

Informe final de la consultoría, marzo de 2024

CARACTERIZACIÓN DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ CON ENFOQUE DE GÉNERO E INTERSECCIONAL



ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ CON ENFOQUE DE GÉNERO E INTERSECCIONAL

© Sensata UX Research 2024

Ana María Araos Casas
María Fernanda Bohórquez
Liza García Reyes
Sergio Eduardo Martínez
Antonia Roda Otero
Valentina Trujillo Rendón
Andrea García Salazar
Shennya Ruiz
Juan Sebastián Delvasto

Estudio realizado en el marco de la Cooperación Técnica No Reembolsable entre:

TABLA DE CONTENIDO

Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. CONCEPTOS CLAVES	7
La movilidad como un derecho humano.....	7
Cuerpos que se mueven.....	8
La lente interseccional para observar la movilidad urbana.....	10
3. METODOLOGÍAS DE INVESTIGACIÓN CON ENFOQUE DE GÉNERO E INTERSECCIONAL.....	12
Materialización del enfoque de género en la investigación.....	13
Análisis de datos con enfoque interseccional.....	14
4. HALLAZGOS PRINCIPALES	15
4.1. Movilidad, seguridad y violencias hacia mujeres.....	15
4.2. Movilidad, seguridad y violencias hacia personas de los sectores sociales LGBTI.....	26
4.3. Arquetipo del usuario de la movilidad funcional.....	36

TABLA DE CONTENIDO

Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional

4.4. Selección de modos de transporte según el género.....	39
4.5. Movilidad reducida e inmovilidad.....	54
4.6. Capacidades.....	63

5. RECOMENDACIONES PARA UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y EQUITATIVA.....66

5.1. Área de respuesta institucional a las violencias	68
5.2. Área de infraestructura y planeación de la movilidad	70
5.3. Área de educación y capacitación.....	73
5.4. Área de comportamiento y transformación cultural	75
5.5. Participación y representación	78
5.6. Área de sistemas de información.....	80

1. INTRODUCCIÓN

“Para la mayor parte de la historia de la planificación urbana, las diferencias de género han sido invisibles. Siendo fieles a sus raíces en la tradición moderna, los planificadores han buscado un acercamiento universal que no distingue entre los diferentes grupos de pertenencia de las personas [...]

Históricamente, el trabajo de los planificadores y gestores políticos ha tenido un tono universal cuando en realidad muchos de estos trabajos han asumido un sujeto masculino. La utilización del género como categoría de análisis nos permite desmontar los supuestos que han marcado la teoría y la práctica”.
(Fainstein, Servon, 2005)

Formular e implementar políticas de movilidad con enfoque de género es un reto para todas las ciudades del mundo. Por una parte porque aún predomina el supuesto de neutralidad, que asume que las personas interactúan con la infraestructura y los vehículos de cierta manera, independientemente de cuál sea su género u orientación sexual. Por otra parte, porque aunque muchas personas en el ámbito de la planificación de la movilidad se han dado cuenta de que hay diferencias notables en la forma como hombres y mujeres se movilizan en la ciudad, no han contado con las herramientas conceptuales y de medición para diagnosticar adecuadamente las causas e interpretaciones de esas diferencias.

La Secretaría Distrital de Movilidad, desde hace varias administraciones ha venido observando diferencias en los indicadores de movilidad entre hombres y mujeres, que no obedecen a simples preferencias o gustos, sino que sugieren la existencia de inequidades subyacentes a la toma de decisiones de movilidad en las personas en Bogotá, en razón de su género. Por esta razón, en 2022 la Secretaría levantó la **Encuesta de Movilidad y Género 2022 (EMG 2022)**, y el presente estudio de **Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional (2023)**, con el fin de encontrar las herramientas conceptuales y metodológicas para diagnosticar efectivamente las inequidades de género en la movilidad en la ciudad.

Aunque las desigualdades entre hombres y mujeres en la movilidad no han sido aún plenamente estudiadas en Bogotá, esta iniciativa va más allá de la desagregación de información entre hombres y mujeres. Reconoce que cuando se habla de género no se hace referencia a una característica biológica, sino a una construcción social y cultural que abarca identidades, roles y expresiones asignadas por la sociedad. Por esa razón, se parte de la premisa de que para comprender las inequidades en la movilidad por razón del género, es necesario observar los patrones de movilidad desde las categorías de identidad de género y orientación sexual. Incluir la caracterización de los patrones de movilidad de las personas de los sectores sociales LGBTI dentro del marco de un estudio de movilidad y género en Bogotá es una apuesta vanguardista en la región, pues hasta ahora ninguna otra capital ha logrado integrar este enfoque de género e interseccionalidad en la planeación de la movilidad urbana.

Este estudio se destaca también tanto por la amplitud de la información recopilada como por la diversidad de métodos empleados para obtenerla. A nivel cuantitativo, se basó en la **Encuesta de Movilidad y Género 2022**, que contó con una muestra representativa de más de 2.750 personas en su primera edición. Además, a nivel cualitativo, se utilizaron metodologías innovadoras que involucraron la participación de más de 170 personas con distintas características de interseccionalidad. Esta combinación de enfoques ha permitido obtener una visión integral y detallada de las inequidades de género en la movilidad en Bogotá, sentando así las bases para la formulación de políticas de movilidad con enfoque de género basadas en la evidencia.

El documento a continuación se divide en tres secciones: primero, se establecen los conceptos claves para entender la movilidad desde un enfoque de género e interseccional; segundo, se exponen los hallazgos principales de la investigación; y tercero, se presenta un plan de acciones estratégicas para una movilidad segura, sostenible y equitativa en Bogotá.

Con este estudio, se espera establecer un precedente en la formulación de políticas de movilidad en Bogotá, promoviendo un cambio paradigmático hacia una planificación urbana que reconozca y atienda las diferencias de género y la diversidad de necesidades de movilidad. Se aspira a que los hallazgos y recomendaciones propuestas sirvan de base para desarrollar estrategias, planes y acciones concretas que aseguren una movilidad segura, sostenible y equitativa para todas las personas, independientemente de su género, edad, nivel socioeconómico, etnia, orientación sexual, situación migratoria, responsabilidades de cuidado o discapacidad.

2. CONCEPTOS CLAVES

LA MOVILIDAD COMO UN DERECHO HUMANO

La hipótesis fundamental de este estudio es que la relación de las personas con los distintos aspectos de la movilidad en Bogotá no es neutral sino que está determinada por las identidades de las personas: género, pertenencia étnica, nivel socioeconómico, situación o condición, edad, orientación sexual, etc.

La manera como las personas acceden al sistema de movilidad se constituye en situaciones de opresión o privilegio, afectando la capacidad de ciertos grupos sociales para moverse libremente y acceder a los servicios de movilidad en general.



Comprender la movilidad urbana como un derecho humano es un enfoque que subraya la importancia de garantizar que todas las personas tengan acceso equitativo a los modos de transporte, independientemente de sus identidades, situación o condición. Este enfoque contrasta radicalmente con la idea de abordar la movilidad como la prestación de un servicio sujeto a las fuerzas del mercado, donde la oferta y la demanda determinan la disponibilidad y el costo del transporte.

Mientras que el modelo de mercado puede llevar a la optimización de recursos y a la innovación en servicios, a menudo falla en proporcionar soluciones inclusivas y equitativas, dejando a las poblaciones vulnerables sin acceso adecuado a la movilidad esencial.

El acceso inequitativo al sistema de movilidad restringe a su vez el acceso de las personas de diversos grupos sociales a varios derechos fundamentales:

DERECHO A LA MOVILIDAD,
restringiendo con ello el acceso a oportunidades económicas, de educación, de atención médica y de otros servicios esenciales.

DERECHO A LA SEGURIDAD,
la dignidad y una vida libre de violencias, al tener una mayor exposición a la discriminación, al acoso y a la violencia en el transporte público y en los espacios urbanos.

DERECHO A LA PARTICIPACIÓN,
por la falta de representación en la planificación urbana.

DERECHO A LA IGUALDAD Y NO DISCRIMINACIÓN,
cuando los sistemas discriminan o marginan a ciertos grupos en función de sus identidades o condiciones.

DERECHO A LA SALUD,
al verse forzados a utilizar modos de transporte menos seguros o al no acceder a servicios de salud.

DERECHO A LA VIDA,
al percibir que su vida está en riesgo al moverse en la ciudad.

CUERPOS QUE SE MUEVEN

No son las mentes de las personas las que viajan en buses. Son sus cuerpos los que se trasladan durante horas de pie, los que se agotan tras no encontrar sillas en los portales, los que forcejean para encontrar una silla, los que son manoseados, los que no alcanzan a agarrarse del tubo, los que no logran subir el escalón...

Este estudio parte de la convicción de que garantizar el acceso equitativo a la movilidad requiere de la incorporación de la categoría cuerpo en el abordaje de la planificación de la movilidad.

Desde la perspectiva de las ciencias sociales y la teoría crítica, las personas son entendidas como cuerpos en el sentido de que sus experiencias, identidades y relaciones sociales están profundamente influenciadas por su corporeidad. Esto implica que el cuerpo de una persona es más que su biología; es un sitio de significado, poder y construcción social.

La idea de que las personas se movilizan como cuerpos, en lugar de simplemente como personas, se basa en el reconocimiento de que nuestras características físicas influyen cómo interactuamos con el sistema de movilidad y con el entorno urbano en general.

Esta perspectiva es fundamental para comprender las desigualdades en la movilidad y diseñar ciudades más inclusivas, ya que reconoce que diferentes cuerpos pueden enfrentar diferentes barreras de accesibilidad, discriminación y preocupaciones de seguridad específicas.

Incorporar exitosamente el enfoque de género e interseccional en la planeación de la movilidad urbana requiere de la apropiación de los siguientes planteamientos:

EL CUERPO ES SOCIALMENTE CONSTRUIDO:

La manera en la que una sociedad ve y valora los cuerpos no es neutral ni natural, sino que está moldeada por factores culturales, como género, racialización, clase, discapacidad, entre otros. Por tal razón, resulta prioritario considerar las dimensiones sociales, culturales y de identidad en la planificación de la movilidad urbana.

LA CORPOREIDAD ESTÁ INTRÍNSECAMENTE LIGADA AL PODER:

Las personas pueden experimentar poder y opresión a través de sus cuerpos, ya sea a través de la discriminación basada en el cuerpo, la objetificación, la medicalización o la violencia. En el caso de la planificación de la movilidad es necesario comprender que algunas variables que tradicionalmente han sido consideradas como técnicas, tales como frecuencias, distancias, alturas, áreas, entre muchas otras, implican asignaciones de poder implícitas, que pueden conllevar que algunos cuerpos experimenten opresión en la movilidad debido a éstas.



Una planificación urbana inclusiva, en su sentido más amplio y diverso, es un desafío complejo y multifacético que requiere un enfoque holístico que comprenda la amplia gama de experiencias, identidades y necesidades dentro del espectro de género. Esto incluye la formulación de preguntas e implementación de políticas que sean sensibles e inclusivas, no sólo en términos de hombres y mujeres, sino también de personas que pueden no encajar en estas categorías binarias.

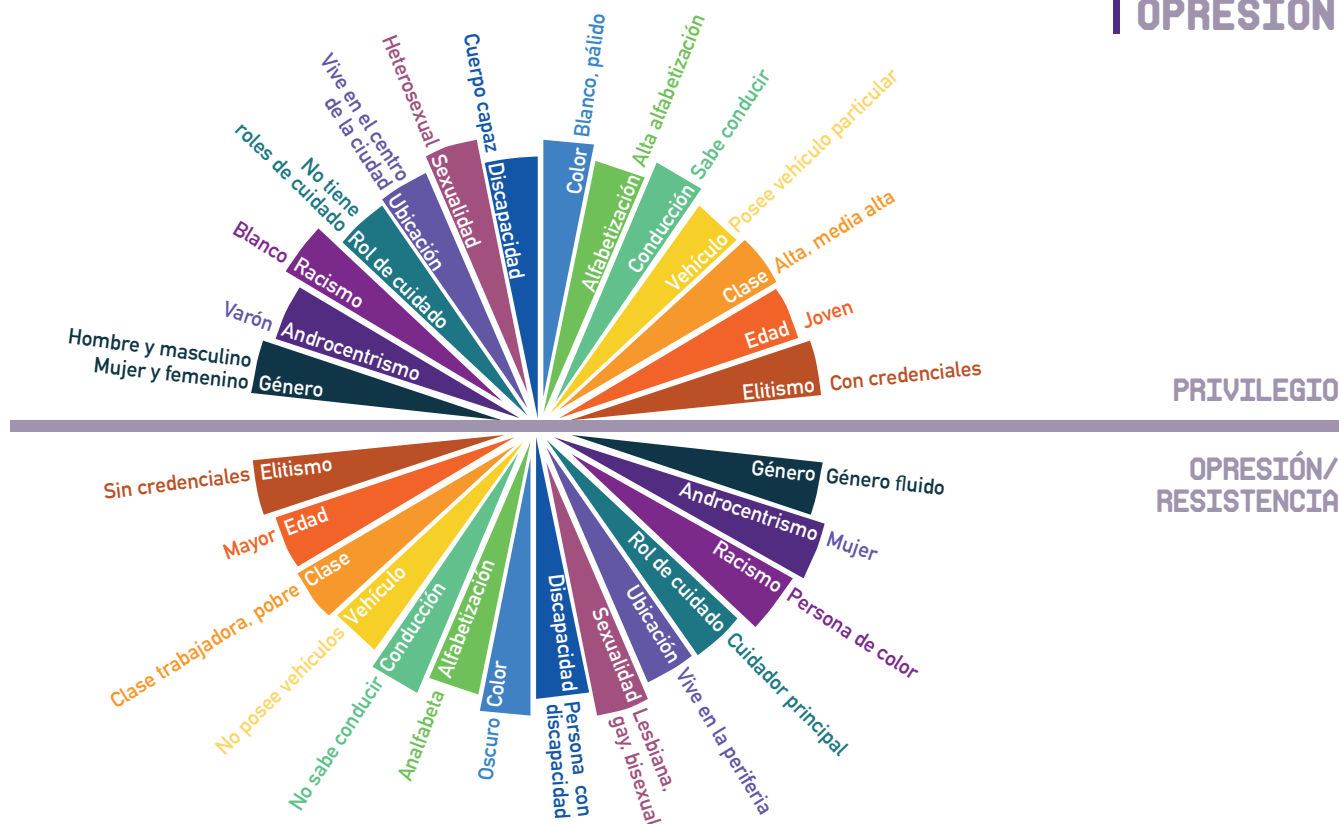
LA LENTE INTERSECCIONAL PARA OBSERVAR LA MOVILIDAD URBANA

La interseccionalidad se refiere a la interacción compleja de diferentes identidades y sistemas de opresión en la vida de una persona. En el contexto de la movilidad urbana, la interseccionalidad se manifiesta de varias maneras ya que las experiencias de las personas en la ciudad están influenciadas por una variedad simultánea de factores, incluyendo su género, pertenencia étnica, clase social, orientación sexual, discapacidad y otros.

Teniendo en cuenta el enfoque interseccional propuesto inicialmente por Kimberlé Crenshaw¹, entendemos que las identidades y experiencias de las personas no pueden entenderse adecuadamente al analizar categorías de identidad de manera aislada, sino que las identidades múltiples se intersectan y se superponen resultando en experiencias únicas de opresión o privilegio.

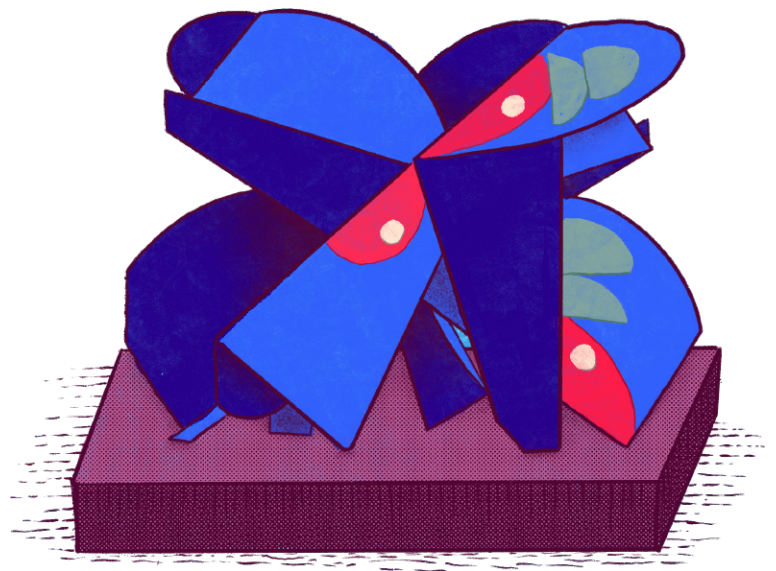
1. Crenshaw, Kimberlé W. On Intersectionality: Essential Writings. The New Press, New York, 2017.

(GRÁFICA 1)
MATRIZ DE OPRESIÓN



En este sentido, el enfoque interseccional no pretende encontrar cuál es la variable que "pesa" más en la experiencia de una persona, sino identificar cómo estas categorías interactúan entre sí en contextos particulares. Lo que la interseccionalidad busca es iluminar estas interacciones y proporcionar un análisis más completo y contextualizado de las experiencias individuales y colectivas.

Lo anterior puede parecer contrario al enfoque estadístico, el cual a menudo se basa en categorías simplificadas, datos agregados y medidas de normalidad, renunciando a capturar adecuadamente la diversidad y complejidad que surge de las infinitas posibles interacciones entre las identidades y contextos de una persona. Por tal razón este estudio conjuga metodologías estadísticas con metodologías cualitativas, buscando comprender la interseccionalidad a través de múltiples perspectivas complementarias, para así brindar herramientas concretas para la formulación de políticas para una movilidad equitativa.



3. METODOLOGÍAS DE INVESTIGACIÓN

En el marco de este estudio se adoptó un enfoque de metodologías mixtas para proporcionar la precisión de la información cuantitativa y la profundidad de la investigación cualitativa.

COMPONENTE CUANTITATIVO

Se basa en la información proporcionada por la **Encuesta de Movilidad y Género (EMG 2022)**, contratada por la Secretaría Distrital de Movilidad, compuesta por 93 preguntas que aplicó la firma encuestadora Infometrika SAS entre el 15 de enero y 15 de marzo de 2022 a una muestra representativa de 2,779 personas mayores de 18 años que habitan en Bogotá y a una muestra por conveniencia de personas de los sectores sociales LGBTI con 200 registros.

COMPONENTE CUALITATIVO

Exploró, a través de una metodología etnográfica y una metodología digital de entrevista cerrada auto diligenciada, los patrones de movilidad de un conjunto de personas seleccionadas a partir de un muestreo intencional.

DESDE LA ETNOGRAFÍA

Se utilizaron técnicas de entrevista abierta y de observación participante para el acompañamiento de 19 participantes en uno o dos recorridos habituales. Cada una de las personas participantes seleccionadas representa una interacción única de variables de interseccionalidad, reflejando una perspectiva profunda y subjetiva de su experiencia de la movilidad en Bogotá.

DESDE LA TÉCNICA DE DIARIOS DE VIAJE

El estudio se apalancó en las tecnologías digitales para recoger información cualitativa de forma masiva acerca de las experiencias y percepciones de la movilidad de un conjunto de personas con diversas características sociodemográficas.

Esto se realizó mediante cinco formularios compuestos por preguntas abiertas y cerradas que se enviaron diariamente, a lo largo de cinco días, a través de WhatsApp a un grupo de **178 personas de distintos perfiles de interseccionalidad**.

También se llevó a cabo un ejercicio piloto de **cartografía social digital** en el cual las personas participantes en los Diarios de Viaje podían reportar y geolocalizar situaciones de violencia experimentadas durante los últimos 5 días en la movilidad en Bogotá.

MATERIALIZACIÓN DEL ENFOQUE DE GÉNERO EN LA INVESTIGACIÓN

Incorporar el enfoque de género en este estudio resultó particularmente retador para el análisis de los datos de la EMG 2022 debido a varias razones:

Primero, la encuesta proporcionó dos conjuntos de datos de distinta naturaleza que no se pueden simplemente unir y comparar, pues por una parte la muestra probabilística buscaba representar a la población general de Bogotá, mientras que la muestra por conveniencia se enfocó en un grupo poblacional específico, en este caso, personas de los sectores sociales LGBTI, sobre los cuales no se cuenta con un marco muestral y cuyo proceso de reclutamiento puede contener sesgos particulares que no han sido documentados.

Por otra parte, se comprende que para aplicar el enfoque de género no basta con desagregar datos por sexo o identidad de género, sino que la orientación sexual y la identidad cisgénero o transgénero también juegan un rol fundamental en la caracterización de las experiencias de movilidad. Por esta razón, para el análisis de la encuesta se construyó la variable Género EMG, con grupos de personas según sus respuestas a las preguntas ¿Se identifica como...?, ¿Cuál es su orientación sexual? y ¿Usted se considera trans? arrojando así diferentes grupos de comparación. (Tabla 1)

(TABLA 1)

GRUPOS DE COMPARACIÓN

- 1** Hombre Cisgénero Heterosexual
- 2** Mujer Cisgénero Heterosexual
- 3** Hombre Cisgénero Bisexual
- 4** Hombre Cisgénero Homosexual
- 5** Hombre Trans Heterosexual u Homosexual
- 6** Mujer Cisgénero Bisexual
- 7** Mujer Cisgénero Homosexual
- 8** Mujer Trans Heterosexual u Homosexual.

Finalmente, con el fin de mantener la rigurosidad técnica estadística, se analizaron de manera independiente dos conjuntos de datos: por una parte el de personas cisgénero heterosexuales, hombres y mujeres, que se basa en los datos de la muestra probabilística y corresponde a 2.612 personas; y por otra parte el de personas de los sectores sociales LGBTI, es decir personas con orientación sexual homosexual, bisexual u otra, y/o que se identifican como personas trans, y/o no binarias, que corresponde a 285 personas.

Los resultados y análisis realizados con base en la información de personas de los sectores sociales LGBTI no son representativos de esta población, sino exclusivamente de las personas encuestadas, por lo cual no es posible realizar inferencias respecto a las personas LGBTI de Bogotá.

ANÁLISIS DE DATOS CON ENFOQUE INTERSECCIONAL

Sensata UX Research construyó una metodología de análisis interseccional² con base en modelos de regresión (lineal, logístico binomial y logístico multinomial, dependiendo del tipo de variable independiente que se buscaba explicar), que permite observar la prevalencia de situaciones de opresión o privilegio basadas en la interacción entre el género y otras variables de interseccionalidad como edad, rol de cuidado, discapacidad, nivel socioeconómico, entre otras.

Debido a los tamaños de muestra del sondeo a personas de los sectores sociales LGBTI no se pudieron aplicar los modelos de regresión en esta población, sino de manera exclusiva entre mujeres y hombres cisgénero heterosexuales.

Por tal razón, de manera complementaria mediante diversas metodologías cualitativas, se recogieron las perspectivas de 17 perfiles de personas que habitan y recorren Bogotá, de acuerdo con sus identidades, desafíos y rutinas de movilidad, sus modos de vida, sus emociones, sensaciones, deseos y miradas del futuro. Estos relatos añaden profundidad y subjetividad a la comprensión de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque interseccional y pueden consultarse en el Informe de resultados del componente cualitativo de este estudio.

2.
Todos los resultados y análisis de la encuesta se encuentran en el Informe de Análisis Cuantitativo.

4. HALLAZGOS PRINCIPALES

A continuación se presentan los principales hallazgos divididos en cuatro secciones: seguridad y violencia hacia mujeres, seguridad y violencia hacia personas de los sectores sociales LGBTI, modos de transporte, movilidad reducida e inmovilidad.

4.1. MOVILIDAD, SEGURIDAD Y VIOLENCIAS HACIA MUJERES

Bogotá es percibida como una ciudad donde la vida está constantemente en riesgo.

Los datos de la EMG 2022 indican que las personas en Bogotá no se sienten seguras usando el transporte público (Gráfica 2), pues ningún grupo asignó un puntaje promedio mayor a 5, en una escala de 1 a 10, donde 1 era nada de seguridad y 10 muchísima seguridad.

La percepción y la experiencia de seguridad en el transporte público son significativamente más negativas entre las mujeres.

Al preguntar por la percepción de seguridad transitando las calles y espacios públicos en Bogotá, los puntajes fueron aún más bajos. En las mujeres cis heterosexuales fue de 3.81 sobre 10 y en los hombres cis heterosexuales fue 4.52.

(GRÁFICA 2)

Qué tan segura/o se siente usted...



(En una escala de 1 a 10, en el que 1 significa nada de seguridad y 10 muchísima seguridad)



"Mi meta es volver sana y salva a la casa, es sobrevivir"

(Mujer trans)

"Las mujeres somos más vulnerables a ser agredidas"

(Mujer trans)

"Porque no lo respetan a uno y por ser mujer le hacen acosos"

(Mujer cis heterosexual)

"Todo tiene que ver con la vida, me da miedo que me maten por robarme o por pisar a alguien"

(Mujer afro)

"Ir con vida y volver con vida, es lo único que una tiene que hacer en esta ciudad. Volver en buen estado, volver como salí"

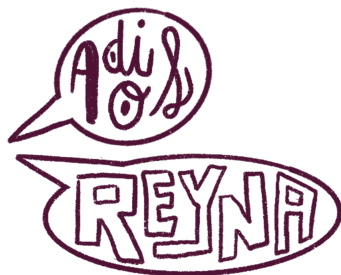
(Mujer indígena muisca)

Por otra parte, llama la atención que las personas trans, especialmente las mujeres trans, se sienten más inseguras en el transporte público que en la calle. Esto también ocurre con las mujeres bisexuales, mientras que todos los demás grupos se sienten ligeramente más seguros en el transporte que en la calle.

(TABLA 2)

Promedio de la percepción de seguridad en el transporte y espacios públicos según personas de los sectores sociales LGBTI por género y orientación sexual.

En una escala de 1 a 10 en la que 1 significa nada de seguridad y 10 muchísima seguridad	Hombres			Mujeres		
	Bisexual	Gay	Trans	Bisexual	Lesbiana	Trans
¿Qué tan segura/o se siente usted usando el transporte público en Bogotá?	4.67	3.27	2.50	4.58	3.06	2.96
¿Qué tan segura/o se siente usted en las calles y espacios públicos en Bogotá?	4.53	3.03	2.61	5.21	2.79	3.82



Las violencias basadas en género en el transporte público aquejan principalmente a las mujeres jóvenes y las personas LGBTI

“Las mujeres somos vistas como cuerpos disponibles. Si estamos solas montando cicla igual se nos acercan hombres a preguntarnos nuestro número y, si no queremos estar en riesgo peor, debemos desviar su atención de manera amable y excesivamente complaciente. Si nos tocan el cuerpo en el bus debemos no hacer mucho escándalo y quitarnos del lugar del agresor. Nunca podemos quejarnos porque eso nos pone en más riesgo, pero todo el tiempo estamos siendo vistas, tocadas y atacadas”

(Mujer lesbiana)

(TABLA 3)

Promedio de la percepción de frecuencia de situaciones de inseguridad en el transporte público según género y orientación sexual.

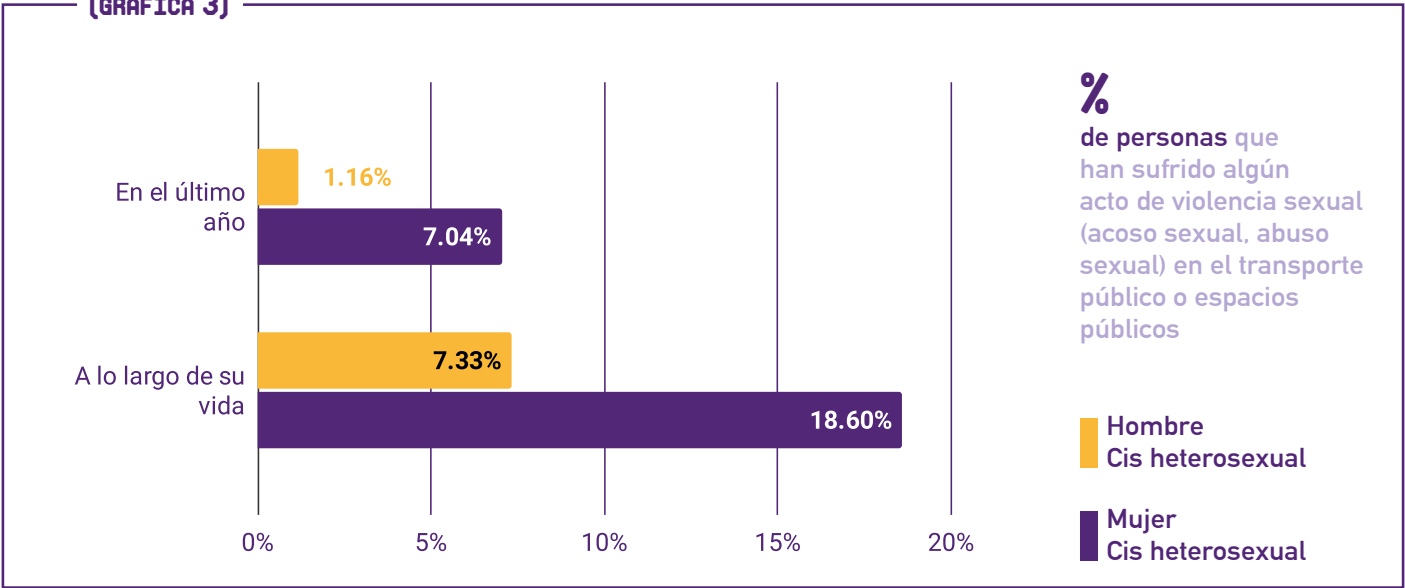
Todas las personas encuestadas reconocen que el acoso sexual ocurre muy frecuentemente en el transporte público.

En una escala de 1 a 10, donde 1 significa que nunca pasa y 10 que pasa continuamente, todos los grupos atribuyeron una ocurrencia mayor a 5, siendo los hombres trans quienes mayor probabilidad de ocurrencia atribuyeron, 7.07 de comentarios o gestos sexuales no deseados, y 6.39 de agresiones sexuales.

En una escala de 1 a 10 en la que 1 significa nunca pasa y 10 pasa continuamente, ¿cómo califica las siguientes situaciones en el transporte público?	Hombre Cis Hetero	Mujer Cis Hetero	Hombres			Mujeres		
			Bisexual	Gay	Trans	Bisexual	Lesbiana	Trans
Comentarios o gestos sexuales no deseados	5.20	5.53	7.00	5.74	7.07	6.79	6.15	6.32
Agresiones sexuales	5.11	5.20	5.60	4.90	6.39	6.26	5.48	5.89

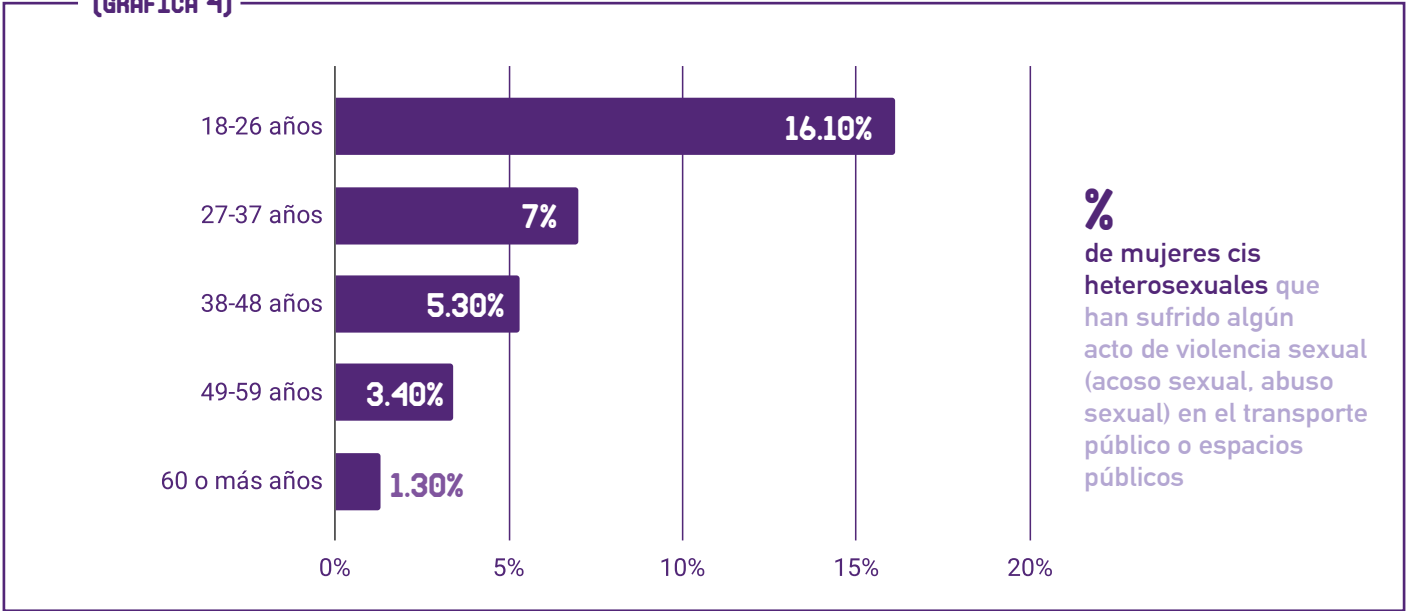
Sin embargo, la ocurrencia de situaciones de violencia de género no está distribuida de manera equitativa en todos los grupos poblacionales, sino que se concentra particularmente en mujeres, quienes reportaron haber sufrido de algún acto de violencia sexual (acoso sexual, abuso sexual) en el transporte público o espacios públicos en el último año seis veces más que los hombres, y a lo largo de su vida más del doble.

(GRÁFICA 3)



A su vez, la distribución de las violencias no es igual entre todas las mujeres. Al observar los datos por edad se identifica una concentración de las violencias en las mujeres jóvenes, pues aquellas menores de 26 años fueron violentadas el año pasado trece veces más que las mujeres mayores de 60 años, y más del doble que las mujeres entre 27 y 37 años.

(GRÁFICA 4)



Al indagar por actos específicos de violencia sexual, se observa nuevamente esta tendencia, evidenciando que a una de cada dos mujeres entre 18 y 48 años les han mirado morbosamente el cuerpo, y a una de cada tres mujeres en estas edades se les recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual.

(TABLA 4)

Actos de violencia sexual sufridos por mujeres cis heterosexuales.

Actos de violencia sexual reportados	Mujer Cis heterosexual (años)				
	18-26	27-37	38-48	49-59	60 o más
Les miraron morbosamente el cuerpo	59%	48.1%	54.3%	28.6%	16.9%
Les dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	48.2%	38.9%	44.3%	23.5%	10.8%
Se les recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	29.7%	20.5%	27.9%	10.8%	9.6%



A través de las entrevistas se comprobó que las personas identifican el riesgo de violencia sexual principalmente **para sus hijas, jóvenes cercanas y mujeres jóvenes en general.**

“Mi hija fue víctima de acoso en un transporte público y era todavía menor de edad. Y a mí pues me da miedo cuando coge bus sola”

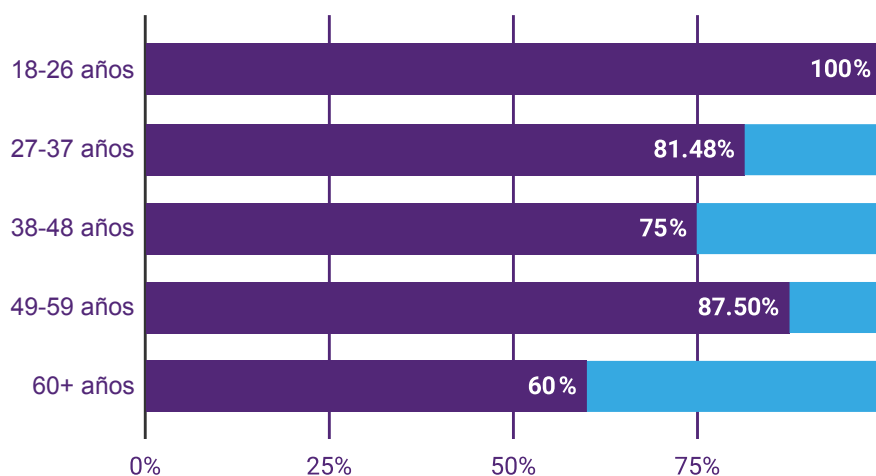
(Mujer migrante que realiza labores no remuneradas de trabajo doméstico y cuidado)

“Hace menos de un año una de mis hijas fue víctima de abuso sexual al interior de un bus, yo ahora tengo mucho miedo y estoy prevenida con ella”

(Mujer trabajadora doméstica con movilidad reducida)

En los Diarios de Viaje también se encontró que las mujeres menores de 26 años fueron quienes reportaron más miedo al moverse por la ciudad y quienes más consideraron que ser mujer afecta su percepción de seguridad. Todas las mujeres entre los 18 y 26 años afirmaron que hay algo que les genera miedo al movilizarse. (Gráfica 5)

(GRÁFICA 5)



%

Respuesta a la pregunta:
¿Hay algo que te genere
miedo al moverte en
esta ciudad?

■ Sí
■ No

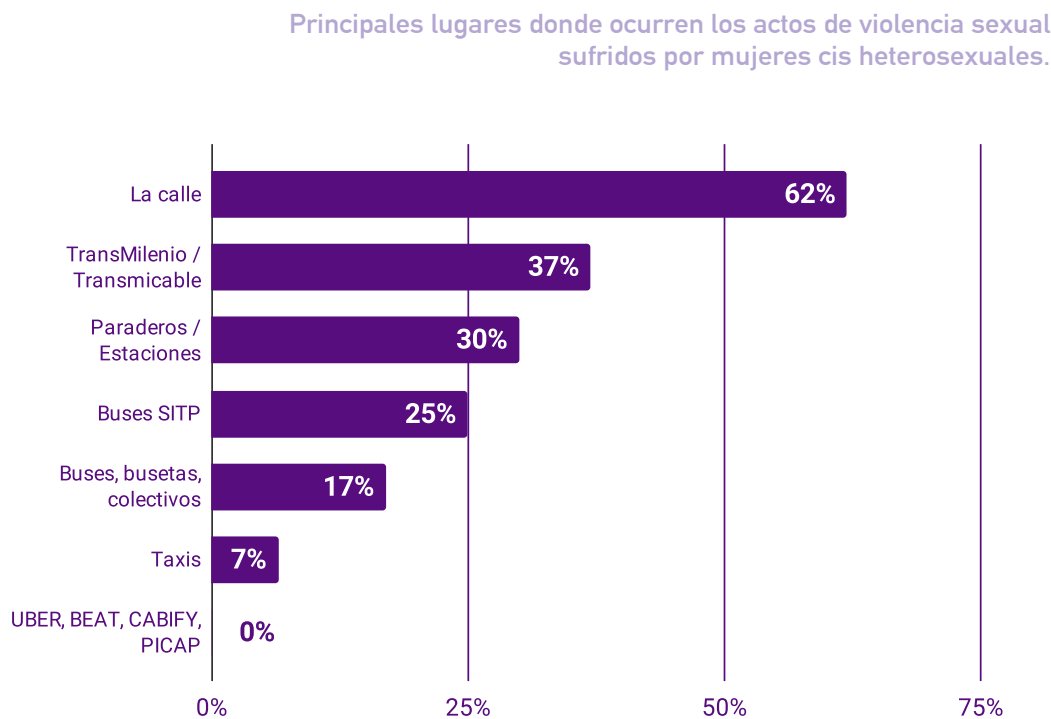
Fuente: Diarios de viaje.
Muestra por conveniencia.

Respecto al lugar de ocurrencia de las violencias basadas en género, las mujeres entrevistadas afirmaron que este tipo de situaciones pueden suceder en cualquier lugar.

¿Dónde pueden ocurrir esas situaciones?
“En todo lado, uno ya no está 100% a salvo. En cualquier sitio. En los medios de transporte y en la calle”

Según los datos de la EMG 2022, las violencias que experimentan las mujeres en transporte y espacios públicos ocurren principalmente en la calle, en los buses de TransMilenio y en los paraderos o estaciones de transporte público, pero es en la calle donde se concentra un mayor riesgo (Gráfica 6).

(GRÁFICA 6)



La violencia sexual y sus diferentes expresiones no son reconocidas por la mayoría de personas

Los resultados del estudio sugieren que la violencia sexual o las agresiones sexuales no son reconocidas como tal por la mayoría de las personas, lo que les impide reportarlas como violencias.

Aquellas mujeres entrevistadas que reconocieron haber sido víctimas de violencias basadas en género mientras se movilizaban, reportaron haber tenido acceso a información sobre el tema, a educación y a procesos sociales de participación feminista, lo cual les ha permitido identificar el amplio espectro de las violencias basadas en género VBG (tocamientos, miradas lascivas, acoso, acceso carnal violento, entre otros) .

Por el contrario, otras mujeres no reconocieron violencias basadas en género como tal y consideraron que el uso del transporte público es igualmente peligroso para todas las personas. Identificaron los constantes hechos de hurto, robo y violencia, lo cual les genera miedo y ansiedad, pero no manifestaron una afectación relacionada con su género.

“No, el Transmilenio es inseguro y peligroso para todos”
(Mujer trabajadora doméstica)

“Para mí fue claro que se asociaban más a eventos por decir de violencia en general”
(Mujer trabajadora doméstica)

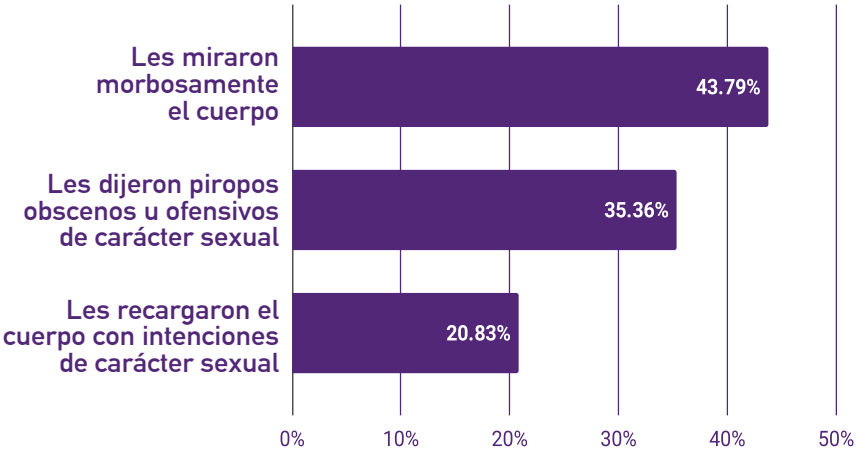
“Bueno, yo diría que la inseguridad es para todas las personas”

(Mujer migrante que realiza labores no remuneradas de trabajo doméstico y cuidado)

Este mismo contraste se encuentra en la EMG 2022 pues al preguntar si ¿ha sufrido de algún acto de violencia sexual (acoso sexual, abuso sexual) en el transporte público o espacios públicos? el 7% de las mujeres cis heterosexuales respondieron que sí fueron víctimas en el último año y el 19% que lo ha sido a lo largo de su vida, mientras que al preguntar por actos de específicos sufridos en general³, el reconocimiento de las violencias sufridas aumenta entre tres y cinco veces. (Gráfica 7)

(GRÁFICA 7)

Reconocimiento de las violencias sufridas por parte de las mujeres cis heterosexuales



3
Esta pregunta no indagó por el contexto del transporte público en particular, aunque está enmarcada en una encuesta de movilidad. Esta pregunta se aplicó exclusivamente a las mujeres, por lo cual no es posible establecer comparaciones entre los géneros.

Las mujeres que reconocen las violencias basadas en género, restringen su movilidad para sentirse más seguras

La EMG 2022 indagó por la frecuencia con la que las personas tomaron medidas por miedo a sufrir acoso o agresiones sexuales, atribuyendo un puntaje de 1 a 10, donde 1 significaba nunca y 10 siempre. Las diferencias entre hombres y mujeres en ningún caso superó un punto en promedio, pero en todos los casos las mujeres fueron quienes más medidas preventivas tomaron, y con excepción de un caso, las diferencias fueron estadísticamente significativas.

Las mujeres reportaron principalmente **Evitar utilizar estaciones o paradas con poca visibilidad o poco iluminadas** (6.32) y **Evitar utilizar paradas o estaciones poco frecuentadas** (6.24). Éstas también fueron las medidas más tomadas por los hombres, aunque el puntaje fue 0.77 puntos menor. La diferencia más importante (0.92 puntos) entre hombres y mujeres se encontró en la medida **Evita viajar sola(o) en el día**, pues ésta fue la medida menos tomada por los hombres con un puntaje de 4.12, mientras que en las mujeres recibió un puntaje de 5.06.

(TABLA 5)

Frecuencia de las medidas tomadas por miedo a sufrir acoso en el transporte público según personas cisgénero heterosexuales.
Diferencias significativas señaladas con*.

Por miedo a sufrir acoso o agresiones sexuales en el transporte público con qué frecuencia... 1 =Nunca 10 = siempre	Hombre Cis Heterosexual	Mujer Cis Heterosexual	Diferencia (puntaje)
Evita viajar sola(o) en el día	4.14	5.06	0.92*
Evita viajar sola(o) sin luz de día	4.89	5.68	0.79*
Evita tomar el transporte público por la noche o cuando oscurece	5.22	5.91	0.69*
Evita utilizar paradas o estaciones poco frecuentadas	5.46	6.24	0.78*
Evita utilizar estaciones o paradas con poca visibilidad o poco iluminadas	5.56	6.32	0.76*
Evita tomar taxis en la calles	5.25	5.63	0.38
Cambia su ruta o elección modal	4.68	4.93	0.25

Por otra parte, las mujeres participantes en las entrevistas y Diarios de Viaje revelaron algunas precauciones y recomendaciones adicionales que toman o que dan a sus hijas para prevenir violencias basadas en género. Éstas incluyen la comunicación constante por WhatsApp, salir siempre acompañadas, no salir en las noches, evitar tomar taxis en la calle, no caminar por ciertas calles, entre otras.

Dentro del sistema de transporte público la conciencia de este riesgo también implica estrategias por parte de las mujeres: varias reportaron que prefieren usar los primeros vagones y las sillas delanteras, ubicarse cerca a los conductores, evitar estar cerca de muchas personas, usar el morral adelante para evitar tocamientos además de robos, entre otras.

“Prefiero hacerme en el acordeón siempre. No tienes así mucho contacto con personas que estén tocando, cosquilleando, rozando. Yo lo volví como mi lugar seguro. Sí... Soy un poco medio traumada con unas personas”

(Mujer afro)

“Los miércoles que tengo clase allá en el centro y salgo en la noche, esos días son los únicos que no uso la bicicleta, me da mucho miedo pasar por la [calle] 22 sola, no me siento segura sola como mujer”

(Mujer cisheterosexual)

“Una vez yo fui a defender a unas muchachas, pero terminé fue más afectada yo, por eso ya prefiero hacerme en estas sillas de adelante, para no ver lo que hacen muchos hombres con las niñas de colegio”

(Mujer lesbiana cuidadora)



Algunas mujeres que reconocen las VBG en el transporte público o las vías que transitan, mencionaron que no les gusta reaccionar o actuar frente a estas violencias porque en otras ocasiones han sido afectadas por los agresores. De esta manera evitan ponerse en riesgo a ellas mismas y a las personas con las que están, en algunos casos, sus hijas.

“Una vez que madrugué a las 5:30 estaba acá, cogí el transporte y me senté justo en la mitad y vi un acto de intolerancia, vi un acto de manoseo a una chica de colegio. Y cuando dije algo, el tipo que hizo eso me trató horrible, que pues como, y nadie dijo nada. Entonces, yo sé que esa no es la manera, pero prefiero hacerme acá [adelante] como que evito mirar. Soy feminista, soy activista y bueno, pues estas cosas a nadie le gustan. Por eso opté desde entonces, de que si el bus va así como ahoritica [vacío], prefiero sentarme en estas sillas, o me voy de pie dando la espalda para no mirar”

(Mujer lesbiana cuidadora)

La sensación de vulnerabilidad y el miedo que atraviesa la experiencia de las mujeres en Bogotá se expresa claramente a la hora de preguntarles por los “superpoderes” que quisieran tener. Muchas mujeres sueñan con ser intocables o suficientemente fuertes para poder defenderse de agresores más fuertes que ellas. Quisieran ser invisibles en lugares peligrosos, volar para evitar situaciones riesgosas estando con sus hijas e hijos y poder tener la fuerza para golpear a los hombres malintencionados.

“Así una persona dice pucha, yo tuviera un poder: cogerlo y darle, pero uno siente tanta impotencia en ese momento de que sean aprovechados”

(Mujer que se desplaza de la periferia para trabajar)

“Un poder para llevar a mis hijos [al colegio] pues algo aéreo que no tocara [hacer] el recorrido porque o sea una nunca sabe, ustedes salieron y esa es la ley de la vida ustedes no saben si van a regresar”

(Mujer migrante que realiza labores no remuneradas de trabajo doméstico y de cuidado).



4.2. MOVILIDAD, SEGURIDAD Y VIOLENCIAS HACIA PERSONAS DE LOS SECTORES SOCIALES LGBTI

Las personas de los sectores sociales LGBTI son las principales víctimas de violencias por prejuicio en el transporte público o espacios públicos

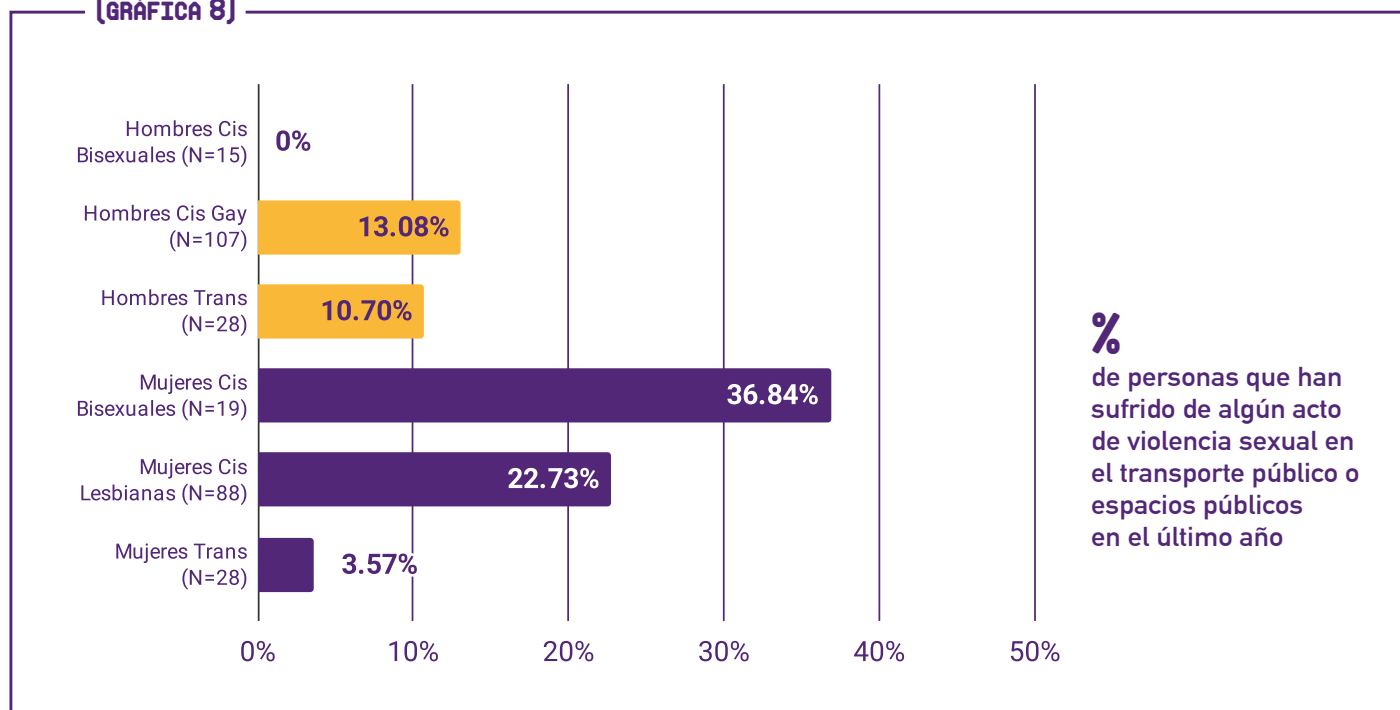
El reporte de victimización por violencias sexuales en el transporte público o espacios públicos durante el último año es varias veces mayor en la muestra sondeo de las personas LGBTI que en la muestra de personas cisgénero heterosexuales, excepto en el grupo de mujeres trans quienes reportaron menos victimización que las mujeres cis heterosexuales.



Las mujeres bisexuales y las mujeres lesbianas son quienes más victimización por violencia sexual en general reportaron en el último año, con 36.84% y 22.73%, el doble y el triple que los hombres cis gay.

Por su parte, los hombres trans reportaron haber sufrido estas violencias casi tres veces más que las mujeres trans, siendo este último grupo junto con los hombres cis bisexuales quienes menos reportaron haber sufrido actos de violencia sexual en el último año (Gráfica 8).

(GRÁFICA 8)



Al indagar por la exposición a lo largo de toda la vida, los porcentajes aumentaron pero las tendencias se mantuvieron, siendo las mujeres bisexuales encuestadas quienes más actos de violencia sexual reportaron haber experimentado en el transporte y espacios públicos, y las mujeres trans quienes menos.

(TABLA 6)

Reporte de victimización por violencia sexual de personas de los sectores sociales LGBTI.

«N» se refiere al número de observaciones o individuos de una muestra específica.

Debido a que el sondeo a personas de los sectores sociales LGBTI fue una muestra por conveniencia, los grupos cuentan con tamaños muy distintos.

¿Ha sufrido de algún acto de violencia sexual (acoso sexual, abuso sexual) en el transporte público o espacios públicos a lo largo de su vida?	HOMBRES			MUJERES		
	Bisexual (N=15)	Gay (N=107)	Trans (N=28)	Bisexual (N=19)	Lesbiana (N=88)	Trans (N=28)
	20%	17.76%	21.4%	47.37%	25%	14.3%

Al indagar por actos específicos de violencia en general, sobresale la victimización en el grupo de hombres gay, pues aquellos que reportaron haber sido víctimas, lo han sido de la mayoría de violencias indagadas. Esto probablemente se encuentra relacionado con la feminización social de la que son objeto los hombres cis gay cuya orientación sexual es de mayor percepción.

Por el contrario, llama la atención que entre las personas trans que participaron en la encuesta, tanto hombres como mujeres, se dio el menor reporte de violencias sexuales específicas, con porcentajes entre dos y cuatro veces más bajos que en los demás grupos.

(TABLA 7)

Distribución de actos de violencia sexual sufridos por personas de los sectores sociales LGBTI.

Actos de violencia sexual reportados	HOMBRES			MUJERES		
	Bisexual (N=3)	Gay (N=19)	Trans (N=28)	Bisexual (N=19)	Lesbiana (N=88)	Trans (N=28)
Le miraron morbosamente el cuerpo	66.67%	89.47%	21.43%	57.89%	70.45%	32.14%
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	33.33%	63.16%	10.71%	63.16%	63.64%	25%
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	33.33%	84.21%	14.29%	52.63%	44.32%	17.86%
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	33.33%	52.63%	7.14%	57.89%	32.95%	7.14%
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	66.67%	68.42%	17.86%	36.84%	20.45%	14.29%
Le tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	0%	84.21%	14.26%	52.63%	32.95%	10.71%
Le mostraron los genitales	0%	52.63%	10.71%	52.63%	28.41%	7.14%
Le susurraron cosas al oído	33.33%	36.84%	10.71%	36.84%	30.68%	14.29%
Se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	33.33%	47.37%	14.29%	26.32%	18.18%	10.71%
Le persiguieron o impidieron el paso con intención de atacarle sexualmente	33.33%	26.32%	10.71%	21.05%	12.5%	7.14%
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	0%	63.16%	14.29%	31.58%	28.41%	14.29%
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	0%	5.26%	10.71%	5.26%	4.55%	7.14%
Eyacularon enfrente de usted	0%	10.53%	0%	0%	0%	3.57%



Las violencias por prejuicio modifican las decisiones de movilidad de las personas LGBTI+

La EMG 2022 indagó por actos de discriminación experimentados por las personas de los sectores LGBTI encuestadas⁴, los cuales fueron diferenciales por género y orientación sexual. En general, entre el 10.71% y el 26.67% de todos los grupos reportaron que **Le han dicho palabras ofensivas por su identidad de género**, consolidándose como la forma de discriminación más recurrente.

Entre las mujeres de la muestra LGBTI, las tasas de discriminación reportadas fueron menores que en los hombres, con excepción de las mujeres bisexuales que reportaron altísimos niveles de discriminación y violencias por prejuicio de naturaleza verbal, psicológica e incluso física. El reporte de **Le golpearon por demostraciones públicas de afecto** en mujeres bisexuales es 15.79%, más de dos (2) veces que lo que reportaron los hombres bisexuales y casi siete (7) veces más de lo reportado por las mujeres lesbianas.

La negación de un trato o servicio igualitario es preocupante hacia personas trans, pues tanto los hombres trans (32.1%) como las mujeres trans (21.4%) reportaron que **Le negaron un trato o servicio igualitario**, seis veces más que en las mujeres lesbianas.



4

Cabe aclarar que la pregunta no se refería explícitamente al contexto del transporte o espacio público, sin embargo estaba enmarcada en una encuesta de movilidad.

Así mismo, en varias preguntas se hace referencia de manera exclusiva a la identidad de género y no la orientación sexual, por lo cual puede que exista subregistro en algunas de las respuestas.

(TABLA 8)

Distribución de la vivencia de actos de discriminación entre personas de los sectores sociales LGBTI+

Actos de discriminación o violencia reportados	Hombres			Mujeres		
	Bisexual	Gay	Trans	Bisexual	Lesbiana	Trans
Recibió amenazas	26.67%	18.69%	35.71%	26.32%	5.68%	10.71%
Le persiguieron con intención de atacarle	20%	8.41%	10.71%	26.32%	2.27%	14.29%
Le golpearon por demostraciones públicas de afecto	6.67%	4.67%	3.57%	15.79%	2.27%	0%
Le dijeron palabras ofensivas por demostraciones públicas de afecto	13.33%	26.36%	14.29%	26.32%	18.18%	3.57%
Le negaron un trato o servicio igualitario	20%	16.82%	32.14%	10.53%	4.55%	21.43%
Le golpearon por su identidad de género	13.33%	9.35%	17.86%	15.79%	2.27%	10.71%
Le dijeron palabras ofensivas por su identidad de género	26.67%	21.5%	10.71%	15.79%	11.36%	17.86%
Le insinuaron que debía retirarse por demostraciones públicas de afecto	0%	9.35%	3.57%	10.53%	2.27%	14.29%



En cuanto al lugar donde fueron víctimas de estos delitos, la calle fue el lugar donde más de la tercera parte de todos los grupos reportó haber sido víctima. En segundo lugar se destacan los Buses de Transmilenio - Cabinas de Transmicable con un 37% en mujeres cis bisexuales y un 41% en mujeres lesbianas. La victimización en Bus SITP y Bus, buseta, colectivo provisional es significativamente menor que en los espacios de Transmilenio, con un máximo de 19% y 24% en mujeres lesbianas respectivamente.

En los Diarios de Viaje, fue evidente que más personas de los sectores sociales LGBT reportaron sentir más miedo al movilizarse por Bogotá: 89% respondió afirmativamente a la pregunta ¿Hay algo que te genere miedo al moverte en esta ciudad?, en comparación con un 78% en mujeres cis heterosexuales y 69% en hombres cis heterosexuales.

“Creen que somos débiles y nos agreden por la homofobia”

(Hombre gay)

“Porque no puedo ir con mi pareja hombre de la mano porque nos empiezan a mirar mal”

(Hombre gay)



Al preguntar específicamente por la orientación sexual o la identidad de género, casi la mitad de los hombres gay respondieron que sienten que su orientación sexual o identidad de género sí afecta su sensación de inseguridad, por el temor de ser atacados en razón de éstas. Afirmaron que existe mucha discriminación hacia ellos, con malas miradas, insultos o ataques, y lo sienten especialmente cuando se movilizan con sus parejas:

“Soy una mujer lesbiana y he recibido comentarios horribles cuando voy con mi pareja”

(Mujer lesbiana)

“Mi expresión de género es muy masculina o “machorra”, lo que da la información para que las personas presuman que soy lesbiana (lo cual es cierto). Las mujeres lesbianas somos más perseguidas por violencia correctiva, somos juzgadas y discriminadas”

(Mujer lesbiana)

La investigación cualitativa también reveló violencias cissexistas, es decir, aquellas ejercidas particularmente en contra de personas trans.

Estas violencias se manifiestan de manera más evidente cuando las demás personas no hacen una lectura de su identidad de género a través de su expresión de género, sino de su sexo asignado al nacer. Entre éstas se encuentran recibir miradas acusadoras, llamarles por el género con el que no se identifican, insultarles, expulsarles del transporte público, exigirles documentos de identidad que no tienen.

Algunas personas trans participantes reportaron modificaciones en las rutas, en los modos de transporte que iban a usar, en las preparaciones previas y en el uso de una expresión de género masculina cuando se utiliza el transporte público.

“Cuando apenas estaba empezando mi tránsito, creí que era una mujer lesbiana, y una vez me sacaron de un Transmilenio porque iba cogido de la mano de mi novia”

(Hombre trans)

“Yo prefiero ir con mi expresión masculina al trabajo, porque la primera vez que fui con mi expresión femenina, me sentí muy incómoda, me miraban raro”

(Mujer trans)

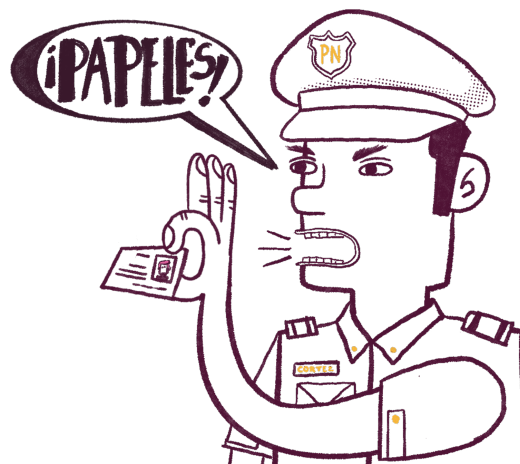


Las personas trans tienen miedo de ser víctimas de violencia institucional por parte de la Policía

Al calificar qué tanta seguridad le genera la presencia de policías en el transporte público, los únicos en los sectores sociales LGBTI que calificaron la medida por encima de 5 puntos en una escala de 1 a 10 fueron los hombres cisgénero, gays y bisexuales. Todos los demás grupos la calificaron por debajo de 5.

(TABLA 9)

Valoración de la seguridad que genera la presencia de policía en el transporte según personas de los sectores sociales LGBTI



EN UNA ESCALA DE 1 A 10 en el que 1 significa nada de seguridad y 10 muchísima seguridad. En el transporte público ¿qué tanta seguridad le genera la presencia de policías?	Hombres			Mujeres		
	Bisexual (N=15)	Gay (N=107)	Trans (N=28)	Bisexual (N=19)	Lesbiana (N=88)	Trans (N=28)
	5.73	5.05	4.57	4.42	4.83	4.86

El sondeo de la EMG 2022 aplicado a personas de los sectores sociales LGBTI también reveló que el porcentaje que acudió a la autoridad cuando fue víctima de acoso, abuso o agresión fue de tan sólo 5%; igual que en el grupo de personas cis heterosexuales.

Durante las entrevistas, tanto el hombre como la mujer trans mencionaron que el hecho de ver policías en las estaciones de Transmilenio les genera una sensación de seguridad; sin embargo, coinciden en que prefieren que estén, pero no cerca de ellos, porque han tenido experiencias negativas de discriminación con otros funcionarios de esta institución.

“Me da miedo cuando veo policías porque pienso que me van a pedir la libreta militar y pues yo no la tengo y explicarles que soy un hombre trans me quita mucho tiempo y a veces no lo entienden”

(Hombre trans)

“La presencia de la policía es importante. Pero a veces se vuelve contraproducente. A la policía le falta mucho enfoque diferencial, enfoque de género”

(Mujer trans)

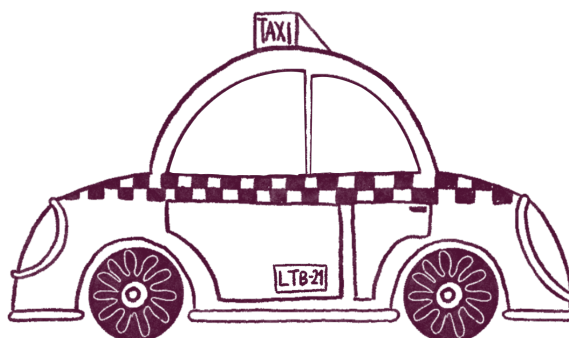
Aunque ocho de las 18 personas trans participantes en los Diarios de Viaje reportaron que para sentirse más seguros es necesaria más presencia policial, hubo dos personas trans que reportaron miedo hacia la Policía y pidieron incluir la participación de personas sensibilizadas hacia la población de los sectores sociales LGBTI.

“Porque cuando los hombres trans son violentados por policía o personas del común; son violentados por haber sido asignados mujeres al nacer”

(Hombre trans)

“Porque los taxistas han matado a conocidas. Han matado a mujeres trans en vía pública, la policía los mira y los deja hacer lo que ellos quieran...”

(Mujer trans)



Ante la pregunta ¿Qué debería hacerse para mejorar tu seguridad en la movilidad?, respondieron:

“Mayor presencia de agentes de tránsito, también de personas más inclusivas o que sepan del tema de la comunidad LGBTI. Así mismo de sensibilizar a los conductores, pasajeros, peatones, sobre la diversidad en el género, la sexualidad, gustos, además de la movilidad en las vías”

(Hombre trans)

“Sí era okay implementar rutas de seguridad, gente y articulaciones con seguridad, con secretaría de diversidad sexual y todos decentes garantizarían una percepción de seguridad sobre el transporte público en Bogotá”

(Hombre trans)

Estrategias para enfrentar las violencias por prejuicio en el transporte público

Al resumir sus emociones en la movilidad bogotana en una sola palabra, las personas de los sectores sociales LGBTI priorizaron emociones de ansiedad y estrés. El temor a la violencia por prejuicio y la discriminación afectan negativamente sus vivencias.

Por tal razón las personas de los sectores sociales LGBTI reportaron que prefieren pasar desapercibidas cuando se movilizan en transporte público, utilizando estrategias que facilitan su experiencia, como ubicarse al lado de las ventanas, en los primeros vagones o en el acordeón del Transmilenio, o en las primeras sillas de los buses (también por motivos de seguridad) y llevar audífonos para desviar su atención de las miradas incómodas a las que se enfrentan con frecuencia.

“Yo me pongo los audífonos y me disocio”

(Hombre gay con movilidad reducida)

“Prefiero ir mirando por la ventana, darle la espalda al resto del Transmilenio, no ver que me están mirando”

(Hombre gay)

Finalmente, vale la pena destacar que las personas trans encuestadas en el marco del sondeo reportaron hasta cinco veces más el uso de taxis (21.43% hombres trans, 14.29% mujeres trans) en comparación con otros grupos de personas de los sectores sociales LGBTI.

Asumir esta carga económica adicional en la búsqueda de modos más seguros y adaptados a sus necesidades, refleja los desafíos únicos que enfrentan las personas trans en la movilidad urbana.

4.3. ARQUETIPO DEL USUARIO DE LA MOVILIDAD FUNCIONAL

El sistema de movilidad parece funcionar mejor para los hombres cisheterosexuales sin discapacidad y de estrato medio, y peor para las mujeres de estrato bajo

Si bien el sistema de movilidad en Bogotá no es ideal, resulta particularmente funcional (normal, aceptable) para los hombres cisgénero heterosexuales sin discapacidad y de estrato medio.

Al resumir su experiencia en la movilidad cotidiana en Bogotá, los hombres cisgénero heterosexuales resaltan la normalidad y el caos, reflejando una percepción mucho más positiva que la de las mujeres, las personas de los sectores sociales LGBTI y las personas con movilidad reducida.



(GRÁFICA 9)

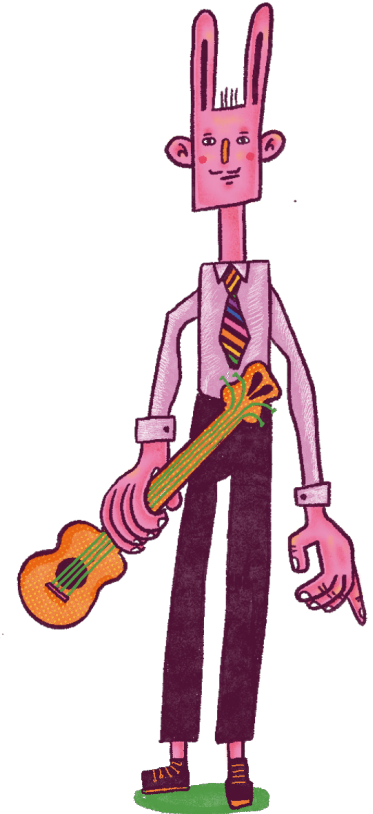
Nube de palabras
con respuestas de los
hombres a la pregunta:
En una palabra,
¿qué sientes al
movilizarte por
Bogotá?

Esto pudo confirmarse también en los acompañamientos etnográficos, los cuales revelaron cómo durante sus recorridos en el transporte público el hombre cisgénero heterosexual se siente tranquilo, duerme en el bus, sube los escalones y andenes sin inconveniente, alcanza sin dificultad los tubos y agarraderas para no caerse, aprovecha el tiempo del viaje para escuchar música, noticias y estar “solo”.

“Si me puedo sentar, me siento, si me puedo dormir, duermo, porque me encanta dormir en los buses, yo no sé por qué. Tengo el don de despertarme antes de llegar a la parada, entonces aprovecho el don.

Y si nada, pues en el celular. Igual, a veces me pongo a escuchar música o escuchar radio. Me gusta mucho escuchar radio, entonces por lo general hago ese tipo de cosas”.

(Hombre cisheterosexual)



El hombre cisgénero heterosexual considera que el Transmilenio es un buen modo de transporte para la ciudadanía porque es rápido y conecta muchos lugares. Nunca ha sido víctima de violencias o discriminaciones en el sistema. A veces siente miedo si llega muy tarde a su casa, pero camina rápido sin ninguna dificultad.

“Lo primero que pienso es que haya una silla porque mi trayecto es muy largo y si no me voy sentado, me canso demasiado para llegar a trabajar. Pero en general pues sabes que me he sentido bien, pues por lo general mi SITP en realidad es un espacio chévere”

(Hombre cisheterosexual)

La EMG 2022 aporta evidencia en esta misma línea, revelando que la percepción de seguridad tanto en el transporte como en las calles y espacios públicos de Bogotá es significativamente mayor en hombres que en mujeres. Además, si se observa la percepción de seguridad de los hombres cisgénero heterosexuales de estrato medio, ésta aumenta a 4.96. Del mismo modo, el grupo de hombres cisheterosexuales de estrato medio son el único grupo de la muestra cuya percepción de seguridad en las calles y espacios públicos es mayor a 5 en una escala de 1 a 10, con un puntaje de 5.19

EN UNA ESCALA DE 1 A 10 en el que 1 significa nada de seguridad y 10 muchísima seguridad.	Hombre Cis Heterosexual			Total Hombre	Mujer Cis Heterosexual			Total Mujer
	Estratos 1 y 2	Estratos 3 y 4	Estratos 5 y 6		Estratos 1 y 2	Estratos 3 y 4	Estratos 5 y 6	
¿Qué tan segura/o se siente usted usando el transporte público en Bogotá?	4.10	4.96	3.22	4.49	3.79	4.20	3.28	3.97
¿Qué tan segura/o se siente usted en las calles y espacios públicos en Bogotá?	3.91	5.19	3.36	4.52	3.81	3.43	4.25	3.81

(TABLA 10)

Promedio de la percepción de seguridad en el transporte y espacios públicos según personas cisgénero heterosexuales y niveles socioeconómicos



4.4. SELECCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SEGÚN EL GÉNERO

La bicicleta es un vehículo de empoderamiento de las mujeres, pero su uso aún se da en un espacio masculinizado en el que las mujeres están en un orden social jerárquico inferior

En la EMG 2022 la bicicleta fue elegida como modo de transporte principal⁵ por sólo el 0.37% de las mujeres cisgénero heterosexuales en contraste con el 1.75% de los hombres. Al indagar por los motivos por los cuales eligieron la bicicleta, las mujeres reportaron menos comodidad (-5.12 puntos porcentuales), menos economía (-4.41 pp) y menos seguridad (-4.94 pp) que los hombres.

5.

La Encuesta de Movilidad y Género 2022 indagó por el modo de transporte que utiliza con mayor frecuencia. Este resultado no corresponde al modo de viaje utilizado el día anterior. Para conocer la distribución de modo de transporte principal, puede consultar el Informe de Análisis de la Encuesta de Movilidad y Género.

<https://docs.google.com/document/d/1-OxP-aDIDHp7KGzkdIWnUDXRGMZ0koOWguDOsLrShg/edit?tab=t.0#heading=h.3czf6jodmuw9>

Por el contrario, las mujeres usuarias de bicicleta como modo principal percibieron como un motivo más relevante **la rapidez para llegar a su destino** (+8.93 pp) y **quedar más cerca de su destino final** (+4.74).

Esto se corroboró a través de las entrevistas, donde aquellas que se movilizan en bicicleta reportaron beneficios de salud, rapidez y economía. Además, ellas evidenciaron un vínculo emocional con este modo de transporte, por lo cual los gastos no parecen tener el mismo impacto que los realizados en el transporte público.

Muchas mujeres que viven en la periferia prefieren hacer uso de la bicicleta para no tener que lidiar con trancones, tiempo de espera y rutas de buses poco eficientes (que se “meten entre muchos barrios”), y así poder tener horas de llegada claras.

“Montar bicicleta siempre es como temas o sentimientos buenos de alegría”

(Persona no binaria)

“A mí me da más comodidad. Más tranquilidad. A pesar de todo, me siento más segura movilizándome en bicicleta que en transporte público. Es más libertad, más rapidez, es que es mucho más ágil. Sí. Y el tema de la economía también porque es muchísimo más económico. Genera también un bienestar porque es que hay cosas que me obligan a movilizarme en bus y no, es un estrés total, comenzando por el solo hecho de pensar en que a uno un bus lo recoja en hora pico”

(Mujer trabajadora doméstica)

Sin embargo, varias mujeres usuarias de bicicleta reportaron que en diferentes ocasiones han sido víctimas de violencias basadas en el género por parte de hombres en las ciclorrutas, lo cual genera desconcierto y malestar al no sentirse del todo seguras y cómodas usando un modo de transporte que han decidido usar, en muchos casos, como alternativa a las violencias basadas en género sufridas en el transporte público.



“Pues es que nuestra sociedad tristemente es muy machista. Entonces me ha pasado a mí que yo voy en la bicicleta, y yo no sé si no me ven, pero a mí me cierran los hombres ciclistas, o sea, yo digo que si me va a adelantar, adelánteme porque igual yo voy a mi ritmo y él irá a su ritmo, pero siempre respetando de que hay un espacio para el que va adelante.

Una vez, a mí también me estrelló un mismo ciclista y yo caí por allá. Y eso no lo va a hacer un hombre con otro hombre porque no lo hacen y si lo hacen, entonces se crea el conflicto y empiezan a pelear y es así. Pero por lo general no lo hacen, es con las mujeres porque saben que la chica no se va a medir a pelear con un hombre”

(Mujer indígena muisca)

“Eso es como un tema de fuerza, así como de ‘tú no puedes ir adelante de mí’, sientes que es un poco de eso. A mí me pasa mucho, digamos yo hoy venía un poco más despacio, pero por lo general yo voy no ush, pero sí me gusta ir a un mayor ritmo, y si ellos sienten que yo los voy pasando, no, no pueden no. Ellos se tienen que adelantar de alguna u otra forma”

(Persona no binaria)

“Pues, en ese trayecto uno siempre se expone en las vías.
Por ser una mujer, siempre se expone más. ¿En qué sentido?
Que hay hombres, hay pocos pero todavía los hay, que son demasiado
guaches, que ven a una mujer que va rápido y como que ¡uish!
para ellos es como dañarles el ego. Entonces como que lo insultan
a veces a uno o algo así [...]

(Mujer trabajadora formal y cuidadora principal)

Algunos hombres participantes en el estudio también consideraron que las ciclorrutas son espacios más violentos para las mujeres.



“Hemos de admitirlo aquí la cultura, pues es como
muy machista. Entonces, en el caso de la mujer,
siempre es un poquito más complicado eso.
Uy, aunque yo he andado en la ciclorruta detrás de
peladas que uno dice: qué físico que le ganan a uno.
Y ellas te pasan, al trote. [Uno dice] Ah bueno listo
china gracias eh me dio una lección de humildad”

(Hombre trabajador informal)

“La gorda maneja despacio, a ella no le gusta
andar y a veces le gritan: “Ah, pero es que muévase
que yo no sé qué más”. Entonces pues yo le he
dicho: “más bien, entonces usted se orilla y los
deja pasar”

(Hombre cis heterosexual)

También pudo observarse a través de la etnografía⁶ que las ciclorrutas son escenarios de disputa por el espacio al momento de transitarlo.

“Yo pienso es que aquí está como mal planeado ese tema de las ciclorrutas que están, pues por los andenes compartidas con los peatones.

Por el carril derecho también me parece que está como mal porque pues por el carril derecho es por donde paran todos los buses por donde giran”

(Mujer trabajadora doméstica)

“Pero es que en la tarde hay muchos locales de motos y éstos no dejan pasar por la ciclorruta [porque tienen las motos parqueadas]”

(Mujer indígena muisca)

“En la parte de Madelena hacia arriba, donde están haciendo los edificios, ahorita se está cuadrando mucha carreta (de recicladores) porque están recogiendo lo de las obras. Vienen y dejan ahí tirado. Ese tramo también utiliza mucho los motociclistas, por ejemplo los sábados por la mañana, eso tú ves y eso parece otro carril de la autopista sur, eso ahí pasa en las motos, eso sí incomoda, pero que llega una rabia que diga no, no, no [...] como ellos tienen motor, se creen más que uno, entonces pues ni modo”

(Hombre cisheterosexual)

6.
Visto en observaciones de videos GoPro y recorrido con persona con movilidad reducida.

En la EMG 2022 las personas encuestadas calificaron la cicloinfraestructura respecto a varios aspectos. En ningún grupo, ni aspecto de la infraestructura se obtuvieron calificaciones por encima de 5 puntos en una escala de 1 a 10, sugiriendo bajos niveles de satisfacción con la cicloinfraestructura.

Sin embargo, la EMG 2022 no tenía preguntas que permitieran concluir sobre la masculinización a la que se enfrentan las mujeres al usar las ciclorrutas.

(TABLA 11)

Calificación promedio a diferentes aspectos de los viajes en bicicleta.

EN UNA ESCALA DE 1 A 10 en el que 1 significa muy mala y 10 excelente ¿cómo califica los siguientes aspectos de la cicloinfraestructura?	Cis Hétero		Hombres			Mujeres		
	Hombre	Mujer	Bisexual	Gay	Trans	Bisexual	Lesbiana	Trans
La iluminación	4.94	5.00	4.25	4.72	4.33	4.60	4.50	2.75
El estado de la malla vial de las ciclorrutas	4.58	4.71	2.75	3.18	3.00	3.00	2.83	3.00
La continuidad de las ciclorrutas	4.52	4.30	2.00	3.72	4.38	3.20	2.67	2.75
La disponibilidad de cicloparqueaderos	3.82	3.87	3.25	3.08	3.33	2.60	2.08	3.00
La señalización y cruces para bicicletas	3.90	4.07	2.75	3.28	4.17	3.40	1.92	3.00
Índice de calificación de la infraestructura para la bicicleta	4.35	4.39	3.00	3.66	3.93	3.36	2.80	2.90

Por otra parte, las entrevistas y etnografía permitieron identificar que la bicicleta es un modo de transporte frecuentemente pesado, diseñado para cuerpos grandes y fuertes. Varias mujeres entrevistadas reportaron tener que cambiar el marco para no golpearse en la ingle, añadirle cambios para facilitar el pedaleo y personalizarlas de acuerdo con sus gustos, pero siempre cuidadosas de que no se vean “robables”.

Los elementos como parrillas cumplen, a veces, la función de silla para sus hijos e hijas a la hora de llevarles al colegio. Varias mujeres reportaron que las bicicletas públicas son grandes y pesadas, parecen hechas para cuerpos también más grandes y fuertes, y no están disponibles en las periferias de la ciudad.

“[Hablando de bicicletas públicas] la bicicleta era muy pesada, yo decía noooo esta bicicleta yo no sé quién se inventaría, o tiene que ser para hombres”

(Mujer cis heterosexual)

“Todo ha sido aprendido cómo empírico, por lo que le decía inicialmente yo, la otra bicicleta que compré con el marco así y claro, ya empecé que me tenían que bajar y pues me pegaba la ingle por el marco alto y entonces dije, no, toca buscar una que el marco sea caído.”

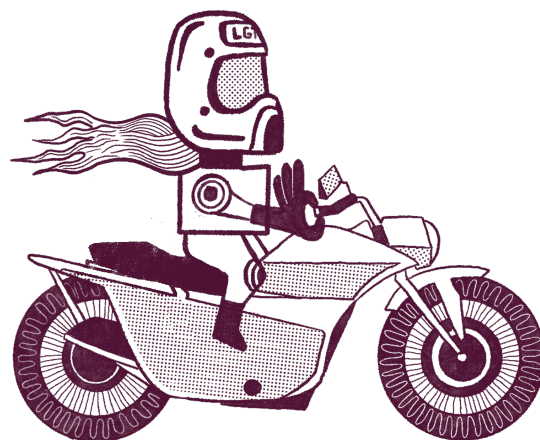
(Mujer trabajadora doméstica)

“Por lo general yo siempre uso dos mudas de ropa en la mañana me llevo puesta la deportiva y yo llego allá y me cambio de ropa. Yo trabajo en la oficina y pues me toca que los tacones, que el blazer, entonces sí siempre llevo ropa de cambio en la maleta”

(Mujer indígena muisca)

Las mujeres perciben en la motocicleta un vehículo para sentirse más seguras y evitar las violencias basadas en género.

Según los datos de la EMG 2022, cuatro de cada 10 personas que reportaron la motocicleta como modo de transporte principal son mujeres. Además, al contrastar las razones o motivos para priorizar este modo de transporte se destacaron grandes diferencias entre hombres y mujeres, estadísticamente significativas: el 35% de mujeres que reportaron movilizarse en moto lo hacen porque consideran que **Es más seguro**, en contraste con sólo el 4% de los hombres.



Además, las mujeres cuyo modo principal es la moto son quienes tienen una peor percepción de seguridad en el transporte público entre toda la muestra (1.3 puntos sobre 10), en comparación con 4.49 en hombres cisheterosexuales, 3.97 en mujeres cisheterosexuales y 3.0 en hombres cis heterosexuales que se movilizan en motocicleta, diferencias también significativas. Además, estas mujeres perciben un menor riesgo de siniestros viales en la moto, -1.11 puntos que los hombres, y -0.60 puntos menos que el riesgo de sufrir un siniestro en transporte público.

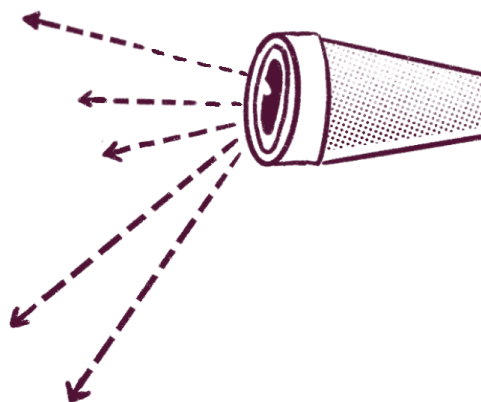
En las entrevistas varias mujeres reportaron que la moto es un modo de transporte más seguro y que evita la exposición a las violencias basadas en género. Algunas desean poder conseguir para ellas este medio de transporte o las que ya lo tienen manifiestan familiaridad con los riesgos cuando saben que se movilizan en moto.

“Prefiero que [mi hija] use moto porque en moto no les pasan esas cosas [abuso sexual]”

(Mujer trabajadora doméstica con movilidad reducida)

“Las dos cosas [moto y Transmilenio] son muy miedosas porque en la moto pues te lanzan, te tiran con lo que sea y te roban y te pueden hasta matar. Pero en Transmilenio también. En Transmilenio uno vive el apretón, el estrujón, que pues vulgarmente (disculpame que lo diga) se lo restriegan, que le sacan las cosas a uno. Uno va como más sicosiado”

(Mujer trabajadora formal y cuidadora principal)



Transmilenio: el mejor y el peor modo para las mujeres

Transmilenio⁷ fue reportado como el modo de transporte principal por el 39% de las mujeres cis heterosexuales, al igual que por las mujeres de los sectores sociales LGBTI.

Al indagar por la principal razón por la que utilizan este modo, el 42% de las mujeres seleccionaron **Es mi única opción de transporte**, seguida de **Llega más rápido a su destino**, opción seleccionada por el 40% de las mujeres.

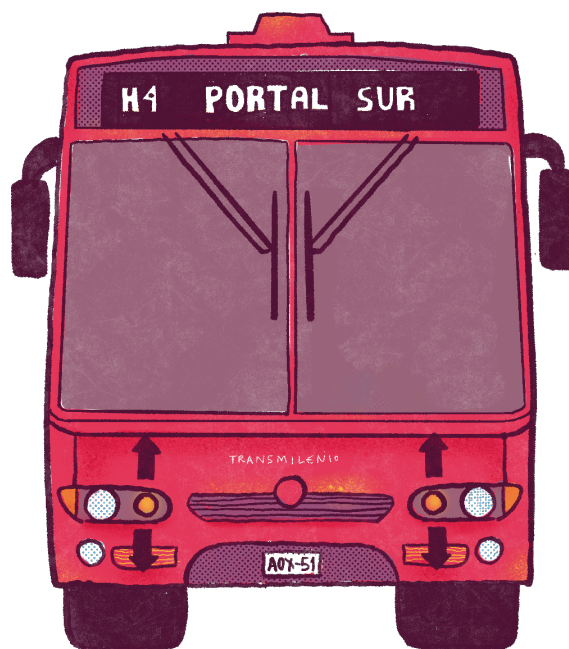
“Me da miedo, me siento muy insegura. O sea, uno toma ese transporte y ese servicio porque realmente no hay más opción, sí, pero realmente yo no he tenido buenas experiencias, lo cual también ha dañado mi salud”.

(Mujer afro)

En los Diarios de Viaje también se encontró que Transmilenio - Transmicable - Alimentador fue escogido como el mejor modo por el 41% de las mujeres participantes, sin embargo el 35% de las mujeres también lo escogieron como el peor modo de transporte en Bogotá. Llama la atención que cuatro mujeres escogieron Transmilenio simultáneamente como el mejor y el peor modo de transporte.

7.

Al usar la palabra Transmilenio no se hace referencia a la empresa Transmilenio SA, sino a los buses troncales, buses alimentadores, y estaciones de BRT en general en Bogotá.



Su fortaleza indiscutible es la rapidez para llegar de un lugar a otro, pero entre sus debilidades se identifica una lista amplia y diversa: ventas ambulantes, baja frecuencia de buses, difícil acceso, multitudes, intolerancia de los pasajeros, falta de empatía con las personas en situación de discapacidad, robos y acoso sexual.

¿Cuál es para ti el MEJOR modo de transporte en Bogotá?:

“Transmilenio. Porque posee carril exclusivo para transitar entonces el desplazamiento es rápido, cubre casi todos los puntos cardinales de Bogotá.”

(Mujer cis heterosexual, entre 49-59 años, cuidadora y su modo principal es Automovil Particular)

“Transmilenio. Porque es mucho más rápido y la verdad me ha ido bien con el servicio”

(Mujer lesbiana, entre 27-37 años y su modo principal es Transmilenio - Transmicable)



¿Cuál es para ti el PEOR modo de transporte en Bogotá?:

“Transmilenio. Por la cantidad de gente, siempre voy parada, la inseguridad, el abuso de los pasajeros hombres, por la incomodidad y el estrés”

(Mujer cis heterosexual, entre 38-48 años, con movilidad reducida, perteneciente a estratos bajos y su modo principal es la bicicleta)

“Transmilenio. Es muy inseguro y tiene muchos vendedores ambulantes”

(Mujer cis heterosexual, entre 27-37 años cuyo modo principal es Bus SITP, buseta, colectivo provisional)

“Transmilenio porque es un medio de transporte muy malo y muy inseguro porque se presta para muchos robos”

(Mujer Trans, entre 38-48 años cuyo modo principal es Transmilenio - Transmicable)

En la EMG 2022 el modo de transporte masivo Transmilenio - Transmicable - Alimentador recibió por parte de las mujeres mejores calificaciones que el bus zonal Bus SITP en varios aspectos evaluados en una escala de 1 a 10.

- La frecuencia con la que pasan o puede subirse en Transmilenio 4.64 vs 3.60 en bus zonal Bus SITP.
- La facilidad de hacer transbordo o cambiarse en Transmilenio 4.76 vs 4.07 en bus zonal Bus SITP.
- Las señales de los paraderos de TransMilenio 5.79 vs 5.13 en bus zonal Bus SITP.
- La iluminación de las estaciones 6.09 vs 4.55 en bus zonal Bus SITP.

En la EMG 2022 Transmilenio tuvo peores resultados que el Bus SITP y el Bus Provisional en algunos aspectos según las mujeres cis heterosexuales:

Facilidad de subirse a los buses (en términos de aglomeración o que pasan buses muy llenos) 3.66 vs 4.04 en bus zonal Bus SITP.

Tiempo caminando a la estación de TransMilenio o paradero de alimentador más cercano: 10.59 minutos, 2.45 minutos más que al paradero de SITP (8.14 minutos) y 1.5 más que al lugar donde toman el provisional (9.04 minutos).

En una escala de 1 a 10, en la 1 que significa poco costoso y 10 muy costoso, Transmilenio - Transmicable - Alimentador obtuvo el peor puntaje entre las mujeres con 7.59 puntos sobre 10, tres (3) puntos más costoso que el Bus, buseta, colectivo provisional (4.56).



“Aunque sigo pensando que Transmilenio es la mejor inversión y es mucho más rápido que cualquier otra cosa. Porque es que antes uno se podía demorar yendo al centro 3 o 4 horas. Y en Transmilenio uno en este momento piensa irse a la 170 con autopista yo lo primero que hago es irme al Transmilenio. Porque sé que voy a llegar al máximo en 1.15 de hora y cosa que en el bus [SITP] me puede demorar hasta 2 horas después de las 1:40pm desde la 100”

(Hombre cis heterosexual)

(TABLA 12)

Calificación promedio del costo de Transmilenio - Transmicable según personas cisgénero heterosexuales y niveles socioeconómicos.

EN UNA ESCALA DE 1 A 10 en la que 1 significa poco costoso y 10 muy costoso. ¿qué tan costoso le parece Transmilenio - Transmicable - Alimentador?	Hombre Cis Heterosexual			Total Hombre	Mujer Cis Heterosexual			Total Mujer
	Estratos 1 y 2	Estratos 3 y 4	Estratos 5 y 6		Estratos 1 y 2	Estratos 3 y 4	Estratos 5 y 6	
	8.15	5.64	5.44		8.24	6.68	6.87	

Los Diarios de Viaje y la etnografía también reflejaron preocupaciones de las personas por la relación costo - beneficio en Transmilenio.

“Es que si van a cobrar un pasaje tan caro, que al menos sea seguro, que se preste un buen servicio, que uno viaje tranquilo”.

(Hombre gay con movilidad reducida)

Aunque muchas personas, especialmente aquellas de nivel socioeconómico bajo, perciben que la calidad del transporte no es óptima, tampoco están a favor de que el transporte sea gratuito.

“Ideas que he tenido que han dado los mismos del Gobierno que este medio, el transporte gratis, pero eso sí, creo que se sale de las manos porque si así hay toda clase de atropellos, imaginemos que sean las cosas gratis”.

(Hombre que trabaja en labores de vigilancia)

Otras personas sugieren que deberían existir subsidios del gobierno distrital, sobre todo para las personas de bajos ingresos.

“Yo creo que ese tipo de cosas, una tarifa diferencial para los estudiantes sería algo bastante importante. Ya sé que existe una tarifa diferencial para la tercera edad y para las personas del Sisben eso me parece muy bien, pero yo también me enfocaría en estudiantes. Pero también entiendo al gobierno porque es que hay gente que, hecha la trampa, pues hecho el negocio no”.

La dificultad de subirse a los buses

La EMG 2022 se concentró en indagar principalmente por aspectos de la infraestructura de Transmilenio, más no en los aspectos que a nivel cualitativo las personas reportaron como más relevantes, como el miedo, estrés e inseguridad en la experiencia diaria. No obstante, la pregunta En una escala de 1 a 10, en la que 1 significa muy difícil y 10 muy fácil, ¿qué tan fácil es subirse a...? confirma una de las principales inequidades experimentadas por las mujeres cisgénero de nivel socioeconómico bajo, cuya calificación de la facilidad de subirse a los buses promedia 3.11, en contraste con una de 3.66 entre las mujeres cis heterosexuales, y una de 4.34 en hombres cis heterosexuales. Nuevamente se observa que son los hombres cisgénero heterosexuales de estrato medio quienes mejor experiencia tienen (5.41) y las mujeres de estratos bajos quienes peor (3.11).

EN UNA ESCALA DE 1 A 10 en la que 1 significa muy difícil y 10 muy fácil, ¿qué tan fácil es subirse a Buses de TransMilenio (en términos de aglomeración o que pasan buses muy llenos)?	Estratos bajos	Estratos medios	Estratos altos
Hombre Cisgénero Heterosexual	3.17	5.41	3.76
Mujer Cisgénero Heterosexual	3.11	4.48	3.31

(TABLA 13)

Calificación promedio a la facilidad de subirse a Transmilenio para personas cisgenero heterosexuales por nivel socioeconómico.

7. Cabe resaltar que esta pregunta sólo fue respondida para los dos modos de transporte que cada persona escogió como los de mayor uso, por ende la cantidad de personas que reporta la tabla varía para cada modo de transporte.

El ingreso a los buses de Transmilenio se ha convertido en una guerra por las sillas y por el espacio, lo que ocasiona que las personas se agredan físicamente en el afán de viajar sentadas. Algunas mujeres entrevistadas reportaron temor de ser arrolladas y pisadas por las personas a la hora de ingresar a los articulados. En estos casos, muchas mujeres prefieren esperar al final de la fila, el siguiente bus o viajar de pie para no terminar afectadas por pisotones y empujones, afectando con ello sus tiempos de viaje y puntualidad en la llegada a su destino.

“Durísimo y aquí la tumban a una y todo. Aquí no respetan. Cuando iba a trabajar con una amiga que vivía más abajito, donde yo, pero sí siempre nos encontramos acá para irnos y un día la tumbaron y la gente le pasaba por encima”.

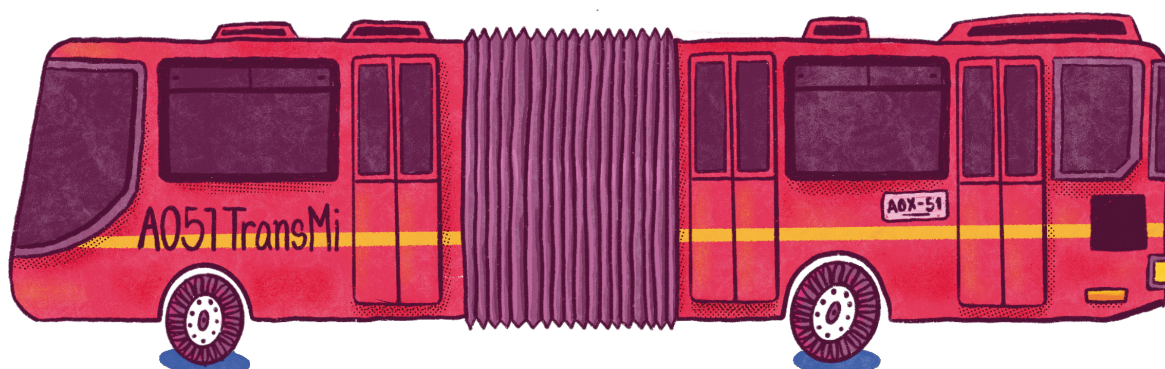
(Mujer que se desplaza desde/hacia periferias para trabajar)

“Normalmente cuando llego cojo el segundo si no va muy lleno me da chance a veces hasta coger el tercero si voy bien de tiempo, pero cuando ya voy retardada, sí me toca y dejar que pasen primero”.

(Mujer que se desplaza desde/hacia periferias para trabajar)

“No me voy a matar por una silla así vaya con nada”.

(Mujer trabajadora doméstica con movilidad reducida)



Discriminación Racial en el Transporte Público

Por otra parte, las mujeres racializadas suelen ser víctimas de más violencias en el transporte público que las mujeres blancas o blancomestizas. La mujer afro y la mujer indígena entrevistadas en la etnografía mencionaron haber sufrido discriminaciones en el transporte público por razón de su color de piel o rasgos físicos, agresiones físicas como “jalones” de cabello, insultos y rechazo a ocupar asientos contiguos.



“En el Transmilenio en medio de la multitud, muchas veces me tocaron, muchas veces me jalaron el cabello, muchas veces me dijeron: India”

(Mujer indígena muisca)

“Hay racismo de otras formas, no sólo en lo que te digan, sino como en lo que ves, en la representatividad, en la publicidad... en el transporte público cuando prefieren no sentarse a mi lado yo << Ah, pues váyase de pie>>”

(Mujer afro)

“También cuando escuchas que hacen comentarios un poco racistas. Cuando hablan mal de los negros y así.”

(Mujer afro)

La arquitectura de las estaciones de Transmilenio se percibe como hostil y comunica las prioridades del sistema.

Los torniquetes de cuerpo entero con varillas atravesadas y el personal vigilando constantemente que nadie entre sin pagar el pasaje envían un mensaje de desconfianza generalizada. Si bien para las personas usuarias del transporte público también es importante contener el problema de colados, se percibe más una actitud defensiva que de servicio al cliente.

Por el contrario, desde el punto de vista de servicio al cliente las personas observaron diversos aspectos que afectan negativamente la experiencia, tales como la baja disponibilidad de personal para dar información, la ausencia de sillas o espacios de descanso (especialmente relevantes para personas con movilidad reducida o de tercera edad), que la mayoría de buses no indican la siguiente parada en altavoz, la ausencia de información permanente y actualizada en portales y estaciones sobre frecuencias y horarios de salida de los buses, lo cual ocasiona insatisfacción, ansiedad y estrés.



4.5. MOVILIDAD REDUCIDA E INMOVILIDAD

La movilidad reducida se refiere a una condición en la que una persona tiene dificultades para moverse o desplazarse debido a limitaciones físicas o sensoriales derivadas de una condición de salud que puede ser crónica o aguda, moderada o severa.

Esto dificulta su desplazamiento y limita su capacidad de relacionarse con el entorno, lo que en definitiva implica desafíos al realizar actividades cotidianas como caminar, subir escaleras, entrar y salir de edificios, utilizar el transporte público, entre otras.

En este estudio se exploró la movilidad reducida desde la mirada de las personas con movilidad reducida y de quienes realizan actividades de cuidado para ellas a diario.



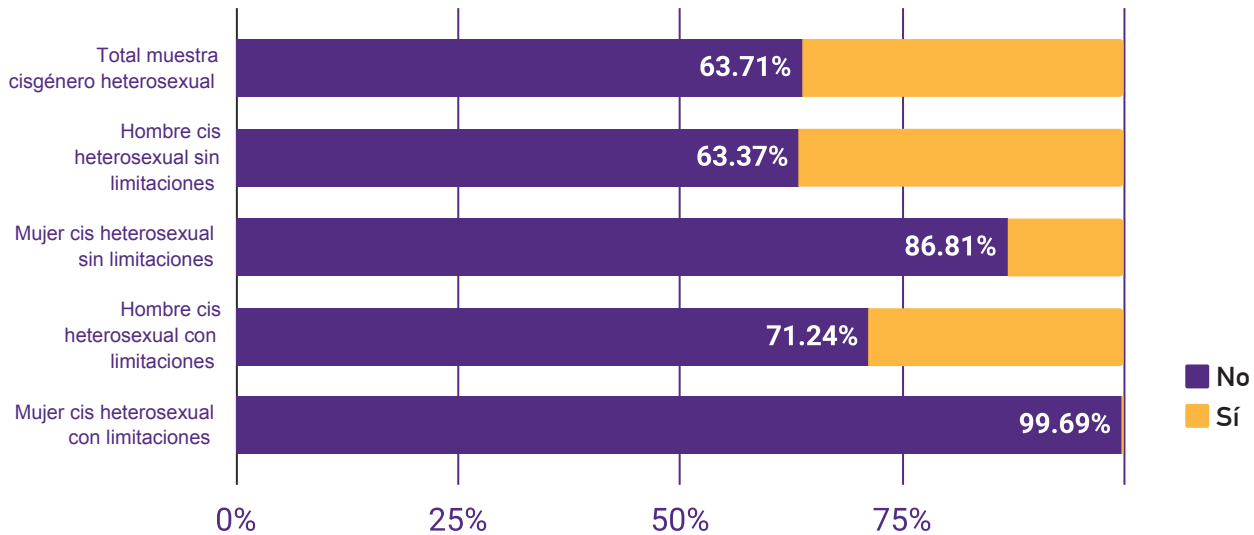
El sistema de transporte traduce la movilidad reducida en inmovilidad

La inmovilidad se entiende como la situación en la cual las personas no pueden desarrollar sus prácticas de movilidad, lo cual afecta su calidad de vida a nivel simbólico y material (Riquelme, H. et. al 2023). Siguiendo esta definición, el estudio evidenció que las personas con movilidad reducida son quienes más padecen de inmovilidad en Bogotá, especialmente si éstas son mujeres.

(GRÁFICA 10)

Reporte de no movilidad para personas
cisgénero heterosexuales según
limitaciones físicas.

¿Realizó algún viaje en el día de ayer?



Las entrevistas y acompañamientos etnográficos permitieron ver que hay diversos aspectos del diseño y funcionamiento del sistema de transporte que se constituyen como barreras para las personas con movilidad reducida y sugieren posibles causas de que las personas con movilidad reducida prefieran evitar la movilidad en general.

Entre éstas se encuentran el diseño de los buses SITP y alimentadores, las distancias en portales y estaciones, la falta de sillas o espacios de descanso y las medidas anticolidados, entre otras.

Si bien la encuesta no indagó por todos los aspectos reportados a nivel cualitativo por las personas con limitaciones físicas, ciertas calificaciones a distintos elementos del sistema de transporte público reflejan las insatisfacciones de las personas con movilidad reducida, en contraste con el resto de la muestra, tales como la Duración del trayecto en Transmilenio, la Facilidad para subirse en los buses de Transmilenio y El acceso de las estaciones de Transmilenio a personas con coche o personas con movilidad reducida o adultos mayores y la percepción del costo.

(TABLA 14)

Calificación promedio
de distintos aspectos
al movilizarse en
Transmilenio o Bus SITP
según limitaciones.

Califique los siguientes aspectos al movilizarse en los siguientes modos, EN UNA ESCALA DE 1 A 10	Sin limitaciones		Con limitación física	
	Transmilenio	Bus SITP	Transmilenio	Bus SITP
Subirse en los buses (1. Muy difícil - 10. Muy fácil)	3.96	4.10	3.73	5.02
Duración del trayecto (1. Poco tiempo - 10. Mucho tiempo)	5.22	5.82	6.21	5.52
El acceso de las estaciones de Transmilenio a personas con coche o personas con movilidad reducida o adultos mayores (1. Muy mala - 10. Excelente)	5.17	NA	4.60	NA
Percepción de qué tan costoso es (1. Poco costoso - 10. Muy costoso)	7.23	7.35	7.80	7.45

A nivel cualitativo se observó que el diseño de algunos buses parece no tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad, como escalones altos, pasillos estrechos, asientos difíciles de alcanzar o torniquetes difíciles de superar.

“Subes escalones altos y después el torniquete pequeño [en el alimentador]. [Preferiría] hartos escalones, pero de una altura considerable, amable. Sí, porque, además, cuando eso está lleno, las personas no dejan que uno pueda cogerse de las varillas laterales. Entonces, si eso está pensado para que siempre vaya lleno, entonces de nada sirve tener varillas si las personas con discapacidad no tenemos acceso a esas varillas”

(Hombre gay con movilidad reducida)

“Muchas veces a mí se me ha quedado la muleta en el torniquete y se enredan porque esos espacios son reducidísimos para que no se colen [...] Ese bus en el que veníamos era horrible. Y muchos, muchos buses y alimentadores tienen escalones muy altos”

(Hombre gay con movilidad reducida)

Los acompañamientos evidenciaron que algunos conductores de Bus SITP no abren las puertas del medio para permitir el acceso a través de las rampas. Probablemente esto se debe a las medidas anticoronas orientadas a mitigar el hueco fiscal del sistema. Sin embargo, en el caso de quienes utilizan sillas de ruedas o dispositivos ortopédicos es imperativo el uso de la rampa y la negativa por parte de los conductores de abrir las puertas o bajar la rampa constituye un acto de discriminación, que limita el acceso de las personas al transporte público y a servicios esenciales.

“Pues no se pueden mover por sí solos son como bebés, uno tiene 15 años y el otro tiene 7, pero ellos usan pañales y viven acostados, no caminan, no se sientan, o sea son bebés. Entonces cuando uno los saca en las sillas, en el coche ortopédico y entonces los alimentadores, a veces esos no abren las puertas de la mitad, no bajan la rampa para subirlos, o no paran simplemente, entonces eso es como discriminación”

(Mujer que se transporta desde/hacia la periferia para trabajar)



La discapacidad también es invisible. Hay personas con discapacidad y/o movilidad reducida que son leídas por la sociedad como personas sanas, ya sea por su edad o apariencia, lo que genera malestar frente al uso de las sillas azules. Algunas personas portan de manera visible su carnet de discapacidad, pero esto no basta para ser reconocidos como tales.

“Yo me veo sano, entonces la gente como que me hace mala cara cuando me ve buscando una silla azul o algo así, pero los dolores que siento van de sentir que me quemo a estar envuelto en alambres de púas, entonces cualquier roce o incomodidad me genera un dolor incapacitante, eso lo evito estando sentado o usando la maleta”

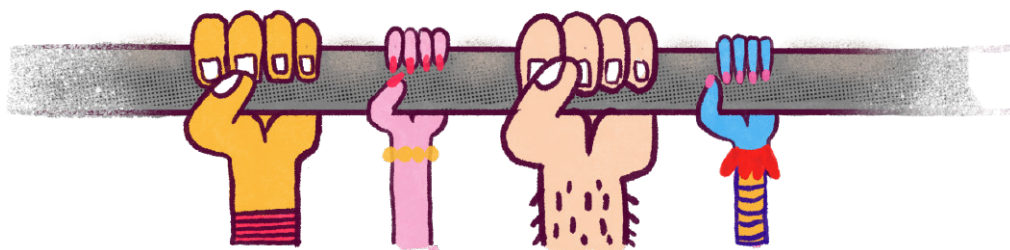
(Hombre gay con movilidad reducida)

“Mire, este es mi carnet de discapacidad, yo lo cargo acá para que todo el mundo lo vea y así me evito problemas, pero incluso con esto la gente no me cree”

(Mujer con movilidad reducida)

“Le dicen a uno ‘oiga levántese, a usted no le duele si es que esos para los abuelitos’, pero no sólo a los abuelitos les duele, no sólo los abuelitos sufren dolores, o sea, la gente es muy muy insensible. La gente no piensa que el dolor puede ser a cualquier edad, el dolor es algo que no se ve”

(Hombre gay con movilidad reducida)



Paraderos del SITP y estaciones de Transmilenio no cuentan con sillas para las personas con movilidad reducida o en situación de discapacidad.

Durante el ejercicio de acompañamiento y la observación participante se pudo verificar que en ninguno de los paraderos, y en casi ninguna de las estaciones existen sillas o dispositivos para el descanso. Si bien esto resulta agotador para todas las personas usuarias del sistema que deben caminar largas distancias para ingresar y salir del sistema, implica que las personas con movilidad reducida requieran buscar una pared para recostarse o simplemente apoyarse en algo para no caerse. La falta de estos elementos les hace más proclives a sufrir accidentes, ralentiza su tránsito y les obliga a esforzarse más con el desgaste que esto implica para su salud.

“Es un problema en cualquier momento la caída también, por ejemplo, porque a uno lo empujan y como los pies se enredan al caminar”

(Hombre con movilidad reducida)



Enfrentarse con el sistema de movilidad afecta la salud mental de las personas con movilidad reducida especialmente.

Tener una condición de movilidad reducida y enfrentarse a la dinámica del sistema de movilidad conlleva niveles de estrés y ansiedad más altos que los de las personas promedio. Además, algunas personas con condiciones crónicas como artritis reumatoidea, fibromialgia, que suelen estar vinculadas con alteraciones del sistema nervioso, experimentan un aumento del dolor y malestar.

“Mentalmente me siento agotado, mentalmente me siento mal. A ver vale digamos que me siento mal para caminar, para moverme más, para tomar una decisión de buenas a primeras. Será que tomo por esa calle, por la otra y ahí empiezan las dudas”

(Hombre con movilidad reducida)

“Me da miedo, me siento muy insegura. O sea, uno toma ese transporte y ese servicio porque realmente no hay más opción, sí, pero realmente yo no he tenido buenas experiencias, que lo cual también ha dañado mi salud”

(Mujer con movilidad reducida)

El trabajo doméstico no remunerado es la principal brecha de inmovilidad entre los géneros

La EMG 2022 reveló que la inmovilidad es más prevalente entre las mujeres, pues el 54.5% de quienes NO realizaron viajes el día anterior fueron mujeres, siendo éstas **siete veces más propensas que los hombres a no realizar ningún viaje el día anterior Por quedarse cuidando a alguien más, y casi cuatro veces más Por trabajo doméstico**. Al indagar por los viajes dejados de realizar en los últimos 30 días también se confirmó el fenómeno de inmovilidad en mujeres, pues mientras que el 7.21% de las mujeres reportaron haber dejado de realizar viajes en los últimos 30 días debido a Quedarse cuidando a alguien más, sólo el 2.38% de los hombres dejaron de movilizarse por este motivo.

Este resultado revela una inequidad de género estructural en la distribución del trabajo doméstico no remunerado, una realidad social donde las responsabilidades de cuidado y las tareas domésticas en Bogotá aún recaen de manera desproporcionada sobre las mujeres, limitando su movilidad y, por ende, su autonomía, su capacidad de acceso a empleo, educación, servicios, y su bienestar general.

A través de las entrevistas y acompañamientos etnográficos pudo corroborarse empíricamente la relevancia de los roles de cuidado en las decisiones de movilidad de las mujeres, pues aunque muchos hombres reportaron realizar labores de cuidado, éstas se centran en llevar a los niños y niñas de la familia al colegio, mientras que las labores de cuidado de las mujeres cuidadoras implican mucha más carga logística y dedicación de tiempo: preparar los alimentos, recoger los medicamentos, llevar a las personas que cuidan a la EPS, encargarse de las labores domésticas, recoger a los niños o niñas en el colegio, acompañarles al bus y a su vez producir el sustento del hogar. Las decisiones de movilidad de las mujeres como cuidadoras principales están intrínsecamente ligadas al cuidado, requiriendo equilibrar sus horarios de trabajo remunerado con los de trabajo no remunerado, motivo por el cual siempre están corriendo y economizando el tiempo.

“Un día mío empieza a las 2:00 de la mañana, me levanto, empaco el almuerzo de las niñas, les caliento el agua porque se me dañó la ducha, la niña se ducha, se baña, la llevo a coger el bus porque vivimos un poco retirado del paradero y el alimentador siempre a esa hora, es muy demorado, entonces yo la llevo, ella tiene que salir de aquí a las 4:20 de la mañana porque a las 6:00 de la mañana tiene que estar en la Jiménez para entrar a estudiar. [luego me preparo para salir a trabajar]”

(Mujer cis heterosexual trabajadora doméstica)

“Si salgo a las 6 estoy llegando a la 9 de la mañana justo para darle el medicamento [a mi madre]”

(Mujer lesbiana cuidadora)

“Mi rutina diaria es levantarme a hacer desayuno, levantar la niña a hacer lonchera, empacar almuerzo para mi esposo. Se los despacho a ellos a las 6:30 y hago mi desayuno. [desayuno] Más o menos como a las 8:00 de la mañana, porque yo los despacho por ahí 6:30 casi nunca me da chance de hacer mi desayuno, normalmente hago lo de ellos porque a veces por tiempos. Ahí arranco mi rutina. Llevo a mi hija al colegio a diario, la llevé en la bicicleta. Cuando una va a trabajar si toca meterse como sea [al Transmilenio].”

(Mujer cis heterosexual que realiza labores no remuneradas de trabajo doméstico y cuidado)

“Mientras la mamá la baña y la arregla, pues yo alisto todo lo que hay que llevar al jardín, prácticamente aquí estamos saliendo a las 7:45 para que entre a las 8:00 de la mañana. Si entro a las 10:00 de la mañana, pues cuando la llevo al jardín voy directamente a esperar el bus. Y si entro a las 12:00 del mediodía, pues vuelvo a mi casa me estoy un rato y de ahí me voy a coger el bus. Por lo general a las 10 cojo el bus para entrar a las 12. Ya después, pues voy al trabajo, a veces salgo a las 7 o a las 8 y de ahí pues cojo el bus y me vengo otra vez pa mi casa”

(Hombre cis heterosexual con empleo fijo)

“Básicamente es eso, a mi hija pues la acompaño a hacer sus actividades que ella necesite la compañía. Del resto, pues no, no lo hago.”

(Hombre cis heterosexual sin empleo fijo)



La etnografía reveló que muchas personas en Bogotá deciden vivir cerca de las mujeres de su familia por motivos relacionados al cuidado, haciendo que los roles de cuidado asumidos por otras mujeres, como abuelas, hermanas o tías, vayan más allá de sus responsabilidades inmediatas dentro del hogar al incorporar responsabilidades con su familia extendida. Durante los acompañamientos encontramos que varias personas entrevistadas deciden vivir cerca de las mujeres de su familia (madres, hermanas, abuelas, primas, etc.) con el fin de contar con su apoyo en las labores de cuidado. Generalmente viven en las mismas casas, los mismos edificios o barrios. En algunos casos esta decisión también está ligada a la enfermedad o la movilidad reducida, en otros, al cuidado de los hijos e hijas.

“[Mi suegra] Vive en el mismo lugar de nosotros, pero no en el mismo apartamento. Tan vive en el mismo edificio, pero pues no en el mismo apartamento. Vivimos aquí, pues por la cercanía con mi suegra y la accesibilidad que tiene a veces para cuidarnos a la niña.”

(Hombre cis heterosexual con empleo fijo)

“Siempre hemos vivido acá, o sea que ahí al lado, vive mi abuela al lado de allá, vive mi tío, hacia allá, vive otro tío, la casa de la esquina, son primos de mi papá más hacia allá hacia el frente, eso otros primos.”

(Mujer indígena)

La inmovilidad de las mujeres también se da debido a largas jornadas laborales que hacen que en los días libres ellas prefieran descansar. Los cuerpos están cansados, cuando no es necesario moverse para trabajar o hacer trámites, las mujeres expresaron preferencia por quedarse en casa haciendo oficio, atendiendo a los hijos o familiares o descansando... porque transitar por Bogotá resulta ser una actividad agotadora.

“Uy, pues descansar lo más que pueda porque como una se para todo los días en la madrugada, en la mañana uno descansa, trata de dormir un poquito más, pero ya con el tiempo una está acostumbrada y se despierta igual temprano”

(Mujer que se desplaza desde/hacia periferia para trabajar)

Sin embargo, muchas mujeres no pueden tomarse un día de descanso porque realizan trabajo doméstico no remunerado en sus hogares, como limpiar la casa, cuidar a personas mayores, enfermas o hijos/as, entre otras. La EMG 2022 confirma este hecho, pues las mujeres reportaron cuatro veces más que los hombres no haber realizado viajes el día anterior **Por trabajo doméstico.**

“El único día que descanso en la semana lo dedico a descansar y a hacer oficio también”

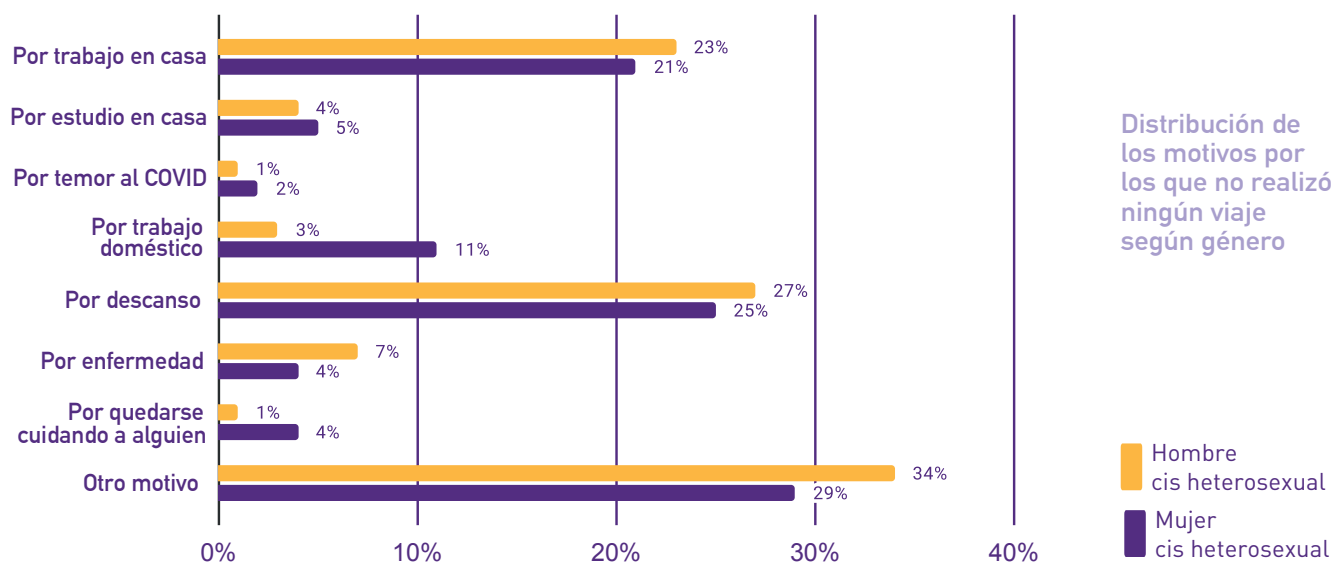
(Mujer trabajadora doméstica con movilidad reducida)

“Pues lo que no se puede hacer entre semana se hace los fines de semana, que si lavar, ordenar y pues sacar a la niña”

(Mujer que se desplaza desde/hacia periferia)

(GRÁFICA 11)

¿Por qué motivos no realizó ningún viaje en el día de ayer?



4.6. CAPACIDADES

Hay una brecha en la tenencia y capacidad de conducción de vehículos privados, especialmente entre mujeres de estratos bajos, de edades avanzadas y cuidadoras

Aunque las entrevistas no profundizaron en temas relacionados con las capacidades de conducción de vehículos, la encuesta destaca brechas significativas en la propiedad y habilidad para conducir vehículos entre los géneros, y los diferentes segmentos socioeconómicos y de edad.

Estas diferencias ofrecen una ventana a las disparidades sociales y económicas que afectan la autonomía y movilidad de las personas en la ciudad.

Una de las constataciones más notables es la brecha en la propiedad de vehículos privados entre mujeres y hombres, con 7 de cada 10 mujeres en la ciudad que reportaron no poseer ningún vehículo o automotor.

Sin embargo, el análisis interseccional refleja que la probabilidad de poseer carro particular aumenta significativamente si se es mujer de estratos altos (5 y 6), mientras que disminuye significativamente si se es mujer de estratos bajos (1 y 2), o si se es mayor de 60 años, o si se es una mujer que dedica más de 2 horas diarias a actividades de cuidado. Esto refleja una gran inequidad en la tenencia de vehículos determinada principalmente por el género, el nivel socioeconómico, la edad y el nivel de dedicación al cuidado.

(TABLA 15)

Propiedad de vehículos privados entre mujeres y hombres.

Es propietario/a de...	Hombre Cis Hétero	Mujer Cis Hétero	Diferencia
Vehículo particular	21.69%	11.84%	-9.85
Motocicleta	15.72%	11.06%	-4.66
Bicicleta	17.28%	16.45%	-0.83
No es dueño de ningún vehículo o automotor	53.94%	67.38%	+13.44

(TABLA 16)

Habilidad para conducir vehículos particulares entre mujeres y hombres cis heterosexuales.

Sin embargo, la brecha en el acceso a vehículos particulares entre hombres y mujeres se amplía aún más al evaluar la habilidad para conducir vehículos particulares (automóvil), alcanzando una diferencia de 32 puntos porcentuales entre hombres y mujeres. Esta diferencia se mantiene igualmente en la tenencia de licencias de conducción. El hecho de que 8 de cada 10 mujeres no sepan conducir motos ni carros, en contraste con 1 de cada 2 hombres, indica una disparidad significativa en la capacitación y acceso a estas habilidades, lo que podría tener implicaciones en la independencia y movilidad personal.

Sabe conducir...	Hombre Cis Hétero	Mujer Cis Hétero	Diferencia
Vehículo particular	50%	18.45%	-31.55
Motocicleta	35.62%	18.89%	-16.73
Bicicleta	65.16%	53.61%	-11.55

En la muestra de personas de los sectores sociales LGBTI, es interesante observar que todos los grupos reportaron mayores capacidades de conducción de vehículos (carro, moto, bicicleta) en comparación con la población general, con la excepción de las mujeres bisexuales, quienes reportaron un 3% menos en la habilidad para conducir motocicletas en comparación con las mujeres cisgénero heterosexuales. Este resultado podría sugerir una mayor inclinación o necesidad de independencia y autonomía en movilidad dentro de estos grupos.

(TABLA 17)

Habilidad para conducir
vehículos particulares
entre los sectores LGBTI.

Sabe conducir...	Hombres			Mujeres		
	Bisexual	Gay	Trans	Bisexual	Lesbiana	Trans
Vehículo particular	46.76%	46.73%	60.71%	21.05%	31.82%	32.14%
Motocicleta	33.33%	58.88%	46.43%	15.79%	29.55%	32.14%
Bicicleta	60%	85.05%	67.86%	57.89%	64.77%	64.29%



5. RECOMENDACIONES

PARA UNA MOVILIDAD SEGURA SOSTENIBLE Y EQUITATIVA

A continuación se presenta un conjunto de recomendaciones estratégicas para la movilidad con enfoque de género e interseccional en Bogotá. Estas se construyeron con base en las propuestas generadas por la ciudadanía en las mesas técnicas de movilidad y género llevadas a cabo en Febrero de 2024, donde se recopilaban las voces y perspectivas de diversos grupos de interés.

El Distrito ha avanzado en la formulación de políticas que buscan abordar las inequidades de género en el contexto del transporte urbano y el derecho a la ciudad, con enfoque interseccional, mediante diversos instrumentos legislativos como la Política Pública de Movilidad y Equidad de Género, la Política Pública para sectores sociales LGBTI, el Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible, el Acuerdo 584 de 2015, el CONPES 14 de 2020, los lineamientos Distritales para la aplicación del enfoque diferencial 2013, y la Resolución 2210- 2021.

Teniendo en cuenta que ya se cuenta con bases jurídicas, este plan propone una serie de acciones concretas de profundización o fortalecimiento, divididas en las siguientes áreas de acción prioritaria que responden a los desafíos identificados:

Respuesta institucional a las violencias:

Se refiere a la capacidad de diversas instituciones, como la Policía Nacional, las empresas operadoras de transporte público, Secretarías, Fiscalía, etc. para reaccionar de manera efectiva y coordinada en la prevención y atención de las violencias basadas en género en el ámbito de la movilidad urbana. Las propuestas específicas se desarrollan en el acápite 5.2.

Infraestructura y planeación de la movilidad:

La planificación urbana y el diseño de infraestructura deben ser inclusivos y sensibles al género, garantizando la seguridad, accesibilidad y comodidad para todas las personas.

Esto requiere de la formación de equipos de profesionales sensibilizados y con conocimientos en arquitectura feminista, urbanismo táctico, accesible e incluyente en todas las instituciones que componen el Sector Movilidad (SDM, IDU, Unidad de Mantenimiento Vial, Transmilenio S.A., Empresa Metro de Bogotá, Empresas Operadoras de Transporte Público, entre otras).

Educación y capacitación:

Los escenarios formales de sensibilización y capacitación son necesarios para capacitar tanto a la ciudadanía como a los actores institucionales en la implementación de protocolos y medidas sensibles al género. Esto requiere la articulación entre los sectores de Educación y Cultura con miras a estructurar e implementar un proceso de transformación cultural de mediano plazo, como se concibe en el objetivo 1 del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2028.

Comportamiento y transformación cultural:

Lograr una movilidad equitativa libre de violencias es en sí misma una transformación cultural, que requiere de la adopción de nuevas prácticas, creencias, representaciones, mecanismos de sanción social, entre otros, así como del reconocimiento y abordaje de los diversos sistemas de opresión que restringen el acceso al derecho a la movilidad, tales como el patriarcado, racismo, clasismo, xenofobia, homofobia, entre otros. Es fundamental llevar estos esfuerzos más allá de las tradicionales campañas de comunicación, robusteciendo estos con teorías y metodologías de cambio cultural y cambio de comportamiento basadas en evidencia.

Participación y representación:

Garantizar la participación significativa de mujeres y personas de otras identidades de género en los procesos de toma de decisiones relacionados con la movilidad, así como promover el liderazgo femenino en este ámbito, es crucial para asegurar la representación y la inclusión de sus perspectivas y necesidades en el sistema de movilidad.

Sistemas de información:

La recopilación y análisis de datos en el ámbito de la movilidad urbana desagregados por identidad de género, identidad cis/trans, y orientación sexual, permitirán una comprensión más profunda de las necesidades y desafíos específicos que enfrentan mujeres y personas de los sectores sociales LGBTI, así como la evaluación de la efectividad de las medidas implementadas. Sin embargo, es fundamental que las entidades del Sector Movilidad desarrollen las competencias y mecanismos para utilizar efectivamente la información recopilada, que se materialicen en una mejor toma de decisiones.

Para cada área, las acciones se presentan en tres escenarios de tiempo: corto plazo (12 meses), mediano plazo (1 a 4 años) y largo plazo (más de 4 años), con el objetivo de establecer una estrategia progresiva y sostenible para la mejora continua de la movilidad con enfoque de género en la ciudad.

5.1.

ÁREA DE RESPUESTA INSTITUCIONAL A LAS VIOLENCIAS

La respuesta institucional ante las violencias basadas en género y las violencias por prejuicio es una de las más contundentes oportunidades de mejora, pues como pudo verse previamente, sólo un 7.5% de las mujeres que han sufrido un acto de violencia sexual reportó haber acudido a la Policía; 6% acudió a otro ciudadano y sólo un 2% acudió a un funcionario del sistema de transporte.

Para mejorar la atención de las violencias se proponen acciones en el corto plazo, como promover el reporte de violencias, aún cuando éste no conlleve a la denuncia, dirigir a las víctimas al portafolio de servicios de información y orientación a víctimas, instalar puntos de denuncia de violencias e información a víctimas en portales y estaciones, y reforzar el protocolo de actuación policial para garantizar los derechos de las personas LGBTI.

En el mediano y largo plazo se incorpora el uso de tecnología para proporcionar evidencia en las denuncias, así como cámaras policiales (body cams) para controlar la actuación policial. De particular relevancia, se propone la creación de un cuerpo de seguridad específico para el SITP, el cual estará bajo la supervisión y dependencia directa de la administración distrital, en lugar de depender de la policía. De esta manera, se podrá ejercer un mayor control sobre el proceso de selección y entrenamiento, garantizando mayor estabilidad laboral, sentido de pertenencia y calidad del servicio del personal asignado al sistema de transporte.

(TABLA 18)

Recomendaciones en el área de respuesta institucional a las violencias

CONVENCIONES

- Secretaría Distrital de Movilidad
- Secretaría Distrital de la Mujer
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
- Secretaría Distrital de Planeación
- Policía Nacional
- Fiscalía General de la Nación

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Articular Sistema de Reporte de Violencias en la movilidad (QR distrital) con Línea Púrpura y Unidad Antidiscriminación La plataforma de autoreporte de violencias en la movilidad mencionada en el área de sistemas de información podrá direccionar a las personas usuarias a la línea púrpura, la Unidad contra la discriminación u otros servicios de información y orientación a las víctimas, incluyendo la opción de denuncia. Sectores corresponsables:	Proporcionar evidencia tecnológica para las denuncias Colaborar con las entidades del sector justicia para mejorar la eficiencia de los procesos de denuncia de violencias en el transporte y espacio público, mediante la incorporación de herramientas tecnológicas que proporcionen evidencias. Sectores corresponsables:	

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Autocontrol en el ejercicio de la autoridad Revisar y rediseñar el protocolo de actuación policial que permita la incorporación del enfoque de género y la garantía de derechos de personas de los sectores LGBTI. Sectores corresponsables: 	Autocontrol en el ejercicio de la autoridad Garantizar que la policía o personal de seguridad cuente con cámaras policiales (body cams) para documentar la ejecución de los procedimientos e interacciones con la ciudadanía. Sectores responsables: 	
	Cuerpo élite de prevención de VBG y VpP en el espacio público Implementar un cuerpo de seguridad específico para el SITP, el cual estará bajo la supervisión y dependencia directa de la administración distrital, en lugar de depender de la policía. De esta manera, se podrá ejercer un mayor control sobre el proceso de selección y entrenamiento, garantizando mayor estabilidad laboral, sentido de pertenencia y calidad del servicio del personal asignado al sistema de transporte. Sectores corresponsables: 	
Puntos de denuncia e información Piloto de instalación de puntos de denuncia y orientación en las estaciones y portales de Transmilenio para ofrecer a la ciudadanía atención con enfoque de género e interseccional ante situaciones de violencia basada en género (VBG) y violencia por prejuicio (VPP). Este servicio deberá ser proporcionado por personas formadas para orientar a las víctimas y activar todas las rutas de atención disponibles en la ciudad. Sectores corresponsables: 	Puntos de denuncia e información Escalamiento de los puntos de denuncia e información con base en los resultados del piloto. Sectores corresponsables: 	

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Botón Violeta para control a conductores de plataformas En articulación con plataformas legales (taxi), realizar un pilotaje de un "botón violeta" dentro de la app, de tal manera que se pueda reportar o identificar agresores. También pilotear un sistema de calificación alternativo, que permita a las personas evaluar la seguridad con relación a las VBG o VpP. Sectores corresponsables: 	Control a conductores de plataformas De acuerdo con los resultados del piloto, escalar las funcionalidades a otras plataformas digitales. Sectores corresponsables: 	

5.2. ÁREA DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Este componente abarca estrategias de diversa índole y finalidad. Por una parte, para atender las violencias basadas en género se recomienda la implementación de infraestructuras seguras, mediante elementos como la iluminación adecuada, instalación de botones de pánico funcionales o cámaras de vigilancia.

Por otra parte, para atender las inequidades en cuanto al uso y acceso a los vehículos de transporte público y espacios públicos se recomienda que el diseño de los vehículos de transporte público tenga un enfoque de diseño centrado en las personas, teniendo en cuenta las características corporales de las personas usuarias del sistema, así como las de las personas con necesidades especiales.

Así mismo, con el fin de mejorar la experiencia de las personas, y reducir emociones de ansiedad, cansancio y estrés a la hora de utilizar el transporte público, se recomienda la optimización de los sistemas de información dentro de portales, buses y estaciones, así como la instalación de mobiliario para el bienestar, en el mediano y largo plazo.

Finalmente, se recomienda que todos los proyectos futuros de transporte público cuenten con un enfoque de movilidad libre de violencias desde su concepción. Para ello es necesario contar con equipos técnicos sensibilizados respecto al género y con conocimientos en arquitectura feminista, accesible e incluyente, al interior de las entidades encargadas del diseño e implementación de infraestructura de movilidad, así como de la adquisición de vehículos de transporte público.

(TABLA 19)
Recomendaciones en el área de
infraestructura y planeación de la movilidad

CONVENCIONES

- Secretaría Distrital de Movilidad
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Información en tiempo real Coordinar los sistemas de información y audiovisuales en las estaciones, portales, paraderos y al interior de los buses del sistema, para proporcionar a la ciudadanía información en tiempo real acerca de la hora de llegada de servicios, próximas paradas. Sector responsable: ■	Mobiliario para el bienestar Contratar consultoría para diseño y pilotaje de sistemas de reposo en portales y estaciones del sistema de transporte público, con miras a transformarse en mobiliario permanente. Sector responsable: ■	Mobiliario para el bienestar Incorporar mobiliario para el reposo (sillas o equivalentes) en las estaciones, paraderos y portales del sistema de movilidad. De especial relevancia para personas con movilidad reducida. Sector responsable: ■
	Diseño de sistemas de movilidad libres de violencias Tomar medidas para que todos los proyectos futuros de transporte público de Bogotá (Metro, RegioTram, Cable, BRT, Tranvía, etc.) tenga un enfoque de movilidad libre de violencias a partir de características como: - Iluminación adecuada - Espacios abiertos y visibles - Cámaras de vigilancia - Botones de emergencia - Accesibilidad y diseño diferencial Sector responsable: ■	Ajustes de infraestructura Disponer de cámaras monitoreadas en tiempo real en el transporte público y el espacio público para la prevención y el control de las violencias basadas en género, las cuales permitan: - Disuadir a los agresores - Controlar zonas de alto riesgo - Registrar evidencias - Identificar agresores Sector responsable: ■

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
		Diseño de vehículos centrado en las personas usuarias Revisar el diseño de los vehículos del Sistema de Transporte Público desde un enfoque de género e interseccional. Involucrar a la ciudadanía, especialmente perfiles de personas con diversas características de interseccionalidad en el diseño de mobiliario de movilidad, vehículos e infraestructura. Sector responsable: 
Caminos seguros Implementar piloto de caminos seguros con botones de pánico y sistemas de iluminación y vigilancia en puntos específicos identificados como de alto riesgo de violencias basadas en género, violencias por prejuicio o criminalidad. Garantizar la adecuada evaluación del impacto de esta prueba para contrastar con otros pilotos. Sector responsable: 	Caminos seguros De acuerdo con los resultados de los pilotos de caminos seguros, escalar el alcance del sistema a un amplio conjunto de puntos en la ciudad, garantizando el adecuado funcionamiento, mantenimiento y respuesta policial. Sector responsable: 	

5.3.

ÁREA DE EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN

Los espacios formales de educación son una de las recomendaciones más frecuentes sugeridas en la mesa de personas expertas. Con frecuencia se cree que la educación ocurre mejor en las aulas, mediante capacitaciones dirigidas a niños, niñas y adolescentes. Sin embargo, no es el enfoque de esta consultoría trasladar la problemática al ámbito de la Secretaría de Educación, sino proponer soluciones que se encuentren dentro del alcance de los sectores más directamente relacionados con la movilidad.

Por el contrario, sí se considera de carácter prioritario la capacitación intensiva de todo el personal de los sectores relacionados con la movilidad y la seguridad en la movilidad, en temas de género, violencias basadas en género y movilidad como derecho humano. Si bien la Secretaría de Movilidad ha venido implementando capacitaciones en las distintas empresas operadoras de transporte y entidades adscritas al sector, se identificó la necesidad de estructurar un sistema de capacitación basado en tres elementos:

1. Estrategia de capacitación en movilidad y género: implica definir unos objetivos específicos a mediano y largo plazo, así como la identificación de metas y objetivos específicos, y el diseño de un plan de acción con pasos y recursos asignados para lograrlos de manera efectiva.
2. Medición y monitoreo: implica el desarrollo de indicadores y mecanismos de evaluación del progreso de la estrategia.
3. Replicación: con el fin de viabilizar la estrategia de capacitación es necesario pensar en un modelo de replicación al interior de las entidades, de manera que sean unas personas formadas como referentes de movilidad y género quienes se encarguen de liderar la replicación de los conocimientos, enfoques y estrategias al interior de sus entidades. También es recomendable apalancarse en tecnologías y contenidos para reducir los costos y tiempos de capacitación, de manera que algunos de los contenidos puedan ser entregados mediante herramientas virtuales y asincrónicas, a manera de “cajas de herramientas” digitales.

(TABLA 20)

Recomendaciones en el área de educación y capacitación

CONVENCIONES

- Secretaría Distrital de Movilidad
- Secretaría Distrital de la Mujer
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
- Secretaría Distrital de Planeación
- Policía Nacional
- Secretaría de Integración Social
- Secretaría de Educación del Distrito

CORTO PLAZO (12 MESES)

MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)

LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)

Estrategia Formación y entrenamiento

Fortalecer la capacitación al personal del sector Movilidad, funcionarios, contratistas, conductores, trabajadores de las empresas operadoras y policía o cuerpos de control, en temas de identidad de género, violencias basadas en género, y rol del Estado y sus instituciones en la prevención y atención de estas violencias.

Sector responsable:



Escuela de moto con enfoque de género

Fortalecer las capacitaciones de seguridad vial para mujeres motociclistas teniendo en cuenta las características diferenciales físicas y psicológicas de las mujeres, así como la prevención de riesgos específicos asociados con el género (violencias, discriminación, dolencias crónicas, etc.)

Sector responsable:



Escuela de la Bici y Colegio de la Bici

Además de conocimientos para desarrollar habilidades en la bicicleta, incluir la incorporación de un componente educativo en el cual se aborden los diferentes riesgos de violencias que afectan a las mujeres ciclistas, las estrategias de mitigación y reacción, así como las rutas de atención.

Sector responsable:



5.4. ÁREA DE COMPORTAMIENTO Y TRANSFORMACIÓN CULTURAL

La movilidad está inherentemente ligada al comportamiento humano ya que son las decisiones y acciones de las personas, interactuando con la infraestructura, los vehículos y las regulaciones, las que configuran el sistema de movilidad.

Para abordar las desigualdades de género es imperativo contar con estrategias dirigidas a transformar las normas sociales, basadas en creencias y expectativas compartidas, que dan lugar a los comportamientos habituales de la ciudadanía. Todos los desafíos de movilidad con enfoque de género identificados requieren de estrategias de cambio de comportamiento basadas en evidencia e informadas en teorías, que vayan más allá de las tradicionales campañas de comunicación.



Si bien la comunicación es un componente fundamental en la construcción cultural, es necesario recurrir a las campañas de comunicación en el marco de una teoría de cambio y con unos objetivos de transformación cultural concretos y medibles. Por eso, en este componente se proponen campañas de comunicación orientadas a objetivos específicos en los distintos momentos del proceso, iniciando con una etapa de desnaturalización de las violencias en el transporte y espacio público, promoción del reporte de victimización para cualificar la comprensión del fenómeno por parte de las autoridades y aumento de las denuncias.

En el mediano plazo sí se contempla la implementación de campañas de cambio de comportamiento dirigidas principalmente a disuadir a los hombres de dichas conductas, y a socializar protocolos de reacción y sanción social de terceras personas.

Finalmente, dada la prevalencia de emociones negativas en la experiencia de movilidad de las mujeres y personas de los sectores sociales LGBTI, se propone implementar acciones de acompañamiento psicosocial mediante instalaciones en portales y estaciones de Transmilenio para la gestión de emociones y el estrés.



(TABLA 21)

Recomendaciones en el área de comportamiento y transformación cultural

CONVENCIONES

- Secretaría Distrital de Movilidad
- Secretaría Distrital de la Mujer
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
- Secretaría Distrital de Planeación
- Despacho del Alcalde
- Secretaría de Cultura Recreación y Deporte

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Pronunciamientos oficiales Consolidar una línea discursiva de compromiso con la movilidad libre de violencias desde la oficina del Alcalde y ejecutar una serie de pronunciamientos oficiales a través de medios masivos de comunicación y redes sociales de las entidades, en la cual todos los voceros de las entidades relacionadas manifiesten tolerancia cero a las violencias basadas en género y por prejuicio en la movilidad y el transporte público en Bogotá. Sector responsable: ■ ■ ■ ■ ■ ■		
Campañas de reporte Promover campañas de reporte (no necesariamente denuncia) de todos los distintos tipos de violencias basadas en género en el sistema de movilidad y el espacio público, a través de los mecanismos centralizados en códigos QR dispuestos por la administración distrital. Sectores responsables: ■ ■ ■ ■ ■	Promoción de la denuncia Desarrollar campañas de denuncia formal de todos los distintos tipos de violencias basadas en género y por prejuicio en la movilidad. Sectores responsables: ■ ■ ■ ■	
Campañas dirigidas a hombres Realizar campañas informativas dirigidas a hombres que muestren como comportamientos "naturalizados", como el piropo, son en realidad actos de acoso y violencia sexual. Sectores responsables: ■ ■ ■	Campañas dirigidas a mujeres Diseñar e implementar campañas orientadas a disuadir comportamientos de acoso sexual o violencias basadas en género. Las campañas deben tener un enfoque de ciencias del comportamiento, y proponer mecanismos de cambio que estén basados en evidencias a nivel nacional o internacional. Sectores responsables: ■ ■ ■	

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Protocolos de sanción social Diseñar y socializar un protocolo de sanción social de las violencias basadas en género en el sistema de movilidad y el espacio público, que no ponga en riesgo a las personas observadoras ni a las víctimas. Sectores corresponsables: 	Gestión emocional Realizar acciones o intervenciones en los espacios de movilidad para la gestión de las emociones de estrés, ansiedad, miedo, incertidumbre, etc. que reportan las personas. Sector responsable: 	
Sensibilización social Llevar a cabo capacitaciones sobre Movilidad Libre de Violencias en los colegios, empresas y universidades. Sectores corresponsables: 		



5.5.

PARTICIPACIÓN Y REPRESENTACIÓN

Este componente propone una serie de acciones dirigidas a garantizar la inclusión, participación y representación de diferentes grupos de la sociedad, especialmente mujeres y personas LGBTI, en los procesos de toma de decisiones y en la operación del sistema de transporte público, con el objetivo de prevenir y abordar las violencias de género en el transporte y el espacio público.

(TABLA 22)

Recomendaciones en el área de participación y representación

CONVENCIONES

-  Secretaría Distrital de Movilidad
-  Secretaría Distrital de la Mujer
-  Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
-  Secretaría Distrital de Planeación
-  Policía Nacional
-  Comunidad, comercio y servicios en el área de influencia

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Cualificar los espacios de participación ciudadana con Enfoque de Género		
Capacitar y formar a los equipos de participación de la SDM (Consejos Locales de la Bicicleta, Centros locales de movilidad, etc.) en temas de género y derechos para aumentar la incidencia de los espacios establecidos en la política pública de participación.		
Sectores corresponsables:   		
Más mujeres operando el transporte público.		
Fortalecer la incidencia de la normativa de paridad y vinculación laboral de mujeres y personas del sector social LGBTI del sector ya existente en el distrito (Decreto 332 de 2020, directiva 05 de 2021) y fortalecer las estrategias de cualificación para el trabajo con estos sectores, sus equipos de proyectos y de talento humano en SDM, en oficios no convencionales (como operadoras, mecánicas, gestores, etc.).		
Sector responsable:  Sector corresponsable:  		
Representación en los sectores movilidad y seguridad		
Continuar fomentando la representación de profesionales mujeres y de personas de los sectores sociales LGBTI en todas las instituciones relacionadas con el sector movilidad. A su vez, impulsar la paridad en los cargos directivos.		
Sector responsable:  Sector corresponsable:  		

CORTO PLAZO (12 MESES)

MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)

LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)

Representación en cuerpos de control

Promover la representación de mujeres y personas de los sectores sociales LGBTI dentro de los cuerpos de control del Sistema de Transporte Público.

Sector responsable:



Sector corresponsable:



Comunidades cuidadoras

En espacios identificados como de alto riesgo de seguridad para las mujeres y personas LGBTI, convocar a comunidades locales para realizar trabajos de apropiación y cuidado mutuo.

Sectores corresponsables:



Transformaciones legislativas

Movilizar voces de la ciudadanía, academia e institucionalidad para promover una reforma a la justicia que permita la sanción eficaz y eficiente de las violencias basadas en género en el contexto del transporte y espacio público.

Sectores responsables:



5.6.

ÁREA DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN

La incorporación de un robusto componente de sistemas de información es un pilar fundamental en el desarrollo de un plan estratégico para la movilidad con enfoque de género en Bogotá.

La recolección, procesamiento y análisis de datos no sólo proporcionan una comprensión detallada de los patrones de movilidad y las incidencias de violencias basadas en género, sino que también son esenciales para la formulación de políticas públicas basadas en evidencia. A través de indicadores específicos, desglosados por género, la Secretaría de Movilidad podrá monitorear el avance de las brechas y desafíos, asegurando una planificación de la movilidad más segura y equitativa para todas las personas en la ciudad.

A continuación presentamos el conjunto de acciones sugeridas para el componente de sistemas de información, distribuidas en el corto, mediano y largo plazo.

(TABLA 23)

Recomendaciones en el área de infraestructura y planeación de la movilidad

CONVENCIONES

- Secretaría Distrital de Movilidad
- Secretaría Distrital de la Mujer
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
- Secretaría Distrital de Planeación

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Indicadores para monitorear patrones de movilidad con enfoque de género e interseccional Formular indicadores para la comprensión de los patrones de movilidad con enfoque de género e interseccional; establecer las fuentes de información y mecanismos de recolección para hacer seguimiento a las principales brechas identificadas. Sector responsable: ■ Sector corresponsable: ■	Sistema de Información Movilidad y Género Consolidar una batería de metodologías e instrumentos para profundizar en la comprensión de los fenómenos de violencias basadas en género y por prejuicio en el transporte público y el espacio público, para informar aspectos como: - Características de los agresores - Puntos de calor - Rutas de acción tomadas - Emociones experimentadas	Sistema de Información Movilidad y Género Implementar un sistema de recolección, procesamiento y publicación de información de movilidad con enfoque de género con el fin de informar la toma de decisiones de política pública. El sistema debe centralizar la información de los indicadores construidos previamente, así como la información proveniente del sistema de reporte de violencias basadas en género y por prejuicio en la movilidad. Sectores responsables: ■ ■

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Indicadores para monitorear violencias basadas en género y por prejuicio Formular indicadores distritales para el monitoreo de violencias basadas en género y por prejuicio en el transporte y el espacio público; definir las fuentes de información y los mecanismos de recolección. Sector responsable: 		
Sistema de Reporte de Violencias basadas en Género y por Prejuicio en la movilidad Diseñar y pilotear un sistema de reporte de violencias basadas en género en el sistema de movilidad mediante un código QR que conduzca a un formulario simple en el cual las personas puedan reportar incidentes negativos en la movilidad. De acuerdo con la información ingresada por la víctima, el sistema la podrá direccionar inmediatamente a diversas rutas de atención disponibles. Sectores corresponsables: 	Sistema de Reporte de Violencias basadas en Género y por Prejuicio en la movilidad Implementar un sistema distrital, único y centralizado para todas las entidades del Sistema de Transporte Público para el reporte de violencias en el transporte público y espacio público, a través de un código QR que dirige a un formulario simple y ágil, que permite la geolocalización de los hechos reportados por parte de la víctima y las direcciona a rutas de atención. El objetivo de este instrumento de información no es conducir a la denuncia sino cualificar la comprensión del fenómeno de violencia. Sectores corresponsables: 	Sistema de Reporte de Violencias basadas en Género y por Prejuicio en la movilidad Implementar sistema piloto para intentar predecir los lugares y momentos en que más se presentan hechos de violencia sexual utilizando Inteligencia Artificial y otras tecnologías avanzadas. Sector responsable:  Sector corresponsable: 

CORTO PLAZO (12 MESES)	MEDIANO PLAZO (1- 4 AÑOS)	LARGO PLAZO (> 5 AÑOS)
Integración de enfoque interseccional y de género en la Encuesta de Movilidad Analizar los datos de la Encuesta de Movilidad 2023 teniendo en cuenta el enfoque de género e interseccional, aplicando las metodologías de análisis de datos sugeridas por la consultoría de Sensata. Sector responsable: 	Integración de enfoque interseccional y de género en la Encuesta de Movilidad Ajustar el cuestionario de la Encuesta de Movilidad para incorporar el enfoque de género e interseccional, con preguntas sobre: - Identidad de género - Identidad trans - Rol de cuidador(a) - Motivos de la no-movilidad Sector responsable: 	
	Estudios sobre movilidad de personas LGBTI Realizar un estudio sobre la movilidad de personas LGBTI con una muestra no probabilística que contenga mínimo 1.000 observaciones. Es recomendable que la convocatoria para este estudio se haga de manera virtual y no por visita en hogares, con el fin de poder controlar cuotas por estrato socioeconómico, identidad de género y orientación sexual. Sector responsable:  Sector corresponsable: 	

