de seguridad que tienen mujeres y hombres sobre diferentes lugares del espacio público. Así se evidencia en los resultados de la Encuesta de Seguridad y Convivencia

Distribución porcentual de población de 13 años o más que considera o no la calle como un espacio de expresión cultural, según sexo. Bogotá, 2015 y 2017

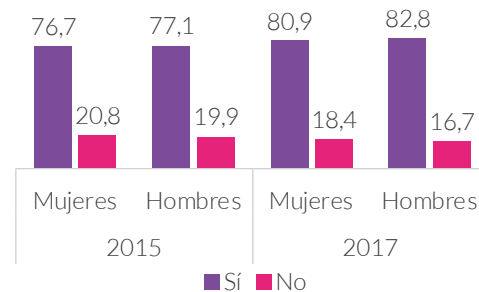
Gráfico 3



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más que considera o no la calle como un espacio de encuentro, según sexo. Bogotá, 2015 y 2017

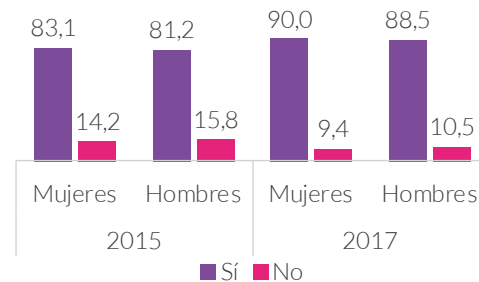
Gráfico 4



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más que considera o no la calle como un espacio de peligro, según sexo. Bogotá, 2015 y 2017

Gráfico 5

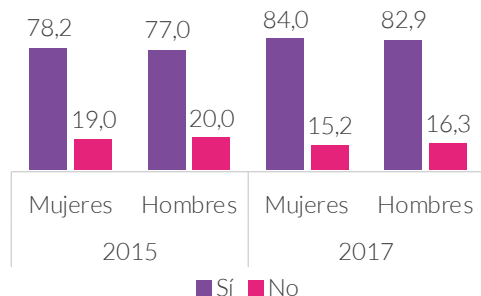


Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

del DANE, que muestran que la percepción de seguridad cambia de forma considerable entre los diferentes lugares indagados. La vía pública, el transporte público (incluidos paraderos y estaciones) y los puentes peatonales son los tres lugares donde una mayor proporción de mujeres y hombres de 15 años y más indicaron sentir inseguridad tanto en 2015 como en 2016.

Distribución porcentual de población de 13 años o más que considera o no la calle como un espacio de conflictos, según sexo. Bogotá, 2015 y 2017

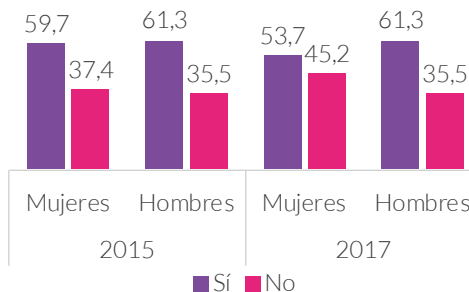
Gráfico 6



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más que considera o no la calle como un espacio para trabajar, según sexo. Bogotá, 2015 y 2017

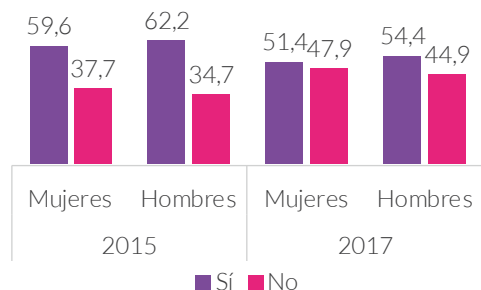
Gráfico 8



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más que considera o no la calle como un espacio para practicar deportes, según sexo. Bogotá, 2015 y 2017

Gráfico 7



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

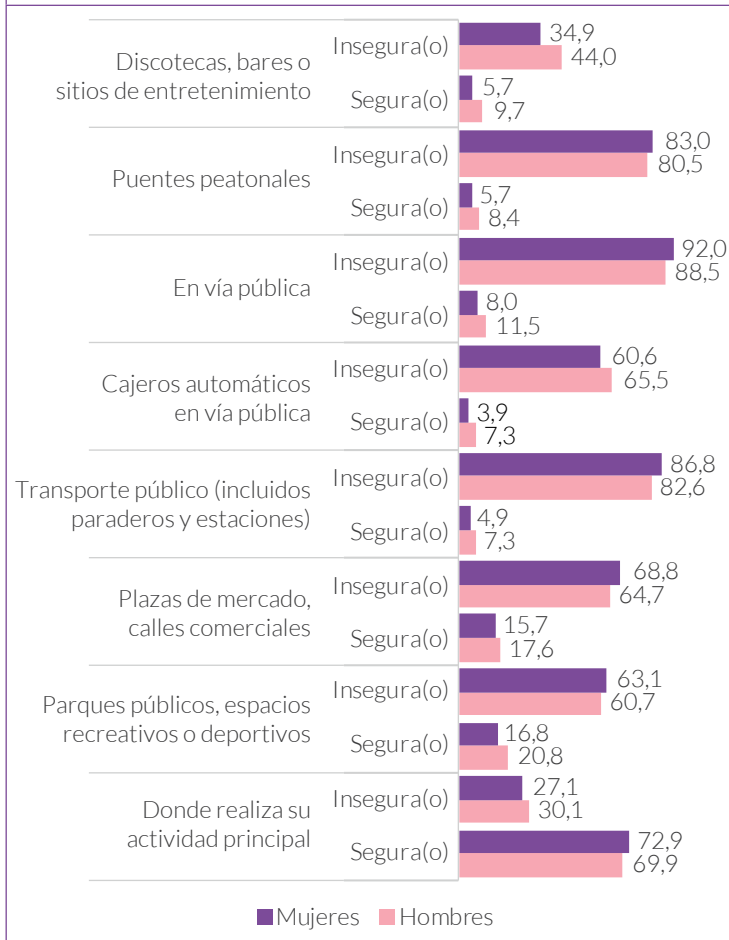
Como lo ilustran los gráficos 9 y 10, la percepción de seguridad de las mujeres es menor que la de los hombres en cada uno de los lugares indagados, con excepción del lugar donde se realiza la actividad principal. Aunque en el año 2016 hubo un aumento leve de la percepción de seguridad en cada escenario indagado, en comparación

con los resultados de 2015, las mujeres siguen siendo las que más inseguridad sienten. Es de resaltar, por ejemplo, que en 2015 el 86,8% de las mujeres indicaron que sienten inseguridad en el transporte público, al igual que el 82,6% de los hombres. Pese a que esta cifra disminuyó al 84,2% de mujeres en 2016 (2,6 puntos porcentuales), en el caso de los hombres bajó al 77,3% (5,3 puntos porcentuales).

En la percepción de miedo e inseguridad también interviene la diferencia que existe entre el tipo de violencia a la que los hombres consideran estar más expuestos y el que temen las mujeres. Cuando el miedo es percibido por las mujeres, está asociado principalmente a la idea de que la violencia sea ejercida sobre su cuerpo. Como lo han explicado diferentes estudios, es diferente tener miedo a ser víctima de un hurto, un accidente en la vía, una riña o una paliza, que el temor a llegar a ser víctima de una agresión

Distribución porcentual de población de 15 años o más según percepción de seguridad, por lugar y sexo. Bogotá, 2015

Gráfico 9



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2015.

Aunque las mujeres en la actualidad hacen un uso frecuente y variado de los espacios públicos y de sus medios de transporte, con frecuencia no se sienten tranquilas y seguras en estos

Así lo confirman las cifras de la Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio de Bogotá, del primer semestre de 2015 al primer semestre de 2017, las cuales revelan que, aun cuando entre las modalidades delictivas que más le preocupan a la población en Bogotá se encuentra en primer lugar el atraco-robo, como se aprecia en el gráfico 11, la proporción de hombres que se expresan preocupados por el atraco o robo es mayor que la de mujeres, pero delitos como la violencia intrafamiliar y la violación suelen

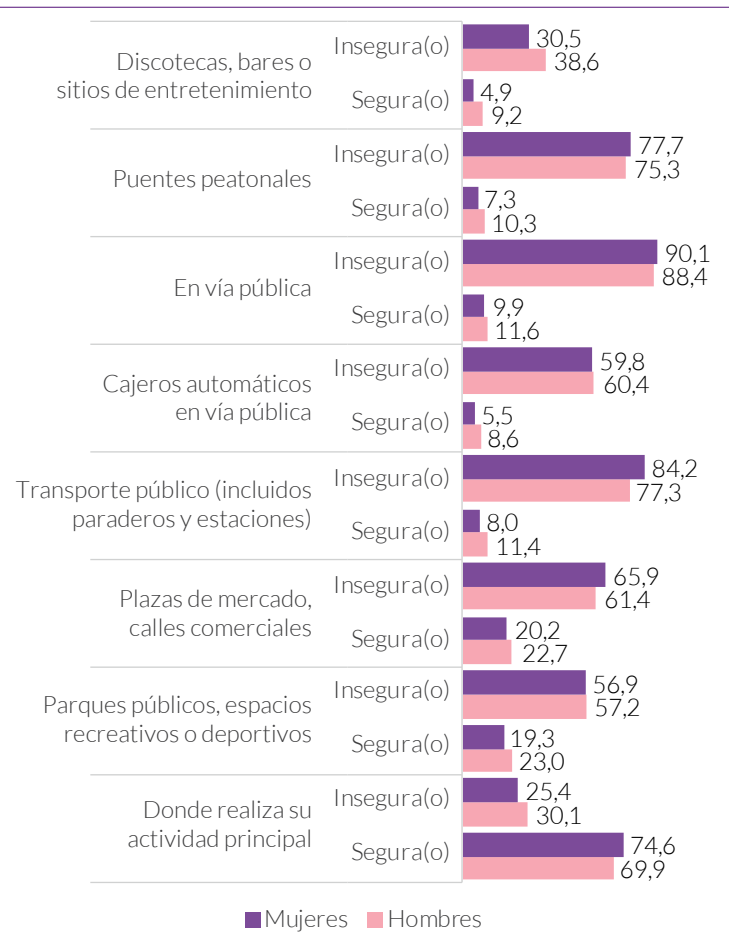
preocupar en mayor proporción a las mujeres.

sexual (Rainero et al., 2006; Madan, M. & Nalla, M., 2016 y Toro-Jiménez, J. y Ochoa-Sierra, M; 2017). Es a esto último a lo cual las mujeres temen más cuando se encuentran en el espacio público.

A pesar de que el tipo de violencias que temen experimentar o experimentan las mujeres y los hombres en el espacio público son diferentes,

Distribución porcentual de población de 15 años o más según percepción de seguridad, por lugar y sexo. Bogotá, 2016

Gráfico 10



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016.

propiedad privada, el hurto, el vandalismo y, en general, un número de violencias tipificadas por la ley. Sin embargo, muchos de los tipos de violencia de género no solo no se contemplan, sino que no se reconocen como crímenes.

El análisis de la percepción de seguridad de las mujeres permite identificar que el acoso sexual callejero y las agresiones sexuales tienen un efecto significativo sobre la percepción de seguridad de aquellas que han experimentado directamente estas violencias, pero también sobre la de las mujeres como grupo que se siente potencialmente vulnerable a sufrirlas (Michaud, A. 2006; De Miguel, A., 2007).

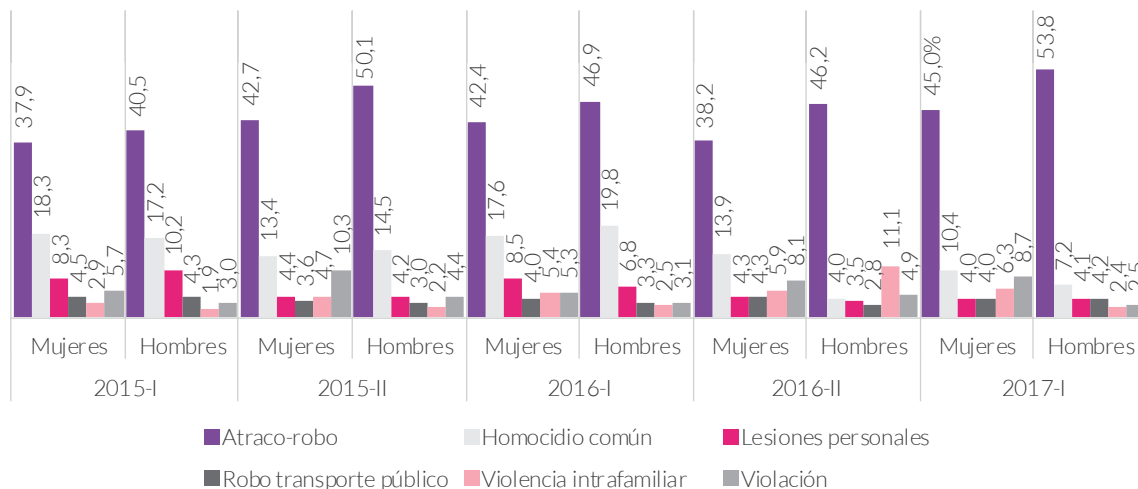
Hay condiciones del espacio físico que inciden en la percepción de seguridad, como la señalización, la iluminación, el estado de las vías, el de calles y la presencia de transeúntes (Toro, J. y Ochoa, M., 2016). A partir del estudio sobre las violencias de género en el espacio público en Medellín, se argumenta que los hombres no solo están más apropiados del espacio público sino de lugares donde se convive con la precariedad, el

desorden y el abandono; en cambio, las mujeres sienten un temor particular por lugares como callejones, terrenos abandonados e infraestructuras en mal estado, porque son solitarios y carecen de iluminación y vigilancia.

como precisan Sara Ortiz y Col·lectiu Punt 6 (2019), las políticas de seguridad y planificación urbana al abordar la seguridad en el espacio público se han concentrado principalmente en el control y la prevención del crimen contra la

Distribución porcentual de modalidades delictivas que más preocupan, según sexo. Bogotá, 2015-2017-I

Gráfico 11



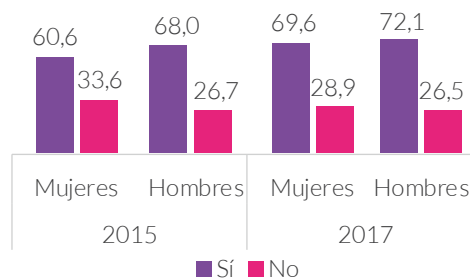
Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, Encuesta de Percepción y Victimización en Bogotá, 2015-I - 2017-I.

En Bogotá, la Encuesta Bienal de Culturas de 2015 y de 2017 muestra que, en relación con los parques y espacios públicos de uso recreativo cercanos al hogar, los hombres manifiestan en mayor proporción que las mujeres que estos espacios son agradables, limpios, bien equipados y seguros. Por otro lado, no solo son menos las mujeres que se sienten seguras en estos lugares, sino que además son ellas quienes en mayor proporción los perciben como menos limpios, agradables y equipados. Esto se puede observar en los gráficos 12 a 15.

También es necesario considerar que, además de las condiciones físicas, los roles asignados a cada género condicionan el uso de los espacios de manera diferente por mujeres y hombres. En

Distribución porcentual de población de 13 años o más según opinión de si parques y espacios públicos recreativos cercanos a su casa son agradables, por sexo. Bogotá, 2015 y 2017

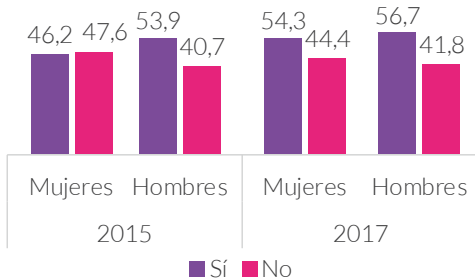
Gráfico 12



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más según opinión de si parques y espacios públicos recreativos cercanos a su casa son limpios, por sexo. Bogotá, 2015 y 2017

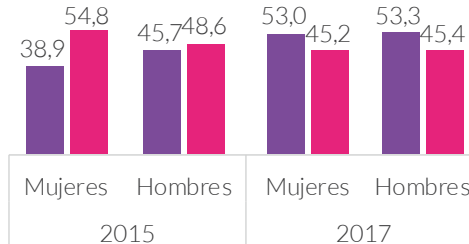
Gráfico 13



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más según opinión de si parques y espacios públicos recreativos cercanos a su casa están bien equipados*, por sexo. Bogotá, 2015 y 2017

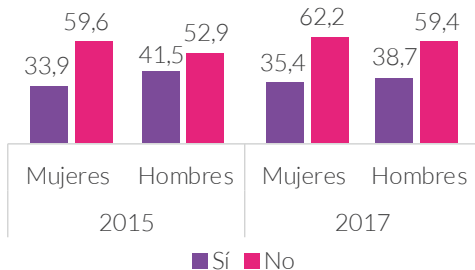
Gráfico 15



* Iluminados, con canecas, prados y pisos en buen estado.
Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

Distribución porcentual de población de 13 años o más según opinión de si parques y espacios públicos recreativos cercanos a su casa son seguros, por sexo. Bogotá, 2015 y 2017

Gráfico 14



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2015 y 2017.

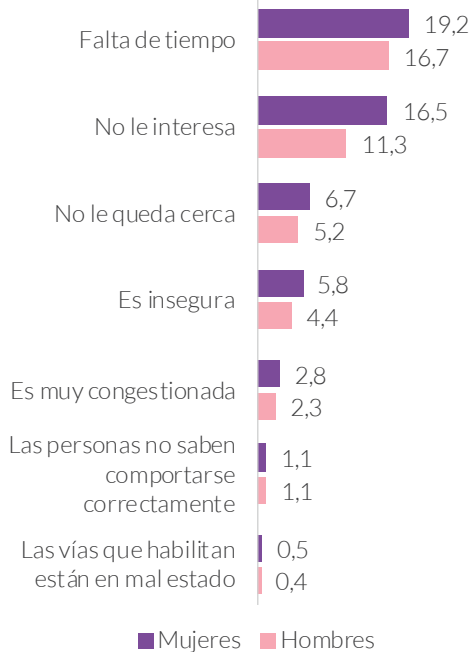
Quando el miedo es percibido por las mujeres, está asociado principalmente a la idea de que la violencia sea ejercida sobre su cuerpo

efecto, adicional a vías en buen estado y condiciones de seguridad, las mujeres requerirían de más tiempo para poder hacer uso de escenarios recreativos, deportivos y culturales. La EBC 2017 muestra que una de las razones por las cuales las personas no van a ciclovía es por falta de tiempo, cifra mayor entre las mujeres (gráfico 16), seguida por la falta de interés, lo que llama la atención acerca de qué motiva el desinterés, como la simple razón de no tener una bicicleta.

Los roles asociados a la masculinidad y a la femineidad median también los imaginarios y las prácticas de las personas en el espacio público. Algunos de estos imaginarios determinan un ambiente en el que las violencias de género se legitiman y que pueden hacer recaer sobre la mujer la responsabilidad de las agresiones que experimenta en el espacio público, así como la responsabilidad sobre la prevención, como cuando se sindicó a la víctima de haber propiciado la

Distribución porcentual de población de 13 años o más según la razón por la cual no va a ciclovía, por sexo. Bogotá, 2017

Gráfico 16

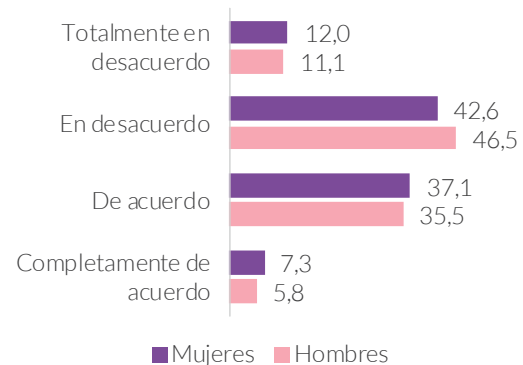


Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2017.

agresión por estar en determinado lugar, a determinada hora y vestida de determinada manera. Así lo confirman las cifras obtenidas a través de la EBC 2017 que, al preguntar a la ciudadanía por su nivel de acuerdo con la afirmación “una mujer que se viste con minifalda o ropa muy ajustada provoca que le falten el respeto en la calle”, revela que el 44,4% de las mujeres están de acuerdo o completamente de acuerdo, al igual que el 41,3% de los hombres (gráfico 17).

Distribución porcentual de población de 13 años o más según si considera que una mujer que se viste con minifalda o ropa muy ajustada provoca que le falten al respeto en la calle, por sexo. Bogotá, 2017

Gráfico 17



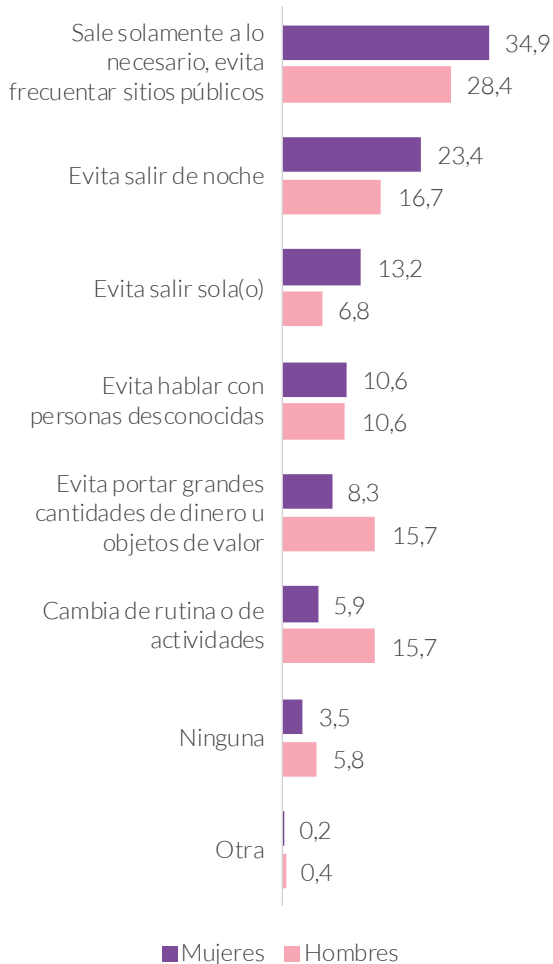
Fuente: Encuesta Bienal de Culturas 2017.

Esta percepción de inseguridad incide negativamente en la calidad de vida de las mujeres y en su interacción social. Como lo muestra el gráfico 18, según la ECSC de 2015, la principal medida que mujeres y hombres en la ciudad toman para su seguridad es que salen solamente a lo necesario y evitan frecuentar sitios públicos. Sin embargo, mientras el 28,4% de los hombres lo señalan así, la cifra de mujeres se eleva al 34,9%. Otras opciones en las que sobresale la proporción de mujeres en relación con la de ellos, es que evitan salir de noche (23,4% mujeres y 16,7% hombres) y evitan salir solas o solos (13,2% mujeres y 6,8% hombres); la proporción de mujeres y hombres que recurren a estas dos últimas medidas aumentó en 2016 (gráfico 19).

Algunos estudios muestran que las mujeres ponen en práctica diariamente numerosas

Distribución porcentual de población de 15 años o más según principal medida que toma para su seguridad, por sexo. Bogotá, 2015

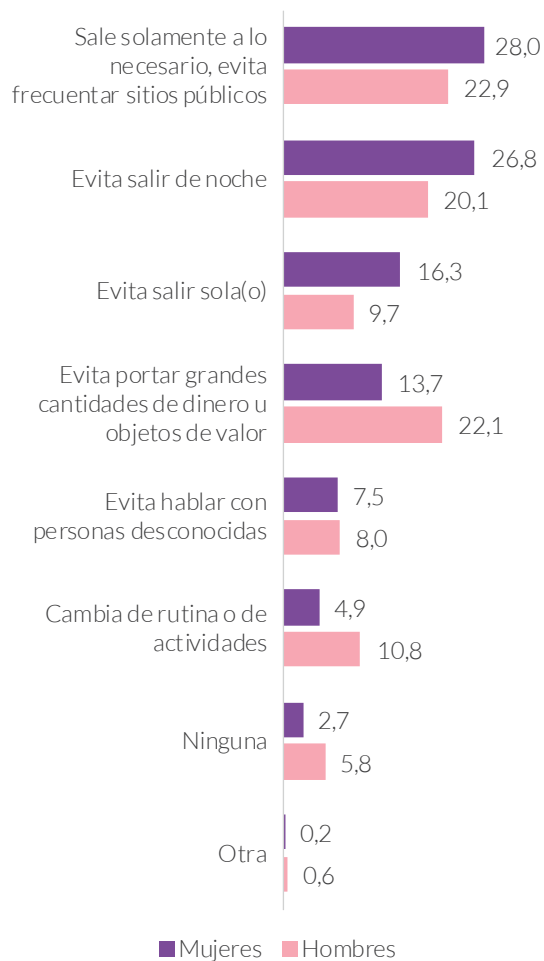
Gráfico 18



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2015.

Distribución porcentual de población de 15 años o más según principal medida que toma para su seguridad, por sexo. Bogotá, 2016

Gráfico 19



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016.

estrategias de autoprotección en el espacio público como, por ejemplo, evitar salir de casa, cambiar su forma de vestir, definir premeditadamente horas de llegada y salida de espacios cerrados, trazar rutas de manera premeditada (Añoover, M., 2012; Zúñiga, M., 2014 y Ortiz, S., 2014). Estas medidas disminuyen el uso de los lugares públicos por parte de las mujeres, coartan su derecho a la ciudad y limitan su libertad y autonomía personal.

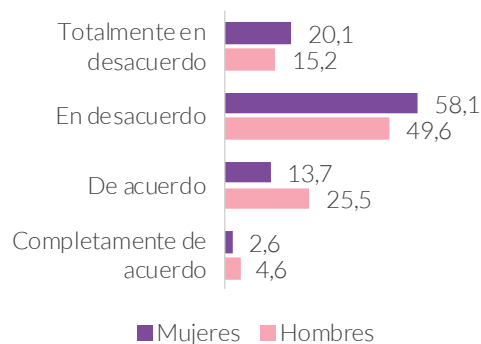
Cabe resaltar que la mayoría de las conductas que desarrollan las mujeres son en especial evitativas y no confrontativas. En ese sentido, la EBC en 2017 indagó a la ciudadanía por su nivel de acuerdo con portar un arma para protegerse de la inseguridad de la ciudad, a lo cual cerca de 8 mujeres de cada 10 manifestaron su desacuerdo o total desacuerdo, en tanto la cifra de los hombres baja a cerca de 6 de cada 10 (gráfico 20).

Es importante tener en cuenta las diferencias en la percepción de la seguridad de las mujeres para reconocer las barreras que ellas enfrentan en la cotidianidad para transitar y habitar la ciudad con libertad en cualquier lugar y en cualquier momento. Esto es clave si se piensa en el derecho a la ciudad y en la participación de

todas las personas en la vida pública a partir de sus necesidades, experiencias y conocimientos sobre el uso de los diferentes espacios públicos y abiertos. De acuerdo con ello, la perspectiva de género y de interseccionalidad y la participación de las mujeres en la planificación urbana puede no solo mejorar la calidad de vida de las mujeres sino la construcción de una ciudad más segura y accesible para la ciudadanía en general.

Distribución porcentual de población de 13 años o más según si considera que para la inseguridad lo mejor es tener un arma para protegerse, por sexo. Bogotá, 2017

Gráfico 20



Fuente: Encuesta Bial de Culturas 2017.

Los roles asociados a la masculinidad y a la feminidad median también los imaginarios y las prácticas de las personas en el espacio público. Algunos de estos imaginarios determinan un ambiente en el que las violencias de género se legitiman

3 Las expresiones de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte públicos

La desigualdad en las relaciones sociales entre mujeres y hombres se traduce en inequidades y violencias contra ellas. La Ley 1257 de 2009 define la violencia contra la mujer como cualquier acción u omisión que le cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual, económico o patrimonial por su condición de mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, bien sea que se presente en el ámbito público o en el privado (artículo 2). Las violencias contra las mujeres se pueden manifestar de diversas maneras y, entre ellas, se distinguen cuatro tipos básicos de violencia.

- Violencia física. Se puede expresar a través de toda clase de golpes, empujones, puños, bofetadas, patadas, quemaduras o ataques con armas, objetos, ácidos u otros líquidos.
- Violencia psicológica. Toda clase de insultos, humillaciones, chantajes, descalificaciones, celos extremos o intentos de control son una manifestación de este tipo de violencia.
- Violencia sexual. Incluye manoseos, acoso, relaciones sexuales y otro acto de tipo sexual en contra de la voluntad.
- Violencia económica. Hace referencia a las limitaciones y los controles para el uso del

dinero, el incumplimiento de obligaciones económicas con las hijas y los hijos, la destrucción de instrumentos de trabajo o las restricciones para el uso de pertenencias y documentos personales, entre otros (Secretaría Distrital de la Mujer, 2018a, p. 5).

Durante varios años, se ha reconocido que la violencia contra la mujer ocurre principalmente en su propia casa, por lo que muchas de las acciones emprendidas por múltiples sectores e instituciones se han orientado a diagnosticar, analizar, prevenir, atender y reparar los diferentes tipos de violencias de las que son víctimas ellas en este ámbito.

La visibilización de la violencia que ocurre en el espacio privado ha permitido convertir este hecho en un problema social. Como explica De Miguel (2007, p. 74), la elaboración de un marco normativo de denuncia, criminalización y condena a los agresores de lo que antes se concebía como un asunto “privado” corresponde a un largo proceso de redefinición de la violencia contra las mujeres, que “ha dejado de calificarse como un drama personal a conceptualizarse como un problema social y político”. En este sentido, la violencia que sufren las mujeres ha dejado de ser vista como una práctica “aislada” que ocurre y se resuelve en el ámbito “doméstico”, para reconocerse como una práctica que recae sobre el

colectivo de las mujeres y que cumple una función en la producción y reproducción de las relaciones de desigualdad de género.

No obstante, la concentración en las violencias hacia las mujeres en el ámbito privado ha desdibujado durante largo tiempo que existen diferentes manifestaciones de la violencia que las mujeres perciben y experimentan de manera particular en los espacios públicos. Así, la dicotomía entre espacio público-masculino y espacio privado-femenino ha permeado también las formas de ver, analizar y responder; aún hoy, las cifras sobre las violencias que experimentan las mujeres en los espacios y medios de transporte públicos en Bogotá son escasas o poco representativas, lo que limita la comprensión de la dimensión de la problemática y las medidas para abordarla.

Ahora bien, hay una expresión particular de la violencia sexual que está asociada al contexto

La perspectiva de género y de interseccionalidad y la participación de las mujeres en la planificación urbana puede no solo mejorar la calidad de vida de las mujeres sino la construcción de una ciudad más segura y accesible para la ciudadanía en general

de movilidad de las mujeres en la ciudad: el acoso sexual callejero. El artículo 210-A del Código Penal se refiere al acoso sexual así: “El que en beneficio suyo o de un tercero y valiéndose de su superioridad manifiesta o relaciones de autoridad o de poder, edad, sexo, posición laboral, social, familiar o económica, acose, persiga, hostigue o asedie física o verbalmente, con fines sexuales no consentidos, a otra persona, incurrirá en prisión de uno (1) a tres (3) años”.

El acoso sexual puede entenderse como, i) comportamientos sexuales que, en otros espacios y relaciones, pueden ser expresiones de afecto y de sexualidad, pero como violencia en el espacio público se caracterizan por ser actos dirigidos a una mujer desconocida o con quien no se tiene una relación, es decir, entre la víctima y el agresor no preexiste una relación que permita prever que el acto de contenido sexual se va a presentar; ii) comportamientos ofensivos, que por su contenido o por la forma en que se dan causan la humillación de la mujer afectada y que su carácter sexual es precisamente una forma para degradar a la persona y tratarla como un objeto, como algo –no alguien– obligada a recibir la agresión y iii) una expresión de relaciones de poder, en la que la humillación y la degradación se conectan con la subordinación de las mujeres por ser mujeres y en la que el comportamiento en sí mismo es una forma de reafirmar que las mujeres en el espacio público deben asumir el riesgo de salir de los espacios de protección como la casa y que los hombres en este espacio tienen permitido agredir sexualmente a las mujeres.

El acoso sexual en el espacio y el transporte públicos puede presentarse en diversos comportamientos, todos ellos actos que la víctima no desea, no son bienvenidos y que su realización no cuenta con la voluntad libre de la víctima; por ello, se convierte en objeto de la agresión. A renglón seguido, se muestra una lista, no exhaustiva ni taxativa, sino una guía, de lo que hasta ahora se conoce son los comportamientos de esta forma de violencia.

- Acoso sexual físico: manoseos o tocamientos, pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física (violación), miradas lascivas u obscenas, guiños, persecución e impedir el paso intencionalmente.
- Acoso sexual verbal: silbidos o expresiones verbales de connotación sexual (aullidos,

ladridos, sonido de besos), comentarios de connotación sexual, chistes sexualmente explícitos, comentarios o insinuaciones sexuales, preguntas por fantasías sexuales o eróticas, insultos basados en el sexo de la persona, su identidad u orientación sexual o en estereotipos sexuales racializados y calificaciones sobre la sexualidad de la persona.

- Acoso sexual no verbal: exhibición de fotos, imágenes, videos o audios de connotación sexual o pornográfica, exhibicionismo (exposición de genitales) o masturbación en público y fotos y videos del cuerpo sin consentimiento (Secretaría Distrital de la Mujer, 2018b).

Estas prácticas mencionadas son constitutivas del acoso sexual y no solo son excepcionalmente reconocidas como agresiones por parte de las



personas que han estado involucradas y por la sociedad en general, sino que además no están tipificadas como delito y son difíciles de probar cuando se denuncian. De esta manera, mientras el trabajo sobre las violencias experimentadas por las mujeres en los espacios privados ha tenido un proceso de visibilización y desnaturalización importante, el cual ha dado lugar a la emergencia de normatividad, sanciones y acciones para la prevención y la atención de las mismas, cuando las violencias ocurren en el espacio público la mujer sigue siendo observada como un agente que por acción u omisión propició la violencia al estar en la calle y que, para evitar que suceda, debe tomar medidas “privadas” de prevención. Al respecto, Mercedes Zúñiga (2014, p. 80) señala:

En el imaginario colectivo pervive la percepción de que la violencia que viven las mujeres fuera de sus casas, por el hecho de ser mujeres, es de su responsabilidad exclusiva y no un problema que compete a los poderes públicos atender y prevenir. Si alguna mujer es acosada o atacada sexualmente en un lugar público, en principio se pone en cuestión su comportamiento y manera de vestir, además de las razones de su presencia en el sitio y horario de la agresión.

Ante la inseguridad que se vive en la actualidad, en el mejor de los casos se ofrecen recomendaciones para que las mujeres se protejan solas, ya sea evitando a los desconocidos o limitando sus horarios y lugares de circulación (Lieber, 2003). A las niñas y jóvenes se les continúa educando en el temor del mundo que habita fuera de la casa, con todo y que

en apariencia es en el espacio familiar donde se resienten los riesgos más fuertes de sufrir violencia, al menos hasta hace algunos años y en ciertas regiones del país.

También en el espacio público las mujeres experimentan violencias ejercidas por personas conocidas que se supone solo ocurren en las viviendas. Estas violencias, que muchas veces comprometen vínculos afectivos y familiares, trascienden de la vivienda a la calle, según los reportes del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Las violencias de género, tipificadas o no y ejercidas por desconocidos o no, tienen un rol fundamental en el refuerzo y la perpetuación del mantenimiento de las relaciones de poder entre mujeres y hombres, porque se convierten en actos sistemáticos que en la cotidianidad naturalizan el hecho de que los hombres puedan transgredir la intimidad de las mujeres y ejercer violencias sobre estas en cualquier momento y en cualquier lugar (Massolo, A., 2005). Todas estas formas violentas hacen parte de un continuum que da cuenta de un orden social inscrito en los cuerpos, los espacios y las relaciones de los cuerpos en y con los espacios (Páramo, P. y Burbano, A., 2011). Las violencias ocurridas en el espacio público son también demostraciones públicas de dominio que, si bien están dirigidas contra una mujer en particular, intimidan a todas las mujeres y envían un mensaje a toda la sociedad sobre el orden social. La ocurrencia en la calle y en la vía pública de, por ejemplo, la violencia de pareja, la interpersonal, el delito sexual, la violencia contra niñas y mujeres adultas, que solo se experimentaban en el

espacio privado, ponen de manifiesto la porosidad que existe entre uno y otro espacio y la función estructural que cumple la violencia como expresión del ejercicio del poder sobre sus cuerpos y libertades.

Para reconocer la manera en que se presentan algunas de las violencias en Bogotá en la comparación vivienda-calle, según sexo, en el periodo que abarca los años 2015, 2016 y 2017, se recurrió a las cifras de lesiones de causa externa en Colombia acopiadas por el INMLCF. Vale aclarar que estas cifras corresponden a presuntos hechos de violencia física y son apenas una aproximación a la realidad de la violencia, si se considera el subregistro por los casos que no se denuncian. Estos datos son insuficientes para comprender las causas y los factores asociados, pero representan un indicio para aportar a la discusión.

3.1 En las calles y las vías públicas de Bogotá

Para una mejor comprensión del impacto diferenciado de las violencias entre mujeres y hombres, de todos los escenarios identificados por Medicina Legal como los lugares en los que se presentan los hechos –centros de atención médica, centros educativos, oficinas, calle y vía pública o vivienda, entre otros varios–, se seleccionaron los datos de la calle y la vía pública (autopista, avenida, dentro de la ciudad) y de la vivienda, como los sitios más representativos de los espacios públicos y privados. En los cuadros siguientes, uno por cada categoría de violencia no fatal definida por la fuente, años 2015, 2016

y 2017, se muestran los porcentajes por sexo de las víctimas en los dos escenarios seleccionados, así como el promedio general (porcentaje del escenario calle o vivienda sobre el total de casos registrados en el periodo respectivo, que incluye otros escenarios) y una columna diferenciada con el porcentaje del número total de casos por sexo sobre el total general de casos reportados en todos los escenarios (excepto el cuadro de violencia interpersonal por sus características).

Así, según información del INMLCF, en promedio de los tres años, cerca del 70,0% de los casos de violencia interpersonal registrados en Bogotá entre 2015 y 2017 (cuadro 1) tienen como escenario del hecho la calle y la vía pública. De esta cifra general, el 71,0% de los hechos de esta clase de violencia en el periodo correspondieron a víctimas hombres y el 29,0% a mujeres, en promedio. Esta violencia, entendida por la fuente como todo daño a la salud causado de manera intencional por un tercero y que no ocasiona la muerte, se muestra aquí como una problemática importante en el espacio público y altamente masculinizada en la ciudad de Bogotá. Ello puede deberse a que la presencia mayoritaria de hombres en determinados espacios públicos aumenta su exposición al riesgo, aunque también es importante considerar los mandatos de la masculinidad hegemónica o tóxica que los predispone a involucrarse más frecuentemente en riñas y otras expresiones de la violencia interpersonal.

Mientras que la violencia interpersonal afecta principalmente a los hombres, según las cifras,

Porcentaje de casos de violencia interpersonal, según sexo de la víctima. Bogotá, 2015-2017

Cuadro 1

		Escenario del hecho	
		Calle* y vía pública	
2015	Mujeres	30,0	
	Hombres	70,0	
	<i>Promedio</i>	71,4	
2016	Mujeres	28,0	
	Hombres	72,0	
	<i>Promedio</i>	69,2	
2017	Mujeres	29,0	
	Hombres	71,0	
	<i>Promedio</i>	68,9	

* Autopista, avenida, dentro de la ciudad.

Nota: Promedio general = porcentaje del escenario calle sobre el total de casos registrados en el periodo respectivo, que incluye otros escenarios.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015, 2016 y 2017.

cuando se trata de violencia de pareja son las mujeres las más afectadas (83,0% del total de casos registrados en las tres anualidades). La violencia de pareja, entendida por el INMLCF como cualquier comportamiento que en una relación íntima causa o puede causar daño físico, psíquico o sexual a los miembros de la relación, se presenta principalmente en la vivienda; sin embargo, también tiene una ocurrencia significativa en la calle. Según Medicina Legal, en 2015, un promedio del 32,9% de los casos de violencia física de pareja tuvieron la calle como escenario del hecho, en tanto en 2016 esta cifra bajó al 22,1% y en 2017 al 20,5% (cuadro 2). Si bien ha habido una disminución en el número de casos en la calle,

este puede ser un dato no necesariamente positivo si va de la mano con el aumento de los casos en la vivienda. No obstante, las cifras de mujeres víctimas son significativamente superiores a las de ellos en los dos escenarios y se mantienen estables en la línea de tiempo definida, aun cuando las agresiones en la calle aumentaron en un punto porcentual entre 2015 y 2017.

Por otra parte, en promedio de los tres años, el 17,0% de los casos de presunto delito sexual reportados entre 2015 y 2017 tuvieron como escenario del hecho la calle y la vía pública; así,

Porcentaje de casos de violencia física de pareja, según sexo y escenario del hecho. Bogotá, 2015-2017

Cuadro 2

		Escenario del hecho		%/ total de casos
		Calle* y vía pública	Vivienda	
2015	Mujeres	81,7	83,1	83,0
	Hombres	18,3	16,8	17,0
	<i>Promedio</i>	32,9	59,5	100,0
2016	Mujeres	81,4	84,0	83,0
	Hombres	18,6	16,0	17,0
	<i>Promedio</i>	22,1	70,5	100,0
2017	Mujeres	82,7	83,8	83,0
	Hombres	17,3	16,2	17,0
	<i>Promedio</i>	20,5	68,2	100,0

* Autopista, avenida, dentro de la ciudad.

Nota: Promedio general = porcentaje del escenario calle o vivienda sobre el total de casos registrados en el periodo respectivo, que incluye otros escenarios.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015, 2016 y 2017.

entre 2015 y 2017, se reconoce un aumento de 4,9 puntos porcentuales, al pasar el promedio de 14,1 al 19,0% (cuadro 3). Del total de casos de los tres años, cerca del 86,0% tuvieron como víctimas a mujeres y cerca del 14,0% a hombres. Estas cifras confirman no solo que las mujeres son las principales víctimas de los delitos sexuales, sino que una parte creciente de estos sucede en la calle.

Las cifras revelan también que, en lo que concierne a las violencias que afectan a niñas, niños

y adolescentes, aunque la vivienda es el principal escenario de los hechos, la calle es el segundo escenario identificado entre todos los demás. Como se muestra en el cuadro 4, mientras los casos de violencias en la vivienda han disminuido del 84,8% al 61,9%, entre 2015 y 2017, para el mismo periodo la proporción de los reportes de las violencias que tienen lugar en la calle ha aumentado del 8,7% en 2015 al 25,7% de los eventos en 2017. Al desagregar por sexo, se evidencia un comportamiento irregular en la calle

Porcentaje de casos de presunto delito sexual, según sexo y escenario del hecho. Bogotá, 2015-2017

Cuadro 3

		Escenario del hecho		%/ total de casos
		Calle* y vía pública	Vivienda	
2015	Mujeres	86,4	86,1	84,4
	Hombres	13,6	13,9	15,6
	<i>Promedio</i>	14,1	67,4	100,0
2016	Mujeres	85,5	86,4	84,5
	Hombres	14,5	13,6	15,5
	<i>Promedio</i>	17,2	65,8	100,0
2017	Mujeres	86,3	86,1	85,2
	Hombres	13,7	13,9	14,8
	<i>Promedio</i>	19,0	66,5	100,0

* Autopista, avenida, dentro de la ciudad.
 Nota: Promedio general = porcentaje del escenario calle o vivienda sobre el total de casos registrados en el periodo respectivo, que incluye otros escenarios.
 Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015, 2016 y 2017.

Porcentaje de casos de violencia contra niñas, niños y adolescentes, según sexo y escenario del hecho. Bogotá, 2015-2017

Cuadro 4

		Escenario del hecho		%/ total de casos
		Calle* y vía pública	Vivienda	
2015	Mujeres	51,6	53,3	52,6
	Hombres	48,4	46,7	47,4
	<i>Promedio</i>	8,7	84,8	100,0
2016	Mujeres	47,7	51,9	50,0
	Hombres	52,3	48,1	50,0
	<i>Promedio</i>	27,7	65,4	100,0
2017	Mujeres	47,7	52,0	50,8
	Hombres	52,3	48,0	49,2
	<i>Promedio</i>	25,7	61,9	100,0

* Autopista, avenida, dentro de la ciudad.
 Nota: Promedio general = porcentaje del escenario calle o vivienda sobre el total de casos registrados en el periodo respectivo, que incluye otros escenarios.
 Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015, 2016 y 2017.

(mayor para las niñas en 2015 y menor en 2016 y 2017), pero en el espacio privado son las niñas, en mayor proporción que los niños, las víctimas más frecuentes de esta clase de violencia.

En los casos de violencia hacia las personas adultas mayores, se puede observar que, a diferencia del comportamiento de las violencias contra menores, la cifra del total de los casos registrados que tienen como escenario de hecho la vivienda ha aumentado del 68,4% en 2015 al 79,6% en 2017, mientras que los que ocurren en la calle y en la vía pública han disminuido del 25,2% en 2015 al 10,5% en 2017 (cuadro 5).

Con excepción de la cifra en calle y vía pública del año 2017, las demás reflejan que son las mujeres las víctimas más frecuentes de este tipo de violencia, en relación con los hombres, tanto en el espacio público como en el privado. La proporción de mujeres sobre el total de hechos registrados por Medicina Legal en todos los escenarios así lo confirman, ya que en los tres años ellas superan a los hombres (54,5% en 2015, 50,8% en 2016 y 52,8 en 2017).

En relación con lo expuesto, se reconoce que una acción urgente es realizar estudios que permitan comprender las causas, las consecuencias y los impactos sobre las múltiples expresiones de las violencias hacia las mujeres en los distintos contextos e incorporar en los instrumentos de registro de información existentes preguntas, variables y dimensiones que permitan obtener una mirada interseccional y situada de la problemática en la ciudad. Además, es necesario el

Porcentaje de casos de violencia contra personas adultas mayores, según sexo y escenario del hecho calle o vivienda. Bogotá, 2015-2017

Cuadro 5

		Escenario del hecho		%/ total de casos
		Calle* y vía pública	Vivien- da	
2015	Mujeres	53,9	54,4	54,5
	Hombres	46,1	45,6	45,5
	<i>Promedio</i>	25,2	68,4	100,0
2016	Mujeres	54,3	50,8	50,8
	Hombres	45,7	49,2	49,2
	<i>Promedio</i>	14,1	78,9	100,0
2017	Mujeres	39,5	53,5	52,8
	Hombres	60,5	46,5	47,2
	<i>Promedio</i>	10,5	79,6	100,0

* Autopista, avenida, dentro de la ciudad.
 Nota: Promedio general = porcentaje del escenario calle o vivienda sobre el total de casos registrados en el período respectivo, que incluye otros escenarios.
 Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015, 2016 y 2017.

trabajo articulado para el diseño y la puesta en marcha de estrategias y actuaciones que transformen los imaginarios y las prácticas sociales que legitiman la violencia hacia las mujeres. Al respecto, es especialmente importante poder trabajar con la ciudadanía en la generación de acciones para la construcción de espacios seguros para las mujeres y para la reacción colectiva ante las violencias que ellas viven en los distintos ámbitos en los que transcurre su vida cotidiana en la ciudad.

3.2 En el sistema de transporte público de la ciudad

A raíz de la necesidad de información específica de las experiencias, opiniones y percepciones de las mujeres en el sistema de transporte, a través de algunas Secretarías Bogotá ha emprendido estudios para reconocer las percepciones a las que se enfrentan las mujeres en el espacio público, en particular en el sistema de transporte público masivo Transmilenio (TM). En tal sentido, en esta edición de *Mujeres en Cifras* se recogen los resultados de dos de ellos, liderados por la Secretaría Distrital de la Mujer: uno, desarrollado en el año 2014 y, el otro, en 2017.

En efecto, en 2014 la Secretaría Distrital de la Mujer y la Secretaría Distrital de Cultura y Recreación aplicaron de forma conjunta una encuesta a las personas usuarias del sistema TM, con el fin de indagar sobre sus percepciones acerca de las violencias a las que se exponen las mujeres al usarlo, los hechos victimizantes que han observado o experimentado las usuarias y las opiniones generales sobre la medida del vagón exclusivo.

En 2013, el bajo número de capturas de la Policía Nacional por delitos sexuales (31 capturas), con respecto a los 109 casos registrados por esa institución, motivó la puesta en marcha del programa piloto “Mujer viaja segura en Transmilenio”, en el que se seleccionaron algunos vagones para el uso exclusivo de las mujeres entre el 7 de marzo y el 7 de abril de 2014 en algunas rutas de las troncales Américas, Suba y la Calle 80, con gran

afluencia de pasajeras y pasajeros. Normas de este tipo ya se habían implementado con éxito en sistemas como el metro de Ciudad de México, el metro de Tokio y el tren subterráneo de Río de Janeiro (Brasil), de forma permanente.

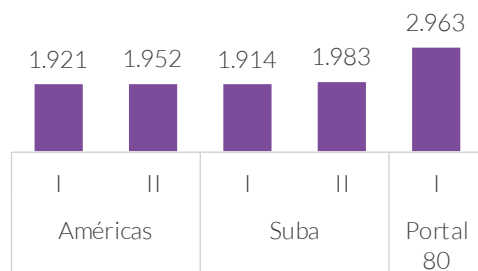
La etapa de recolección de información se hizo por medio de interceptación aleatoria de personas en aquellas estaciones de las tres troncales que más concentraban pasajeros: Banderas, Jiménez, Ricaurte, el Portal Suba, Ricaurte, Universidad Nacional, Granja Kra. 77, Universidad Nacional y el Portal 80. En las estaciones de las troncales Américas y Suba, se recogió información en dos fases o periodos. La primera fase, antes de la entrada en funcionamiento de los vagones exclusivos, y, la segunda, después de terminada la prueba. En las estaciones de la troncal Calle 80 se hizo la recolección en una única fase.

Entre el 7 de marzo de 2014 y el 23 de septiembre del mismo año, se lograron obtener 10.733 encuestas con un promedio de 1.940 por fase, como se observa en el gráfico 21. Estas fueron sistematizadas por el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de la Secretaría Distrital de la Mujer. El desarrollo de este apartado se concentra en las preguntas relacionadas con las violencias sufridas por las usuarias.

A las mujeres se les preguntó si habían experimentado como víctimas siete tipos de actos violentos que no se limitaban a aquellos en los que hubo contacto físico o sexual (exhibicionismo, agresiones físicas, manoseos sin consentimiento y miradas obscenas), sino que se incluyeron

Número total de encuestas recolectadas para “Mujer viaja segura en Transmilenio 2014”, por fase y por ruta troncal

Gráfico 21



Fuente: Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá-SDMujer y Observatorio de Culturas-SCRD.

otros que menoscababan su dignidad, aun si había cierta distancia entre agresor y mujer (silbidos, insultos y piropos obscenos).

Como se muestra en el gráfico 22, los hechos que fueron reportados por el mayor número de mujeres fueron: las miradas obscenas, con el 25,8%, seguidas por los piropos con el 23,8%, los insultos con el 19,2% y los manoseos no consentidos con el 17,2%.

Aunque se trataba de situaciones que las mujeres vivían en su día a día, salieron a flote las barreras de acceso a la justicia, lo que se presta para que los agresores actúen repetidamente sin ningún tipo de sanción por parte de las autoridades.

En primer lugar, el solo hecho de que la situación se presentara en horarios de alta aglomeración en los buses del sistema impedía que las mismas

Proporción de mujeres que manifestaron en la semana anterior haber experimentado en TM... Bogotá, 2014

Gráfico 22



Fuente: Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá-SDMujer y Observatorio de Culturas-SCRD.

mujeres pudieran identificar al agresor. Con ello se perdía el principal elemento a la hora de presentar una denuncia: la identidad del atacante. En segundo término, un sector amplio de las mujeres no creía que el sistema de justicia operara adecuadamente dados los tiempos prolongados que tomaban los procesos de denuncia, investigación y trámite de medidas u otras actuaciones. Sobre este tópico, las narrativas de las mujeres que acudieron a la Línea Púrpura Distrital (Secretaría Distrital de la Mujer, 2019, pp. 31-54) mostraron sensaciones generalizadas de frustración y soledad porque las mismas instituciones desincentivaban las denuncias y

naturalizaban el carácter violento de los hechos, lo que desembocaba en que las ciudadanas desistieran de las denuncias. Se registraron frases como: “no hay sistema”, “acá no es”, “eso no se lo reciben”, “abrir el caso se demora” y “eso no es nada, eso no es grave”.

También es reconocida la deficiencia en el número del pie de fuerza de la Policía Metropolitana al interior del sistema de transporte y de las formas y calidad de los sistemas de videovigilancia conectados con la Policía, lo cual favorece el incremento de actos de violencia contra las mujeres y la impunidad.

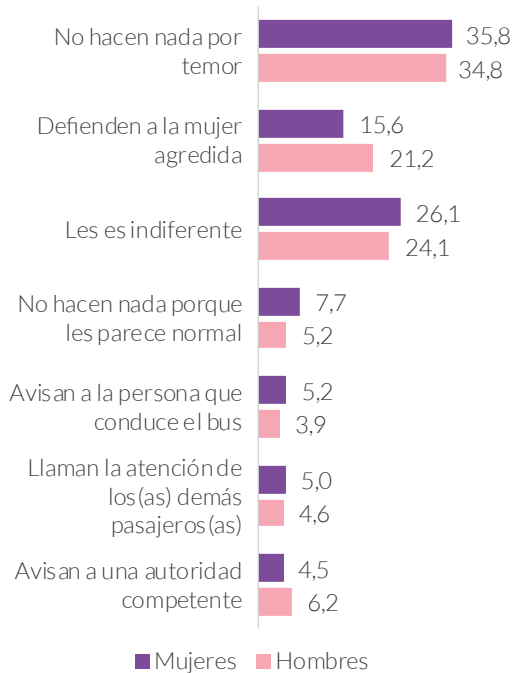
En relación con las reacciones de otras personas a las violencias, del gráfico 23 se concluye que, actuar directamente cuando se presentó alguna situación de violencia contra una mujer, produjo temor (35,8%) e indiferencia (26,1%) entre las mismas mujeres, por factores como la desconfianza en el sector justicia y la salvaguardia de su integridad, en mayores proporciones que entre los hombres.

De igual manera, las mujeres avisaron a las autoridades en una proporción inferior a la de los hombres en 1,3 puntos porcentuales y defendieron a la mujer agredida en 5,6 puntos menos. Sin embargo, ellas avisaron a otros(as) pasajeros(as) o al(a) conductor(a) del vehículo en proporciones 0,4 puntos porcentuales y 1,3 puntos mayores que las de los hombres, respectivamente.

Asimismo, en el marco de la adhesión de Bogotá en noviembre de 2016 al programa de ONU

Distribución porcentual de las reacciones de otras personas al ver una situación de violencia contra una mujer en TM durante la semana anterior, según sexo. Bogotá, 2014

Gráfico 23



Fuente: Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá-SDMujer y Observatorio de Culturas-SCRD.

Mujeres “Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas”, el Sistema Violeta de la Secretaría Distrital de la Mujer elaboró el *Estudio exploratorio sobre acoso sexual contra mujeres en el transporte público, caso Transmilenio 2017*. Los temas sobre los cuales se enfocó la investigación fueron el conocimiento de la ciudadanía sobre el acoso y las rutas de acceso a la justicia, los factores que

contribuyen a la percepción de inseguridad en el transporte público, las situaciones de inseguridad experimentadas por las mujeres y las propuestas de política pública para hacer frente a estas situaciones. En el estudio se usaron distintas técnicas de recolección y análisis de información: un análisis documental, dos grupos focales, siete entrevistas semiestructuradas y un sondeo.

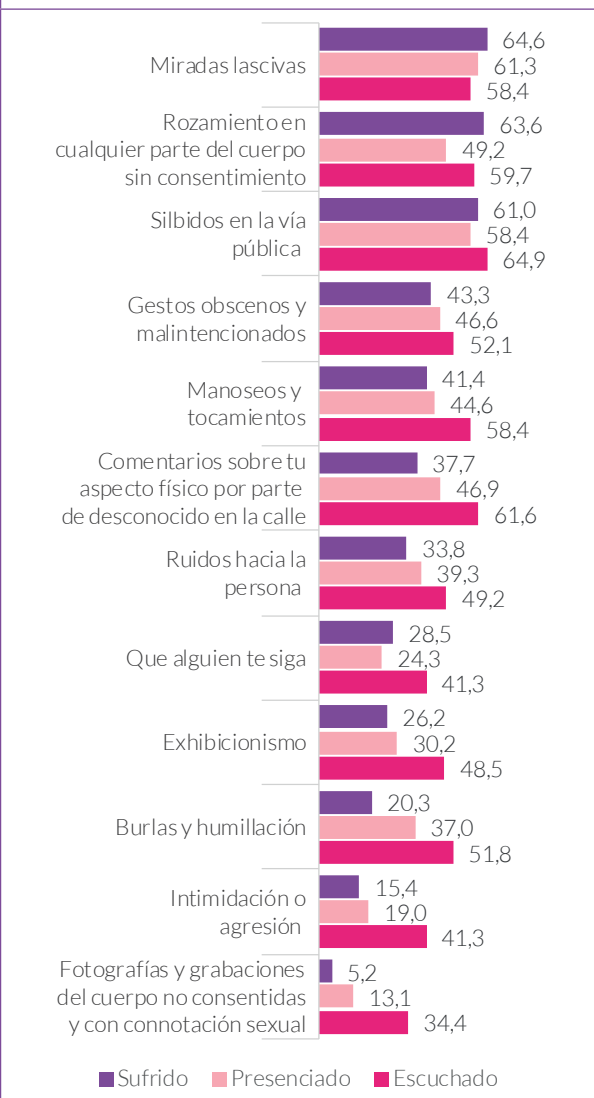
El análisis siguiente hace énfasis en las situaciones de inseguridad reportadas por las mujeres en el sondeo, que les preguntó si habían escuchado, presenciado o sufrido 12 hechos victimizantes en el sistema de transporte durante la semana anterior.

En los resultados obtenidos (gráfico 24), las situaciones sobre las que ellas han escuchado en mayores proporciones fueron los silbidos en vía pública (64,9%) y los comentarios sobre el aspecto físico de la víctima por parte de un desconocido en la calle (61,6%); en tanto los hechos más presenciados corresponden a las miradas lascivas (61,3%) y los silbidos (58,4%) y, por último, los hechos que más sufrieron las mujeres fueron las miradas lascivas (64,6%) y los rozamientos no consentidos (63,6%).

En el caso de las miradas lascivas y los rozamientos no consentidos, las proporciones de las mujeres que indican haberlos experimentado son mayores que las de aquellas que señalan haber escuchado sobre ellos, que puede ser un indicador de que siguen siendo situaciones que generan vergüenza en la víctima, aunque no sea en ningún caso culpa de ellas.

Distribución porcentual de hechos victimizantes experimentados o conocidos por las mujeres en la semana anterior en Transmilenio. Bogotá, 2017

Gráfico 24



Fuente: Estudio exploratorio sobre acoso sexual contra la mujer en Transmilenio. Secretaría Distrital de la Mujer, 2017.

Por otra parte, se observan importantes diferencias entre las cifras de mujeres que afirman haber escuchado y las que afirman haber presenciado casos de intimidación y agresión, con una diferencia de 22,3 puntos porcentuales; fotografías sexuales no consentidas, con una brecha de 21,3 puntos, y exhibicionismo, con una diferencia de 18,3 puntos.

Esto puede deberse principalmente por ser temas de percepción ciudadana y por las particularidades de cada uno de los hechos victimizantes. Así, si se compara un silbido y un manoseo no consentido, el primero podría ser detectado por un mayor número de personas en la mayoría de los casos. El estudio señala que, a veces, es complicado determinar si el roce es intencional o accidental, esto debido a las características de aglomeración que se aprecian en este tipo de transporte. Pero, cuando el acoso es muy evidente, sí se generan sensaciones de inseguridad y vulnerabilidad.

Las estaciones señaladas como las de mayor riesgo para las mujeres por causar sensaciones de alta vulnerabilidad y hostilidad fueron Calle 22, Calle 19, Av. Jiménez, Av. Chile, Calle 72, Patio Bonito, Calle 57 y Calle 26. Y los horarios en los que aumentó la frecuencia corresponden a las horas pico de la mañana y de la tarde; vale decir, las de mayor afluencia de pasajeras y pasajeros. Por temor a sufrir alguno de estos hechos de victimización, el 38,4% de las encuestadas afirmaron que evitaban usar Transmilenio a determinadas horas, por lo que preferían usar medios de transporte alternos como el bus o la bicicleta.

Una de las expertas en seguridad entrevistadas para el estudio manifestó:

Hay una forma [de combatir esta situación], y es la de poner las mujeres policías encubiertas o personas de tipo inteligencia que puedan controlar ese tipo de situaciones, pero esto sería como tener un policía para cada uno y esto no va. Yo creo que lo que sí vale es apuntarle a mostrar en las estaciones, adentro y afuera, lo que más sirve, como los medios de comunicación en términos de pautas, o con demostraciones, como unas apuestas de comunicación masivas, como en el DF en México; cosas que vayan en el sentido de poner a reflexionar a la gente con respecto a generar un rechazo pleno o que la persona tiene que reconocer que cabe dentro de esos actos de violencia y de acoso y que ha omitido y que eso no está bien, o que han sido víctimas, porque eso para algunas lo tienen normalizado. Hacerlo evidente, decirlo, es una apuesta de cambio y de sensibilización del tema (Secretaría Distrital de la Mujer, 2017, p. 52).

Esta afirmación refuerza lo señalado en la evaluación de “Mujer viaja segura”, realizada en 2014 para conocer la percepción de las personas usuarias del sistema Transmilenio en las rutas del plan piloto que realizaba la Secretaría de Distrital de la Mujer. La insuficiencia del número de policías hace inviable abordar el problema solo con medidas de hecho, por lo que se necesita complementar con estrategias de pedagogía que visibilicen las formas en que se está menoscabando el derecho de las mujeres a una vida

libre de violencias en el espacio público y se articule el acceso a la justicia.

3.3 Acciones de la Administración distrital

En respuesta al panorama de violencias contra las mujeres en la ciudad y en el marco de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género del Distrito Capital, se está implementando el *Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte público en Bogotá*, que tiene como objetivo contribuir a la prevención, la atención y la sanción de las violencias contra las mujeres en el transporte y en el espacio público de Bogotá, a través de la coordinación y la articulación de acciones intersectoriales e institucionales y con la consideración de los enfoques de derechos humanos de las mujeres, de género y diferencial.

El protocolo busca realizar esta contribución a partir de las acciones en sus tres componentes: i) prevención (formular acciones afirmativas que fomenten el derecho a una vida libre de violencias en el espacio y el transporte públicos, mediante estrategias dirigidas a su visibilización y a la generación de condiciones de seguridad para las mujeres); ii) atención (brindar una atención integral a las mujeres víctimas de violencias en el espacio y el transporte públicos, a través de la generación de pautas para el abordaje interinstitucional) y iii) sanción social y promoción del acceso a la justicia (fomentar la sanción social frente a las prácticas discriminatorias y a las violencias contra las mujeres en el espacio

y el transporte públicos y promover el acceso a la justicia de las mujeres víctimas de violencias en estos contextos, a través de la garantía de los derechos de las víctimas, la tipificación adecuada y el reconocimiento del daño derivado).

Como estrategia complementaria a la oferta institucional, se implementa el Mecanismo de Atención Intermedio (MAI), acción dirigida a atender a mujeres víctimas de violencias fuera del ámbito familiar. El MAI se encuentra descrito en el convenio interadministrativo 727 de 2018, suscrito por la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia y la Secretaría de Integración Social. Este servicio es operado por la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia y dispone de dos equipos tipo dupla compuestos por una psicóloga y una abogada, que atienden en turnos flexibles brindando estabilización psicosocial, orientación jurídica, acompañamiento psicosocial, activación de la oferta institucional y seguimiento para los casos en que se ha verificado el cumplimiento de criterios, de parte de las Secretarías que suscriben el convenio. El MAI inició su implementación en diciembre de 2018.

Este ejercicio de identificación y análisis de las violencias contra las mujeres en la ciudad debe contribuir a la comprensión del fenómeno y servir de insumo para las estrategias desarrolladas por la Administración, dirigidas a prevenir y atender las violencias en el espacio y el transporte públicos. ■

Referencias bibliográficas

- Añoover, María (2012). Los espacios “del miedo”, ciudad y género. Experiencias y percepciones en Zaragoza. *Geographicalia* (61), 25-45. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4138931>
- De Miguel Álvarez, Ana (2017). El proceso de redefinición de la violencia contra las mujeres: de drama personal a problema político. *Daimon Revista Internacional de Filosofía* (42), 71-82. Recuperado de <http://revistas.um.es/daimon/article/view/95911>
- Falú, Ana (2013a). Género y ciudad: avances y desafíos actuales. Presentación en el foro Género en el POT. Garantizando el derecho de las mujeres a la ciudad. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaría Distrital de la Mujer.
- Falú, Ana (2013b). Cuestiones espaciales: la forma urbana de la ciudad influye en las posibilidades de la economía, en particular para las mujeres. En: *TRIA Rivista Internazionale di Cultura Urbanística*, 6(10).
- Iglesias, Mariela; Valdivia Blanca; Escorihuela, Irene; Ortiz, Sara; Saborti, Nella y Roco, Josefina (2018). Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030. Universitat Oberta de Catalunya, Ajuntament de Barcelona. Recuperado de <http://openaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/91326>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2018). *Forensis, datos para la vida*. Recuperado de <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/262076/Forensis+2017+Interactivo.pdf/0a09fedb-f5e8-11f8-71ed-2d3b475e9b82>
- Madan, Manish and Nalla, Mahesh (2016). Sexual Harassment in Public Spaces: Examining Gender Differences in Perceived Seriousness and Victimization. *International Criminal Justice Review*, 26(2), 80-97. Recuperado de <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/10575677116639093>
- Massolo, Alejandra (2005). Género y seguridad ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales. *ECA: Estudios centroamericanos* (681-682), 643-658.
- Michaud, Anne (2006). Seguridad y convivencia: un flujo con enfoque de género en el espacio urbano. En: *Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos* (293-302). Barcelona: Diputació de Barcelona. Recuperado de <https://www1.diba.cat/uliep/pdf/36241.pdf>
- Naredo, María y Praxágora Cooperativa (2010). *Guía para la elaboración de diagnósticos sobre seguridad con enfoque de género tanto en el ámbito rural como urbano*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Recuperado de <http://interior.gencat.cat/web/.content/>

- home/010_el_departament/publicacions/seguretat/guies_diagnostic_seguretat_visio_genere/GuiaSeguridad.pdf
- Ortiz, Sara y Col·lectiu Punt 6 (2019). Seguridad urbana desde la perspectiva de género. Recuperado de <http://ciudad.blogs.uoc.edu/2019/04/seguridad-urbana-desde-la-perspectiva-de-genero/>
- Ortiz, Sara (2014). Espacio público, género e (in) seguridad. En Carmen Cortés Zaborras (coord.), *Jornadas Urbanismo y Género. Ciudades en Construcción. Perséfone*. Ediciones electrónicas de la AEHM-UMA (pp. 48-67).
- Páramo, Pablo y Burbano, Andrea (2011). Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. *Universitas Psychologica*, 10(1), 61-70.
- Rainero, Liliana (2013). Una apuesta para democratizar la ciudad. La herramienta: el plan de ordenamiento territorial, POT. Ponencia en el foro Género en el POT. Garantizando el derecho de las mujeres a la ciudad. Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaría Distrital de la Mujer.
- Rainero, Liliana; Rodigou, Maite y Pérez, Soledad (2006). *Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva de género*. Córdoba: Cicsa.
- Secretaría Distrital de la Mujer (2019). Análisis de las violencias a partir de las narrativas de las mujeres. Sistema Violeta. Bogotá.
- Secretaría Distrital de la Mujer (2018a). ABC sobre el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia. Bogotá.
- Secretaría Distrital de la Mujer (2018b). Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte públicos en Bogotá (sin publicar).
- Secretaría Distrital de la Mujer (2017). Estudio exploratorio sobre acoso sexual contra mujeres en el transporte público, caso Transmilenio 2017.
- Soto, Paula (2016). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. En: *Revista Transporte y Territorio* (16). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591007>
- Tandogan, Oksan and Simsek Ilhan, Bige (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. *Procedia Engineering* (16), 2011-2018.
- Toro-Jiménez, Juliana y Ochoa-Sierra, María (2017). Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo. *Sociedad y economía* (32), 65-84. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n32/1657-6357-soec-32-00065.pdf>
- Zúñiga, Mercedes (2014). Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad. *Región y sociedad* (4), 77-100. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10230108004>



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



Observatorio de Mujeres
y Equidad de Género de
Bogotá