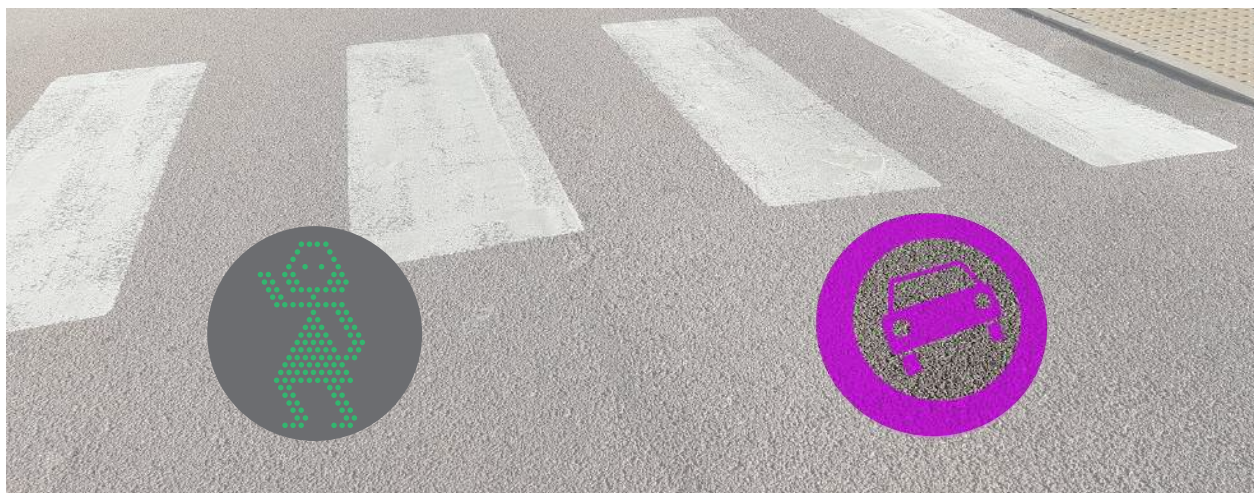


Mujeres en Cifras 19



Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres

Vías vehiculares



© 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
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

Martha Patricia Jiménez R.
REVISIÓN EDITORIAL Y DIAGRAMACIÓN

PROCESAMIENTOS
Equipo Fundación Trenza

FOTOGRAFÍAS E IMÁGENES
Alejandra Cardona M.
Fundación Trenza
ALS SafetiPin

ELABORACIÓN

EQUIPO FUNDACIÓN TRENZA

EQUIPO OMEG

Edilneyi Zúñiga Avirama
Luz Mary López Murcia
Diana Yurany Estupiñán Páez
Brigide Monroy Olmos
Ana Julier Fonseca Gutiérrez
Alejandra Cardona Mayorga
Cecilia Morales Sequeda
Martha Patricia Jiménez R.
Daniel Alejandro Peña Medina
Andrés Fernando Díaz Guzmán

EQUIPO ENTORNOS FAVORABLES AL CONOCIMIENTO

Santiago Núñez Ramírez
Luisa Fernanda Forero Rondón
Karen Natalia Cortina Ávila

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 9001
Avenida El Dorado, calle 26 N° 69 - 76,
torre 1, piso 9, Edificio Elemento
www.sdmujer.gov.co

ISSN: 2339-4765

Mujeres en Cifras 19

Contenido

Introducción	2
1 Contexto y metodología	6
1.1 SafetiPin y sus variables	6
1.2 Equipos conformados para las mediciones operativas	9
1.3 Componentes de la medición	9
2 Resultados de las ocho variables y del índice de seguridad en vías vehiculares urbanas de la ciudad	12
2.1 Balance por variable	12
2.2 Índice de seguridad nocturna en vías vehiculares urbanas de Bogotá	18
3 Las encuestas de percepción y sus resultados	21
3.1 Principales características de las mujeres encuestadas	21
3.2 Resultados generales	24
4 Grupos focales, análisis y recomendaciones	33
4.1 La movilidad cotidiana de las mujeres en Bogotá	33
4.2 La planificación de la movilidad urbana y su relación con las actividades diarias y la gestión del tiempo de las mujeres	37
4.3 La percepción de la seguridad en los medios de transporte: de las infraestructuras del miedo a las experiencias de acoso	37
4.4 “Es un sálvese quien pueda”: estrategias de autocuidado	40
5 Breve análisis de contexto. A manera de conclusión	42
Anexos. Mapas	44

Introducción

Durante las últimas décadas, voces diversas se han manifestado desde diferentes lugares del mundo para denunciar las múltiples expresiones de violencia que mujeres y niñas experimentan a diario en el espacio y el transporte públicos. Estas voces conforman una trama polifónica que argumenta cómo las conductas del acoso sexual callejero propagan un lenguaje de desigualdad estructural, productor y reproductor de relaciones de dominio profundamente incorporadas y asumidas como parte “normal” en las relaciones entre hombres y mujeres. Aunque sobre este tema se hable poco, este coro vincula el lamento individual y muchas veces avergonzado del “me ocurrió esto”, al colectivo “no estamos solas” y, como un altoparlante, convierte el murmullo de cada historia singular en un reclamo colectivo, común, público y político.

Desde su creación, la Secretaría Distrital de la Mujer (SDMujer) ha incorporado la perspectiva de género a los temas relacionados con el urbanismo, la planeación urbana y la seguridad en las ciudades y ha señalado que el uso, el disfrute y el tránsito por la ciudad no se da en las mismas condiciones para las mujeres en relación con los hombres, porque en lo público se despliegan numerosas situaciones de inequidad que restringen su movimiento y la libertad para ejercer su derecho como ciudadanas.

Ya en 2013, en la búsqueda de experiencias que permitieran iluminar nuevas soluciones a las violencias cotidianas que las mujeres experimentan en el espacio público de la capital, sobre las cuales sin embargo se hablaba poco, se encontró que, en Nueva Delhi (India), una mujer llamada Kalpana Viswanath había cofundado la aplicación móvil y la plataforma en línea SafetiPin para georreferenciar las percepciones y las situaciones que amenazan la seguridad de las mujeres en el espacio público de la ciudad, en especial en horas de la noche.

Este hallazgo, ocurrido en el marco del Seminario Internacional de Ciudades Seguras realizado en Bogotá en 2013, reveló la posibilidad de contar con una aplicación de seguridad móvil gratuita para identificar, analizar y brindar información georreferenciada sobre los lugares más seguros e inseguros para las mujeres en Bogotá, mediante la recolección de datos a través del crowdsourcing o “círculos de interés” y otros métodos que evalúan ocho variables en cada área estudiada (iluminación, apertura, visibilidad, densidad de personas, seguridad en la zona, sendero, transporte público y diversidad de personas), que se explican en el capítulo 1.

En consecuencia, se estableció contacto con la organización en la India y Bogotá se convirtió en el año 2014 en la primera ciudad en utilizar

SafetiPin en el continente americano. Durante ese año, se hizo la traducción de la aplicación del inglés al español y se emprendió una estrategia de masificación de su uso para captar las percepciones de la ciudadanía con respecto a los espacios públicos. Sin embargo, se reconoció que la información recabada a partir de la participación ciudadana era insuficiente para emitir conclusiones o tomar decisiones de planificación urbana y monitoreo.

Así, pues, en el año 2015 la SDMujer participó en un proyecto patrocinado por la asociación Cities Alliance, para hacer una medición comparada de tres ciudades, de tres continentes diferentes: Nairobi-Kenia, Nueva Delhi-India y Bogotá-Colombia. En esta fase, la auditoría de seguridad de las variables mencionadas no se hizo vía percepción ciudadana, sino a través de la captura de fotografías tomadas por teléfonos móviles instalados en vehículos en movimiento, en el horario de seis de la tarde a once de la noche.

Bajo el lema “Usando SafetiPin para construir ciudades más seguras para las mujeres”, en 2015 se recolectó información sobre 17.708 puntos en 4.000 kilómetros de vías y arterias de la ciudad y en el año 2016 sobre 2.262 puntos en 400 kilómetros de ciclorrutas. Puesto que en ese entonces no era posible abarcar toda la malla de vías, arterias y ciclorrutas de la ciudad, estos puntos fueron priorizados con la participación de los Consejos Locales de Seguridad de Mujeres, creados en 2013 para abordar la agenda de seguridad local con un enfoque de género y disminuir las violencias contra las mujeres en cada

localidad. Las participantes señalaron los lugares que en cada territorio producían más sensación de peligro y fue a estos sitios a los cuales se intentó llegar durante esta fase del estudio.

Los resultados permitieron calcular el índice de seguridad nocturna para las mujeres de Bogotá, pero además confirmaron que, a pesar de las diferencias culturales, económicas y políticas, entre otras, estas tres ciudades tienen en común factores estructurales que hacen que las mujeres no puedan disfrutar libremente y con seguridad del espacio público nocturno. En ninguna de estas ciudades las mujeres son minoría y, sin embargo, la infraestructura y las lógicas de movilizarse en la ciudad se revelan principalmente masculinizadas. En Bogotá, tres factores críticos fueron reconocidos en los puntos georreferenciados: bajos porcentajes de presencia de personal de seguridad pública y privada, baja ocupación de la ciudad en la noche y mayor ocupación del espacio público por parte de los hombres.

Durante estas fases del estudio, se han tenido que resolver varios aspectos relacionados con la adaptación de la herramienta y de las metodologías al contexto colombiano; no obstante, esto ha permitido no solo la apropiación de la aplicación sino la concepción de diferentes alternativas de orden técnico para mejorarla y hacerla replicable en otros lugares del mundo. En este sentido, la ciudad de Bogotá ha dado un valor agregado a la herramienta con respecto a cómo se pueden leer los espacios públicos para las mujeres en la noche. Un ejemplo de ello fue la adaptación

de la tecnología a las bicicletas, propuesta que se llevó a cabo junto con la Secretaría de Movilidad en 2016, tras reconocer que en 2015 no había sido posible acceder en vehículo a algunos de los puntos identificados como inseguros por las mujeres de los Consejos Locales porque las condiciones de infraestructura lo impedían. Asimismo, en el taller (workshop) realizado en 2016 en Nueva Delhi, la organización adoptó un índice compuesto realizado por el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG) de la SDMujer, para agregar aritméticamente las ocho variables en un solo puntaje que sintetiza la información de cada punto estudiado.

En estos años de trabajo se ha logrado mayor recepción del tema por parte de diferentes actores institucionales, sociales, económicos y políticos –nacionales e internacionales–, que inicialmente tenía poca visibilidad en general y poca relevancia en la agenda pública. La Secretaría de la Mujer ha venido así consolidando una serie de articulaciones con el sector público y privado en torno a las problemáticas de las mujeres en el espacio público en Bogotá, con el fin de incidir en la recuperación física y en la resignificación simbólica de lugares reconocidos como inseguros para las mujeres y para disminuir los hechos de violencia en estos. Se han desarrollado numerosas actividades para incentivar entre las mujeres el acceso al espacio público, en particular en la noche, y para transformar los imaginarios colectivos y prácticas culturales que naturalizan el acoso callejero y la violencia sexual que viven las mujeres en el espacio y el transporte públicos. La información obtenida por medio de

los diferentes diagnósticos ha sido cruzada con otras capas geográficas de la ciudad para ampliar el análisis espacial y geográfico y cualificar la toma de decisiones en el territorio. Se ha socializado la información en las localidades a través de los Consejos Locales de Seguridad de Mujeres y toda la información está disponible en la página web de Catastro Distrital para que cualquier persona pueda acceder a ella; de esa forma, se cumple con el ciclo de gestión de conocimiento que debe devolver a la ciudadanía la información para que la pueda integrar a su vida cotidiana.

Los encuentros nacionales e internacionales, celebrados con el objeto de compartir las problemáticas y los avances que los países han tenido en el desarrollo de las experiencias sobre la seguridad en el espacio público, han permitido construir relaciones de cooperación efectiva que favorecen la gestión y el intercambio de conocimientos, así como las buenas prácticas. Un ejemplo de esto es la iniciativa Mujeres en Movimiento, nacida en la Cumbre 2018 del Foro Internacional del Transporte (ITF, por su sigla en inglés) y de la conferencia “Las mujeres movilizan a las mujeres”, de la Iniciativa Transformativa de Movilidad Urbana (TUMI, por su sigla en inglés), que está conformada por mujeres de diferentes orígenes, lideresas en sus países en temas de movilidad, que buscan impulsar liderazgos sostenibles, en especial en las disciplinas de transporte, movilidad y energía.

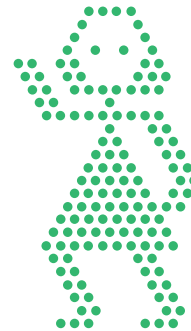
Los resultados que en dos ediciones de *Mujeres en Cifras* se exponen (uno para ciclorrutas y otro para vías y arterias) hacen parte de una

nueva fase del proyecto que fue presentada y seleccionada en el concurso TUMI Global Urban Mobility Challenge, promovido por el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ, por su sigla abreviada en alemán) y la Iniciativa Transformativa de Movilidad Urbana (TUMI), cuyo rol es apoyar a líderes en los países en desarrollo y las economías emergentes para crear una movilidad urbana sostenible. La participación se realizó en alianza con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF, antes Corporación Andina de Fomento), organización con la que se ha venido trabajando para la promoción de espacios seguros para las mujeres; también, durante el despliegue se ha contado con el apoyo de la Fundación Trenza en Bogotá. Esta medición, realizada en mayo de 2019, multiplica la extensión abarcada en 2015, puesto que recoge datos de 40.492 puntos evaluados en 16.145 kilómetros en vías y arterias, así como 3.843 puntos en 537 kilómetros de ciclorruta. También se incluye la información de 14.311 encuestas realizadas a mujeres en toda la ciudad para identificar su percepción de seguridad en el espacio y el transporte públicos.

El trabajo de la SDMujer con SafetiPin se basa en la premisa de que es con la participación y el compromiso de la ciudadanía y con el vínculo entre el Estado y la sociedad civil que se pueden hacer ciudades más seguras para las mujeres. Este ejercicio que viene liderando la entidad es muy particular, porque es a través de datos facilitados por el uso de nuevas tecnologías y analizados con enfoque de género como se puede tener información sobre los diferentes parámetros

vinculados para hacer del espacio urbano nocturno un espacio más seguro e inclusivo, en especial para las mujeres y las niñas.

Las mediciones efectuadas a través de la herramienta tecnológica SafetiPin hacen parte fundamental del programa “Me Muevo Segura”, que tiene como objetivo garantizar espacios públicos seguros para las mujeres, como elemento importante de la garantía del derecho a una vida libre de violencias. En este sentido, responde no solo a una iniciativa de esta Administración por garantizar el uso de tales espacios, sino también a un alineamiento con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el 5, sobre igualdad de género y empoderamiento de las mujeres, y el 11, sobre ciudades y comunidades sostenibles, en un ejercicio de sinergia con la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género, sus ocho derechos priorizados y el trabajo con la comunidad que ha realizado la Secretaría Distrital de la Mujer.



1 Contexto y metodología

Este proyecto de investigación del programa “Me Nuevo Segura” en la ciudad de Bogotá se desarrolló por una iniciativa de la Secretaría Distrital de la Mujer, que desde hace algunos años viene trabajando en el diseño de estrategias y mecanismos para la generación y la consolidación de información que permita adoptar políticas públicas más cercanas a la realidad y a las necesidades de las mujeres en el espacio público; para ello, efectuó una primera medición piloto sobre los niveles de inseguridad en las vías bogotanas, como se indicó en la introducción, lo cual le permitió afinar sus intervenciones y proponer un ejercicio en la ciudad para tener una medición mucho más completa y robusta.

Este esfuerzo dio sus frutos, gracias al apoyo de GIZ (Agencia de Cooperación Alemana) y CAF (Banco de Cooperación de América Latina). Para cumplir con los objetivos planteados, un equipo interdisciplinario de trabajo realizó en 2019 las siguientes actividades de medición (componentes de medición), enmarcadas en el programa “Me Nuevo Segura”.

- 16.145 kilómetros de malla vial de Bogotá, a través de recorridos nocturnos vehiculares
- 537 kilómetros de ciclorrutas de Bogotá, recorridos en horarios nocturnos
- 14.311 encuestas de percepción efectuadas a mujeres ciudadanas de Bogotá en la noche

- Tres grupos focales con la participación de ocho mujeres en cada uno.

Los tres primeros componentes de la medición global fueron recolectados en horarios nocturnos entre las 6:30 p.m. y las 11:30 p.m., en tanto el cuarto componente, enfocado a la recolección de información mediante la técnica cualitativa de grupos focales, se llevó a cabo en horarios diurnos en un hotel del occidente de la ciudad.

A continuación, se describe cada uno de los componentes que son abordados en esta edición de *Mujeres en Cifras* (medición en vías, grupos focales y resultados de la encuesta)¹, que contó con la participación de cerca de cien personas, en todas sus etapas de planeación, preparación, ejecución evaluación y análisis, previa explicación de las ocho variables que son evaluadas.

1.1 SafetiPin y sus variables

La medición realizada en 2019, cuyos resultados se presentan en el capítulo 2 de esta publicación, está basada en ocho variables que integran la aplicación SafetiPin para Bogotá, a partir de

1 En el boletín *Mujeres en Cifras* 18 se publicaron los resultados de la medición de ciclorrutas.

las cuales se construyó el índice de seguridad nocturna, que provee información sobre los factores que determinan la seguridad para las mujeres en un sector determinado de la ciudad en horas nocturnas. Las ocho variables y sus modos de valoración se explican a renglón seguido.

Iluminación

Corresponde a la evaluación de las condiciones de iluminación en la zona, que incluye la existencia o no de alumbrado público y las condiciones de este (suficiencia o insuficiencia). Valoraciones:

- No hay iluminación - cuando no hay alumbrado público ni ningún tipo de luz
- Poca iluminación - cuando se ven luces, pero no con claridad
- Suficiente iluminación - la iluminación permite ver con claridad
- Iluminación brillante - si el área está muy bien iluminada.

Apertura o visión libre (¿qué veo?)

Esta variable indaga por las condiciones de visibilidad en la zona con respecto a la infraestructura del espacio público, que puede obstaculizar el dimensionamiento de la situación de riesgo por parte de la persona. Valoraciones:

- Cero visibilidad - esquinas u obstáculos que no permiten ver los alrededores y el panorama general
- Parcialmente visible - se puede ver un poco adelante y alrededor
- Bastante visible - puede ver en casi todas las direcciones
- Totalmente visible - se ve claramente en todas las direcciones.

Visibilidad (¿quién me ve?)

Se relaciona con las posibilidades de que la persona sea vista por otras personas al transitar por la zona. Valoraciones:

- No hay quien mire - no hay ventanas o entradas o ventas callejeras
- Algunas personas miran - menos de 5 ventanas o entradas o ventas callejeras
- Muchas personas miran - menos de 10 ventanas o entradas desde donde se pueda ver este lugar
- Altamente visible - más de 10 ventanas o entradas desde donde se pueda ver este lugar.

Densidad de personas - presencia suficiente

Indaga por el volumen de personas que se encuentran en la zona evaluada. Valoraciones:

- Desierto - no hay personas a la vista
- Pocas personas - hay menos de 10 personas a la vista
- Bastantes personas - más de 10 personas a la vista
- Multitud de personas - muchas personas con muy poca distancia entre sí.

Seguridad (presencia de agentes de seguridad)

Responde a la presencia de personal de seguridad (fuerza pública, policía, fuerzas militares, vigilancia privada) en la zona evaluada. Valoraciones:

- Ninguna - no hay guardias de seguridad o policías cerca
- Mínima - hay presencia de vigilancia privada cerca
- Moderada - se ve un barrio con seguridad o estaciones de Policía

- Buena - policía, seguridad confiable cerca.

Sendero

Esta variable se refiere a las características y al estado de los espacios específicos para el tránsito de personas. Valoraciones:

- Ninguno - no hay un sendero disponible
- Pobre - hay caminos, pero en muy malas condiciones
- Justo - se puede caminar, pero no correr
- Bueno - fácil para caminar rápido o correr.

Transporte público

Esta variable evalúa la cercanía a algún medio de transporte público en la zona estudiada. Valoraciones:

- No está disponible - a 10 minutos o más caminando se encontrará algún tipo de transporte
- Distanciado - a 5 minutos caminando encontrará algún tipo de transporte
- Cerca - a una distancia de entre 2 y 5 minutos caminando encontrará transporte
- Muy cerca - a menos de 2 minutos caminando encontrará transporte.

Diversidad de personas (presencia mixta)

Esta variable hace referencia a la presencia de personas de diferentes sexos y edades en la zona evaluada. Valoraciones:

- No hay diversidad - nadie a la vista o solo hombres
- Más o menos diverso - la mayoría son hombres, hay muy pocas mujeres o niñas y niños
- Hay algo de diversidad - algunas mujeres o niñas y niños
- Diverso - relativo balance de todos los sexos o más mujeres y niños y niñas.

SafetiPin es la herramienta con la cual se realizó la medición de cómo se comporta la seguridad en el espacio público nocturno en la ciudad de Bogotá y permite crear no solo una cartografía sobre el uso que hacen las mujeres del espacio público, sino también la recolección, la actualización y el análisis de datos que son fuente para la toma de decisiones cualificadas y encaminadas a mejorar la seguridad y el ordenamiento territorial en la ciudad, por ejemplo, establecer la relación entre la iluminación en un determinado sector y la situación de seguridad del mismo (que se evidencia a través de los pin de colores de la aplicación), así como identificar las zonas que representan, por sus factores, más inseguridad en la ciudad o que, por sus condiciones, son propicias para el acoso sexual. De esta manera, se puede analizar qué factor puede estar contribuyendo a que se presente cualquier tipo de violencias contra las mujeres en el espacio público en las noches.

Además, permite la transversalización del enfoque de género en las acciones y las políticas públicas, la realización de un ejercicio triangulado de fuentes primarias y secundarias y aumentar y cualificar el uso del espacio público por parte de las mujeres, para así garantizar el derecho a una vida libre de violencias.

El mapeo se hizo en 19 de las 20 localidades de la ciudad de Bogotá (una de ellas es rural, por lo que no aplica en este caso para el objetivo del proceso). Este mapeo contó con la participación de los Consejos Locales de Seguridad para las Mujeres y tuvo como insumos los Planes Locales

de Seguridad para las Mujeres, lo que permitió identificar con mayor precisión los tramos más inseguros para ellas.

1.2 Equipos conformados para las mediciones operativas

Equipo vehículos

- 1 persona coordinadora
- 12 personas conductoras
- 12 asistentes de ruta
- 1 persona conductora de soporte

Equipo bicicletas

- 1 persona coordinadora
- 6 ciclistas contratadas(os) por la Fundación Trenza
- 2 ciclistas del Sector Movilidad

Equipo encuestas

- 1 persona coordinadora
- 5 personas supervisoras
- 30 personas encuestadoras

Equipo de crítica

- 1 persona supervisora
- 4 personas críticas

Equipo de digitación

- 1 persona supervisora
- 5 personas digitadoras

Además de estos cinco equipos operativos, se conformaron otros cuatro:

- Un equipo de dirección y coordinación general del proyecto compuesto por personas economistas, sociólogas y politólogas.

- Un equipo de soporte técnico integrado por profesionales de la ingeniería catastral, geodesta y electrónica, además de una persona diseñadora gráfica y una asistente operativa.
- Un equipo administrativo y legal compuesto por profesionales de la contaduría y el derecho y personal de apoyo logístico.
- Un equipo interdisciplinario de análisis responsable de la entrega final de productos, conformado por especialistas en análisis técnico de políticas públicas y datos cuantitativos y cualitativos.

1.3 Componentes de la medición

Los tres componentes que se desarrollaron en el espacio público de la ciudad (las mediciones en vías vehiculares y en ciclorrutas y la aplicación de la encuesta) demandaron un gran número de horas de capacitación previa que permitieron a las personas vinculadas a estos operativos entender, comprender, manipular y utilizar las herramientas, las metodologías y los elementos requeridos para llevar a cabo cada una de sus funciones. La siguiente es la descripción de los componentes abordados en este número de *Mujeres en Cifras*, incluido el de los grupos focales.

Componente de medición de las vías de la ciudad

Enfocado en recoger información de las variables que generan inseguridad en las vías vehiculares urbanas de la ciudad, este componente se desarrolló en la malla vial de Bogotá, que corresponde a su red de vías troncales, arteriales, secundarias y barriales.

Como objeto de la medición, se determinó el 100% de las calles. Incluso, varias de las avenidas y las troncales más importantes de la ciudad se recorrieron en más de una ocasión, para tener información durante los días de recolección a diferentes horas de la noche.

No obstante, de la totalidad de kilómetros lineales de malla vial, se recibieron informes de 497 cuadras o sectores que no pudieron medirse por diferentes circunstancias, como calles cerradas por obras, obstruidas por bolardos o vehículos aparcados, entre otras razones.

Para alcanzar el objetivo, se conformaron doce equipos de trabajo, debidamente uniformados y compuestos por una persona conductora con su respectivo vehículo y una persona auxiliar de ruta encargada de la operación de dos dispositivos móviles. Con el primer dispositivo, a través de SafetiPin Nite, se realizó la toma de fotografías cada 30 metros o minuto y medio, lo primero que pasara; el segundo, utilizado para la organización de las rutas, los sentidos y los recorridos diarios por localidad, permitió la optimización de tiempos y la disminución de errores.

Componente de encuestas en estaciones de Transmilenio y paraderos del SITP

Como parte del programa “Me Muevo Segura”, se incluyó la realización de una encuesta que permitió acercarse a las percepciones, las sensaciones y las vivencias de las mujeres en el espacio público del entorno por donde transitan. La encuesta se llevó a cabo de acuerdo con la siguiente ficha técnica.

Población objetivo

Mujeres de 14 años o más que transitan por el espacio público de la ciudad en horas de la noche

Cobertura geográfica

19 localidades urbanas de Bogotá

Metodología de selección

Intercepción aleatoria en zonas aledañas a paraderos del SITP y Transmilenio

Tipo de entrevista

Encuesta semiestructurada cara a cara

Tamaño de la muestra

14.311 encuestas efectivas

Metodología muestral

Muestreo no probabilístico estratificado por tipo de paradero y medio de transporte (SITP o Transmilenio) y localidad

En el anexo 1, se encuentra el mapa de los puntos en los cuales se aplicó la encuesta.

Para el levantamiento de información, se conformó un equipo de 30 personas encuestadoras y 5 supervisoras. Cerca del 80% del equipo encuestador estuvo compuesto por mujeres. También se integró un equipo para la sistematización, la consolidación y el control de calidad de la información recolectada.

Componente de grupos focales

Este componente de la medición se realizó el miércoles 26 de junio de 2019, en las instalaciones del Hotel GHL Capital, lugar al que fueron citadas las personas preseleccionadas para acompañar este ejercicio, que consistió en el desarrollo de tres grupos focales con mujeres de

diferentes edades, profesiones, estratos socioeconómicos y lugares de la ciudad. Dos de estos grupos focales estuvieron dirigidos a mujeres que utilizan varias modalidades de transporte diferente y el tercer grupo se hizo solo con mujeres que se movilizan en bicicleta en sus recorridos diarios por la ciudad, algunas de ellas contactadas a través de colectivos de bicis, con base en la información suministrada por la Secretaría Distrital de la Mujer. La conversación colectiva duró cerca de 120 minutos con cada grupo, que

fue conducido por una persona moderadora y acompañado por una analista y una relatora. Este ejercicio, abundante en audio y video, permitió recoger las reflexiones, quejas, propuestas y anécdotas de las usuarias de las diversas modalidades de transporte en la ciudad y su percepción sobre la seguridad ciudadana, el acoso sexual, la calidad de los medios y el respaldo institucional en sus recorridos diarios, sobre todo en horas nocturnas, elementos fundamentales para entender la realidad que viven en su día a día.



2 Resultados de las ocho variables y del índice de seguridad en vías vehiculares urbanas de la ciudad

En este aparte se muestran los resultados gráficos de los análisis de las fotografías tomadas en las vías vehiculares urbanas de la ciudad de Bogotá. Cada indicador tiene una categorización relacionada con el valor numérico que se le otorga a cada atributo encontrado en los puntos fotografiados. El índice de seguridad de vías en horas de la noche se describe por cada variable que lo componen, según el orden en que se presentan sus resultados, así:

- Iluminación. Mide la cantidad de brillo e iluminación en un lugar y varía de oscuro a brillante; un lugar se puede iluminar con alumbrado público o de otras fuentes.
- Densidad de personas - presencia suficiente. Indica la cantidad de personas alrededor del sitio donde se toma cada fotografía. Aumenta en la medida en que hay una menor oportunidad de ocupación del espacio público.
- Diversidad de personas - presencia mixta. Determina la presencia diversa; es decir, el porcentaje de mujeres, niñas y niños entre la multitud. Aumenta como consecuencia de la percepción de seguridad.
- Visión libre - qué veo. Se refiere a si una persona tiene una buena línea de visión en todas las direcciones.
- Seguridad - presencia de agentes seguridad. Se relaciona con la seguridad visible ofrecida por la Policía, el Ejército o personal de guardias de seguridad privada.

- Sendero. Evalúa si una persona puede caminar cómodamente en un lugar. Puede referirse a la calidad de un pavimento o el espacio a lo largo de una carretera o la calidad de las vías.
- Transporte público. Corresponde a la facilidad de acceso a cualquier modo de transporte público (Transmilenio, buses, taxis, entre otros). Se mide en términos de la distancia al modo más cercano.
- Visibilidad - quién me ve. Se refiere a qué tan visible es la persona para las demás; se basa en el principio de “ojos en la calle”, que comprende ventanas, puertas de tiendas, casas, junto con personas vendedoras ambulantes.

2.1 Balance por variable

Mediante una comparación cartográfica entre los resultados de la medición anterior y la de 2019, se explican las variaciones, seguida de los resultados en términos porcentuales. En la versión web de este boletín (<http://omeg.sdmujer.gov.co/OMEG/home/publicaciones/boletin>), se pueden encontrar los mapas con mayor nivel de visibilidad. Para mayor orientación del público lector, las convenciones en mapas y gráficos corresponden a los colores verde oscuro, verde claro, amarillo y rojo, de mayor a menor nivel de valoración (de la más positiva a la más negativa).

Variable iluminación



(Ver mapa en anexo 2)

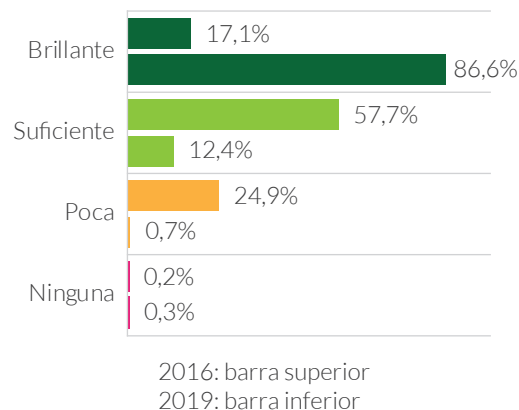
Esta variable sufrió afectaciones positivas e importantes en los últimos cuatro años. Por una parte, como se explicó, son más los kilómetros evaluados y, por otra, tales variaciones pueden atribuirse a la gestión de la Administración distrital para instalar nuevas luminarias a lo largo de la ciudad, circunstancia que deriva en un mejor comportamiento de este indicador, tal como se aprecia en el mapa, año 2019.

El indicador muestra una mejora significativa que se evidencia en que, de los 40.492 puntos evaluados en la ciudad, el 86,6% fueron calificados como brillantes; sin embargo, se presentan algunos puntos con color rojo, en particular en las localidades de Usme, Fontibón y Usaquén, precisamente en los límites de la ciudad donde se encuentran vías con muy poca iluminación, como por ejemplo la de la salida de Bogotá por la Carrera Séptima al norte y la de la vía a la localidad rural de Sumapaz por el límite sur de Usme.

El gráfico 1 muestra la variación porcentual de la iluminación entre 2015 (barra superior) y 2019 (barra inferior) de los puntos observados en las vías vehiculares urbanas de Bogotá. Se observa que la proporción de puntos que tuvieron la máxima valoración en la variable iluminación en Bogotá pasó del 17,1% al 86,6%. En otras palabras, 8 de cada 10 puntos analizados en 2019 tienen una iluminación brillante.

Comportamiento porcentual de la variable iluminación. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 1



Variable densidad de personas - presencia suficiente



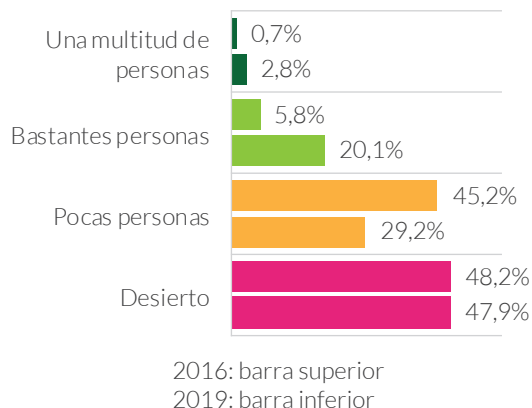
(Ver mapa en anexo 3)

Registra variaciones positivas, aunque en baja proporción; sin embargo, a diferencia de lo que pasó en el análisis de las ciclorrutas, en las vías vehiculares urbanas, se encontró mayor proporción de personas en el espacio público nocturno, lo cual se observa en el gráfico 2: la categoría “una multitud de personas” pasó del 0,7% al 2,8%, en tanto que “bastantes personas” creció del 5,8% al 20,1%.

La variable mide qué tantas personas, sin importar su género, están caminando o simplemente ocupando las calles y los andenes de la ciudad y muestra un aumento paulatino de personas en los espacios aledaños a las vías vehiculares.

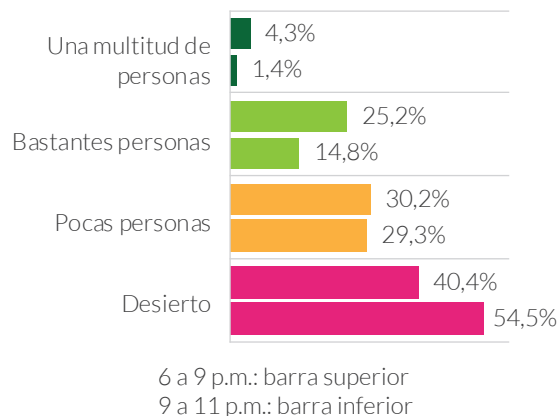
Comportamiento porcentual de la variable densidad de personas - presencia suficiente. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 2



Comportamiento porcentual de la variable densidad de personas - presencia suficiente, en dos franjas horarias nocturnas. Bogotá, 2019

Gráfico 3



Al desagregar la variable densidad de personas en franjas horarias, de 6 a 9 p.m. y de 9 a 11 p.m., se encuentra que, entre más tarde, menor es la proporción de personas que se encuentran en el espacio público. El gráfico 3 muestra que la categoría desierta pasa del 40,4% en la primera franja al 54,5% después de 9 de la noche.

Variable diversidad de personas - presencia mixta



(Ver mapa en anexo 4)

Esta variable complementa y extiende el alcance de la anterior al incluir el enfoque de género en la composición de la población que se encuentra en las vías vehiculares urbanas. En tal sentido, se refiere a la diversidad de mujeres y hombres que se encuentran en la calle durante los recorridos

en que se recogió la información y evidencia que la situación en este aspecto continúa teniendo una valoración negativa en su mayoría. Sus resultados corroboran que los espacios públicos en horarios nocturnos son ocupados en especial por hombres, o sea que el espacio público no es neutro.

Los roles de género asignados cultural y socialmente han limitado las mujeres al espacio privado, además de factores ligados a las percepciones de inseguridad, entre otros. 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. Este aspecto es uno de los que incide de

manera más negativa en la apropiación del espacio público de parte de las mujeres”².

Como se observa en el gráfico 4, la presencia mixta de personas en el espacio público nocturno de Bogotá dedicado a las vías vehiculares urbanas bajó levemente entre 2015 y 2019, puesto que en la categoría “no hay diversidad”, que tiene las más altas proporciones, se presentó un aumento de 0,8 puntos porcentuales (p.p.), al pasar del 86,5% al 87,3%. No obstante, las categorías “diverso” y “hay algo de diversidad” aumentaron, también de forma tímida.

Cuando se desagrega por franja horaria (gráfico 5), se confirma que, entre más tarde sea, menor es la diversidad de personas en el espacio público, pues prima la cantidad de hombres, en especial después de las 9 de la noche.

Variable visión libre - qué veo



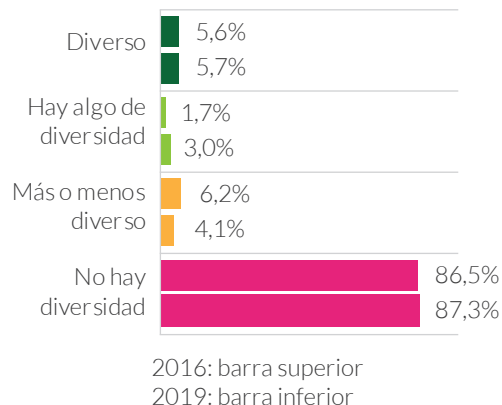
(Ver mapa en anexo 5)

Frente a la variable relacionada con lo que pueden ver las personas peatonas en los recorridos cercanos a vías vehiculares, se evidencia un comportamiento positivo en la categoría “total visibilidad”, que pasó del 5,7% en 2015 al 41,4% en 2019. En 2019 ningún punto fue valorado con cero visibilidad o como parcialmente visible, en

² Secretaría Distrital de la Mujer (2019). Boletín *Mujeres en Cifras 16. Acoso callejero-sexual en Kennedy*. Línea de base. Disponible en <http://omeg.sdmujer.gov.co/OMEG/home/publicaciones/boletin>

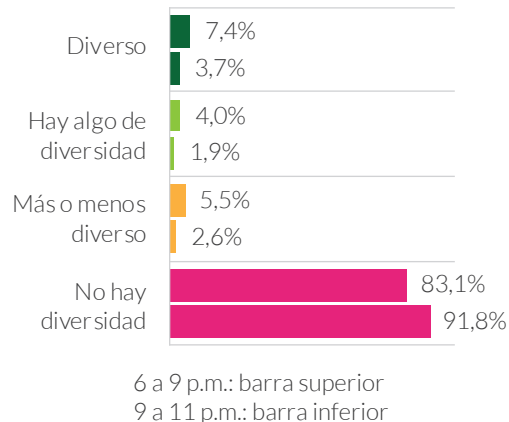
Comportamiento porcentual de la variable diversidad de personas - presencia mixta. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 4



Comportamiento porcentual de la variable diversidad de personas - presencia mixta, en dos franjas horarias nocturnas. Bogotá, 2019

Gráfico 5



un comportamiento igual y muy similar, respectivamente, al de 2015 (gráfico 6).

Variable seguridad - presencia de agentes de seguridad



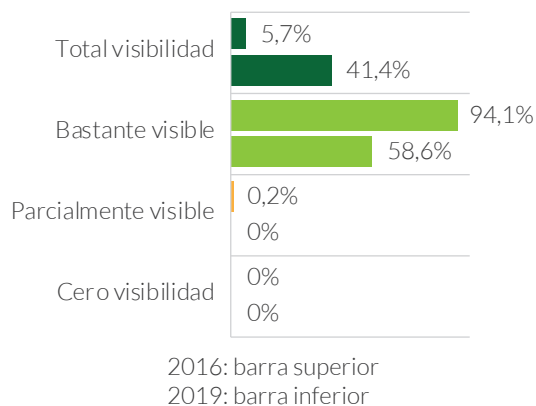
(Ver mapa en anexo 6)

Con respecto a la presencia de agentes de seguridad pública (policías, militares...) o privada (guardas de seguridad, celadores, escoltas...), el indicador no muestra avances; el color rojo, que representa la nula presencia de agentes de seguridad, es la condición predominante y pasó del 82,6% a 88,8% en el periodo estudiado (gráfico 7).

Sin embargo, al cruzar los diferentes puntos medidos con la ubicación de CAI, se encontró que

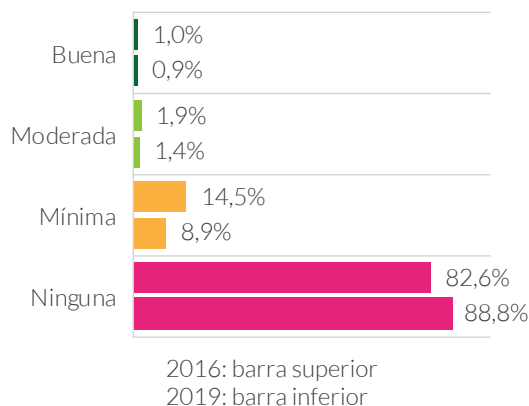
Comportamiento porcentual de la variable visión libre - qué veo. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 6



Comportamiento porcentual de la variable seguridad - presencia de agentes de seguridad. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 7



en aquellos lugares donde hay algún CAI existe una mayor proporción de puntos seguros. Asimismo, existen cámaras de seguridad en toda la ciudad que, si se implementa un protocolo de reacción inmediata, podrían aumentar la seguridad nocturna de la ciudad en vías vehiculares.

Variable sendero

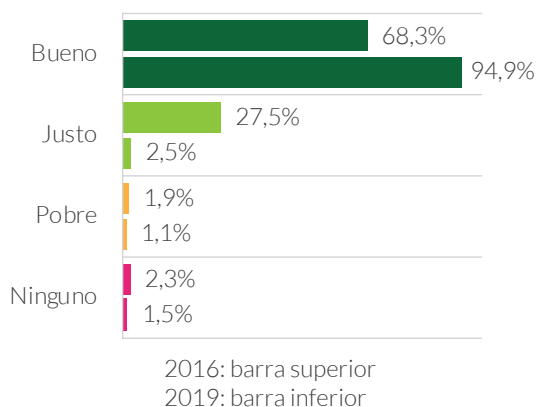


(Ver mapa en anexo 7)

En cuanto a la variable relacionada con los senderos aledaños a la red vial urbana, se aprecia que, entre 2015 y 2019, hay significativos avances en la proporción de puntos donde el sendero es bueno, condición que aumentó en 26,6 p.p., al pasar del 68,3% en 2015 al 94,9% en 2019 (gráfico 8). Sin embargo, las vías periféricas o de salida de la ciudad concentran la mayor cantidad

Comportamiento porcentual de la variable sendero. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 8



de puntos donde no hay senderos o están calificados como pobres, como en la vía Bogotá-La Calera, donde no hay espacios habilitados para el tránsito de personas a pie, así como en las salidas surorientales de la ciudad que conducen a la región de los Llanos Orientales y a la localidad de Sumapaz, en los tramos finales de la Autopista Norte y la Carrera Séptima y en la vía Suba-Cota.

Variable transporte público



(Ver mapa en anexo 8)

En esta variable se observan algunos avances. La cercanía a algún medio de transporte desde la mayoría de los puntos medidos (95,8%) es de menos de 10 minutos caminando. Sin embargo, como en otras variables, son principalmente las zonas periféricas o de salida de la ciudad las que

presentan mayores dificultades en la oferta de transporte. Así, el gráfico 9 muestra que la proporción de los puntos de transporte público que están a más de 10 minutos en vías (no está disponible) aumentó en 1,8 p.p., en tanto los puntos de la categoría “cerca” (menos de 5 minutos) creció en 12,6 p.p. y los definidos como “muy cerca” y “a distancia” disminuyeron en 5,9 y 8,5 p.p., respectivamente.

Variable visibilidad - quién me ve

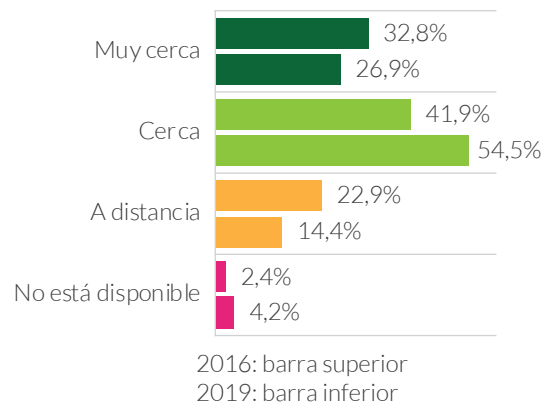


(Ver mapa en anexo 9)

La variable de visibilidad, relacionada con las personas que tienen la oportunidad de ver a las que transitan por las zonas de vías vehiculares, muestra que en localidades como Barrios Unidos, Teusaquillo, Kennedy, Fontibón y Engativá

Comportamiento porcentual de la variable transporte público. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 9

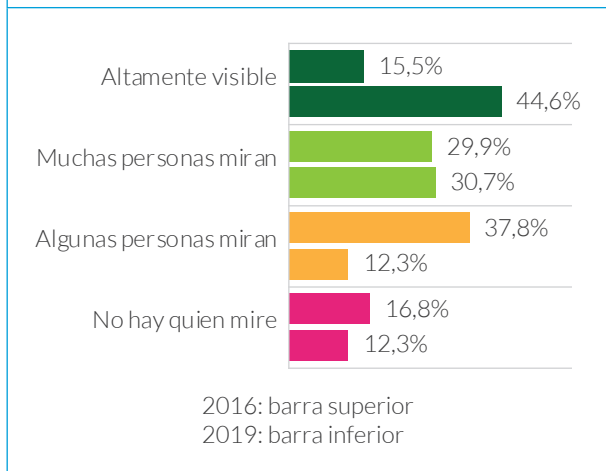


hay algunos corredores viales con muy poca presencia de fachadas, ventanas, portales o ventas callejeras. Este mismo comportamiento se evidencia en la periferia: límite oriental de la ciudad y vías como la Avenida Circunvalar, el final de la Autopista Norte, la vía Suba-Cota, la Carrera Séptima después de la calle 220 y la salida a los Llanos Orientales por el sur, con muy pocos lugares con viviendas, comercios y otras infraestructuras que permitan alguna visibilidad de quienes transitan por esas zonas, ya que corresponden a zonas verdes o potreros sin uso en sus alrededores.

Según el gráfico 10, hay avances evidentes, pues la proporción de lugares en las vías en las que las personas peatonas son altamente visibles aumentó en 29,1 p.p. entre 2015 y 2019. Asimismo, los puntos en los que muchas personas

Comportamiento porcentual de la variable visibilidad - quién me ve. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 10



miran se incrementaron en 0,8 p.p., mientras que, en consecuencia, disminuyeron las cifras de cero visibilidad de las peatonas en 4,5 p.p. y de “algunas personas miran” en 25,5 puntos.

2.2 Índice de seguridad nocturna en vías vehiculares urbanas de Bogotá

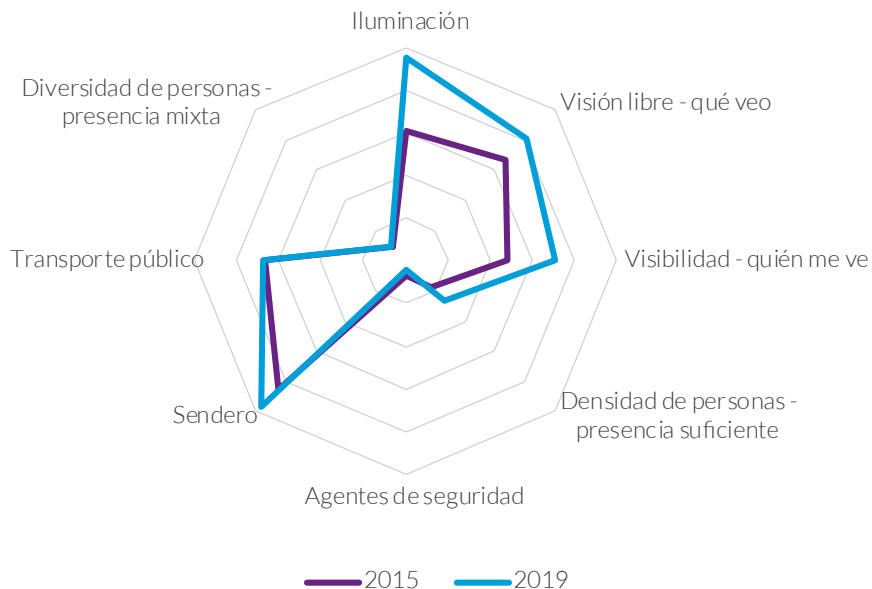
(Ver mapa en anexo 10)

De manera global y con el ánimo de hacer un análisis comparativo entre variables, se tomaron todos los puntos estudiados en las vías vehiculares urbanas y se ponderaron en relación con la máxima calificación posible en cada una de las variables examinadas. Así, se obtuvo la proporción de avance con respecto al ideal (máxima calificación posible) por cada variable en las vías de Bogotá. Los mapas, y en particular el gráfico 11, muestran el desempeño comparativo por cada una de las ocho variables. Se observa que siete de las ocho variables mejoraron entre 2015 y 2019. Se destaca la de iluminación, con un crecimiento de 34,0 p.p., seguida por la de visibilidad, con una variación de 22,2 p.p. En sentido contrario, la variable de agentes de seguridad muestra un retroceso de 2,2 p.p.

En términos generales, el conjunto de variables que componen el índice de seguridad de la ciudad para vías vehiculares muestra un comportamiento positivo con respecto a la medición de 2015: la cantidad de puntos verdes oscuros y claros creció significativamente y muestra un entorno más favorable para el tránsito de las personas peatonas en las vías vehiculares de

**Comportamiento porcentual del índice de seguridad nocturna en las vías vehiculares por variable.
Bogotá, 2015-2019**

Gráfico 11



	2015	2019
Iluminación	61,2%	95,2%
Visión libre - qué veo	67,0%	80,8%
Visibilidad - quién me ve	48,8%	71,0%
Densidad de personas - presencia suficiente	17,3%	26,8%
Agentes de seguridad	6,7%	4,7%
Sendero	85,3%	96,7%
Transporte público	66,9%	67,7%
Diversidad de personas - presencia mixta	8,8%	9,3%

Fuente: OMEG, SDMujer.

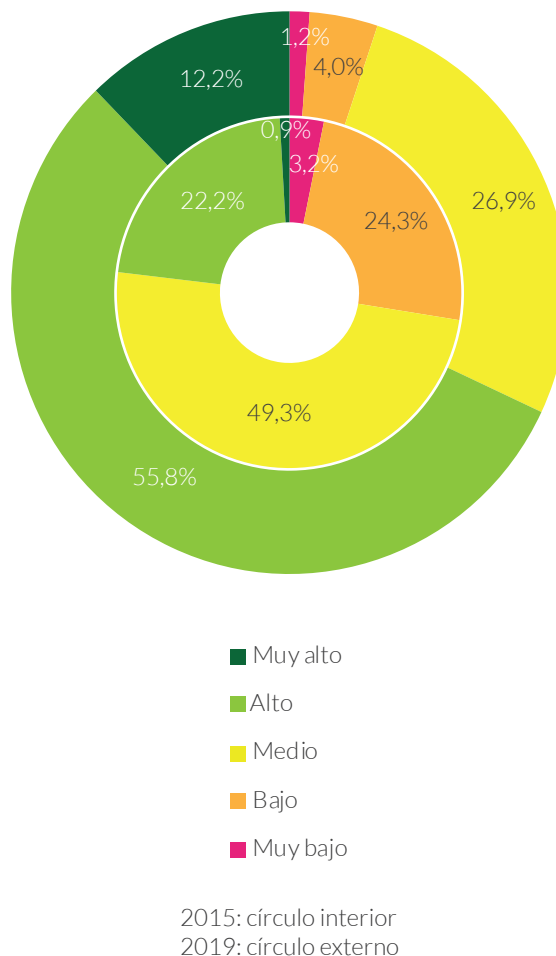
la ciudad. Sin embargo, debido a que el alcance de la medición 2019 se extendió a toda la malla vial, incluidas calles y callejuelas, se encontraron zonas con alta concentración de puntos en amarillos o rojos, principalmente en los sitios ubicados en las afueras de la ciudad, protegidos por normatividad como parques y reservas o carreteras que conectan con otras municipalidades. Estos lugares tienen en común que son poco habitados, con baja luminosidad, sin presencia de agentes de seguridad y con poca visibilidad, en particular por la falta de mobiliario urbano y escasa presencia de viviendas o lugares de tránsito y reunión de la ciudadanía.

Especial atención requiere el corredor que conduce al municipio de La Calera, que en casi todas las variables muestra un comportamiento adverso a la seguridad de las peatonas que usan esta vía, ya que carece de señalización, iluminación y acompañamiento institucional. No obstante, lo más destacable es que la proporción de puntos seguros y muy seguros aumentó en 44,9 p.p., al pasar del 23,1% en 2015 al 68,0% en 2019 (gráfico 12).

En términos generales, el conjunto de variables que componen el índice de seguridad de la ciudad para vías vehiculares muestra un comportamiento positivo con respecto a la medición de 2015

Índice de seguridad para las mujeres en el espacio público nocturno en vías vehiculares, según el nivel de valoración. Bogotá, 2015-2019

Gráfico 12



Fuente: OMEG, SDMujer.

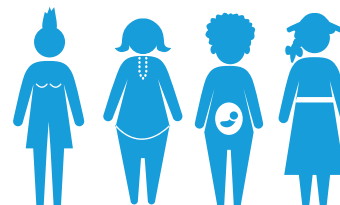
3 Las encuestas de percepción y sus resultados

Mediante la entrega de los principales resultados de la encuesta aplicada a las mujeres en el espacio público nocturno en 2019, se puede hacer una aproximación consistente que permite conocer la percepción, las sensaciones y las reacciones que tienen las mujeres alrededor de algunas de las variables analizadas en el capítulo precedente, pero también discutir sobre las estrategias a las que deben recurrir las mujeres para sentirse más seguras en la ciudad durante la noche.

3.1 Principales características de las mujeres encuestadas

En el capítulo 1, numeral 1.3, se presentó la información más importante del componente de “Me Muevo Segura” relacionado con esta encuesta, realizada en 2019 por el OMEG de la Secretaría Distrital de la Mujer. La información sobre las condiciones sociodemográficas de las mujeres encuestadas se resume y muestra en los diagramas siguientes.

Grupo etario	%
14 a 17	4,5
18 a 26	37,0
27 a 35	23,3
36 a 49	21,7
50 a 64	11,9
65 o más	1,5
No informa	0,1



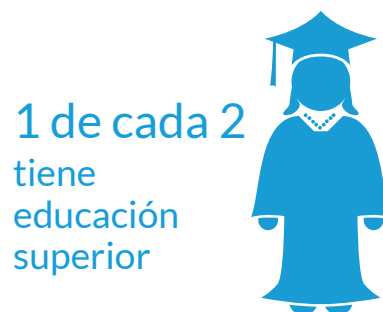
64,8%
son menores de 35 años

Actividad principal	%
Trabajar	63,5
Estudiar	14,4
Trabajar y estudiar	13,1
Buscar empleo	2,2
Realizar oficios del hogar	5,4
Pensionada	0,8
Otra actividad	0,5
No informa	0,2



77,8%
trabajan o estudian

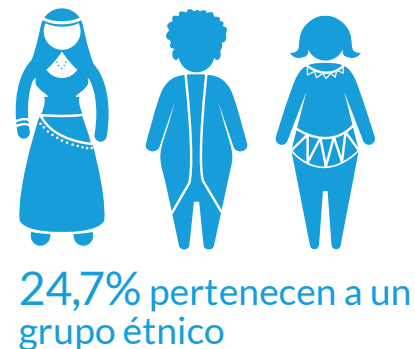
Máximo nivel educativo alcanzado	%
Ninguno	0,4
Primaria	6,3
Secundaria	37,2
Educación técnica o tecnológica	23,1
Universitaria	27,8
Postgrado	5,2
No informa	0,1



Estrato	%
Estrato 1	9,6
Estrato 2	40,4
Estrato 3	40,0
Estrato 4	7,3
Estrato 5	1,4
Estrato 6	0,5
No informa	0,9



Autorreconocimiento étnico o cultural	%
Rom - gitana	0,1
Indígena	0,8
Raizal	0,1
Palenquera	0,1
Negra - afrodescendiente	2,3
Blanca, mestiza	21,3
Ninguno	70,4
No informa	5,0



¿Tiene alguna condición de discapacidad de forma permanente? %

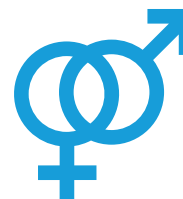
Ceguera total	0,1
Sordera total	0,1
Mudez	0,0
Dificultad para moverse o caminar por sí misma	0,5
Dificultad para bañarse, vestirse, alimentarse por sí misma	0,1
Dificultad para salir a la calle sin ayuda o compañía	0,1
Dificultad para entender o aprender	1,3
Ninguna	97,1
No informa	0,4



2,5% tienen alguna discapacidad de forma permanente

Identidad de género %

Masculina	0,6
Femenina	99,0
Transgénero	0,1
No informa	0,3

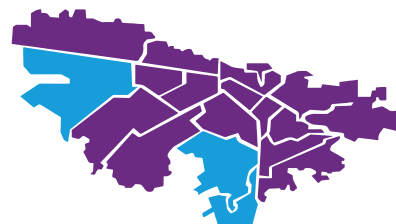


Orientación sexual %

Heterosexual	95,2
Bisexual	3,0
Lesbiana	1,2
No informa	0,6

La mayoría manifiestan tener identidad femenina (99,0%) y ser heterosexuales (95,2%)

Localidad donde habita	%
Kennedy	12,2
Suba	11,5
Bosa	9,3
Engativá	7,8
Rafael Uribe Uribe	7,4
Ciudad Bolívar	7,2
Usme	6,3
Otro municipio	5,5
Usaquén	4,7
San Cristóbal	4,0
Fontibón	3,7
Barrios Unidos	3,1
Tunjuelito	2,6
Santa Fe	2,4
Antonio Nariño	2,4
Teusaquillo	2,4
Puente Aranda	2,2
Chapinero	2,2
Los Mártires	2,1
La Candelaria	0,6
No informa	0,4
Sumapaz	0,1



1 de cada tres mujeres encuestadas vive en las localidades de Kennedy, Suba o Bosa

3.2 Resultados generales

La encuesta de percepción indagó por las horas en las que las mujeres creen que es más peligroso recorrer la ciudad, cuyos resultados se muestran en el gráfico 13. Se observa que las horas que consideran más peligrosas son justo las mismas que se determinaron mediante las mediciones de puntos en la malla vial, con pico a las 9 p.m.

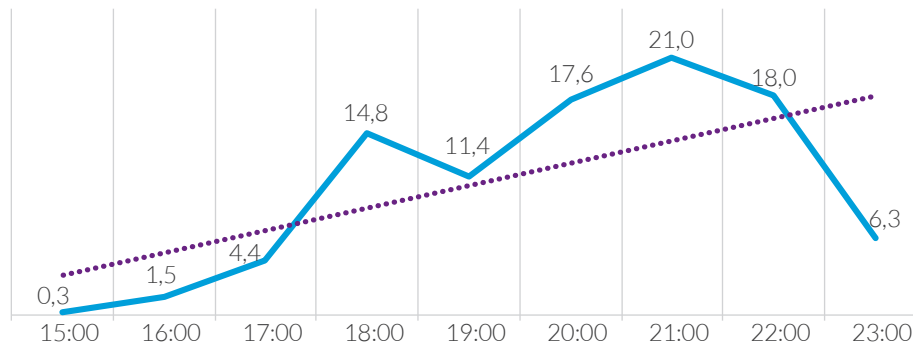
Esta percepción de inseguridad es corroborada por el número de casos de violencias contra

las mujeres: entre 2015 y 2018, se presentaron 108.006 casos de violencias contra las mujeres, según el INMLCF, de los cuales el 33,4% (36.114) corresponden a hechos de violencia interpersonal que, en el 21,6% de esos registros, ocurrieron en el espacio público nocturno.

Asimismo, el 73,3% de las mujeres encuestadas manifestaron que en horas de la noche transitaban con frecuencia o mucha frecuencia por los espacios aledaños a los paraderos del SITP y estaciones de Transmilenio donde fueron

Porcentaje de mujeres según la horas en las que consideran más insegura la ciudad. Bogotá, 2019

Gráfico 13



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

encuestadas. El 57,7% de las encuestadas dijeron que estos lugares son poco agradables o desagradables.

Al indagar por algunas de las variables que influyen en la percepción negativa o positiva de las zonas frecuentadas por ellas, se halló que, en relación con la iluminación, una de cada 2 mujeres declaró que la iluminación era suficiente (se distinguen algunas cosas en la zona con claridad) o muy brillante (se distingue todo lo que hay en la zona con mucha claridad).

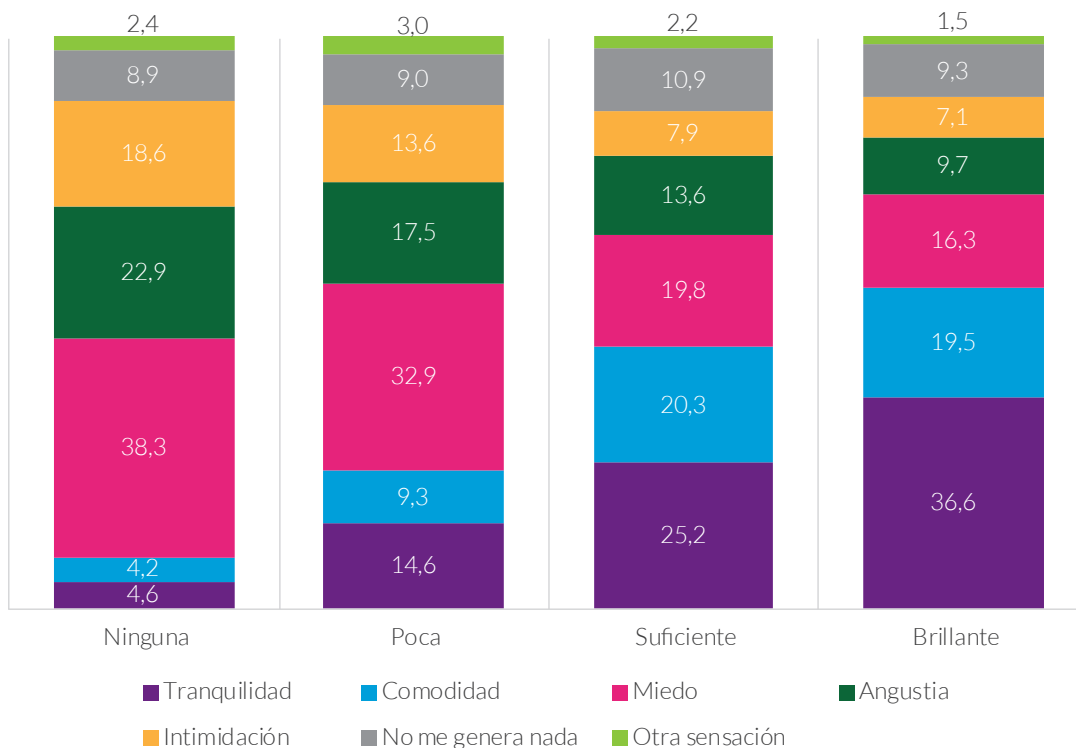
Al cruzar la calidad de la iluminación de las zonas aledañas al sitio donde se realizó la encuesta con las sensaciones que generan en las mujeres, el gráfico 14 muestra que, a mayor iluminación, los sentimientos como tranquilidad y comodidad aumentan.

También se preguntó acerca de la visibilidad, relacionada con si las características físicas de la zona impiden o facilitan la visión ante situaciones de peligro para las mujeres. El 52,6% de las mujeres manifestaron que los lugares cercanos a la aplicación de la encuesta tienen cero visibilidad (no permite ver alrededor y el panorama general porque hay esquinas u obstáculos) o es parcialmente visible (se puede ver un poco adelante y alrededor).

Sobre este aspecto, se preguntó sobre cómo la poca o mucha visibilidad cambiaba la percepción de las mujeres sobre la zona. El gráfico 15 permite apreciar que aquellas zonas donde hay mayor visibilidad son percibidas como tranquilas, cómodas y agradables, en tanto, cuando hay poca o nula visibilidad, la percepción de peligro y hasta de intimidación se incrementan.

Porcentaje de mujeres según las sensaciones que experimentan en las zonas que frecuentan, variable iluminación. Bogotá, 2019

Gráfico 14

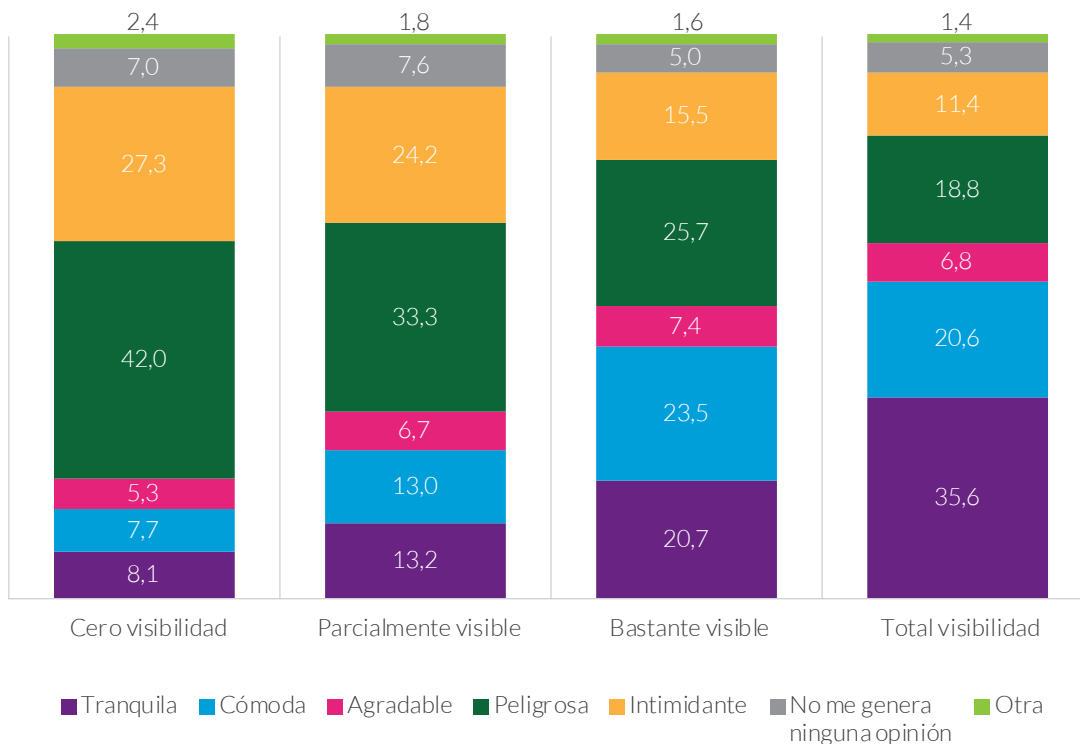


Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

La encuesta de percepción indagó por los horarios en los que las mujeres creen que es más peligroso recorrer la ciudad. Las horas que consideran más peligrosas son justo las mismas que se determinaron mediante las mediciones de puntos en la malla vial, con pico a las 9 p.m.

Porcentaje de mujeres según su percepción en las zonas que frecuentan, variable visibilidad. Bogotá, 2019

Gráfico 15



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

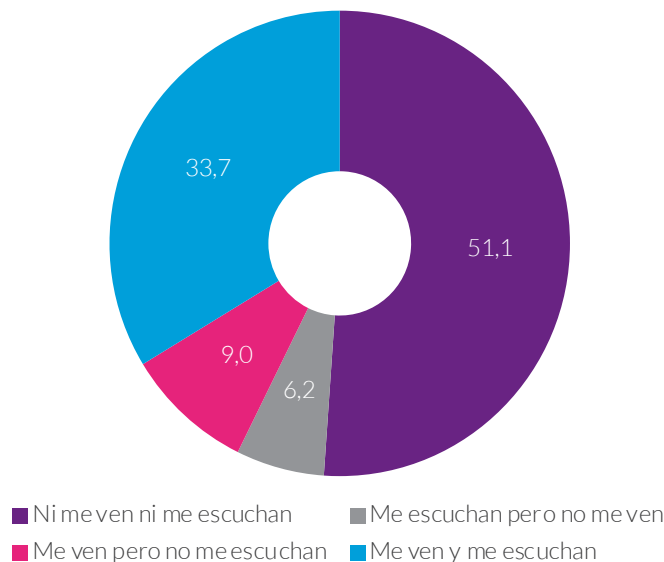
En esa misma línea, se preguntó a las mujeres si ante una situación de peligro, como un atraco, acoso sexual u otra situación similar en la zona, tienen la oportunidad de ser vistas o escuchadas. El 42,5% declararon que era posible ser vistas, mientras que el 39,7% que podrían ser escuchadas. Al cruzar estas dos variables, como se observa en el gráfico 16, se halla que el 51,1% de las encuestadas declararon que, en

esas circunstancias, ni las ven ni las escuchan y el 33,7% que las ven y las escuchan.

Al indagar por la cantidad de personas en el espacio público nocturno por donde transitan con frecuencia, el 79,9% de la población encuestada dijo que muchas mujeres, el 79,3% que muchos hombres y el 59,1% que pocas niñas y niños. Al preguntar por las sensaciones alrededor de la

Porcentaje de mujeres según la posibilidad de ser vistas y escuchadas. Bogotá, 2019

Gráfico 16



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

cantidad de personas que transitan en la noche, se encontró que las sensaciones agradables³ aumentan cuando hay mayor cantidad de mujeres, en tanto disminuyen frente a muchos hombres y no registran diferencias cuando hay niñas y niños, con respecto a ninguna presencia de estos mismos grupos, como se puede apreciar en el gráfico 17.

En lo referente a la sensación de seguridad, las mujeres encuestadas manifestaron que la

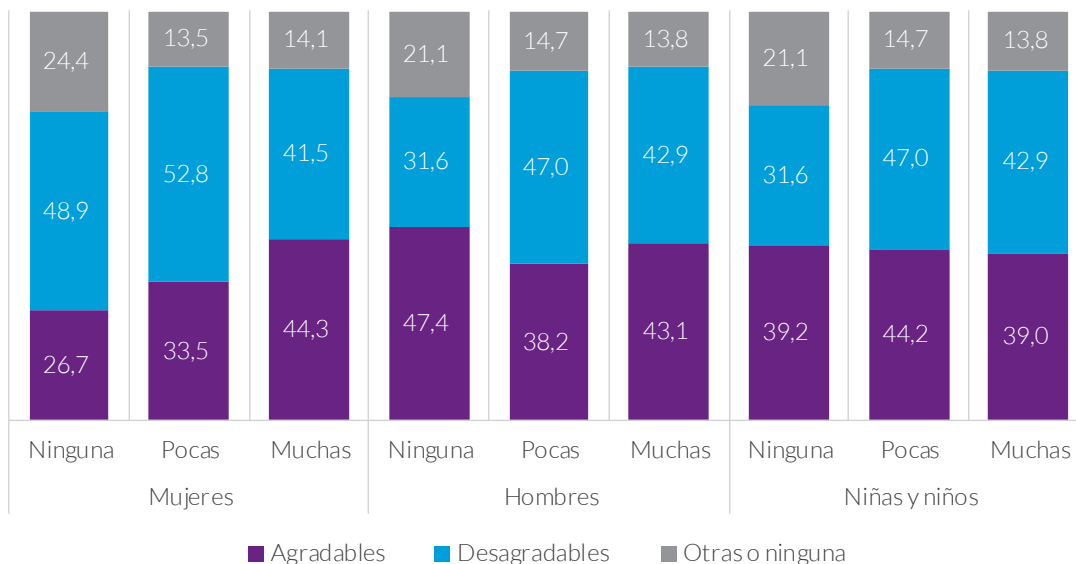
³ Las sensaciones agradables son tranquilidad, comodidad y confianza y las desagradables son miedo, angustia e intimidación.

presencia de fuerza pública (25,6%), vigilancia privada (5,1%) o ambas (57,9%) las hacen sentir más seguras.

Sobre los senderos, el 48,9% dijeron que podrían transitar por ellos con facilidad, mientras el 47,1% se expresaron en sentido contrario. El gráfico 18 muestra que en aquellos senderos en los que se transita con dificultad, el 67,9% de las mujeres experimentan sensaciones desagradables, como miedo, angustia, intimidación y frustración. En oposición, el 68,2% de ellas manifestaron que caminar en senderos que permiten hacerlo con facilidad les producía tranquilidad, comodidad y confianza.

Porcentaje de mujeres según las sensaciones sobre la cantidad de personas en el espacio público nocturno. Bogotá, 2019

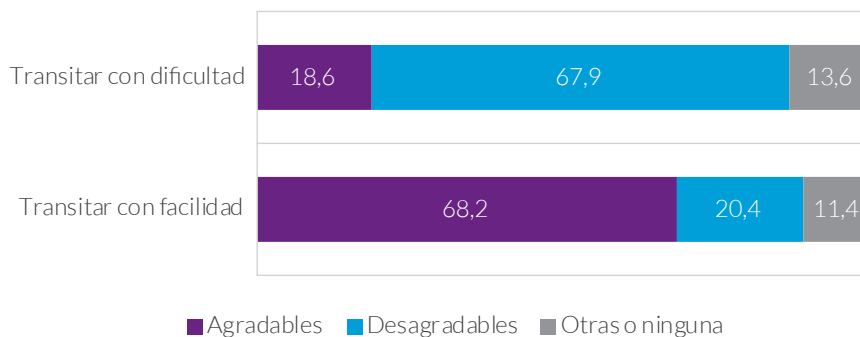
Gráfico 17



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

Porcentaje de mujeres según las sensaciones al transitar por senderos. Bogotá, 2019

Gráfico 18



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

También se preguntó en la encuesta cuál era el principal medio de transporte usado con más frecuencia. El 87,7% de las encuestadas declararon que usaban transporte público, el 6,4% transporte activo y el 1,1% transporte informal (gráfico 19).

Al sondear sobre las sensaciones experimentadas por las mujeres en su medio principal de transporte, se observa que, pese a que el transporte público es el más usado por ellas, es asimismo el que mayor proporción de sensaciones desagradables causa, como estrés, prevención (alerta), intranquilidad, frustración e impotencia, en tanto desplazarse a pie genera sensaciones

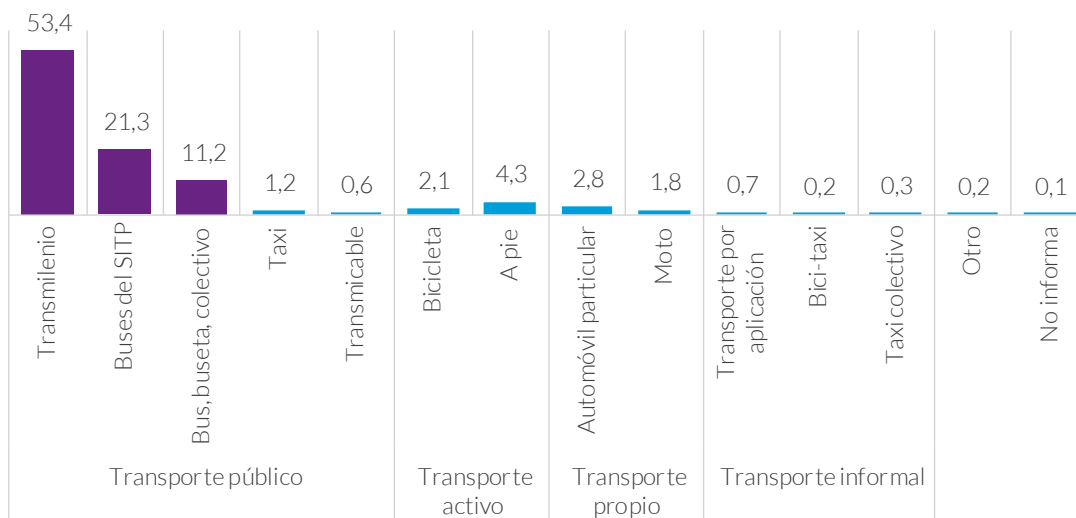
preocupantes, como miedo, angustia, intimidación y pánico (gráfico 20).

El transporte informal, aunque es el menos usado, es el que revela la mayor cifra de sensaciones agradables, como tranquilidad, confianza y protección. En cuanto el tiempo que tarda el recorrido en la noche entre el lugar donde las deja el transporte público y su lugar de residencia, el 34,4% demoran entre 5 y 10 minutos y el 25,0% entre 10 y 20 minutos.

Cuando se les pregunta sobre situaciones que pueden generar sensación de inseguridad al viajar en el transporte público (gráfico 21), 3

Porcentaje de mujeres según el medio de transporte más usado. Bogotá, 2019

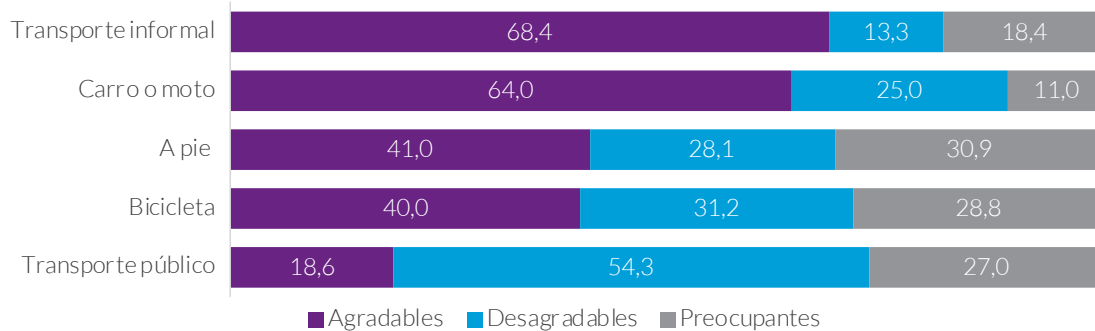
Gráfico 19



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

Porcentaje de mujeres según las sensaciones en su medio de transporte principal. Bogotá, 2019

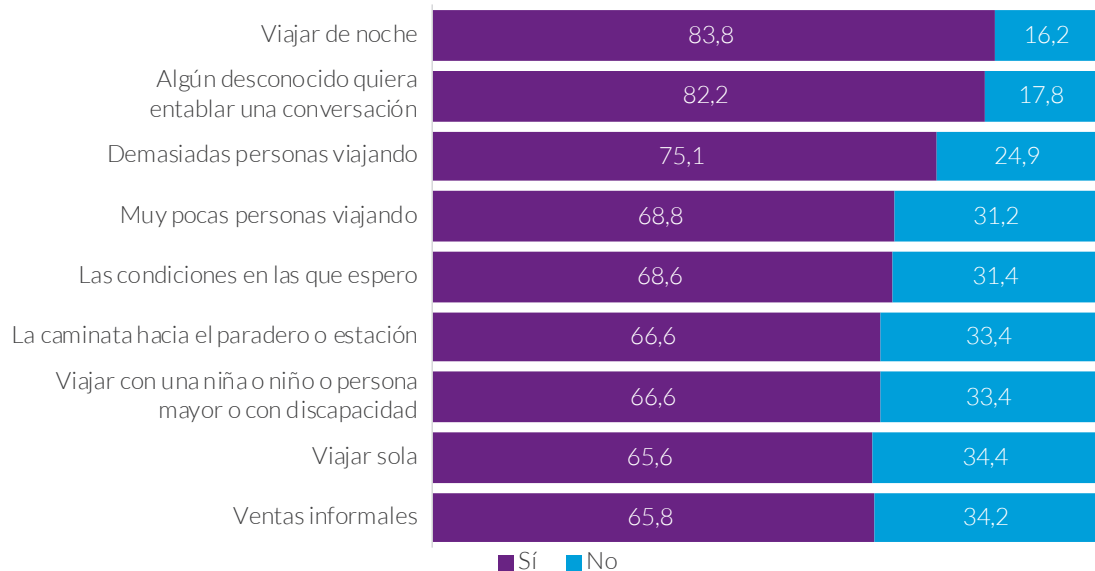
Gráfico 20



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

Porcentaje de mujeres según si determinadas situaciones les producen sensación de inseguridad al viajar en transporte público. Bogotá, 2019

Gráfico 21



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

de cada 5 consideran que todas las situaciones planteadas le ocasionan esa sensación. Las tres situaciones que más producen sensación de inseguridad son viajar de noche, que algún desconocido les entable charla y que haya demasiadas personas viajando.

Luego se les preguntó a las mujeres qué estrategias usaban para sentirse más seguras cuando viajan de noche en la ciudad, a lo cual el 33,7% contestaron que no viajan solas, el 28,4% utilizan transporte solicitado a través de plataformas y el 27,9% prefieren usar taxi (gráfico 22).

Llama la atención que 3 de cada 5 mujeres se cohíben de estar en el espacio público en la noche

y usar transporte público, ya sea porque tienen que transportarse solas o por evitar ciertos sectores cuando caminan hacia la estación o paradero y simplemente no viajan. Esto denota que el espacio público nocturno de la ciudad es un lugar percibido por varias mujeres como inseguro y, por ende, restringido para ellas. Por ello, es necesario seguir avanzando en la conquista de las noches de la ciudad por parte de las mujeres, que trae consigo una activación de la economía, un disfrute de opciones diversas y una oportunidad de redistribuir las jornadas y mejorar la movilidad, y en allanar el camino para que ellas se sientan y puedan transitar por los espacios públicos nocturnos y gocen plenamente de su autonomía física.

Porcentaje de mujeres según las estrategias usadas para sentirse seguras cuando viajan de noche. Bogotá, 2019
Gráfico 22



Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.

4 Grupos focales, análisis y recomendaciones

Entre las técnicas que se adoptaron para este proyecto, el grupo focal fue un recurso metodológico de recolección y análisis de información cualitativa utilizado para explorar las percepciones y las experiencias que las mujeres que habitan en la capital tienen en relación con la seguridad ciudadana en el transporte público, en especial en horas de la noche. En este capítulo se presentan los principales resultados obtenidos a partir de dos encuentros realizados con participantes de distintas edades, que viven en diferentes estratos socioeconómicos y se dedican a actividades económicas diversas en el perímetro urbano bogotano.

Aunque los dos grupos focales realizados no permiten profundizar en las experiencias diferenciadas de las participantes según edad, condición social y económica, raza, origen, orientación sexual..., sus opiniones se entrecruzan y pueden ser analizadas desde una perspectiva de grupo que permite llegar a conclusiones más amplias, con el reconocimiento, por supuesto, de las coincidencias, las diferencias y las contradicciones de las voces reunidas.

El objeto de este ejercicio es visibilizar los puntos de vista y significados que las mujeres que participaron de las conversaciones atribuyen a sus experiencias cotidianas en el ámbito y el transporte públicos, recurriendo en algunos

casos a sus mismas expresiones o palabras. En ese sentido, el análisis se presenta dividido en los temas que fueron centrales durante las conversaciones y se relacionan directamente con los resultados de los otros componentes de “Me Nuevo Segura”.

4.1 La movilidad cotidiana de las mujeres en Bogotá

Cuando las participantes piensan en Bogotá, su movilidad y su seguridad, construyen una idea más o menos común: la ambigüedad entre, por un lado, la capital entendida como un lugar que en relación con otros concentra mayor oferta de bienes y servicios, actividades de recreación y deporte, oportunidades laborales y económicas y, por otro lado, lo que muchas de ellas experimentan a diario en términos del acceso y el disfrute real de cada una de estas posibilidades. La falta de tiempo, la desigualdad, la discriminación, las micro y las macroagresiones cotidianas están también presentes en sus descripciones de la ciudad. No obstante, llama la atención que, entre los aspectos que configuran las alusiones más desfavorables, sobresalen aquellos asociados con la movilidad en general y con el uso de los medios de transporte público en particular.

Si bien las participantes asocian Bogotá con palabras como cultura, rumba y diversidad, también

hablan de congestión, tráfico, caos, trancones, estrés, contaminación e inseguridad, entre otras características, nociones a las que regresan cuando se les invita a pensar en la movilidad. Cada una de estas palabras, con una connotación claramente negativa, adquiere su significado cuando describen sus experiencias cotidianas

relativas al uso de alguna de las modalidades del servicio público de transporte: tiempos de espera prolongados, hacinamiento durante la espera y dentro de los vehículos, microagresiones varias, acoso sexual, hurtos y accidentes, entre otros. Según las diferentes opiniones (cuadro 1), los aspectos positivos o negativos atribuidos a

Razones para el uso del transporte público y aspectos que lo desincentivan		
Cuadro 1		
Medio de transporte	Razones para utilizar este medio	Aspectos que desincentivan su uso
Transmilenio	<ul style="list-style-type: none"> - Cobertura y accesibilidad a zonas alejadas y a diferentes lugares - El tiempo total del viaje - Es la única opción de movilización 	<ul style="list-style-type: none"> - Distancia entre los puntos de partida y llegada y donde se toma el transporte - Frecuencia con la que pasan las rutas - Horarios en los que pasan las rutas - El valor que paga por el servicio - El tiempo que demora esperando - El comportamiento de las personas dentro del sistema - El aseo en el interior del sistema - El número de personas que viajan - Aglomeraciones en las estaciones - Inseguridad (robos, acoso...)
SITP	<ul style="list-style-type: none"> - Distancia entre los puntos de partida y llegada y donde se toma el transporte - Cobertura y accesibilidad a zonas alejadas y a diferentes lugares - El valor que paga por el servicio - El tiempo total del viaje - El aseo en el interior del sistema - El número de personas que viajan - Posibilidad de hacer trasbordos 	<ul style="list-style-type: none"> - Frecuencia con la que pasan las rutas - Horarios en los que pasan las rutas - El tiempo que demora esperando - El comportamiento de las personas dentro del sistema - Accidentes - Conducción imprudente - Inseguridad (robos, acoso...)
SITP provisional o "bus viejo"	<ul style="list-style-type: none"> - Distancia entre los puntos de partida y llegada y donde se toma el transporte - Cobertura y accesibilidad a zonas alejadas y a diferentes lugares - Frecuencia con la que pasan las rutas - El valor que paga por el servicio y el "regateo" en el costo del pasaje - El tiempo que demora esperando 	<ul style="list-style-type: none"> - Horarios en los que pasan las rutas - El tiempo total del viaje - El número de personas que viajan - Inseguridad (robos, acoso...)

Cuadro 1

Razones para el uso del transporte público y aspectos que lo desincentivan		
Medio de transporte	Razones para utilizar este medio	Aspectos que desincentivan su uso
Plataformas	Uber <ul style="list-style-type: none"> - Distancia entre los puntos de partida y llegada y donde se toma el transporte - Cobertura y accesibilidad a zonas alejadas y a diferentes lugares - El tiempo que demora esperando - El tiempo total del viaje - El aseo en el interior del vehículo - El número de personas que viajan - La seguridad del sistema - Posibilidad de evaluar el servicio 	<ul style="list-style-type: none"> - El valor que paga por el servicio - Más contaminación pues solo transporta una persona
	Pickup <ul style="list-style-type: none"> - Distancia entre los puntos de partida y llegada y donde se toma el transporte - Cobertura y accesibilidad a zonas alejadas y a diferentes lugares - El tiempo total de viaje - El comportamiento de las personas pasajeras - El aseo en el interior del vehículo - El número de personas que viajan 	<ul style="list-style-type: none"> - El valor que paga por el servicio - Más contaminación pues solo transporta una persona - La seguridad del sistema - No responden por accidentes
	Beat <ul style="list-style-type: none"> - Distancia entre los puntos de partida y llegada y donde se toma el transporte - Cobertura y accesibilidad a zonas alejadas y a diferentes lugares - Horarios en los que pasan las rutas - El tiempo que demora esperando - El tiempo total de viaje - El aseo en el interior del vehículo - El número de personas que viajan regularmente 	<ul style="list-style-type: none"> - El valor que paga por el servicio - No saber quién es el conductor - Se siente más vulnerable - Más contaminación pues solo transporta una persona

Fuente: Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.



cada medio de transporte son ponderados a diario para optar por el uso de un servicio u otro. El cuadro 1 muestra algunos de estos aspectos en relación con los diferentes tipos de transporte formal e informal en Bogotá.

Como se observa, las mujeres valoran positivamente que la distancia entre el punto de partida y llegada y el lugar donde se toma el transporte sea corta, que el tiempo total de viaje (incluida la espera) sea menor, que el servicio tenga una cobertura amplia, que el costo sea bajo, que viaje un número moderado de personas y no se presenten aglomeraciones y que el vehículo y la infraestructura del sistema se encuentren en condiciones óptimas de mantenimiento y limpieza. Además, algunas mencionan que en la decisión del servicio tienen en cuenta otros aspectos como el horario en el que es requerido, la percepción de seguridad en las zonas de tránsito y los lugares aledaños a las estaciones o paraderos, la capacidad de pago y el tiempo disponible para cada viaje, entre otros factores.

Sin embargo, ningún medio de transporte cumple todas estas condiciones. En palabras de una de las participantes, “ningún medio es cómodo” y, en la elección del tipo de servicio, el costo y el tiempo de viaje son los dos aspectos a los cuales se les da prioridad, muchas veces en detrimento de la seguridad y la comodidad.

Es así como, mientras las experiencias de acoso sexual, hurto e incomodidad están sobre todo asociadas a Transmilenio, las participantes que optan por él señalan que “es el mejor transporte

a pesar de lo lleno e incómodo”. Su preferencia tiene que ver con que es más rápido que otros servicios y tienen acceso a varios lugares: “una va apretada, pero llega a tiempo” y “sí es más inseguro en hora pico, pero puedo llegar más rápido a casa”. Asimismo, el STIP se considera una opción rápida, aunque más propensa a accidentes: “son más rápidas, aunque los conductores no sean tan buenos”.

Ahora, el servicio de las plataformas Uber, Beat y Pickup es percibido por algunas mujeres como más cómodo; sin embargo, en el grupo focal con participantes que viven en estratos 2 y 3, las plataformas no fueron mencionadas como una opción, lo cual podría deberse a que su costo es más alto y excede sus posibilidades de pago. Además, para las participantes, las plataformas son inseguras en particular por el acoso sexual al que pueden ser sometidas en los vehículos, pues si bien van más cómodas solas, también así se sienten más vulnerables: “iba en un Uber y el señor empezó a mirarme y decirme cosas todo el viaje”, “deje de usar Beat por rumores de acoso y abuso” y “ya encontraron algunos Uber sobrepasándose con pasajeras”.

Aunque la opinión sobre los aspectos positivos y negativos de cada medio de transporte puede ser compartida no solo entre las mujeres, algunas de las implicaciones que cada uno de estos aspectos tiene en la vida de ellas son distintas a las que puede tener en la vida de los hombres. En los párrafos subsiguientes, se presentan algunas de tales particularidades y su relación con la percepción de comodidad y seguridad que pueden

tener las mujeres cuando se desplazan por lo público.

4.2 La planificación de la movilidad urbana y su relación con las actividades diarias y la gestión del tiempo de las mujeres

Las actividades que la mayoría de las participantes asumen como parte de su responsabilidad, según los roles que les son asignados en función de su género, influyen en el tipo de apropiación que hacen de los espacios públicos y en su gestión del tiempo para estar y transitar por estos. Las participantes, además de actividades remuneradas, realizan labores de crianza, cuidado de personas y de animales y labores para el mantenimiento del hogar (compras, mercado, pago de facturas...), las cuales entran en sus itinerarios diarios y se combinan en sus desplazamientos. Sin embargo, las participantes perciben que la planificación de la movilidad se hace pensando principalmente en trayectos asociados a las denominadas “horas pico” que priorizan la disponibilidad de vehículos en los horarios más comunes del trabajo asalariado (primeras horas de la mañana y últimas horas de la tarde).

En ese sentido, las mujeres pueden encontrar que, en los horarios en los que necesitan trasladarse de un lugar a otro para sus diferentes actividades, no hay suficientes vehículos o estos no pasan con frecuencia y deben, por tanto, destinar más tiempo de espera y calcular diferentes trasbordos o trayectos. Además, el tiempo de espera y desplazamiento aumenta si la cobertura

del sistema no es suficientemente amplia, si la distancia entre el sistema de transporte y los puntos de origen y destino es larga y si las rutas no pasan con regularidad en los horarios que lo requieren: “hay rutas que una ve vacías y otras que no les cabe un alma” y “calculo dos horas, pero puede pasar que no hay alimentador o que la ruta no pasa o algún trancón”.

Más tiempo dedicado a los desplazamientos, en el caso de estas mujeres, puede no solo conllevar la llegada tarde a sus lugares de trabajo remunerado sino restar tiempo para la realización de otras de sus actividades en la esfera reproductiva (crianza, cuidado, trabajo doméstico), personal (ocio, cuidado personal, descanso, actividades orientadas a mantener una determinada apariencia estética y corporal) y comunitaria (labores comunitarias y participación política, entre otras).

4.3 La percepción de la seguridad en los medios de transporte: de las infraestructuras del miedo a las experiencias de acoso

Las participantes construyen, principalmente, la definición de la seguridad en términos de dos factores: las experiencias negativas y los riesgos que han experimentado en los espacios y el transporte públicos y las características de algunas zonas que les restan tranquilidad al momento de ocupar o desplazarse por la ciudad. En relación con el primero, se describen situaciones de robos, accidentes, acoso sexual y hostigamiento y el segundo, a su vez, está asociado a



calles en malas condiciones, caminos angostos, puentes solitarios y desaseados, estructuras abandonadas, alcantarillas destapadas, cuerpos de agua sin mantenimiento y espacios con poca iluminación, deshabitados y con escasa presencia de personal de seguridad.

Aunque el robo es identificado fácilmente como una de las principales amenazas en el espacio público, hizo falta ahondar un poco en las situaciones de acoso sexual para que también fuera reconocido como un hecho frecuente en el transporte público para ellas. Las participantes manifiestan que, además de las situaciones de robo o diferentes tipos de microagresiones que tienen lugar en el transporte público, hay con regularidad situaciones de acoso o abuso que pueden pasar solapadas en la aglomeración. En relación con este último aspecto, cabe resaltar que las mujeres asocian la aglomeración en algunos medios de transporte con el aumento de la probabilidad de hurtos, situaciones de acoso, expresiones de agresividad e incomodidad por malos olores: “cuando está más lleno, es cuando hay más cosquilleo o acoso”.

Estas situaciones no suelen, sin embargo, ser denunciadas porque se consideran parte de la cotidianidad, porque se suman a situaciones de estrés y cansancio de las víctimas, porque ante la indiferencia de las otras personas se teme que la agresión escale si se reacciona y porque se desconfía de la respuesta de las autoridades: “si pasa algo, me pueden ver y oír, pero no hay respuesta, nadie hace nada”, “si uno pone un denuncia por un robo y no pasa nada, imagínese quejarse porque alguien lo tocó”, “nos pasó con una señora; cuando nos dimos cuenta, el tipo nos estaba manoseando a las dos aprovechando el bus lleno y nos miramos las dos con cara de sorpresa y de asco”, “me monté muy cansada en el bus y me quedé dormida. Me desperté porque tenía eso ahí y el señor frotándose contra mí”, “me quedé medio dormida y en el sueño sentía que me tocaban las piernas y me buscaban la vagina, pero cada vez que despertaba el señor quitaba la mano rápido. Era un mayor con pinta de serio”.

Por lo demás, ninguna de las asistentes que optó por la denuncia tuvo éxito al hacerla o en el proceso a quien realizó el hecho; en cambio, algunas se culpan por las agresiones o fueron revictimizadas por las autoridades y el entorno: “me dijo que llevaba la falda muy corta”, “me dijo una señora que para qué me vestía con escotes”, “el pantalón apretado lleva a eso”. En general, las participantes sienten que deben resignarse porque no existe claridad sobre cómo actuar ante estos hechos y hacen falta autoridades capacitadas en relación con este tipo de violencia.

Aunque algunas mencionan como medida de seguridad la de incrementar el número de agentes de policía y vigilantes dentro del sistema, también piensan que estos actores no están al cuidado de la seguridad ciudadana sino cumpliendo otros roles y en el momento de atender una situación grave no tienen la competencia para hacerlo, especialmente en los casos de acoso sexual callejero.

Por otra parte, para las participantes la percepción y la experiencia de incomodidad e inseguridad en el transporte aumentan cuando las estaciones, paraderos y vías están en malas condiciones. Ellas mencionan adoquines levantados, pisos de material que se desgastan rápido y desniveles que complican el tránsito, en especial cuando van al cuidado de niñas y niños o con personas con alguna necesidad particular o cuando cargan bolsas o accesorios varios y caminan con calzado que a veces no resulta tan cómodo: “viajar con los niños es una odisea, hay que preparar todo mejor” y “me toca llevar a mi suegra al médico y cada viaje es peleando por la entrada al bus, por la silla azul y por poder bajarse”.

La percepción de inseguridad de las participantes también crece, según sus opiniones, si los túneles, los puentes y las calles que deben atravesar entre los paraderos y las estaciones y sus lugares de salida o destino carecen de iluminación y de presencia de personal de seguridad o de otras personas. Sin embargo, en relación con este último aspecto, ellas nombran tres tipos de personas que les producen sensación de inseguridad e incomodidad en el espacio y el transpor-

te públicos: habitantes de calles, personas que realizan ventas ambulantes y migrantes de origen venezolano.

No obstante, ellas mismas señalan que estas no son necesariamente las personas que asocian con los robos o el acoso. Según ellas, los robos son hechos por personas “comunes y corrientes” que se aprovechan de los tumultos para el “cosquilleo” o que actúan en grupos con armas blancas o de fuego “ñeros o choros son distintos que indigentes”. Hay narraciones en las cuales se evidencia que personas habitantes de calle o que realizan venta ambulante o migrantes han sido solidarias en casos de riesgo y peligro. Asimismo, las asistentes perciben que quienes las han acosado son personas “normales”, “señores hechos y derechos” o “adultos con cara de padre de familia o de abuelo”. Cabe agregar que, según las participantes más jóvenes, hay un cambio generacional en quienes realizan el acoso, pues según ellas está más afincado en los “señores y mayores”, pues “los jóvenes ya no son tan así”; “es un tema cultural que está cambiando y hay que impulsarlo”.

Las mujeres pueden limitar su movilidad por la presencia de uno o varios factores que las hacen tener una percepción de miedo, inseguridad e incomodidad. Todos estos hechos mencionados ocurren en el día y se exacerban en la noche. Las participantes afirman que, aunque durante el día temen ser robadas, agredidas, acosadas o abusadas sexualmente, en la noche esta sensación aumenta porque además las opciones de transporte se reducen. Pese a que en ambas jornadas

ellas expresan que evitan algunos lugares, la noche se describe como un momento casi completamente vetado si no es para fines de ocio y entretenimiento y si no van acompañadas. Así, aunque la elección y la adaptación de horarios y rutas hacen parte de las “precauciones” que toman a diario en relación con su seguridad, esto se exagera en la noche al punto de que muchas prefieren simplemente permanecer en su casa durante este horario.

Es así como, en las opiniones de las participantes, la casa se describe como el lugar que genera seguridad, bienestar, protección y tranquilidad, en contraposición de lo público como un lugar hostil y peligroso, muestra clara de cómo una serie de situaciones que pueden experimentar las mujeres en los espacios públicos desincentivan su apropiación y sostienen, a la vez que refuerzan, la idea de que la mujer solo puede o debe estar en la casa y que cualquier situación que afecte su seguridad por fuera de esta es su responsabilidad, sobre todo si sucede en la noche.

Además de robos, accidentes y situaciones de acoso sexual callejero, hay múltiples microagresiones que las participantes señalan como parte del día a día en el transporte público y que inciden en que sea percibido con disgusto. A pesar de que algunos comportamientos agresivos no están dirigidos de manera específica contra ellas, opinan que los hombres actúan de forma particularmente hostil empujando, ocupando más espacio, tomándose los mejores espacios y obstruyendo el paso. También reconocen que la presencia mayoritaria de hombres en algún

Si bien las participantes asocian Bogotá con palabras como cultura, rumba y diversidad, también hablan de congestión, tráfico, caos, trancones, estrés, contaminación e inseguridad, entre otras características

vehículo de transporte público les ocasiona sentimientos negativos: “cuando hay solo hombres, me siento muy incómoda”, igual que cuando afirman que, para otras mujeres o personas LGBTI, hay más riesgo y vulneración: “las abuelas y mujeres mayores la pasan peor”, “yo tengo amigos homosexuales que les toca muy duro, se les burlan, los maltratan, los discriminan” y “a las mujeres lesbianas también les toca duro, pararse duro para que no las jodan”.

4.4 “Es un sálvese quien pueda”: estrategias de autocuidado

Al indagar por las prácticas de protección en el transporte público, las participantes destacan principalmente aquellas relacionadas con la prevención del robo de los objetos de valor. Sin embargo, al poner en la balanza las situaciones de hurto y acoso o agresión sexual, estas últimas son las que les consideran más graves: “yo prefiero que me roben a que me violen”. Para mitigar las amenazas que perciben en el transporte público, las participantes se ubican en zonas estratégicas del vehículo, ponen sus objetos de valor en determinadas zonas de su cuerpo, mantienen informada a alguna persona cercana sobre su

trayecto, organizan los recorridos en compañía y calculan a diario su manera de vestirse, los lugares por donde caminan y los horarios en los que transitan: “yo intento irme cerca al conductor”, “busco siempre el vagón de adelante”, “me pongo el maletín adelante”, “la cartera entre las piernas y el pecho”, “guardo el celular en lugares de difícil acceso”, “llevo el dinero en los bolsillos más difíciles”, “voy por la ruta más larga porque es más iluminada”, “demoro un poco más, pero va más gente bien”.

A renglón seguido, se presentan algunas de las propuestas que las participantes hicieron para prevenir y mitigar las diferentes situaciones de inseguridad y violencia que experimentan en el transporte público:

- Incremento de las cámaras en los buses y las estaciones
- Presencia de funcionarios y funcionarias cuya labor sea el monitoreo de las cámaras y la atención inmediata
- Vagones solo para mujeres con responsables en horas pico
- Revisión de rutas y frecuencias en los lugares de mayor aglomeración
- Filas de ingreso y salida solo para mujeres
- Mejoramiento de la seguridad y la iluminación en la infraestructura total del sistema (rutas de acceso, puentes, estaciones, paraderos, puertas, buses, ciclorrutas)
- Formación de las autoridades en seguridad humana y enfoque de género
- Persecución y eliminación de centros de mercadeo de artículos robados (celulares y bicicletas)
- Estímulo al uso de medios de transporte alternativos y de energías limpias
- Mejoramiento del sistema y restricciones de pico y placa
- Incentivo al día (los días) del no carro
- Presencia de personal que ayude a ordenar la espera en las estaciones y agilizar torniquetes y puertas
- Incremento del castigo a robos, abuso, acoso y violencia hacia la mujer
- Adopción de rutas expeditas de judicialización.

Lo que el análisis de los grupos focales permite concluir es que la percepción de las mujeres sobre la seguridad en el sistema de transporte público y sobre la calidad del servicio y la adecuación del mismo a sus necesidades, incluidos los trayectos peatonales y los medios de transporte público, está permeada por distintos aspectos que abarcan variables relacionadas con la planeación de la movilidad, la infraestructura del sistema, las situaciones de microagresión que pueden experimentar las mujeres y la interacción que se da con otras personas en cada medio.

Todo ello hace pensar en la necesidad que tienen muchas mujeres de que los medios de transporte público respondan a una planeación que considere sus actividades y tiempos, una cobertura amplia y acceso a zonas alejadas y a diferentes lugares, que existan tarifas diferenciadas en ciertos horarios o entre ciertos destinos y que se planteen acciones claras para la prevención y la atención de las situaciones de acoso sexual.

5 Breve análisis de contexto. A manera de conclusión

El programa “Me Muevo Segura”, además de ser innovador, es pionero en Latinoamérica en medición de la seguridad en el espacio público nocturno para las mujeres. “Me Muevo Segura” pone en discusión el acceso democrático a la ciudad y deja en evidencia las brechas de género en materia de pobreza, uso del tiempo y actitudes socioculturales, así como las restricciones, los obstáculos y los límites para la presencia física y simbólica de las mujeres en los espacios y el transporte públicos, algunos de ellos derivados de las violencias que experimentan y que inciden en el ejercicio de su libertad y autonomía física.

Al respecto, los resultados del componente dedicado a la medición en las zonas aledañas a la malla vial de Bogotá indican que la proporción de puntos donde había una multitud de personas en el espacio público nocturno es de tan solo el 2,8%, que baja a la mitad después de las nueve de la noche y, en cuanto a la diversidad de personas, se encontró que los puntos con presencia mixta de mujeres y hombres representan el 5,7%, que disminuye al 3,7% después de la 9 de la noche. Asimismo, los resultados del componente de la encuesta de percepción mostraron que el 89,1% de las mujeres indagadas perciben la franja entre las 6 de la tarde y las 11 de la noche como la de mayor peligro para recorrer la ciudad y que, entre mayor sea la cantidad de mujeres presentes, las sensaciones agradables aumentan.

Estas cifras pueden ser evidencia de que las noches bogotanas están poco colonizadas, aunque los hombres llevan la ventaja por razones de género. Sobre este tópico, en el componente de los grupos focales, si bien las mujeres asociaron las noches bogotanas con la cultura, la ‘rumba’ y la diversidad, también lo hicieron con el estrés y la inseguridad, lo que confirma que el acceso a la ciudad, sobre todo en la noche, es privilegio en especial de los hombres, que experimentan los espacios públicos nocturnos de manera diferente a la de ellas.

En la nota publicada por el OMEG “¿Y qué tienen que ver los semáforos con una mujer peatona frente a la igualdad de género?”⁴, se afirma que la ciudad no es neutra desde la perspectiva de género y que en ella se expresan las relaciones sociales entre mujeres y hombres que, a su vez, construyen y transforman las ideas sobre los lugares y los tiempos para lo femenino y lo masculino, lo que marca la manera diferencial en que ellas y ellos viven la cotidianidad. Y agrega que no es extraño que las calles de las ciudades tengan nombres masculinos, que exista igual cantidad de baños para mujeres y hombres cuando ellas tardan más en promedio, que los cambiadores

4 En <http://omeg.sdmejor.gov.co/OMEG/articulos/207-y-que-tienen-que-ver-los-semaforos-con-una-mujer-peatona-frente-a-la-igualdad-de-genero>

de pañales para bebés estén en el baño de ellas y que la altura de los pasamanos en los buses de transporte masivo superen la altura promedio de ellas. Todo estos detalles son prueba de que el espacio público ha sido construido por hombres y para hombres, a partir de una concepción androcéntrica que no concibe a la mujer como sujeto con iguales derechos y oportunidades.

En referencia a la escasez de tiempo, en los grupos focales se observó que la doble y hasta la triple jornada de las mujeres, producto de la asignación de roles de cuidado de personas y trabajo doméstico no remunerado, limita el acceso de las mujeres al goce y el disfrute de la ciudad. En otras palabras, dado que las mujeres deben asumir de forma diferente las cargas del hogar, ellas tienen menos tiempo para acceder a ofertas de ocio y diversión, que se ofrecen en particular en la franja horaria nocturna, a lo cual se suman las condiciones de inseguridad y las micro y macroagresiones de que son víctimas.

El tema de las labores por rol de género no necesariamente va ligado a si ellas están en el mercado de trabajo. En la infografía 74, “Mercado laboral 2018”⁵, se mostró que, en 2018, mientras el 91% de las mujeres dedicaron tiempo a realizar trabajo doméstico y de cuidado no remunerado (TDCNR), tan solo el 72% de los hombres lo hicieron. En cuanto a las horas dedicadas al TDCNR, se señaló que, mientras ellas le dedican 22,7 horas a la semana, ellos solo dedican 9,8 horas. Al indagar

en el grupo de personas ocupadas en 2018, se encontró que las mujeres ocupadas dedican 19,1 horas a la semana al TDCNR, en tanto los hombres dedican en promedio 12,6 horas.

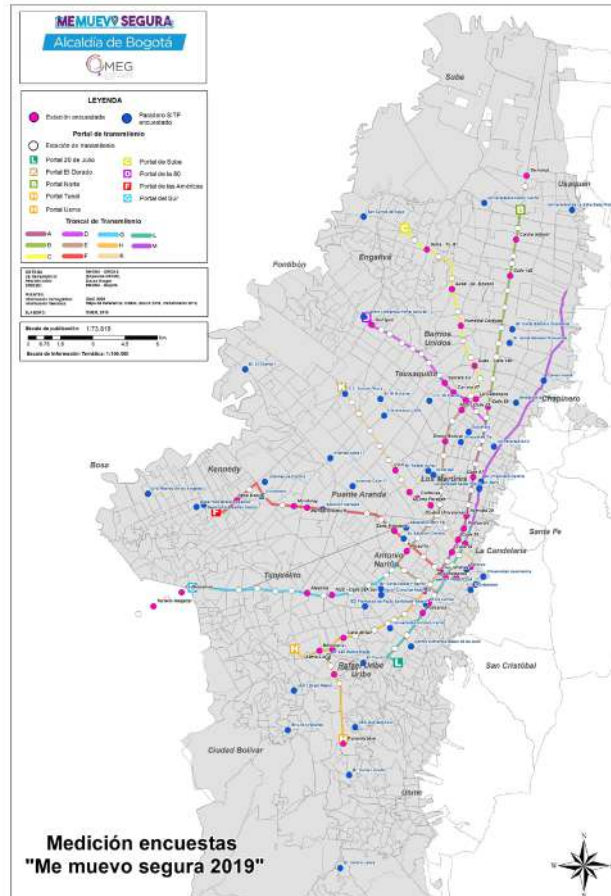
Una apenas emergente conversación se da alrededor de la latente oportunidad que tiene Bogotá para ponerse a la vanguardia de otras ciudades que han aprovechado la noche para aumentar la productividad, mejorar la movilidad y equilibrar el acceso a la ciudad con enfoque de género, bajo el supuesto de que una ciudad que duerme menos produce más que cuando todas las personas se mueven en las mismas horas y los sistemas de transporte y las vías colapsan; por eso, trasladar algunas labores a horas nocturnas permitiría que algunas personas empiecen a deslizar sus horas de trabajo y se ‘desocupe’ el día. No obstante, acciones como esta deben incluir el enfoque de género, para garantizar la igualdad de condiciones, no solo en movilidad, seguridad y confianza para transitar la ciudad de noche, sino también de remuneración y redistribución del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado, entre otras.

Con “Me Muevo Segura”, Bogotá da un importante paso en esa dirección, pues los resultados de sus componentes, expuestos en este y el anterior número de *Mujeres en Cifras*, permiten visibilizar los aspectos en los que las políticas públicas y la acción institucional deben enfocarse, para que en la franja horaria nocturna las mujeres diversas que viven y se transportan en Bogotá avancen en la conquista de los espacios públicos de la ciudad. ■

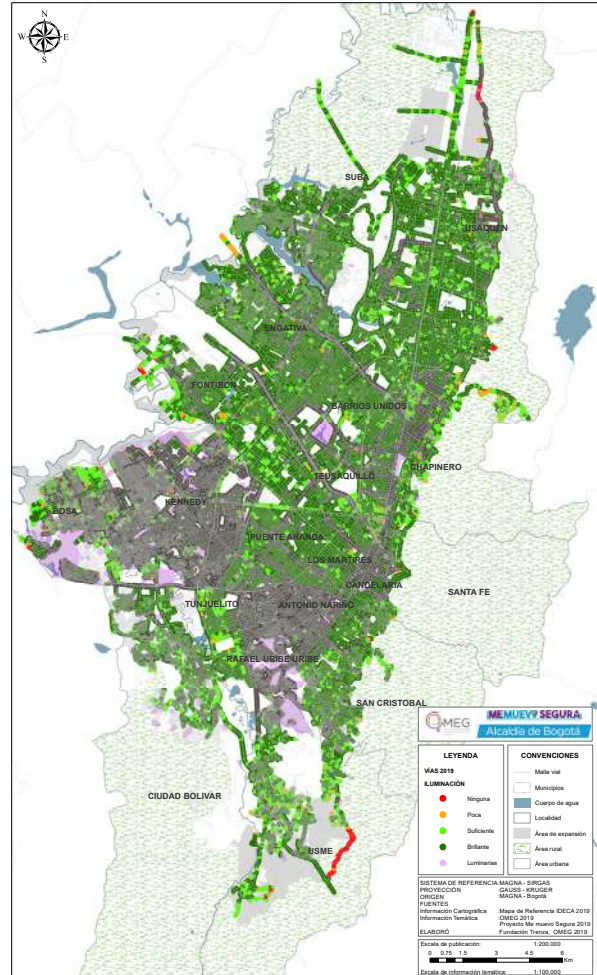
5 En <http://omeg.sdmujer.gov.co/OMEG/home/publicaciones/infografias>

Anexos

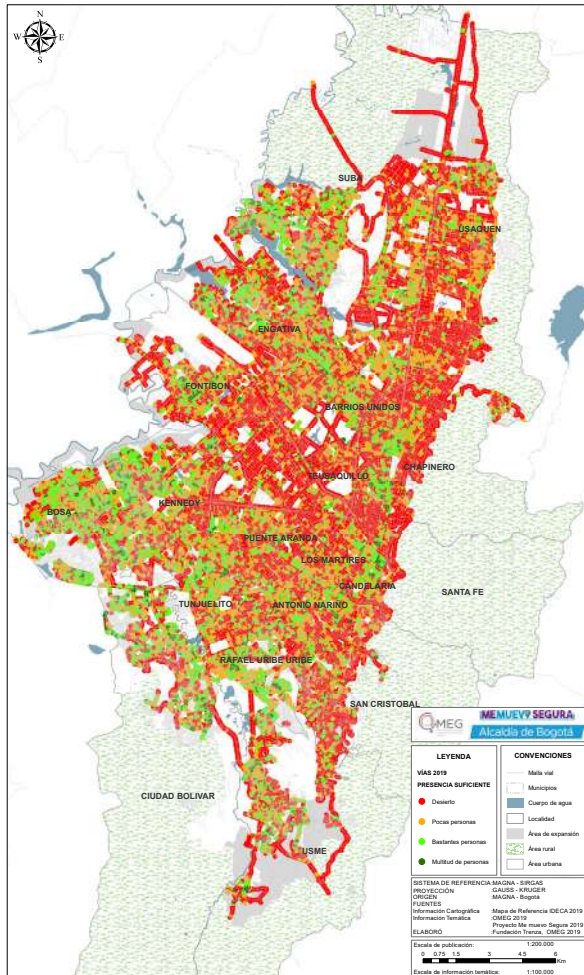
Anexo 1. Mapa de ubicación de los puntos donde se realizó la encuesta de percepción



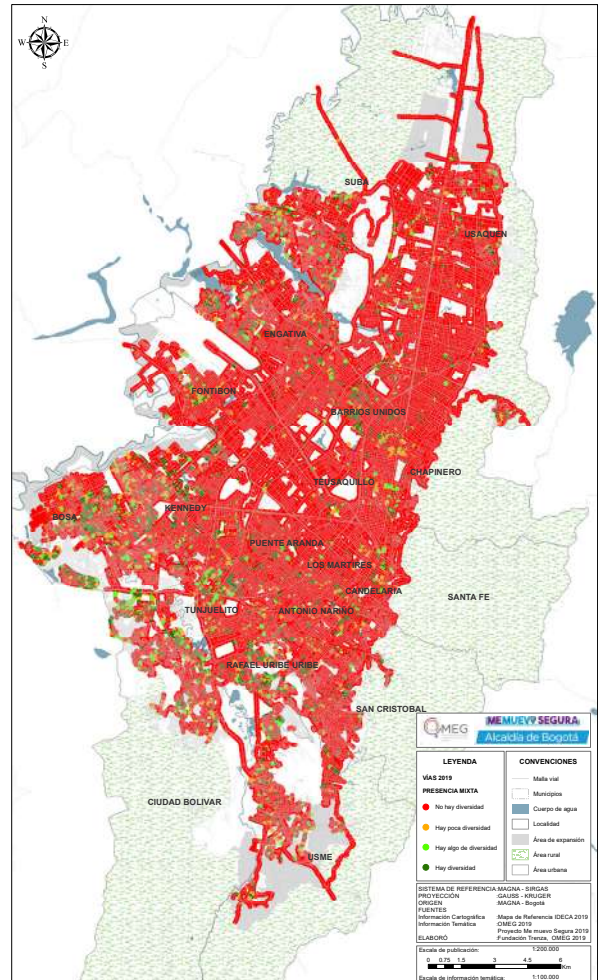
Anexo 2. Mapa - variable iluminación, 2019



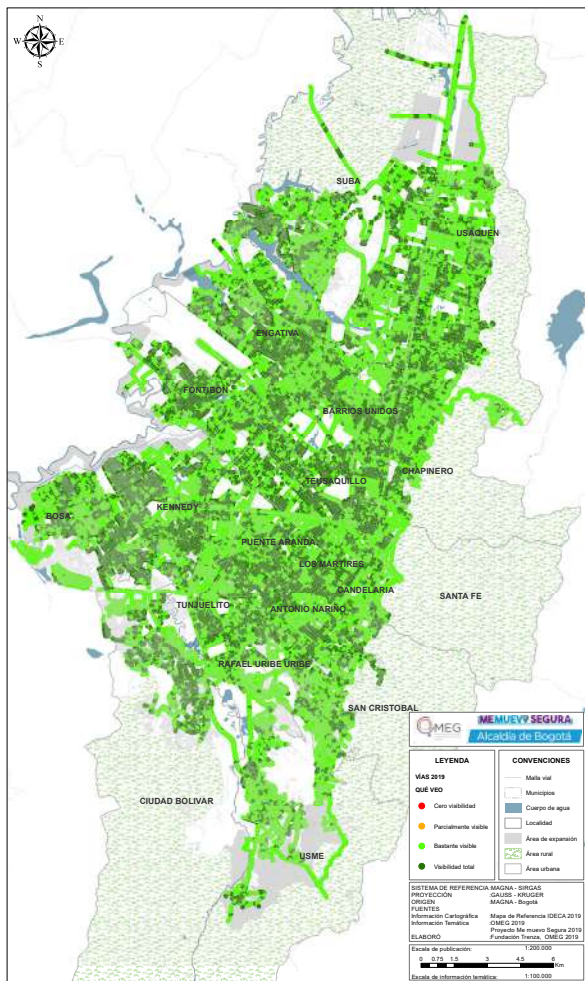
Anexo 3. Mapa - variable densidad de personas - presencia suficiente, 2019



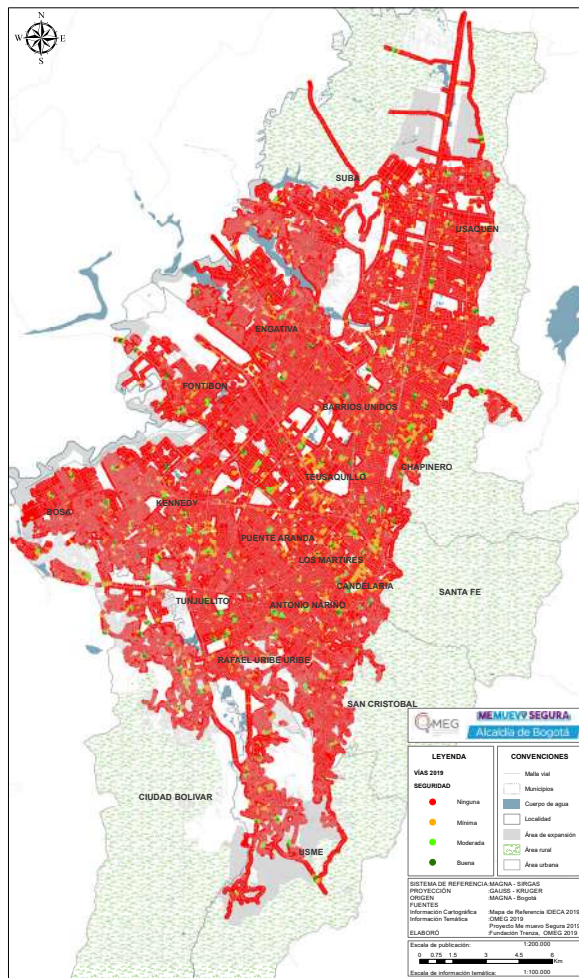
Anexo 4. Mapa - variable diversidad de personas - presencia mixta, 2019



Anexo 5. Mapa - variable visión libre - qué veo, 2019

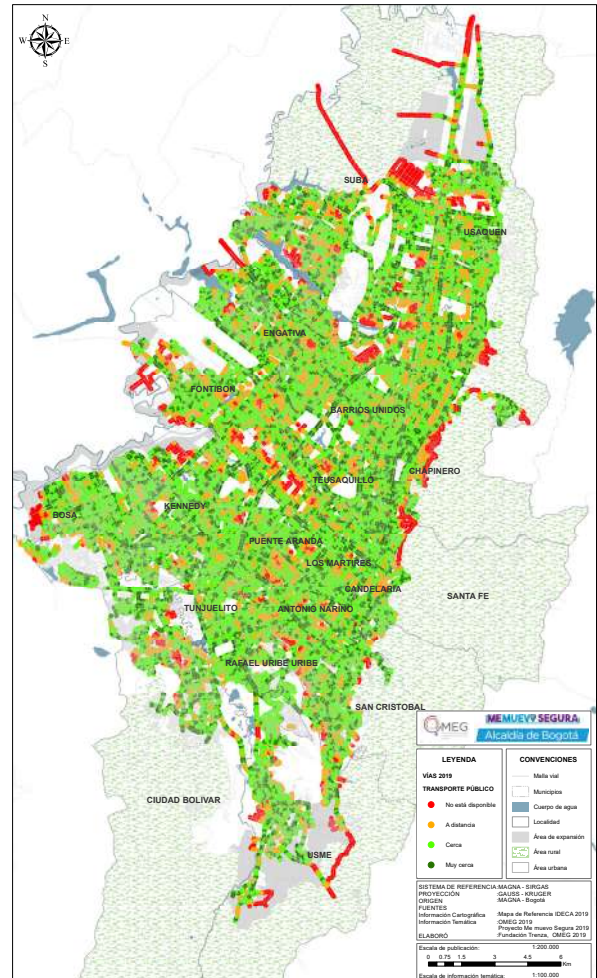
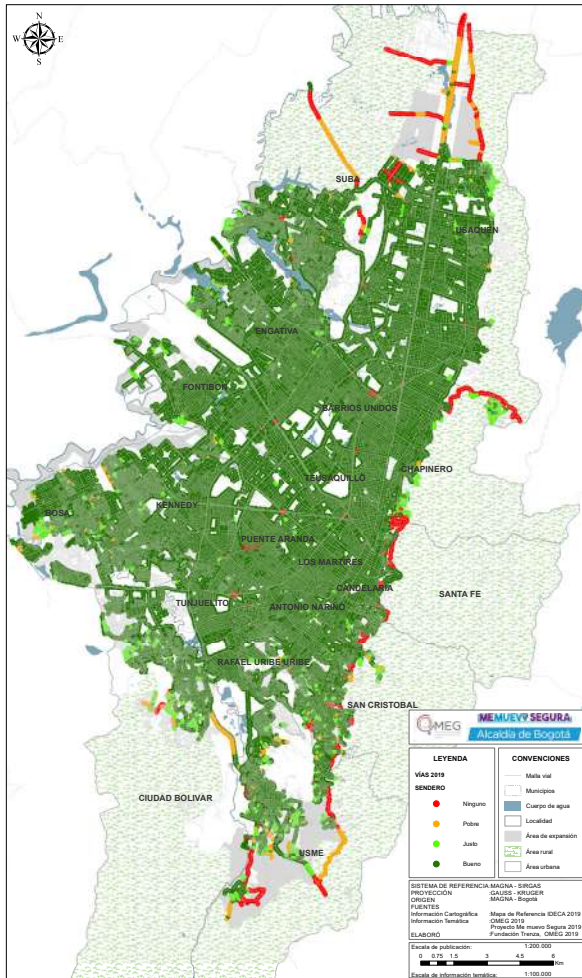


Anexo 6. Mapa - variable seguridad - presencia de agentes de seguridad, 2019

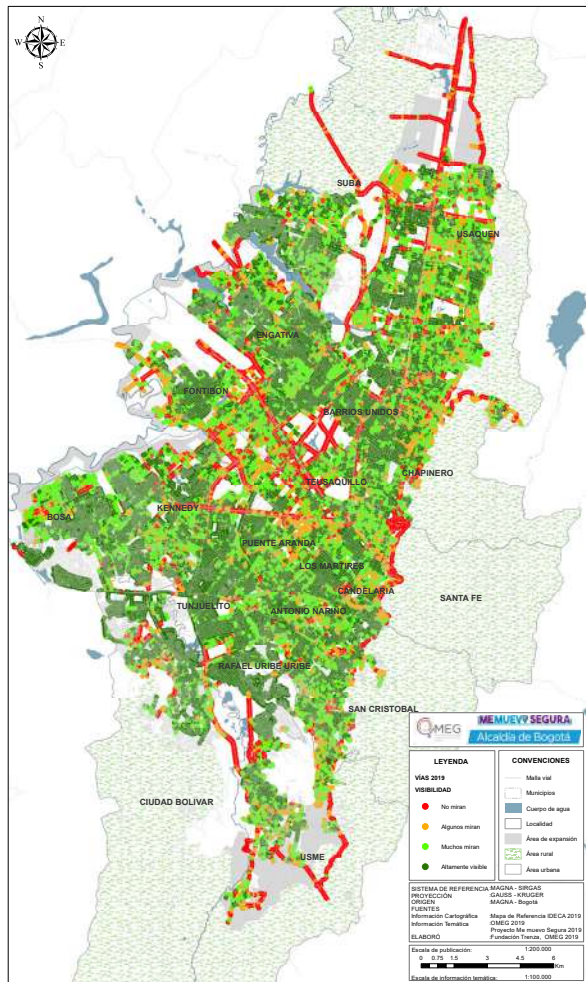


Anexo 7. Mapa - variable sendero, 2019

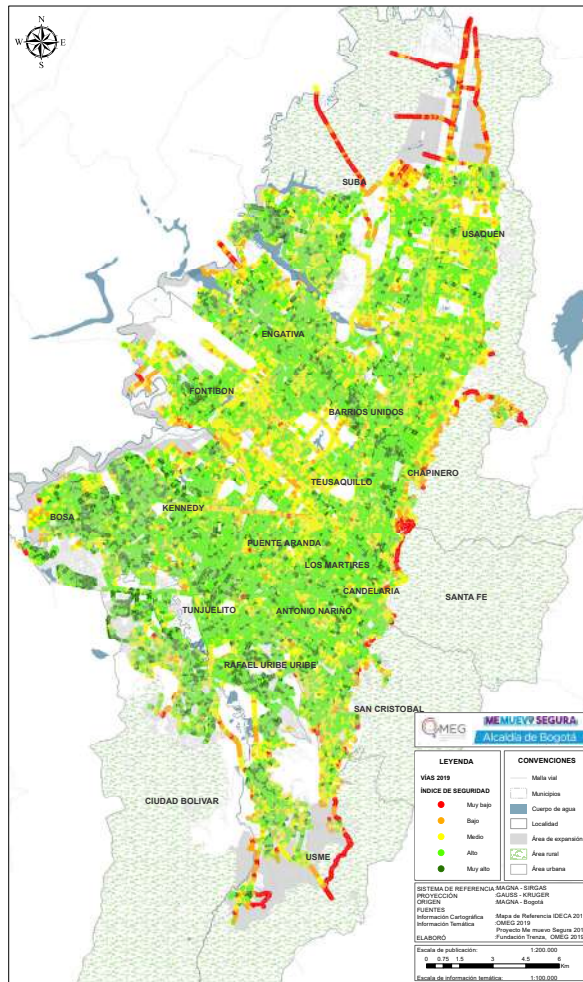
Anexo 8. Mapa - variable transporte público, 2019



Anexo 9. Mapa - variable visibilidad - quién me ve, 2019



Anexo 10. Mapa - el índice de seguridad nocturna en las vías vehiculares de Bogotá, 2019





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE LA MUJER

