

**RETOS Y CONFLICTOS PARA LA PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE
PÚBLICO DE BOGOTÁ A PARTIR DE LA MOVILIDAD DEL CUIDADO Y
LA VIOLENCIA DE GÉNERO**

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE PROFESIONAL EN
GESTIÓN Y DESARROLLO URBANOS**

ESCRITA POR

VALERIA BERNAL CASTILLO

DIRIGIDA POR

C. ERIK VERGEL- TOVAR, PhD

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO

FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES, POLÍTICOS Y URBANOS

PROGRAMA DE GESTIÓN Y DESARROLLO URBANOS

BOGOTÁ D.C

2020

“Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, solo porque, y solo cuando, se crean para todo el mundo”.

-Jane Jacobs-

“Cuando luchamos por nuestros derechos no estamos sencillamente luchando por derechos sujetos a mi persona, sino que estamos luchando para ser concebidos como personas”.

-Judith Butler-

AGRADECIMIENTOS

En este apartado quisiera agradecer a todas las personas que intervinieron en la realización de este trabajo de grado y de esta investigación, porque a través de diferentes aportes hicieron que fuese un proyecto más ameno y enriquecedor.

En primer lugar, le doy las gracias a mi director de tesis Erik Vergel -Tovar por su dedicación, paciencia y ánimo semanal. Puesto que, sin su energía y comprensión durante el desarrollo de la investigación, no habría tenido la oportunidad de descubrir, indagar, y comprender los temas de género y transporte de una manera más amplia y crítica para entender la movilidad. Durante todo este tiempo realizó una labor y entrega excelente, que me brindó el conocimiento de nuevas herramientas de investigación cualitativa para descubrir nuevos hallazgos que en un futuro serán de utilidad para la planificación con enfoque de género.

En segundo lugar, a mi familia por demostrarme lo que la palabra apoyo significa. A mi hermana Andrea, por ser una mujer valiente, perseverante e independiente que siempre demostró ir en contra de los roles de género y el conservadurismo de nuestro tiempo. Quien hasta el día de hoy me apoya en cada uno de mis logros y me demuestra que siempre hay oportunidad de ser mejor, pero más aún, de ser una mujer fuerte sin importar qué. A mi papá, quien siempre ha creído en mis proyectos y depositó su confianza en cada uno de ellos; a mi mamá y mi abuela por ser la base de mi trayecto universitario y de mi lucha feminista.

En tercer lugar, le doy las gracias a mis amigos y amigas que estuvieron pendientes en brindarme artículos e información relevante para fortalecer mis argumentos. Ustedes fueron los actores más activos en la realización de esta investigación, su ayuda en la redacción y

lectura de este trabajo, así como su continuo acompañamiento, fueron aportes valiosos y únicos.

En cuarto lugar, le doy las gracias a las mujeres participantes de las entrevistas quienes de forma amable y valiente dedicaron su tiempo para comentar sus experiencias en el transporte público de Bogotá. Este documento es para ustedes y las demás mujeres usuarias, conductoras, víctimas, sobrevivientes y cuidadoras porque sus vivencias son granos de arena, que le aportan a una mejor planificación del transporte. Y es un hecho que, gracias a ustedes, los estudios de la movilidad son más críticos y analíticos.

Por último, le doy las gracias a mi profesora Sandra Botero quien me mostró otra cara que no conocía sobre el activismo y el feminismo. Asimismo, a las mujeres valientes que me han acompañado en mi vida académica, a ustedes les debo mi entrega y pasión por los temas de género.

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción	14
2. Marco teórico e hipótesis	19
2.1. Género y movilidad	20
2.2. Acoso sexual y violencia de género	22
2.3. Movilidad del cuidado	26
3. Revisión de literatura	30
3.1. Género.....	30
3.2. Transporte y movilidad.....	34
3.3. Movilidad del cuidado	41
4. Metodología	50
4.1. Pregunta de investigación e hipótesis de trabajo	50
4.2. Área de estudio: la ciudad de Bogotá	51
4.3. Análisis de información disponible	57
4.4. Análisis cualitativo: entrevistas semiestructuradas.....	60
5. Resultados	65
5.1. Desde la participación política de la mujer en la democracia colombiana hasta la movilidad del cuidado.....	65
5.1.1. Perspectiva de género a través del mundo: política y movilidad	65
5.1.2. De lo público a lo privado: participación política de la mujer en Colombia..	70
5.1.3. Políticas públicas de transporte en Bogotá: movilidad, género y cuidado	77
5.2. Análisis cualitativo de las entrevistas a usuarias del transporte público en Bogotá	83
5.2.1. Género, transporte y movilidad urbana	84
5.2.1.1. Género y espacio público: limitaciones para transitar libremente	84
5.2.1.2. La mirada de la profesional frente a la mirada de la empleada doméstica ..	86
5.2.1.3. Costos y accesibilidad: Ser mujer tiene un costo alto.....	95
5.2.2. Movilidad del cuidado: cómo transportarse siendo mujer.....	98
5.2.2.1. Tareas productivas, reproductivas e interseccionalidad.....	98
5.2.2.2. Accesibilidad en la movilidad del cuidado	101
6. Discusión.....	105
7. Conclusiones	114
8. Bibliografía.....	122

9. Anexos.....	133
Anexo 1: Casos efectivos de violencia emocional, física y sexual (SIVIM), según grupo de edad, tipo de violencia y sexo, años 2018 y 2019 - Bogotá D.C.	133
Anexo 2: Invitación convocatoria mujeres participantes lanzada por Twitter.....	134
Anexo 3: Preguntas entrevistas semiestructuradas.....	135
Anexo 4: Consentimiento informado	136
Anexo 5: Comparación códigos participantes- codificación.....	138
Anexo 6: Tabla de caracterización de las participantes	140

LISTA DE FIGURAS Y TABLAS

Figura 1. Diagrama Marco Conceptual de la investigación.	19
Figura 2. Formas de trabajo en relación con el Sistema de Cuentas Nacionales en el 2008.	27
Figura 3. Distribución desigual de trabajo entre hombres y mujeres. DANE. 2020.	46
Figura 4. Pirámide poblacional de Bogotá.	52
Figura 5. Distribución modal del total de etapas de viajes de Bogotá.	53
Figura 6. Distribución modal del total de etapas de viajes de Bogotá.	54
Tabla 1. Funcionalidades del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado.	56
Tabla 2. Análisis cualitativo, categorías de análisis y códigos.	63
Figura 7. Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto internacional.	66
Figura 8. Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto nacional.	71
Figura 9. Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto distrital.	78
Mapa 1. Mapa del recorrido de la Participante # 3.	94

Resumen

La presente investigación propone exponer los retos y conflictos que los fenómenos del acoso sexual y la violencia de género presentan en el transporte público de Bogotá e inciden en la movilidad del cuidado. Estos temas constituyen una problemática en el sector transporte y movilidad, debido a los incidentes que sufren principalmente las mujeres al utilizar modos de transporte público masivo como TransMilenio, Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el servicio de taxi o al ser usuarias de servicios de movilidad a través de plataformas digitales.

En Bogotá las estaciones del Sistema TransMilenio han sido un escenario del espacio donde el acoso sexual se presenta en grave proporción. De acuerdo con la Secretaría de la Mujer, entre el 2019 y 2020 64% de usuarias de género femenino ha sufrido o sido víctima de algún tipo de acoso sexual al utilizar el transporte público. Estos incidentes se presentan especialmente en las localidades de Santa Fe y Los Mártires. Asimismo, estas situaciones se presentan con regularidad en zonas con altas tasas de inseguridad ciudadana. Con base en diferentes investigaciones relacionadas sobre el tema, se sabe que las mujeres no transitan por espacios públicos sin iluminación, de hecho, los paraderos están ligeramente asociados con el acoso callejero, situaciones que limita la accesibilidad y movilidad de las mujeres en Bogotá.

Además, la movilidad interdependiente (viajes encadenados) así como la movilidad del cuidado (término acuñado por Sánchez de Madariaga en el 2009), reconoce los desplazamientos diarios que realizan las mujeres por trabajos no remunerados afines a las tareas del cuidado, tales como alimentar a la familia, arreglar y asear el hogar, administración del hogar y el cuidado de niños o adultos mayores. En este contexto, la pregunta de

investigación busca comprender cómo el acoso sexual y la violencia de género afectan a las mujeres en su movilidad y accesibilidad, enfocándose en el servicio de transporte público, considerando las implicaciones que tiene el fenómeno en sus comportamientos de viaje, los tiempos y costos de desplazamiento considerando el temor a revivir hechos que las hayan afectado de manera física y psicológica.

Si bien, estudios previos también han identificado diferentes tipos de violencia de género experimentados por mujeres en el transporte público de Bogotá, esta investigación obtuvo hallazgos de las mujeres pre y post pandemia del COVID-19, ahondando en los nuevos y usuales comportamientos al momento de desplazarse a sus destinos de viaje teniendo en cuenta el acoso sexual y la violencia de género. Asimismo, se corroboró que persiste una construcción social de la división del trabajo y los roles de género asociados a la movilidad y la accesibilidad de las mujeres usuarias con base en el cuidado.

La presente investigación desarrolla un análisis histórico por medio de la realización de líneas del tiempo y un análisis cualitativo (entrevistas) para comprender el fenómeno en el caso de la ciudad de Bogotá teniendo en cuenta la coyuntura de la pandemia. En este sentido, los hallazgos de esta investigación sugieren que las mujeres en vez de cohibirse buscan una manera de protegerse y de sobrevivir tanto en el transporte como en el espacio público de Bogotá. Sin embargo, el miedo las inhibe de disfrutar la ciudad como un derecho, limitándose al mismo tiempo por las características de los roles de género divididos entre el reproductivo y el productivo.

Por lo tanto, esta investigación recomienda que el distrito ahonde en los temas de cuidado con base en las mujeres que tienen a cargo, niños, adultos mayores, o son madres gestantes

y/o empleadas domésticas para recoger así datos cuantitativos integrando plataformas como Safetipin. Que sirvan para la futura realización de políticas públicas investigación académica.

Abstract

This research seeks to highlight the challenges and conflicts for public transport due to sexual harassment and gender violence having several implications for the mobility of care. These are critical issues in the urban transport and mobility sectors. These issues are even more critical due to the incidents suffered by women as users of mass transit systems such as the Bus Rapid Transit BRT system known as TransMilenio, the Integrated Public Transport System network known as SITP, users of taxi services, or, when women are users of mobility services through digital platforms.

In Bogota, the BRT stations of the TransMilenio system have been a space in which sexual harassment is taking place in a significant scale. According to the Department of Women Affairs of Bogota, 64% of public transport female users have been victims of at least one type of sexual assault between 2019 and 2020. The urban local districts of Santa Fe and Los Mártires registered the highest number of cases. Moreover, these cases are taking place mostly at urban zones with the highest crime rates. Based on previous studies, we know that women usually avoid public spaces without streetlights; in fact, bus stops are associated with harassment behaviors, issues that impose limitations on mobility and accessibility on women in Bogota.

The interdependent mobility (chained trips) and the mobility of care (concept by Sánchez de Madariaga, 2009), recognize the daily trips of women who perform unpaid jobs associated to care tasks such as feeding families, domestic service, household chores, and taking care of children and elderly people. In this context, the research questions aims to understand how the sexual harassment and gender violence affect women's mobility and accessibility, focusing on transit services. The project focuses on implications of this the sexual harassment and gender violence phenomenon on women's travel behavior, time and costs of their daily

trips considering the fear to recall previous experiences that affected them physically and psychologically.

Although previous studies have already identified different types of gender violence against women users of public transport in Bogota, this research provides additional findings of women's experiences before and during the pandemic of COVID-19 period, bringing new findings regarding travel behavior related to daily trips by taking into account the effects of sexual harassment and gender violence. Additionally, this research confirmed how there is still a social construction of labor division and gender roles associated to the mobility and accessibility of women users of public transport who perform care activities.

This research develops a historical analysis of the relationship between gender perspectives and transportation and mobility sectors by making timelines as well as a qualitative data analysis through semi-structured interviews with women who are users of public transport in Bogota. Based on these two approaches, this research aims to understand the sexual harassment and gender violence phenomenon in the case of Bogotá taking into account the pandemic of COVID-19 crisis. Thus, the research findings of this project suggest that women seek to protect themselves instead of hold them back in order to survive during their commuting and public space use in Bogotá. However, the fear refrain them from enjoying the city as a right, imposing additional limits to those related to gender roles divided between procreation and productivity activities.

Therefore, this research recommends to the local government to go deeper in their public policies by taking into account in a comprehensive manner the care issues with a women perspective, especially those taking care of children, elderly people, those who are pregnant as well as those involve in domestic service activities. This research recommends quantitative data collection regarding these issues by integrating electronic platforms such as Safetipin.

This project recommends that these additional data collection efforts support public policy making and academic research on these topics.

1. Introducción

La movilidad desde la perspectiva de la investigación aborda el análisis de los comportamientos de las personas estableciendo una conexión entre sus actividades y sus hábitos diarios. El género es uno de los aspectos emergentes en los estudios sobre la movilidad y el transporte, ya que este suele entenderse como una construcción propia, donde cada individuo se inclina hacia un tipo de género en específico a través de un proceso personal y performativo (Butler, 1990). En ese orden ideas, este enfoque plantea un ejercicio de diversidad para la mujer sin necesidad de tener en cuenta el sexo biológico. No obstante ¿cómo debe integrarse el papel de la mujer en la toma de decisiones de políticas y de planeación en el transporte? Las investigaciones son pocas, pero los hallazgos siguen siendo significativos para su construcción, se destacan los resultados cualitativos sobre los comportamientos de la mujer en el transporte y el espacio público, la necesidad de estudios con base en Encuestas de Movilidad con preguntas bien diseñadas y la diferencia de poderes entre los hombres y las mujeres en el espacio público de Bogotá.

A nivel internacional Naciones Unidas ha iniciado un trabajo exhaustivo para la inclusión de la mujer. Por ejemplo, en 1995 se habló sobre la importancia de los Derechos Humanos y la violencia de género en la convención Belém do Pará, la cual busca que los Estados Parte condenen todas las formas de violencia contra la mujer adaptando políticas orientadas a prevenir, sancionar y erradicar dicha violencia recurriendo a los diferentes mecanismos interamericanos de protección (ONU Mujeres, 2020).

A su vez, América Latina es otro ejemplo de que la mujer sigue teniendo un papel poco protagónico en la toma de decisiones políticas de planificación del transporte y la movilidad en las ciudades, donde se puede ver que las mujeres son afectadas tanto por las desigualdades

económicas como sociales (Zunino, 2017). La violencia doméstica, el aumento de desigualdades competitivas, la acumulación de tareas domésticas son varios de los desafíos que hasta el día de hoy no se han logrado mitigar en su totalidad. Asimismo, son retos que no se tienen en cuenta al momento de generar políticas públicas dirigidas a su prevención con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de igualdad de género entre hombres y mujeres. Dentro de los cuales se pueden apreciar el quinto (igualdad de género), octavo (trabajo decente y crecimiento económico), décimo (reducción de las desigualdades) y onceavo (ciudades y comunidades sostenibles).

Asimismo, los insumos recogidos por entidades internacionales son de poco uso por parte de los Gobiernos latinoamericanos, un ejemplo de estas herramientas es la encuesta “Ciudades emergentes” la cual fue realizada en los países de Brasil, Chile y Ecuador, obteniendo resultados en los componentes de la calidad de vida de las mujeres y su trabajo doméstico no remunerado (BID, 2016). Teniendo en cuenta estos resultados, el Banco Interamericano de Desarrollo propone soluciones de políticas públicas para las ciudades de América Latina y el Caribe teniendo en cuenta un enfoque de género más aún en este nuevo escenario post-COVID para las mujeres.

En Colombia, el tema de género se ha incluido poco o no se ha tenido en cuenta de manera apropiada en la planificación de los temas de movilidad y transporte tanto a nivel nacional como distrital. En particular, el CONPES 3991 de 2020 de movilidad urbana y regional no posee un enfoque de género, aunque busca que el Gobierno nacional y las autoridades regionales o locales diseñen estrategias para el seguimiento y fortalecimiento institucional que permita promover una movilidad sostenible. Dejando de lado una vez más la importancia que debe tener la mujer en un eje fundamental como lo es la movilidad del cuidado, concepto

reciente el cual ha sido definido por Inés Sánchez de Madariaga que reconoce el trabajo del cuidado como trabajo no remunerado, realizado por los adultos para las personas dependientes o los niños, incluyendo las actividades relacionadas al mantenimiento del hogar.

En este caso, autoras como Madariaga (2009) y Zucchini (2016) sostienen que el concepto visualiza la necesidad de cuantificar los datos de desplazamiento asociados a este trabajo. La movilidad del cuidado se caracteriza por un alto número de usuarias mujeres que se dedican al trabajo de cuidado remunerado, y no remunerado como el cuidado de familiares o el desplazamiento en la ciudad para llevar a cabo viajes relacionados con el cuidado de dichas personas, pero que no se tiene en cuenta en la planificación de la movilidad y el transporte.

Tampoco, los fenómenos como el acoso sexual y la violencia de género tienen un alto nivel de prioridad en las agendas de políticas públicas, comprendiendo que el acoso sexual incluye formas con o sin contacto físico, degradando a la mujer dentro y fuera del espacio público. Y que son fenómenos que persisten en la infraestructura del transporte público y las conductas culturales que siguen sin tener un papel protagónico para su prevención.

Por esto mismo, al abordar desde una perspectiva de género la movilidad, y sus implicaciones en la accesibilidad de las personas, debemos establecer cómo estos cambios por parte de las usuarias corresponden a un proceso personal relacionado con la construcción de esta visión diferencial desde el género. Así pues, el objetivo general de la investigación es analizar los cambios en los comportamientos de las mujeres usuarias del transporte público en Bogotá con base en tres componentes: acoso sexual, violencia de género y la movilidad del cuidado.

El análisis del comportamiento de estas mujeres usuarias del transporte público de Bogotá se desarrollará mediante una revisión de literatura sobre el acoso sexual en Bogotá; seguido de un análisis en materia de políticas públicas y campañas para la mujer a nivel internacional, nacional y distrital; y, por último, se incorpora un método cualitativo de análisis de entrevistas semiestructuradas a 12 usuarias del transporte público. Es pertinente aclarar que las entrevistas parten de una convocatoria pública, que busca profundizar en los casos de mujeres que han sido víctimas de acoso sexual en el transporte público.

Asimismo, debido a la coyuntura de la pandemia del COVID-19, se incorporó la movilidad del cuidado como una categoría de análisis que está relacionada con el acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad tanto en términos productivos y de empleo, como también en términos de espacio público, acceso a equipamientos, bienes y servicios. Comprendiendo que la movilidad del cuidado ahonda en los desplazamientos que las mujeres diariamente deben realizar por su trabajo no remunerado y remunerado en una ciudad.

Para esto, la investigación brinda insumos en el estudio de la relación entre el género, el transporte y la movilidad, enfocándose en las implicaciones que tiene el acoso y la violencia sexual sobre los comportamientos de viaje de las mujeres. Así mismo, pretende aportar hallazgos y recomendaciones en el diseño de estrategias que permitan incorporar la perspectiva de género en los procesos de planificación y gestión del transporte público en la ciudad de Bogotá.

Por tanto, el trabajo se dividió en cuatro apartados: Primero, un acercamiento al marco teórico e hipótesis. Segundo, una revisión de literatura sobre la perspectiva de género y sus implicaciones en los conceptos de transporte y movilidad, el acoso sexual en el transporte

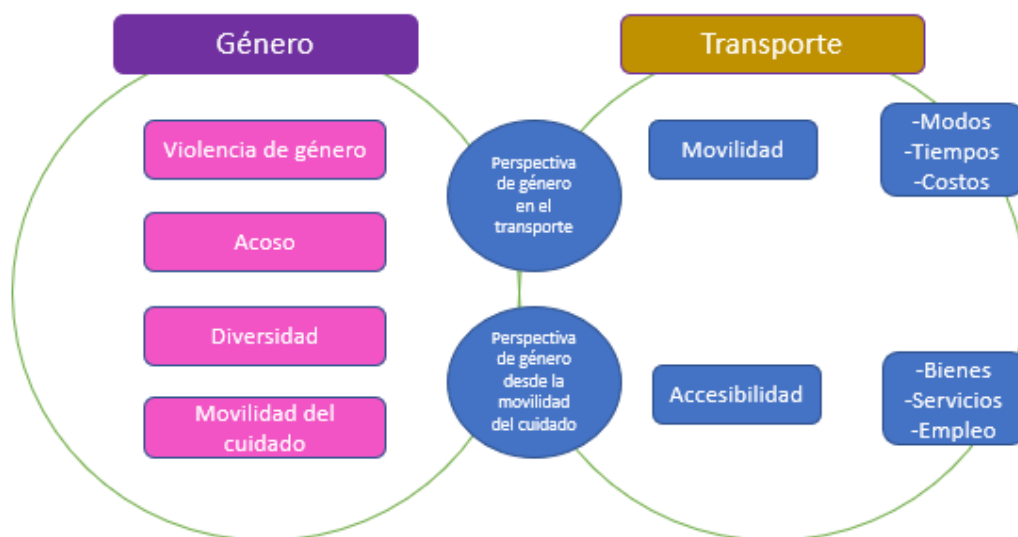
público, y la movilidad del cuidado. Tercero, una descripción de la metodología de la investigación. Cuarto, los resultados obtenidos por medio de las entrevistas y la evolución de la perspectiva de género en el transporte y la movilidad a nivel internacional, nacional y distrital. Por último, una presentación de las conclusiones y recomendaciones de política para la incorporación de la perspectiva de género en la planificación del transporte y la movilidad en la ciudad de Bogotá.

2. Marco teórico e hipótesis

Marco teórico

El proyecto de investigación ahonda en la relación entre la perspectiva de género y la experiencia de las usuarias del transporte público de Bogotá. El punto de partida busca entonces establecer los cambios en la movilidad que tienen las mujeres debido al acoso sexual, comprendiendo los motivos de dichos cambios en cuanto al comportamiento de viaje como también las implicaciones que esto tiene en términos de accesibilidad (Figura 1).

Figura 1. Diagrama Marco Conceptual de la investigación



Fuente: Elaboración propia.

Al acercarnos desde una perspectiva de género a los conceptos de movilidad y accesibilidad, debemos buscar comprender cómo los cambios en los comportamientos de viaje por parte de las usuarias del transporte público están relacionados con un proceso personal frente a la construcción de una visión diferencial desde el género. Lo anterior implica que es importante comprender dicha visión para que la perspectiva de género pueda ser incorporada en los

procesos de planificación y gestión del transporte público. La Figura 1 que constituye mi aproximación conceptual a este tipo de relaciones, se explica en las siguientes tres secciones del documento.

2.1. Género y movilidad

El propósito de este apartado es hacer una revisión general de la relación existente entre el género y la movilidad, para así identificar algunos de los principales factores a tener en cuenta en el estudio de la experiencia de viaje de las mujeres en el transporte público, los cuales evidencian las relaciones de poder en los roles de género según la literatura.

Susan Hanson (2004), resalta la valentía de Rosa Parks al momento de negarse a ceder su puesto a un hombre blanco, en Estados Unidos. Afirmando que el movimiento de derechos civiles inició en un autobús de la ciudad de Montgomery, Alabama evidenciando que el transporte urbano está ligado a la vida diaria de las personas. En este sentido, el transporte es esencial para la vida diaria de las mujeres, Rainero (2001) considera que las mujeres conforman uno de los grupos con movilidades más complejas debido a una fuerte construcción social que las asocia con la supervivencia económica, funcional y social del hogar (Figueroa & Waintrub, 2015, p. 49. Citado en Jirón y Gómez, 2018, p.59). Esto evidencia cómo la mujer a lo largo de los años ha tenido un papel principal en los motivos y comportamientos de viaje que poco a poco tiene más fuerza en las investigaciones académicas del transporte y la movilidad.

De hecho, los pocos estudios exploran cómo la movilidad cotidiana está enmarcada en los roles de género de la mujer, quien muchas veces es la encargada de asegurar la supervivencia de su núcleo familiar disminuyendo sus capacidades de desplazamiento y accesibilidad. Por esto, es necesario ahondar en los comportamientos de viaje que tienen las mujeres

diariamente al experimentar situaciones de acoso sexual o violencia de género en el transporte. Así como también, la importancia de observar las relaciones de la movilidad del cuidado con el trabajo doméstico y los desplazamientos generados por la influencia mutua entre el género y la movilidad (Jirón y Gómez, 2018, p.59).

Lo interesante de estas relaciones, es poder enfocar el género y la construcción de la ciudad por medio de la diversidad. En este sentido, la diversidad se manifiesta por medio de las diferentes identidades del género, buscando comprender los patrones de viaje de las personas no binarias, sin necesidad de enfocarse únicamente en la sexo biológico. No obstante, los estudios académicos recientes se enfocan en la relación direccional entre hombres y mujeres, indagando en la sexualidad y la movilidad de las mujeres por medio de su cotidianidad en la movilidad urbana (Jirón y Zunino, 2017). Por esto, es esencial que se le de una nueva mirada a la movilidad con un enfoque de género diferencial que esté relacionado con la construcción de la sexualidad de cada persona dentro de los centros urbanos.

También, es importante promover la investigación acerca de las relaciones entre el acoso sexual, la violencia de género, la experiencia de viaje de las personas con discapacidad física, como también de los integrantes de minorías y grupos étnicos, y los miembros de la comunidad LGTBI (Lesbiana, Gay, Transexual, Bisexual e Intersexual) para comprender en una dimensión integral las implicaciones que tiene esta diversidad en los comportamientos y experiencia de viaje en la movilidad urbana. Por último, para la presente investigación, el foco de análisis es comprender la dependencia y los cambios en los comportamientos de viaje de las mujeres, teniendo en cuenta también aquellas usuarias con responsabilidades del cuidado y reproductivas en temas de movilidad y las implicaciones de dichos cambios en su accesibilidad al utilizar el transporte público en sus desplazamientos.

2.2. Acoso sexual y violencia de género

La presente investigación parte de la relación entre el acoso sexual como un fenómeno que implica cambios en la movilidad de las mujeres en el transporte público y los efectos que esto tiene en términos de tiempos de viaje, costos, modos y acceso a destinos por parte de ellas. Así, se enmarca en las respuestas que se han presentado desde el nivel personal, como también los cambios en los comportamientos de viaje por parte de las mujeres, mientras que, desde una perspectiva de política pública, es importante establecer las respuestas al fenómeno del acoso sexual en el transporte público. Para este tipo de ejercicios, es importante comprender los factores que influyen en posibles reducciones en la movilidad, y por consiguiente en la posibilidad de acceder a múltiples destinos, para las mujeres como usuarias del transporte público, como también en cuanto a la comprensión de los diferentes mecanismos de defensa que han desarrollado las mujeres para poder ejercer su derecho a la movilidad urbana.

Diferentes organizaciones internacionales han definido que la violencia de género¹ no se dirige contra una persona debido al género que él o ella tiene, sino también a las expectativas sobre el papel que él o ella deba cumplir en una sociedad o cultura (Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, 2014, citado en CEPAL, 2015). La violencia ejercida principalmente contra mujeres adultas jóvenes, mujeres jóvenes y adolescentes es asimismo una forma de discriminación por sexo o género,

¹ La denominación violencia de género viene del inglés gender violence y fue difundida a partir de la Primera Conferencia Mundial sobre la Mujer celebrada en Pekín, China el año 1995. La Organización de Naciones Unidas en el año 1993 definió este fenómeno como “todo acto de violencia basado en el género que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psicológico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada”.

independientemente de tratarse de prácticas tipificadas como acoso o abuso sexual, lo cual significa que se vulnera una condición básica de los seres humanos.

Así también, el acoso sexual está definido en la Guía para la intervención con hombres sobre el acoso sexual en el trabajo y la masculinidad sexista por la Organización Mundial del Trabajo como:

“cualquier comportamiento —físico o verbal— de naturaleza sexual que tenga el propósito o produzca el efecto de atentar contra la dignidad de una persona; en particular, cuando se crea un entorno laboral intimidatorio, degradante u ofensivo”
(OIT, 2014).

Es por esto por lo que este fenómeno debe entenderse como una forma de violencia que conlleva un ejercicio abusivo de poder sin necesariamente realizar una subordinación hacia la víctima. Donde persiste una relación indirecta y vertical ya que no necesariamente la víctima está relacionada con el agresor, sino que este la acosa dentro o fuera del espacio el cual se encuentra ubicada.

Por esta razón, con el propósito de analizar en mayor profundidad las conductas de violencia de género en el transporte público, esta investigación define como parte del marco conceptual una diferencia entre acoso y violencia sexual. De esta forma establece una aproximación más integral a las consecuencias que estas agresiones tienen en el reconocimiento de las mujeres como víctimas en sus viajes y desplazamientos en la ciudad.

Paula Soto en el 2011 hace énfasis del derecho a la ciudad de las mujeres, ahondando en la vulnerabilidad que tienen al momento de circular dentro de ella. Por tanto, esta violencia se

torna según Bourdieu (2000), violencia simbólica. Un tipo de violencia que es invisible a los ojos de las víctimas, ejercida a través del desconocimiento de la comunicación. A esta forma se le atribuye el miedo a circular en los espacios públicos la cual “contribuye a crear un entorno de amenaza a la libertad de las mujeres en los espacios urbanos” (Villagrán, 2011,p. 148). A esto, se le añade el hecho de que no hay diferencia entre la percepción del miedo o la violencia sistemática o simbólica, hecho que es muy cotidiano en la vida de las mujeres en el transporte público, ya que las mujeres no pueden reconocer si son violentadas o acosadas, o es una situación “normal del transporte”.

En este orden ideas, en este trabajo se tendrá en cuenta las mujeres que han sido víctimas de acoso sexual en el transporte público y cómo la sensación de inseguridad que este tipo de incidentes genera, condiciona el acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad tanto en términos productivos, accesibilidad a centros de empleo. Igualmente, en términos de recreación y deporte en el espacio público y acceso a equipamientos. Debido a que los incidentes de acoso y violencia sexual contra las mujeres en el transporte público generan situaciones efectivas (experimentadas) o percepciones, según el conocimiento de otros casos, este tipo de agresiones llevan a tener sentimientos de miedo o temor que impactan en el derecho a la movilidad.

En este sentido, se tiene conocimiento que las mujeres tienden a hacer viajes más cortos, con una mayor variación en los horarios, dependiendo de la hora del día, para sentirse más seguras y con una menor exposición a un incidente de acoso y violencia sexual. Aunque las mujeres son usuarias del transporte público a determinadas horas del día, en algunas ocasiones deben caminar más que los hombres para llegar a sus destinos o tienden a hacer más viajes no

relacionados con el trabajo, viajando a ubicaciones más dispersas, debido a ciertos roles que tienen como parte de su núcleo familiar (Allen, et al., 2018).

Estos roles familiares son explicados por Vasconcellos como una estructura que afecta de manera directa a la movilidad. Menciona que, en primer lugar, los hombres suelen viajar más que las mujeres por su posición jerárquica en la familia (lo que alude a una posición patriarcal) y, en segundo lugar, las personas menores de edad suelen desplazarse acompañadas de adultos mayores que en la mayoría de caso son las mismas mujeres (Vasconcellos, 2010, p. 31-32). Según el autor esto sucede porque el tamaño familiar afecta la demanda del transporte, persistiendo una dependencia entre quiénes se desplazan y a qué hora lo harán. Por tanto, es relevante tener en cuenta que las divisiones de tareas del hogar, las estrategias de desplazamiento, los modos de transporte y el número de familiares por hogar es indispensable a la hora de estudiar la accesibilidad y la movilidad de las mujeres (Vasconcellos, 2010, p.32).

Asimismo, debe tenerse en cuenta que los roles asignados dependen de la división del trabajo la cual está influenciada por el género dentro de la familia, donde las mujeres pueden padecer de inmovilidad o poca movilidad dada sus actividades reproductivas. Esta inmovilidad pertenece al porcentaje de personas que no hacen viajes (Vasconcellos, 2010, p.41), y puede verse atribuido por los ingresos económicos o por la inactividad laboral.

Por otro lado, la literatura acerca de las diferencias en los comportamientos de viaje por género sugiere que existe una mayor probabilidad de que las mujeres estén empleadas como trabajadoras a medio tiempo o incluso estén vinculadas con el sector informal de la economía en comparación con los hombres, en algunos casos como trabajadoras domésticas (Allen, et al., 2018). También

se tiene conocimiento acerca de diferencias en cuanto a los comportamientos de viaje, específicamente en cuanto al número de destinos que tienen frente a los hombres, ya que algunas investigaciones sugieren que las mujeres suelen realizar viajes encadenados, es decir que cuando viajan, tienden a tener múltiples propósitos y múltiples destinos dentro de un mismo “viaje” (Hanson y Giuliano, 2004).

En conclusión, las mujeres padecen de movilidad limitada debido al acoso sexual en el transporte público, los roles de género asociados a la feminidad y los temas de cuidado. Esto plantea una reducción en su accesibilidad lo que puede conllevar a condiciones de desigualdad y problemas de equidad que carecen de soluciones efectivas por parte de las autoridades pertinentes. En este sentido, las mujeres se conocen como actores poco móviles a pesar de abarcar múltiples propósitos asociados a la reproducción al contrario de los hombres, ya sea por los roles de género o por las situaciones diarias que viven dentro y fuera del transporte lo que provoca que tengan mecanismos de defensa y cambios en sus desplazamientos.

2.3. Movilidad del cuidado

Este término nace de una investigación realizada por Inés Sánchez de Madariaga recientemente, quien explica que la movilidad del cuidado es aquella que desempeñan en su mayoría mujeres que se dedican al trabajo de cuidado remunerado. Según la Organización Internacional del Trabajo el trabajo del cuidado en el 2015 había 2.100 millones de personas necesitadas de cuidados previendo que, en el 2030, el número ascenderá a 2.300 millones de personas (OIT, 2019).

En este sentido, se reconoce que el trabajo del cuidado comprende diferentes actividades de cuidado directo, personal y relacional, desde cuidar a un adulto mayor o a un bebé, hasta las actividades de cuidado indirecto, como cocinar y limpiar (OIT, El trabajo de cuidados y los

trabajadores del cuidado para un futuro con trabajo decente, 2019). La *figura 2* muestra las formas de trabajo en relación con el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN) en el 2008, teniendo en cuenta lo mencionado con anterioridad.

Figura 2. Formas de trabajo en relación con el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN)

Destino previsto de la producción	Para uso final propio		Para el consumo de terceros				
Formas de trabajo	Trabajo de producción para el autoconsumo		Trabajo en la ocupación (trabajo a cambio de remuneración o beneficio)	Trabajo en formación no remunerado	Otras actividades productivas	Trabajo voluntario	
	de servicios	de bienes				En unidades de mercado y no de mercado	En hogares productores
Relación con el SCN 2008						de bienes	de servicios
		Actividades comprendidas dentro de la frontera de producción del SCN					
		Actividades comprendidas dentro de la frontera general del SCN					

Fuente: Organización Internacional del Trabajo (OIT), “Resolución sobre las estadísticas del trabajo, la ocupación y la subutilización de la fuerza de trabajo”, XIX Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo, octubre de 2013.

Pero ¿en qué consiste el trabajo no remunerado? Este se identifica entonces con la prestación de cuidados sin recibir ninguna retribución económica, sin deslegitimar que sigue siendo una prestación fundamental en el mundo del trabajo (OIT, 2019). Los actores que se reconocen dentro de esta actividad van desde las trabajadoras de los servicios personales y domésticos, hasta el personal médico como las enfermeras (ONU Mujeres, 2017). Como lo informa la OIT, la mayoría de las trabajadoras del cuidado remunerados son mujeres, y a nivel internacional suelen ser migrantes. Sin embargo, tienden a laborar en condiciones que no son dignas para su salud y seguridad a cambio de un salario demasiado bajo (OIT, 2019, p. 3).

Enfocándonos en el tema de la movilidad del cuidado, estudios indican que está directamente relacionada con la estructura urbana de las ciudades y la distribución espacial de las personas

y sus empleos (Montoya, Montes, & Bernal , 2020). Es entonces cuando la planeación del transporte se ve ligada a tres factores: la financiación, el tipo del trabajo ya sea remunerado o no y, por último, la ubicación de las estaciones de transporte. El primero, hace referencia al pago de la mujer por su trabajo, salario que, en Colombia, no cubre con la totalidad de los gastos de la canasta familiar, por tanto, además, el cubrimiento del pago del transporte suele ser un porcentaje alto dentro de sus ingresos. El segundo, condiciona la elección del transporte en el que la mujer se va a desplazar, ya que muchas veces estos trabajos suelen localizarse en las zonas residenciales urbanas y suburbanas (Montoya, Montes y Bernal, 2020).

Llevándonos al tercero y último factor, el cual suele ser importante en ciudades como Bogotá, ya que las estaciones del BRT² en lugares periféricos suelen ser pocas y, además, las zonas de periferia en la ciudad cuentan con una oferta parcial de transporte público de calidad, lo cual implica que muchas personas deben realizar varios trasbordos para poder llegar a sus destinos al ser residentes de zonas de periferia urbana, según la Encuesta de Movilidad 2019 en Bogotá diariamente se realizan más de 126 mil trasbordos en buses de TransMilenio y SITP para las personas de los niveles socioeconómicos más bajos (Encuesta de Movilidad, 2019).

Asimismo, tienden a ser factores que se configuran con el tiempo y el costo del transporte público de Bogotá, donde las mujeres vinculadas con el trabajo del cuidado pagan pasajes

² La ciudad de Bogotá había institucionalizado un modelo de transporte masivo de pasajeros el cual en términos generales se fundamentaba en el concepto BRT (Bus Rapid Transit), implementado en la ciudad de Curitiba, ciudad que aun hoy en día es referente en movilización de pasajeros en transporte público. El modelo BRT implementado en Bogotá permitió ofrecer un mejor servicio de transporte a los ciudadanos, desarrollándose a través de troncales viales con carriles exclusivos, prioridad semafórica, infraestructura de estaciones y portales para la prestación del servicio, todas ellas armonizadas bajo el Ente Gestor Transmilenio S.A. (Armando Jiménez, D. 2017, p. 12).

adicionales debido a la necesidad de realizar trasbordos, lo cual aumenta el tiempo de espera en los viajes. Además, es necesario comprender que muchas de las mujeres no obtienen remuneración alguna al momento de prestar servicios de apoyo a otros hogares en actividades domésticas y de cuidado de personas, lo que hace que los costos en el transporte tengan que estar limitados sin poder realizar ningún cambio en el modo de desplazamiento.

A lo largo del trabajo, se buscarán recomendaciones que giren en torno a este tema ya que es necesario generar insumos que luego permitan realizar estudios con métodos cuantitativos para la recolección y análisis de datos con perspectiva de género acerca del transporte y la movilidad. Más allá de eso, se debe empezar a pensar en una planificación que busque la facilidad de desplazamiento y de generación de viajes de estas mujeres, ya que persiste una desconexión de la oferta y calidad del transporte público en los barrios de mayores ingresos en los que trabajan (Montoya, Montes y Bernal, 2020).

3. Revisión de literatura

3.1. Género

El género es un término que surge a partir de los movimientos feministas anglosajones de los años sesenta desde la rama de las ciencias sociales (Ramos Escandón, 1997), este analiza las diferencias entre hombres y mujeres más allá del sexo biológico. Es decir, es entendido como una construcción social asociada a una elaboración histórica generada por los roles sociales desde las diferencias sexuales. Desde esta perspectiva histórica se puede evidenciar que existe una semejanza al momento de hablar de humano y masculino, pero al referirse al término mujer o femenino se reconoce como si fuese inferior. Si se tiene en cuenta a Simone de Beauvoir en este caso menciona que “no se nace mujer, se llega a serlo” (Beauvoir, 1949), por ende, la feminidad no se adquiere desde una característica biológica, sino que es derivada de un proceso social e individual de cada persona.

Dado lo anterior, el género se reconoce desde diferentes disciplinas de las ciencias sociales como una construcción simbólica ya sea desde lo cultural, la política o la economía. Por ejemplo, desde lo cultural se percibe que el género se construye a través de normas de comportamiento; desde la política a través de las diferentes relaciones de poder y, por último, desde la economía se habla desde una inexistencia del término al momento de pensar la desigualdad e inequidad económica persistente entre las mujeres con respecto a los hombres. Por esto, diferentes autoras han analizado el género para comprender y romper los estereotipos que existen al momento de analizar las conductas de hombres y mujeres como roles masculinos o femeninos (Ramos Escandón, 1997).

Carmen Ramos Escandón (1997) realiza un breve análisis histórico para interiorizar sobre el género a partir de la historia de la mujer, y cómo esto evidencia que el género tiene variaciones temporales en el tiempo y el espacio.

De allí que más comúnmente sexo se refiera simplemente a un atributo biológico específico, en tanto que género es la construcción de formas culturales consideradas como apropiadas para el comportamiento de individuos de sexo femenino o masculino, constituyendo así, la diferencia sexual. En este sentido la diferencia sexual resulta un producto de la cultura, un hábito social que se consolida a través del tiempo (Ramos Escandón, 1997, p.3).

Es así como la autora demuestra que la diferencia sexual hace parte de una contribución histórica, en donde el papel de la feminidad asociado a la mujer se ve influido por los roles de género patriarcales. En donde la mujer no es considerada importante o relevante históricamente, hasta que esta disciplina la ve como un agente importante en la sociedad. Por esto mismo, las feministas en los años sesenta empiezan a indagar y ahondar en la importancia de la mujer y su cuerpo, en cómo esta debe ser vista en el ámbito público para así, involucrarse en la defensa de sus derechos y prontamente en la equidad de género (Helena Bonet, 2006 citado en Duarte Cruz, J. M. y García-Horta, J. B, 2016).

Teniendo en cuenta lo anterior, Gladys Eskola Torres (2002) menciona que en la década de los setenta en Estados Unidos y Europa las Universidades empiezan a hablar sobre los estudios de la mujer. Los cuales investigan la posición que tiene la mujer en disciplinas como la historia o la antropología incentivando los debates entre el androcentrismo y el etnocentrismo. Pero más allá de esto, en los años ochenta estas investigaciones y debates llegan al inicio de los estudios de género, donde la pedagogía interseccional empieza a jugar un papel relevante.

Un ejemplo de esto, lo abarca *bell hooks*³ en su libro *El feminismo es para todo el mundo* quien relata sus vivencias cuando fue a la Universidad y conoció el feminismo desde el mundo académico. Es ahí donde los estudios de género salen a relucir junto a los movimientos feministas reconociendo a la mujer en la academia rompiendo poco a poco los roles sexistas presentes. Asimismo, las mujeres negras y otras mujeres de color ahondaron desde el sesgo racial la diferencia entre el pensamiento feminista de las mujeres blancas privilegiadas y las mujeres de color, iniciando un debate fundamental: la raza y el género (hooks, 2000).

En este sentido, el género empieza a ser un término fundamental en las ciencias sociales el cual ha realizado grandes contribuciones teóricas para el feminismo contemporáneo. Realizando un análisis que explica entonces las desigualdades entre hombres y mujeres, poniendo en disputa los términos masculino y femenino, para así llegar a lo que hoy conocemos como identidades de género. Además de esto, el género es entonces una categoría interdisciplinar que es además importante para la psicología y los comportamientos socioculturales a través de la historia.

Por tanto, los debates y las problemáticas asociadas a la disputa entre sexo y género se constituyen a partir de las elaboraciones históricas, que inician conflictos sociales. En este contexto, en América Latina solo a finales de los ochenta y comienzos de los noventa el concepto adquiere relevancia e impacto y se empiezan a desarrollar políticas públicas con perspectiva o enfoque de género. Autoras como Marta Lamas (1999) sostienen que en

³ Su verdadero nombre es Gloria Jean Watkins, pero cuando ingresó al mundo de la literatura y la academia decidió darse a conocer como bell hooks en honor a su abuela, quien era una mujer “conocida por decir lo que pensaba”. Asimismo, decidió escribir su nombre todo en minúsculas porque, en sus propias palabras, lo que es más importante en un libro es “la sustancia, no quién soy yo”.

América Latina no hubo en ese momento el suficiente debate ni una confrontación teórica sobre el género. De hecho, la autora advierte que es necesario debatir sobre el concepto de género y la manifestación de la diferencia sexual en América Latina ya que suele confundirse el sexo con el género, o en la mayoría de los casos se hace una similitud entre ambos términos (Lamas, 1999).

En términos generales, el género es un término fundamental para estudiar los comportamientos en la sociedad, así como también, trabajar los temas de transporte y movilidad. Susan Hanson (2010) identifica dos corrientes presentes entre el género y la movilidad, la primera busca comprender de qué manera la movilidad da forma al género, para así visibilizar las relaciones de poder entre ambos términos de manera cualitativa. La segunda, se enfoca en dar un análisis a los cambios en los patrones de movilidad cotidiana a partir del género con técnicas cuantitativas (Hanson, 2010, citada en Jirón y Gómez, 2018).

A partir de estos aspectos, la literatura académica tiene en cuenta cómo los roles e imaginarios sociales asociados al género influyen los hábitos de las personas (Moscoso et al, 2020), comportamientos que diferencian la movilidad cotidiana entre hombres y mujeres en una ciudad. De igual manera, se enfoca en las tareas del cuidado que se asocian en su mayoría a las mujeres quienes tienden a realizar cadenas de viaje determinadas por su trabajo dentro y fuera del hogar. A diferencia de los hombres quienes tienden a realizar viajes más largos y directos al no tener las mismas tareas (Moscoso et al, 2020), hechos que todavía se asocian a los imaginarios mencionados.

Por ello, en los siguientes dos apartados se describe la literatura que abarca la relación entre género, transporte y movilidad, para así comprender más a fondo el término de la movilidad

del cuidado. El cual, es esencial para poder desarrollar políticas públicas asociadas al transporte que sean efectivas no solamente para las mujeres, sino también para personas LGTBI, en cuanto a su experiencia de viaje en el transporte público de la ciudad de Bogotá.

3.2. Transporte y movilidad

Según (Reeves y Baden, 2000) las mujeres suelen enfrentarse a varias desventajas en el mercado laboral. Esto debido a que afrontan prejuicios de género, que se relacionan con los roles de reproductividad heteronormativos los cuales están asociados con su papel de ama de casa, es decir con su rol de agente económico productivo en el hogar. Estos autores resaltan la frecuencia en la que los roles de género condicionan su categoría profesional, así como también la duración de la jornada laboral y sus niveles de salario. En resumen, todos estos factores, sumados a que por lo general las mujeres no logran acceder a un nivel educacional más alto, por los roles asignados tradicionalmente en la sociedad, lo cual lleva en algunas ocasiones a unas condiciones laborales limitadas, hacen que sus condiciones y perspectivas en el campo laboral sean menos alentadoras que para los hombres. Esto se puede evidenciar en los datos proporcionados por el DANE (2019) al momento de indicar que la tasa de ocupación de los hombres es de 67,6 %, mientras que para las mujeres es de 46 %.

Estas diferencias laborales se trasladan al tema de la movilidad urbana al tener en cuenta que la violencia de género es un problema presente en el transporte público, el cual ha sido abordado de manera parcial o complementaria como parte de los estudios previos acerca de dicha relación (Kash, 2019). En los últimos años tanto a nivel regional en América Latina como en Colombia, dicha problemática ha sido tratada en su dimensión social y de política pública, siendo trabajada por el Gobierno Nacional por medio de diferentes leyes y políticas como lo es el CONPES 161 de 2013 y diferentes investigaciones que aportan al buen

desarrollo de la equidad de género y erradicación de la violencia. Al mismo tiempo, el enfoque de género ha tomado cada vez más fuerza en el tema de la seguridad vial. Durante las dos últimas décadas tanto en los diagnósticos acerca de la seguridad vial como en los eventos académicos y de toma de decisiones sobre los usuarios de la vía, el tema de género se ha vuelto parte obligada de los análisis y en algunos casos en la toma de medidas para proteger a las usuarias más vulnerables (Bardelli et al., 2016; Hábitat, 2015 a, b; Bottazzi et al., 2011; López et al., 2020).

No obstante, aún existen vacíos acerca de las implicaciones que tiene la violencia de género en el transporte público, teniendo en cuenta que se trata de una de las formas más comunes de vulneración de la seguridad de las mujeres. En donde el problema asociado con el uso del transporte tiene implicaciones en cuanto al impacto en los patrones y comportamientos de viaje de las mujeres y por consiguiente en el acceso a diferentes servicios y oportunidades en la ciudad (Pereyra, Gutiérrez, y Mitsuko Nerome, 2018).

Según un informe de la Fundación DESPACIO (Moscoso et al, 2020) en Colombia se han propuesto seis políticas con enfoque de género, cuatro campañas distritales y dos manuales de comportamiento ciudadano. Sin embargo, la agresión sexual y el acoso abarcan una variedad de comportamientos que se dirigen principalmente a las mujeres (Stringer 2007, Clark, 2016, Madan y Nalla 2016, citado en Kash 2019), comportamientos que no han podido ser solucionados de raíz, lo cual ha llevado a las mujeres a buscar otros modos de transporte en los cuales se sienten más seguras o en modificar sus comportamientos de viaje, con implicaciones en el aumento en las restricciones en su accesibilidad. Estos datos fueron resultados de una metodología cualitativa y cuantitativa a través de sondeos en línea sobre percepción del acoso sexual en el transporte público. Como también, el análisis de las

Encuestas de Origen y Destino para Bogotá de la Secretaría de Movilidad de 2011 y 2015 y los datos de siniestralidad vial de 2013-2017 (Moscoso et al, 2020, p. 25).

Para la Secretaría Distrital de la Mujer (2018), y (Kash, 2019) estos actos pueden ser tanto verbales (comentarios sexuales o preguntas intrusivas), físicos (tocar, acariciar, andar a tientas, violar), o basadas en exposición (exhibicionismo, muestra de pornografía). Asimismo, las personas binarias o transgénero enfrentan un riesgo elevado de ser acosadas en TransMilenio (Ceccato y Paz, 2017, citado en Kash 2019). Sin embargo, estas personas no se tienen en cuenta en las encuestas de movilidad realizadas, por tanto, se desconocen datos específicos en su relación con la movilidad y el transporte de la ciudad. Los datos dados por estas investigaciones fueron los resultados de una metodología de análisis cuantitativo por medio de factores cualitativos de las mujeres entrevistadas según su edad, ingreso y ocupación.

En este sentido, la importancia de analizar los temas de movilidad, transporte y género es fundamental para la construcción de un tejido social justo y equitativo que construya ciudad. Ya que, según un informe de la OCDE (2018), el género es una de las variables sociodemográficas clave que pueden influir en el comportamiento de los viajes de las personas. Tal es el caso del tema de la inseguridad en el transporte público, el cual no ha sido analizado en profundidad, como una de las formas de vulneración de la seguridad ciudadana, ni como problema asociado con el uso del transporte público con impacto en las prácticas de movilidad cotidiana y con el acceso a destinos en la ciudad. Es necesario entonces tener un enfoque de género en la movilidad como práctica social (Gutiérrez, 2012) de uso del transporte que implica la participación e interacción no únicamente de ambos sexos en el

espacio público sino de las personas no binarias en general (material y simbólicamente construido) (Lindón, 2011).

Por ejemplo, Gwen Kash (2019) evidenció que, en Bogotá el 37% de las mujeres que viajan en el sistema de transporte de TransMilenio informaron haber experimentado contacto sexual no deseado mientras usaron el sistema. Por ende, en su investigación explora cómo las ciudades pueden acoger mejor a las mujeres abusadas sexualmente en los sistemas de transporte público y cómo hacer que el transporte sea más seguro para ellas. Adicionalmente, otro de los hallazgos de (Kash, 2019) ha sido evidenciar que las víctimas son más propensas que otros usuarios a participar en conductas defensivas como evitar viajar en ciertos momentos del día, viajando en grupos, tomando modos de transporte más caros o evitando viajar en su totalidad en TransMilenio. La autora utiliza un enfoque de métodos mixtos para generar datos estadísticos que aporten a la comprensión de las experiencias de las víctimas de agresión sexual. Además, realizó encuestas y entrevistas en profundidad con los usuarios del transporte público durante cuatro visitas en 2014-2016 (Kash, 2019, p. 7).

Lina Quiñones (2018) concluye por medio de datos cuantitativos, como mapas y estadísticas que la percepción de áreas seguras alrededor de la ciudad varía considerablemente de acuerdo con el género, hábitos, el tipo de barrio del lugar de residencia y los lugares que visitaban regularmente. Según Quiñones la mayoría de las mujeres que participaron en el trabajo de investigación, mencionaron que en la mayoría de los casos los barrios de su lugar de residencia son un espacio seguro, mientras que en los análisis de percepción espacial de la inseguridad se destacan las estaciones de TransMilenio como inseguras para las personas entrevistadas. Específicamente, muestra las estaciones en donde las mujeres han experimentado un episodio de acoso u otro tipo de delito. Quiñones utiliza también una

variedad de métodos basados tanto en información primaria como secundaria, realizando análisis estadísticos, geográficos y cualitativos (Quiñones, 2018, p. 6).

Además de esto, estudios a través del mundo demuestran que las conductas asociadas al acoso y la violencia de género pasan a menudo en el transporte público. En el Valle de Katmandú diferentes investigadores demostraron que este fenómeno es mayoritario para las estudiantes que viven solas y que viajan con más frecuencia por la noche (Rosenbaum et al, 2019). Según el estudio en Katmandú, la mayoría de los usuarios del transporte público son estudiantes y mujeres de bajos ingresos, por lo que eligen el transporte público porque es la forma de transporte más barata para sus propósitos diarios (Ball KS y Wesson CJ, 2017).

En este sentido, el 80% de las niñas y mujeres de 12 a 35 años han enfrentado diferentes formas de acoso sexual en el transporte público (Taylor A, 2011). Sin embargo, es un tema poco estudiado y dialogado entre la sociedad y la agenda política por factores culturales. Estos investigadores realizaron encuestas tanto en inglés como en nepalí utilizando el método de traducción inversa, realizando un sondeo por medio de un cuestionario de cuándo las mujeres encuestadas experimentaron acoso, el impacto del acoso en sus emociones y las medidas que toman al ingresar al mercado para reducir el riesgo de ser victimizadas.

Lo interesante de este estudio, es que tiene un objetivo claro para desarrollar políticas públicas en Nepal, el cual recae en conocer el acoso sexual como un fenómeno que ocurre en el transporte, pero que también puede afectar la salud de estas mujeres. Esto, debido a que las mujeres acosadas en Katmandú no reciben apoyo psicológico después de atravesar dicha situación. Por ende, el estudio busca mejorar el nivel de supervivencia y garantizar el derecho de las mujeres a viajar de manera segura (Rosenbaum et al, 2019).

En Bogotá, a pesar de que se reconoce el acoso sexual y la violencia de género dentro del transporte público, en la movilidad, se sigue estudiando acerca de los viajes largos y directos relacionados a las actividades diarias de los hombres (Chant, 2013; FIA Foundation, 2017). Un estudio del WRI y la Fundación DESPACIO (2020) habla sobre las mujeres en el transporte público de Bogotá e indica que la planificación del transporte urbano no es sensible a las diferencias de género (Moscoso et al, 2020). Dada esta situación el servicio de transporte público de Bogotá sigue siendo ineficiente ya que al momento de desplazarse, las mujeres gastan más tiempo y por consiguiente dinero al desplazarse (GIZ, 2007), incluso como usuarias en el transporte informal (Moser, 1993).

Debido a esto, el informe demuestra que la percepción y experiencia de seguridad personal afecta de manera diferente a los hombres y las mujeres (Moscoso et al, 2020). Esta situación no ocurre únicamente en Bogotá, en ciudades como Buenos Aires, Quito y Santiago se encontró que el 89% de las mujeres ha sufrido algún tipo de acoso sexual en el transporte público y el 60% se siente insegura al utilizar el transporte público (CAF y FIA Foundation, 2018a). Por ende, Kash (2019) menciona que es común que los comportamientos de las mujeres varíen en el transporte público, ya que son situaciones de trauma, que conlleva a la modificación de los desplazamientos, rutas y horarios. Por tanto, la mayoría busca siempre viajar acompañadas como también, aumentar su preferencia por el transporte privado.

Además de esto, en ciudades como Lima, Bogotá o Ciudad de México las mujeres representan más del 70% de los viajes a pie (Moscoso et al, 2020). Sin embargo, el informe hace hincapié en la necesidad que tienen las mujeres de utilizar el transporte público a pesar de que este no responda a sus necesidades en lo absoluto. En este sentido, en estas ciudades que tienden a tener aún sociedades patriarcales, el hombre utiliza el vehículo privado del

hogar dejando que la mujer se desplace a pie o en un modo de transporte ineficiente y costoso (Chant y McIlwaine, 2016).

En las ciudades de Colombia las mujeres tienden a tener una aproximación a la ciudad como espacio socialmente construido, al que tienen acceso de manera restringida a pesar de que persistan políticas de planeación urbana relacionadas con transporte público. María Victoria Castro y Lina Fernanda Buchelly (2016) presentan resultados de un estudio de caso del transporte informal de las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali, con el objetivo claro de establecer la relación entre la distribución espacial y las políticas de sistemas de transporte público en Cali. Castro y Buchelly utilizaron una metodología de análisis distributivo entre 53 entrevistas en tres lugares de diferentes puntos del municipio de Santiago de Cali y observación en tres barrios de la ciudad. Con este objetivo llegaron a la conclusión de que había un tipo de anticuidad⁴ en donde el género no se detiene a ser un factor clave al momento de hablar de espacio público en Cali. Por ende, Castro y Buchelly (2016) argumentan que la informalidad y burocratización de los servicios de transporte, sobre todo el informal, reproducen dispositivos de subordinación para las mujeres (dependencia de servicios contingentes, sensación de temor y riesgo). Además, es común que persista una invisibilización de la mujer al haber falta de planificación de infraestructura y servicios que impactan el acceso de las mujeres a sus actividades (Castro, M. y Buchelly, L., 2016. P. 250).

⁴ Las expresiones de la “anticuidad” resuenan con la teoría de los no lugares. Como Bauman (2008), se refieren a los lugares globalizados que pierden su singularidad local y pueden encontrarse replicados en cualquier coordenada. La anticuidad es un espacio construido para la frustración de la ciudadanía, para la muerte del sujeto colectivo. Es una ciudad construida más allá de las preocupaciones por lo que tradicionalmente hemos percibido como público. Una buena reflexión sobre esto se encuentra en el texto de Luis Fernando Acebedo (2010).

3.3. Movilidad del cuidado

Autores como (Jirón y Zunino, 2017), se preguntaron ¿cómo funciona la movilidad del cuidado para comprender el género? De esta forma, la movilidad puede ser un mecanismo de análisis del comportamiento del género como construcción social, visibilizando la existencia de la desigualdad y violencia de género que va más allá de la distinción entre espacio público o privado (Jirón y Zunino, 2017). Es en este ámbito que la movilidad revela una gran complejidad de vivencias cotidianas que se enfrentan y la mantienen patrones patriarcales pese al discurso de la igualdad de género (Jirón, 2007).

Sin embargo, Zucchini (2016) propone que el concepto de movilidad del cuidado debe ser suficiente para implementar una nueva categoría de análisis en los motivos de desplazamiento dentro de las encuestas de movilidad. Esto, produciría un efecto distinto al que se ve actualmente en las políticas de transporte y movilidad, es decir, poder cuantificar datos que desarrollen estudios que mejoren la movilidad en su totalidad.

Asimismo, la autora realiza una crítica al concepto de género dentro del urbanismo negando la posibilidad de que se estudien estos fenómenos sin repensar las dicotomías tales como centro-periferia, público-privado, producción y reproducción. Estos factores visibilizan diferentes relaciones de poder a escalas como los lugares domésticos, los centros comerciales e incluso la misma comunidad (Zucchini, 2016, p. 34). Estos ejemplos se ven en temas como la movilidad del cuidado y la reproducción de la mujer, donde la mujer tiende a realizar viajes encadenados para realizar sus actividades diarias relacionadas con su rol de género cultural.

De hecho, en temas de planificación del transporte se comprende más a fondo el concepto de “cadena de viaje” y sus consecuencias para el diseño de sistemas de transporte (Jirón y Zunino, 2017). Además de esto, el diseño arquitectónico de las ciudades y de la distribución

de los servicios se realizaron en afirmaciones como “el lugar de las mujeres es en la casa” afirmación que corrobora Dolores Hayden (citada en Zucchini, 2016) quien ha realizado grandes aportes al urbanismo desde el género. Lo que hace que persista una división entre lo público y lo privado en el ámbito del diseño de la ciudad y el transporte en general.

En este sentido, si se tienen en cuenta los viajes de las mujeres en el transporte público, estos suelen ser viajes más cortos o en cadena (combinando diferentes medios de transporte e incluso desplazamientos a pie), que representan costos adicionales para ellas (Jirón y Zunino, 2017). Asumiendo que estos viajes son realizados en su mayoría por la existencia de la división sexual del trabajo, como se puede evidenciar en los informes del DANE entre el 2018 y 2019, la cual asume que la responsabilidad de las mujeres es mayor ya sea con el cuidado del hogar el cuidado de las personas dependientes (Zucchini, 2016, p. 36).

Teniendo en cuenta esto, la literatura académica sigue considerando en algunos ámbitos a las mujeres relegadas del ámbito público, como también un grupo relacionado con la mantención del hogar (Izard, 1985; Valcárcel y Quiroz, 2008). Por ende, en las dinámicas urbanas emergen movimientos que reconocen a la mujer como un ser apartado de la sociedad urbana y de sus dinámicas sociales. Para así, reclamar la necesidad de participación en el ámbito público que merecen las mujeres, abogando por dejar de lado la monofuncionalidad con la que perciben los viajes de las mujeres, como si fueran similares a los de los hombres (Hayden, 1981; Rosenbloom, 2004).

Para diferentes autores la mujer al quedarse a cargo del hogar se responsabiliza del cuidado de este, más los viajes que implica mantenerlo. En este sentido, las mujeres que pueden acceder a tener un vehículo personal actúan como “chofer” o compañía de los niños o adultos

mayores a su cargo para desplazarlos a los diferentes lugares a los que tengan que acudir (Law, 1996; Handy, 2004; Markovich y Hendler, 2006). Siguiendo esta idea, autores como Figueroa Martínez y Waintrub Santibáñez (2015) señalan que los desplazamientos por la ciudad son el resultado entre el costo del desplazamiento (McFadden, 1974) y el valor del bien a obtener (Daniels y Warnes, 1993; Perulli, 1995). Por ello, las mujeres se desplazan si el bien les genera una alta utilidad.

Debido a esto, las mujeres tienden a abandonar su trabajo para la manutención de su hogar, ya que el costo de los bienes a los que acceden tiende a ser altos (Jirón, 2007). De esta forma, las mujeres modifican sus gastos realizando desplazamientos que conformen un solo viaje, en este se suman varios propósitos (trip-chaining, Primerano et al., 2008) o bien disminuyen los tiempos de traslado (Figueroa y Cortés, 2013), aumentando la velocidad, acortando las distancias del trayecto o modificando los destinos.

En Colombia, según informes del DANE (2020) el 92,5 % de las mujeres realizan actividades de trabajo no remunerado, mientras que este porcentaje es 60,5 % en el caso de los hombres. A pesar de que el informe más reciente se realizó con base en la situación sanitaria del COVID-19, la información de la distribución del trabajo sigue siendo similar entre 2016 y 2020, es decir, que aún persiste una brecha salarial entre hombres y mujeres en el país como lo informa la entidad en el 2018 demostrando que la tasa de desempleo de los hombres fue 6.7% mientras que para las mujeres fue de 12.4%. Asimismo, el trabajo doméstico y de cuidado no remunerado de las mujeres sigue teniendo una carga horaria superior al contar con 14 horas y 49 minutos, destinando 49 % a estas actividades. Mientras que los hombres tienen una carga horaria de 12 horas con 29 minutos con un porcentaje de 27 % a las mismas actividades no remuneradas (DANE, 2020).

El informe del DANE (2020) evidencia que la economía de las mujeres es limitada a la de los hombres, lo que hace que tengan que destinar más tiempo a las actividades del cuidado a diferencia de los hombres. Además, la tasa de desempleo sigue afectando a las mujeres jóvenes quienes tienden a dedicarse a estas actividades a la edad de 18 a 24 años. Las mujeres en Bogotá tienen una tasa de desempleo de 12 % mientras que los hombres del 9,7 % con una brecha de 2,6 para el 2019.

Estas cifras son preocupantes al momento de pensar en el tipo de violencia de género que incluye el “control coactivo”, el cual se reconoce por ser un tipo de control social, que cuenta con un aparato represivo como lo puede ser el Estado o la Fuerza pública. En la mayoría de los hogares colombianos este control es llevado a cabo por el hombre o esposo de una ama de casa. Ya que insinúa que la mujer debe realizar únicamente las tareas del hogar, siendo este el único espacio laboral sin retribuciones económicas, o sin la libertad de poseer otro trabajo con remuneración. Del mismo modo, se puede evidenciar discriminación bajo la condición de ser mujer, de la manera en la que únicamente se les atribuye las tareas de limpieza y cocina. Según el informe de OIT (2017, p.26):

Dentro de ciertos marcos culturales y sociales, la violencia y el acoso pueden llegar a ser «normalizados», es decir, considerados como una parte normal o incuestionable del trabajo diario (Baby y otros, 2014; Hillis, 2013; Matulewicz, 2015; Rasmussen y otros, 2013; Keogh y Byrne, 2016, pág. 32; Baines y Cunningham, 2011).

De esta manera, se puede afirmar que la violencia doméstica puede incidir en el mundo del trabajo y ejercer un impacto negativo en la vida de las mujeres. En donde el objetivo de esta conducta sea impedir que la mujer se integre o permanezca en la fuerza de trabajo. Asimismo, a raíz de la pandemia en Colombia de acuerdo con datos del Observatorio Colombiano de las

Mujeres, del 22 de marzo al 5 de abril, se recibieron en total 1.221 llamadas a la línea 155, destinadas al acompañamiento de las mujeres víctimas de violencia con un incremento del 103 % frente al 2019 (Vicepresidencia, 2020). Situación que es aún más preocupante dado el aislamiento obligatorio, y las situaciones de desempleo laboral como resultado del COVID-19 en Bogotá.

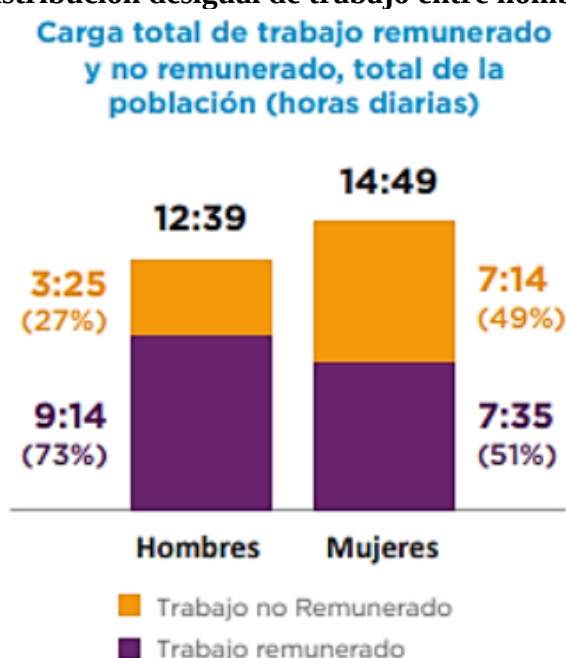
Ahora bien, es necesario exponer una de las principales ideas de Butler: que el género es algo que se construye en función de algunas reglas prácticas de comportamiento diferentes para mujeres y hombres (Butler, 1990). Así como se ha construido una imagen de cuál es la “posición” de una mujer en la sociedad, de igual forma se ha construido una posición arquetípica del hombre. Si un hombre no es alguien capaz de proyectar seguridad, de ser una persona con un carácter fuerte; entonces se pone en duda su hombría (Scott, 1996).

Más aún, se ha concebido la idea de que la orientación sexual está directamente relacionada al acoplamiento a las reglas básicas de comportamiento impuestas al género masculino. Butler es muy precisa al afirmar que aceptar el carácter cambiante del género es performativo, por medio de normas sociales y prácticas institucionales (Butler, 1990). En este punto, es necesario traer a colación la definición que brinda la OIT sobre violencia de género en el mundo de trabajo, para lo cual dice que:

el acoso laboral abarca el hostigamiento persistente y prolongado o la intimidación de una persona, que conllevan una valoración disminuida de sus capacidades profesionales, o que tienen como objetivo o provocan la humillación o el ridículo de ésta, o su aislamiento o marginación con respecto al conjunto de los compañeros de trabajo (OIT, 2017).

En este caso, la división del trabajo con base al género sigue siendo un debate difícil, donde la mujer es vista como una persona que solo está destinada al cuidado del hogar. Ignorando el hecho de que puede realizar trabajos que, si bien están socialmente contruidos para los hombres, en Colombia el porcentaje sigue siendo menor para las mujeres lo que dificulta la posibilidad de que puedan trabajar en actividades como: construcción, explotación de minas y/o transporte pesado (OIT, 2017).

Figura 3. Distribución desigual de trabajo entre hombres y mujeres



Fuente: DANE, Encuesta Nacional de Uso del Tiempo- ENUT 2016-2017.

A pesar de que exista un importante aumento del ingreso de las mujeres en el mercado laboral y en la esfera pública, no implica que las responsabilidades de la esfera privada se hayan transformado (Jirón y Gómez, 2018). En el ámbito de la movilidad, estos roles asociados al género se actualizan en vez de transformarse, el cuidado sigue siendo una actividad asumida mayoritariamente por las mujeres, lo que hace que tengan que realizar un balance entre sus

labores domésticas y su trabajo remunerado, condicionadas entonces a tener que cambiar sus posibilidades de movilizarse de manera más laxa en la ciudad (Jirón y Gómez, 2018).

Esta situación puede ocurrir por lo que afirma Zucchini (2016) al demostrar que las mujeres pueden incorporarse en el trabajo de manera masiva pero no persiste una diferencia entre las actividades que realizan tanto hombres como mujeres. De esta manera, los hombres tienen un papel superficial o bajo en relación a los trabajos del cuidado, mientras que las mujeres deben dedicar más horas a esta actividad más aún los fines de semana, sea o no un trabajo remunerado. Asimismo, la cantidad de horas no es proporcional con la remuneración económica que las mujeres reciben, ya que la dedicación al trabajo remunerado es menor que la de los hombres (Zucchini, 2016, p. 50).

Ahora bien, autoras como Jirón y Gómez (2018) identifican estas actualizaciones de la movilidad al momento de considerar el género y el nivel de ingresos. En primer lugar, si se tiene en cuenta a las mujeres que tienen un empleo remunerado y son madres de familia, deben conseguir un reemplazo para las actividades domésticas. Esto demuestra que aun así mantienen la responsabilidad del cuidado en su ausencia (Jirón y Gómez, 2018, p 67). Este comportamiento genera una cadena que se basa en el género, las mujeres que cuentan con los recursos para pagar una empleada doméstica contratan otras mujeres que de cierta forma “sostienen” sus labores diarias, en el ámbito familiar y privado. Y en los casos que no, son las abuelas de estas mujeres que realizan estas actividades (Jirón y Gómez, 2018, p 68).

De hecho, Zucchini (2016) demuestra que las mujeres tienden a comprometerse con espacios urbanos que combinen usos y estén conectados con las áreas de la ciudad más accesibles para gestionar su tiempo de manera eficaz. De esta forma, proceden a movilizarse mediante

servicios públicos eficientes que posibiliten realizar todas las actividades necesarias para atender las tareas del cuidado (Zucchini, 2016, p. 51). Sin embargo, la ciudad no está dotada para atender las necesidades básicas de las tareas reproductivas, el diseño y espacio urbano aún no cumple con las solvencias necesarias para orientar el transporte a ser mejor para el cuidado.

De esta forma, ¿qué sucede con las mujeres de menores ingresos? Jirón y Gómez (2018) analizan que tienden a enfrentarse a una precariedad financiera que genera una inclinación a trabajar en un empleo de medio tiempo donde puedan sustentar su ausencia por algunas horas (Jirón y Gómez, 2018, p 68). Por ejemplo, en Colombia, el Estado es ausente en temáticas del cuidado, como pasa también en Bogotá, por tanto, las mujeres de menores ingresos tienden a limitar sus opciones laborales o ausentarse largas horas de su trabajo doméstico y buscar un sustento en sus vecinos o familiares para que realicen sus actividades del cuidado.

En este sentido, en Bogotá queda un reto bastante grande al momento de pensar sobre el tema de cuidado en torno al transporte público. Si bien, existe una visión dentro del Plan Distrital de Desarrollo del 2020 sobre las tareas del cuidado, esta debe inclinarse a la realidad del COVID-19. Para esto, es necesario empezar con las trabajadoras domésticas quienes deben realizar diariamente trayectos largos desde su lugar de origen hasta su trabajo, esto lo demuestran (Montoya, Montes, y Bernal , 2020) en su publicación sobre *Movilidad para el cuidado con cara de mujer* al mencionar que es común que las empleadas domésticas se transporten desde la periferia hasta los centros urbanos donde se ubican varios de los empleos formales. Las autoras afirman que debe replantearse la planeación del transporte frente a las personas que realizan tareas del cuidado ya que, primeramente, quienes tienen trabajos informales sólo pueden pagar viviendas en estratos bajos en zonas periféricas. Y en segundo

lugar, la ubicación de este tipo de trabajos no tiene una conexión directa con las redes de transporte, porque muchas veces estos empleos quedan en zonas de estratos con ingresos medios altos de la ciudad que no tienen buena conexión (Montoya, Montes, y Bernal , 2020).

En conclusión, tanto en Colombia como en Bogotá, los estudios en el transporte y la movilidad deben ser un tema fundamental a la hora de suplir las necesidades diarias de las mujeres con actividades domésticas y del cuidado. La generación de políticas públicas, la intervención en la infraestructura y el diseño de espacios públicos que garanticen una mayor accesibilidad y movilidad del cuidado, son herramientas necesarias para comprender la importancia del trabajo no remunerado. Así como también, la interdependencia como factor asociado a este tema en cuestión.

4. Metodología

4.1. Pregunta de investigación e hipótesis de trabajo

Este trabajo busca responder la pregunta de investigación: ***¿Cómo el acoso sexual y la violencia de género afectan la movilidad y accesibilidad de las mujeres en el transporte público en la ciudad de Bogotá?*** La pregunta de investigación busca abordar temas relacionados con cambios en los patrones de viaje, tiempos y costos de desplazamiento por parte de las mujeres que han sido víctimas de acoso debido al miedo a revivir hechos que las hayan afectado de manera física y psicológica.

En este orden ideas, el marco de la investigación busca profundizar en el comportamiento de las mujeres dado que los incidentes de acoso sexual y violencia de género contra las mujeres en el transporte público generan situaciones efectivas (experimentadas) o simples percepciones. Si bien, se tiene conocimiento de que las mujeres tienden a hacer viajes más cortos, con una mayor variación en los horarios, dependiendo de la hora del día, para sentirse más seguras, se desconoce en realidad las dificultades que tienen que atravesar día a día al miedo de tener alguna exposición a un incidente de acoso sexual.

No obstante, aunque las mujeres son usuarias del transporte público a determinadas horas del día, en algunas ocasiones deben caminar más que los hombres para llegar a sus destinos o tienden a hacer más viajes no relacionados con el trabajo, viajando a ubicaciones más dispersas, debido a ciertos roles que tienen como parte de su núcleo familiar (Allen et al., 2018). De hecho, la literatura acerca de las diferencias en los comportamientos de viaje por género sugiere que existe una mayor probabilidad de que las mujeres estén empleadas como trabajadoras a medio tiempo o incluso estén vinculadas con el sector informal de la economía

en comparación con los hombres, en algunos casos como trabajadoras domésticas (Allen et al., 2018).

También se tiene conocimiento acerca de diferencias en cuanto a los comportamientos de viaje, específicamente en cuanto al número de destinos que tienen frente a los hombres, ya que algunas investigaciones sugieren que las mujeres suelen realizar viajes encadenados, es decir que cuando viajan, tienden a tener múltiples propósitos y múltiples destinos dentro de un mismo “viaje” (Hanson y Giuliano, 2004). En este sentido, la hipótesis de la investigación gira en torno a tres postulados: primero, el acoso sexual influye en el comportamiento de viajes de las mujeres disminuyendo su nivel de accesibilidad en la ciudad; segundo, la violencia de género influye en la toma de decisiones acerca de los trayectos y desplazamientos de las mujeres afectando su movilidad y tercero, la movilidad del cuidado influye en las relaciones de poder que afectan las características de los desplazamientos por el trabajo del cuidado.

Postulados propuestos que esperan demostrar la variación de comportamientos que tienen las mujeres frente a su movilidad y accesibilidad en el transporte público de Bogotá.

4.2. Área de estudio: la ciudad de Bogotá

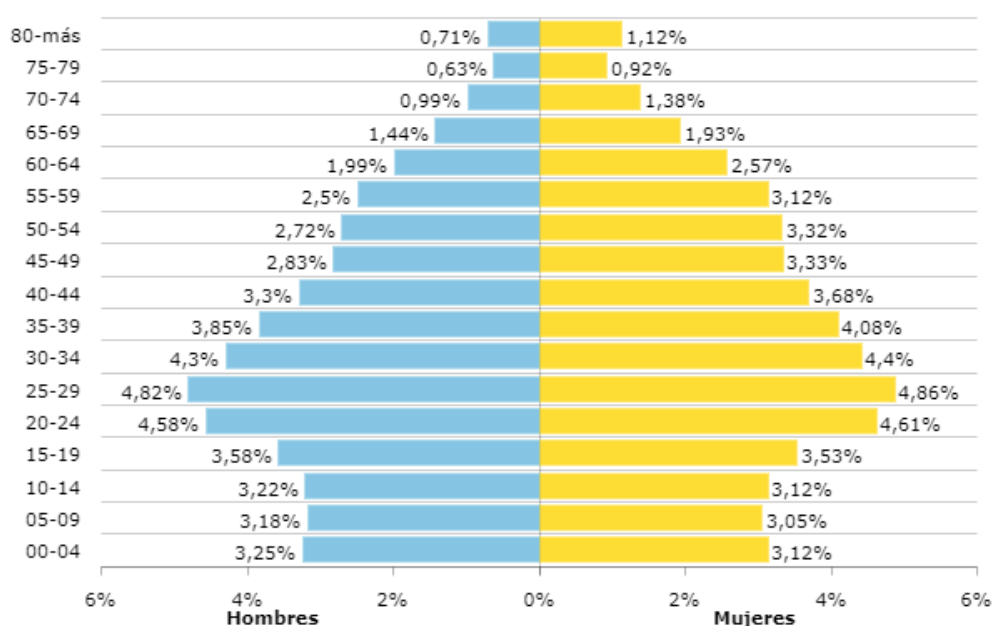
Para el año 2020 el DANE informa que Bogotá cuenta con una población de 7.743.955 habitantes, 3.707.838 son hombres y 4.036.117 son mujeres. Asimismo, la ciudad cuenta con 7.715.778 habitantes pertenecientes a la población urbana y 28.177 habitantes a la población rural. Estos datos son relevantes para analizar herramientas como la Encuesta de Movilidad realizada en Bogotá y los municipios aledaños, la cual tiene como objetivo planear la movilidad y evaluar las políticas que se implementan en la ciudad. Así como también, la Encuesta nacional de uso del tiempo aprobada por medio de la Ley 1413 de 2010 (ENUT)

que es necesaria para comprender el tiempo dedicado por la población de 10 años y más a actividades de trabajo remunerado, no remunerado y personales, que son datos asociados al cuidado.

Figura 4. Pirámide poblacional de Bogotá

Pirámide poblacional

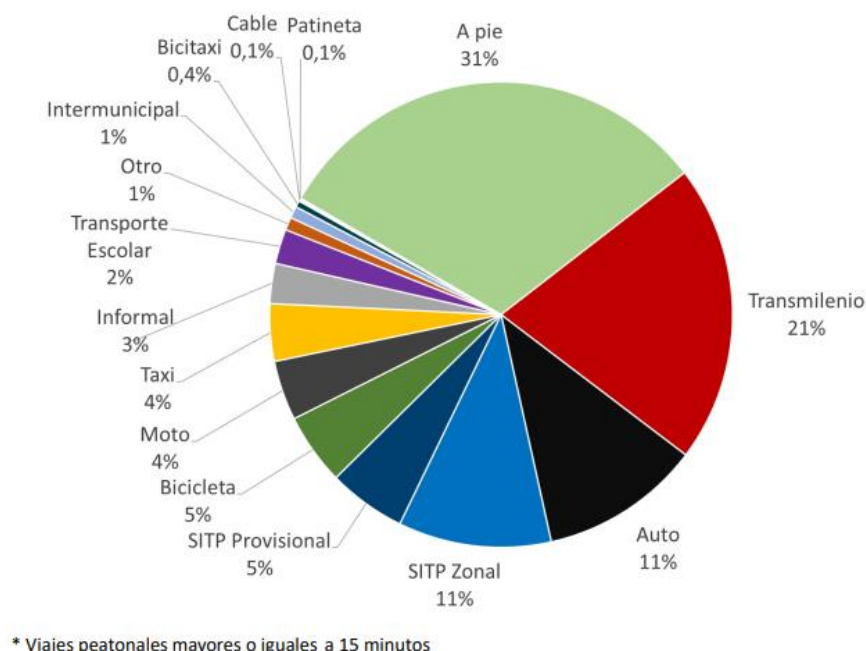
Fuente: DANE - Censo Nacional de Población y Vivienda - 2020



En primer lugar, la Encuesta de Movilidad realizada en el 2019 caracteriza la movilidad de la población igual o mayor a 5 años de edad residente del área urbana de Bogotá y 18 municipios vecinos de su área de influencia. En Bogotá se obtuvo 17.557 encuestas válidas en los hogares de Bogotá, dentro de los cuales se tuvieron en cuenta los viajes diarios, los motivos de viaje, la distribución horaria, la distribución modal, la movilidad sostenible y por primera vez, la movilidad con base al género. De esta forma, se mostrarán los resultados más importantes de esta encuesta que fueron utilizados para el análisis de esta investigación.

En la ciudad, 13.359.728 habitantes realizan viajes diarios, 880.367 son en bicicleta, 4.556.702 en transporte público y 1.986.760 en vehículo particular. A partir de esto, los habitantes que utilizan el transporte público priorizan el uso de TransMilenio lo que implica una mayor intermodalidad para la realización de un viaje; seguido del SITP Zonal y el alimentador. Dejando como último recurso el uso de la bicicleta y viajar a pie, modos con menos etapas de viajes y menor intermodalidad. Sin embargo, al ver la evolución del total de viajes en Bogotá entre el 2011 y el 2019 se pudo ver que primeramente disminuyó la cantidad de viajes en SITP (Zonal-Provisional) pero aumentó la cantidad de viajes en TransMilenio. A su vez, aumentó la cantidad de viajes a pie, como también, la participación de viajes en bicicleta, modo que hoy en día aumentó su uso por parte de las mujeres.

Figura 5. Distribución modal del total de etapas de viajes de Bogotá

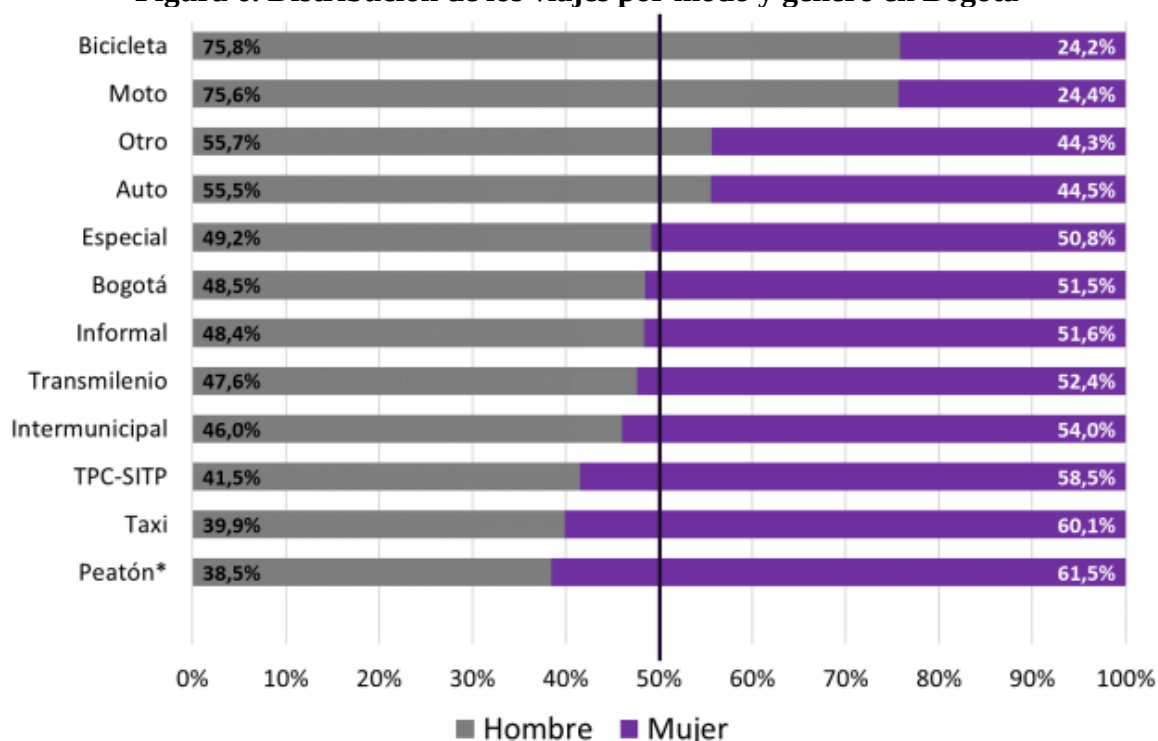


Fuente: Presentación Encuesta de Movilidad 2019.

En cuanto al género, la Encuesta de Movilidad demuestra que las mujeres se mueven más a pie y en transporte público que los hombres, sin embargo, los viajes en bicicleta, moto y automóvil siguen siendo utilizados como modo predominante para los hombres.

Demostrando así, que los modos de transporte también tienen un rol de género estipulado desde hace varios años en Bogotá donde las actividades del cuidado siguen siendo uno de los motivos de viaje más importantes para las mujeres. Adicionalmente, la encuesta aporta que la mayoría de los viajes en transporte público se originan en áreas con estratos socioeconómicos más bajos, conclusión que como lo demuestra (Quiñones, 2018, p. 21) refleja la dependencia que tienen las mujeres de bajos ingresos del transporte público.

Figura 6. Distribución de los viajes por modo y género en Bogotá



Fuente: Presentación Encuesta de Movilidad 2019.

En segundo punto, la encuesta de uso de tiempo aporta a la investigación en cuanto a cómo las personas distribuyen su tiempo. Según la CEPAL (2014) la Alexander Szalai realizó el primer proyecto internacional de investigación empírica sobre el uso de tiempo, titulado “Multinational Comparative Time-Budget Research Project” (1965-1975) el cual tuvo como objetivo la vida cotidiana de la población en 11 países europeos. En Colombia, el DANE

recopiló la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) entre el 2012 y 2013 siendo esta un elemento principal para el calcular el valor del trabajo doméstico y de cuidado realizado por las personas (DANE, 2015, p. 6).

A partir de estos datos, el DANE realizó una investigación para calcular la producción de servicios de cuidado no remunerado, donde evidenciaron que esta actividad es desarrollada principalmente por mujeres, lo cual enfatiza un rasgo de inequidad en el funcionamiento económico. Además de esto, es relevante tener en cuenta que el valor de producción de los servicios de cuidado se basa en el *método input*, que supone que el valor de la producción puede ser calculado como la sumatoria de sus costos, es decir, del costo de insumo de trabajo (García y Mantilla, 2012).

Por ende, la ENUT permite clasificar el trabajo doméstico y de cuidado no remunerado en seis funcionalidades de acuerdo con el tipo de servicios de cuidado que producen (DANE, 2015, p. 16). La figura 6 muestra las preguntas de la ENUT que fueron utilizadas para medir el tiempo dedicado a cada una de las funcionalidades.

Tabla 1. Funcionalidades del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado

Funcionalidad	Actividad en la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT)
Alimentación	Preparar y servir alimentos Levantar los platos, lavar la loza Llevarle la comida a personas
Mantenimiento de vestuario	Lavar, planchar o guardar ropa Reparar ropa, manteles, cobijas, calzado, maletas, etc. Llevar o recoger ropa o calzado a la lavandería, zapatería o remontadora
Limpieza y mantenimiento del hogar	Limpiar esta vivienda Cuidar mascotas, cuidar el jardín o limpiar algún vehículo del hogar Traer combustibles para cocinar Reparar, hacer instalaciones o mantenimiento a esta vivienda Reparar electrodomésticos, muebles o vehículos de este hogar Llevar a reparar electrodomésticos, muebles o vehículos
Compras y administración del hogar	Comprar artículos personales o para este hogar Comprar o reclamar medicamentos Dirigir o supervisar las actividades de este hogar Pagar facturas, hacer trámites, poner o recoger encomiendas Buscar vivienda para tomar en arriendo o comprar Cobrar subsidios ante entidades públicas o privadas Trasladarse para efectuar alguna de las anteriores compras
Cuidado y apoyo de personas	Jugar con menores de 5 años Contar o leer cuentos a menores de 5 años Llevar al parque a menores de 5 años Alimentó o ayudó a hacerlo Bañó, vistió o le ayudó a hacerlo Suministró medicamentos, realizó terapias, rehabilitaciones, dio tratamiento Ayudó con sus tareas escolares Acompañó a citas médicas: tiempo en atención Acompañó a citas médicas: tiempo en traslados Llevar o traer alguna persona de este hogar de 12 años o menos al sitio de estudio Llevar o traer a algún miembro de este hogar mayor de 12 años al sitio de estudio o trabajo Llevar o traer algún miembro de este hogar a eventos sociales, culturales o recreativos
Trabajo voluntario de cuidado	Oficios del hogar Reparaciones menores en una vivienda o labores de jardinería Cuidar a personas de 12 años o menos que no estén enfermas o en condición de discapacidad Cuidar a personas de 60 años o más que no estén enfermas o en condición de discapacidad Cuidar a personas enfermas Cuidar a personas en condición de discapacidad Trasladarse para realizar una o más de las anteriores actividades Hacer reparaciones, labores de limpieza en beneficio de su barrio o vereda

Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales (DSCN); cuenta satélite de economía del cuidado.

Para estas actividades la encuesta arrojó que las mujeres dedicaban más del doble de horas que los hombres, de hecho, el 79,4% fue realizado por mujeres y el únicamente el 20,6% por hombres. Por tanto, entre esos años existía una diferencia de género más que todo en funcionalidades de alimentación y mantenimiento de vestuario, siendo estas las actividades en las cuales las mujeres realizan prácticamente el 90% del total (DANE, 2015, p. 22). En consecuencia, en Colombia solo se realizaron siete investigaciones que tuvieron en cuenta la ciudad de Bogotá, sin embargo, no se ha vuelto a hacer esta encuesta para así, poder comparar los datos después de siete años.

4.3. Análisis de información disponible

El proyecto de investigación incluye el análisis de información disponible en términos de políticas y programas que se han adelantado a nivel internacional, nacional y distrital para responder ante el problema del acoso sexual en el transporte público. A partir de esta revisión a nivel distrital se analizan las respuestas desde el sector público, y se busca establecer los resultados de dichas medidas para contar con información que permita identificar los años en los cuales estas medidas pudieron tener algún efecto. Esta información se utilizó para el diseño de las entrevistas con usuarias del sistema, lo cual hace parte de la tercera fase de la investigación.

Para esto, de acuerdo con Singleton Jr, Straits, B. C., y Straits, M. M (2010) la presente investigación desarrolló una metodología de análisis de información disponible que se enmarca en un análisis histórico y el análisis de contenido, con base en los relatos descriptivos de un solo evento o período histórico que difiere de las hipótesis generales, que difieren de los estudios de tendencias.

4.3.1. Análisis histórico

Al momento de realizar el análisis histórico, se consultaron documentos de entidades internacionales y del sector público, los cuales aportaron información sobre los diferentes hitos para la realización de las líneas del tiempo. Asimismo, se utilizaron fuentes de información secundaria de diferentes bibliotecas virtuales, y de las páginas principales de las diferentes entidades como ONU Mujeres, Fundación DESPACIO, CEPAL, Archivo Histórico de Bogotá y Alcaldía Mayor de Bogotá.

En este sentido, se desglosó toda la información para que así fuese clasificada por décadas, dentro de las cuales se encuentran: los derechos fundamentales, las declaraciones de igualdad

de género, políticas de participación para la mujer y la diversidad, prevención contra la violencia y políticas de equidad y planes y plataformas de acción en contra del acoso. Esta clasificación fue fundamental para corroborar e identificar los temas de género de cada documento que fue analizado, ya que no todos tenían este componente lo cual fue información valiosa para realizar la discusión de esta investigación.

Por ejemplo, el CONPES 3991 movilidad urbana y regional del 2020 no contiene ningún tipo de información sobre igualdad o equidad de género, porque no fue un tema discutido al momento de realizar dicha política (DNP, 2020). Caso contrario a informes de la CEPAL, ACNUR y ONU Mujeres los cuales abordaban el tema de género desde una perspectiva necesaria para el empoderamiento femenino y la construcción y ejecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en cuanto a la equidad de género.

Dentro de las décadas seleccionadas se identificaron tendencias en temas de realización de campañas y políticas con enfoque de género, teniendo en cuenta la prevención del acoso sexual en el espacio público y el transporte. A nivel nacional se habla sobre la eliminación de la discriminación hacia la mujer, teniendo en cuenta los avances en temas de equidad de género, mientras que, a nivel distrital se tiene en cuenta la diversidad sexual y la movilidad del cuidado.

4.3.2. Análisis de contenido

El análisis de contenido se compone con los periodos de tiempo de las diferentes líneas del tiempo. Primeramente, se consultó información de diferentes fuentes como Fundación DESPACIO (2018); ONU Mujeres (2018), el Transport Gender Lab (2020) y diferentes publicaciones relacionadas con la condición jurídica y social de la mujer desde principios del

siglo XIX hasta la actualidad. Esta consulta sirve para comparar información junto a la revisión de literatura, puesto que, es necesario comprender el ámbito internacional, nacional y distrital de la mujer para así, entender qué es lo que falta en materia de movilidad y transporte en Colombia, y más que todo en Bogotá.

Se graficaron entonces las líneas del tiempo dividiendo las décadas importantes y los hitos relevantes que contienen los temas de equidad de género y de la mujer, como se mencionó con anterioridad. De acuerdo con Booth, Colomb y Williams (2001) las fuentes documentales deben ser restringidas a unas pocas, es decir, las más valiosas. La lectura de estos documentos debe ser rápida y rigurosa, evaluando las citas encontradas tanto de los datos primarios como de las fuentes secundarias ya vistas. Estos aspectos fueron relevantes para la construcción de las líneas de tiempo, evidenciando también el tema más difícil en el ámbito nacional y distrital: el género en el transporte y la movilidad.

En particular se encontró que el tema de género es bastante reciente. De hecho, en Colombia hasta hace 60 años la mujer es considerada ciudadana con derecho al voto, siendo materia de discusión más adelante por los diferentes gobiernos de turno. Quienes, a su vez, ampliaron el debate a la diversidad e interseccionalidad del género, que al contrario de otros países es tardío. Así también, se encontró que el tema de la movilidad del cuidado es usado en la alcaldía de Claudia López a diferencia de otros planes de gobierno, los cuales asocian a la mujer como población que sigue siendo vulnerable y discriminada sin determinar políticas de movilidad que solventen sus necesidades.

4.4. Análisis cualitativo: entrevistas semiestructuradas

Seguido de esto, se desarrolló el análisis cualitativo el cual aborda un diseño de investigación que fue adaptado al trabajo virtual debido a las condiciones impuestas por la pandemia del COVID-19. En ese orden de ideas, la presente investigación se enfocó en realizar entrevistas con mujeres que manifestaron su interés en participar en este estudio compartiendo su experiencia de viaje en la ciudad de Bogotá. Las mujeres participantes se tuvieron en cuenta al contar con características como: frecuentar el uso de transporte público, ser madres gestantes, ser estudiantes universitarias, ser profesionales, utilizar otros modos de transporte para realizar sus viajes diarios o ser empleadas domésticas.

A partir de esto, se realizó una carpeta con todos los documentos necesarios para presentar la investigación al Comité de Ética de la Universidad del Rosario. Este respondió realizando diferentes observaciones las cuales fueron corregidas y luego aprobadas por el Comité, esto fue durante los meses de abril y mayo de 2020. Seguido de esto, el diseño de la investigación contempló el reclutamiento de participantes mujeres utilizando una cuenta en Twitter creada para este propósito. La convocatoria se realizó entre los meses de mayo y junio del 2020, siguiendo los lineamientos del Comité de Ética de la Universidad (ver anexo 2). A través de la convocatoria se invitaron a participar a 12 mujeres, quienes luego fueron informadas acerca del propósito de la presente investigación, específicamente el estudio de la relación entre la violencia de género y la experiencia de viaje en el transporte público de Bogotá.

Por esto, se les invitaba a participar en este estudio a través de una entrevista de manera virtual a través de una plataforma tecnológica (Skype, Microsoft Teams, o Google meet) con una duración total de aproximadamente 20 minutos. Adjunto se les enviaba el consentimiento informado (ver anexo 4) previamente aprobado por el Comité de Ética de la Universidad del

Rosario, el cual era enviado de vuelta al correo o el mismo día de la entrevista virtual. Dentro del consentimiento informado encontraban toda la información de la entrevista (ver anexo 3), por ejemplo, las participantes no estaban obligadas a responder alguna o todas las preguntas. Asimismo, se les brindaba las preguntas semiestructuradas en caso de que alguna participante no quisiera responder alguna pregunta en cuestión.

Las mujeres participantes de las entrevistas contaron con perfiles variados: estudiantes de último semestre de pregrado universitario, profesionales con empleo o en búsqueda activa del mismo, madres gestantes y empleadas domésticas. Cada una de ellas entre un rango de edad desde los 22 hasta los 50 años, con residencia permanente en Bogotá (ver anexo 6).

De esta manera, las mujeres que participaron en el estudio presentan un alto nivel de hechos de acoso sexual en el BRT de la ciudad, como también, en otros modos de transporte que, suelen frecuentar con mayor accesibilidad después del incidente presentado en TransMilenio. De acuerdo con Leech (2002) para realizar entrevistas semiestructuradas es necesario ordenar las preguntas por razones de fondo, para así lograr una buena relación entre los diferentes temas a abordar. En primer lugar, es necesario realizar las preguntas fáciles para que el entrevistado se sienta cómodo y pueda responder con mayor facilidad. En segundo lugar, si la investigación contiene preguntas sensibles es mejor dejarlas a la mitad o al final de la entrevista.

Para esta investigación se tuvo en cuenta la observación realizada por el autor, ya que los temas de acoso sexual y violencia de género podían resultar sensibles para las mujeres participantes. Asimismo, se le dio el tiempo a las entrevistadas para responder con base en sus experiencias personales, apoyando y agradeciendo su intervención si esta correspondía a

un hecho traumático. Ya que según Leech (2002) no se deben realizar prejuicios o comentarios incómodos porque pueden herir y ser inapropiados.

Después de esto, se utilizó una herramienta de análisis cualitativo, por medio de la cual se hizo una codificación (ver anexo 5) de las transcripciones de las entrevistas, este programa se llama NVIVO 12 (Manual Nvivo, 2014). El programa sirve para análisis de información cualitativa que integra las principales herramientas para trabajo con documentos textuales, multimedia, datos de encuesta y datos bibliográficos, con el fin de analizar la información en diferentes formatos desde un único proyecto. Varios investigadores utilizan este programa para codificar sus resultados, un ejemplo de ello se puede evidenciar en un trabajo de magister de la Universidad Francisco José de Caldas. Donde el estudiante utilizó la información cualitativa en la caracterización del conocimiento profesional del profesor de biología sobre evolución. La codificación de las entrevistas se realizó a través de la metodología de análisis cualitativo sugerida por Dey (2003) quien en su libro expone la relevancia de este método y el uso apropiado de programas computacionales para el resumen de la información.

Dey (2003) hace hincapié en la división de información para poder discernir qué es más relevante y qué puede servir para otros análisis. En este sentido, menciona que la codificación debe ser de manera concisa teniendo en cuenta palabras que se asocien al problema e hipótesis de la investigación. Para ello, es necesario realizar una categoría de análisis que aborden el tema en general, en este caso, los temas de género, movilidad y accesibilidad. No obstante, a raíz del COVID-19 se integró una nueva categoría para el análisis el cual es la movilidad del cuidado.

Teniendo en cuenta esto, la nueva categoría fue agregada como parte del proceso de investigación y la coyuntura de la pandemia del COVID-19, teniendo en cuenta referencias las discusiones sobre la adopción del tema del cuidado en el nuevo Plan de Desarrollo Distrital en la ciudad de Bogotá (PDD, 2020). Factor que antes no era debatido para la realización de políticas públicas distritales en diferentes temas como la salud, la educación o la movilidad. Por tanto, era de alta relevancia incluirlo en la investigación cualitativa de este trabajo teniendo en cuenta los nuevos retos que implica la coyuntura de la pandemia del COVID-19 para el ordenamiento territorial, la planificación y gestión del transporte y la movilidad en las ciudades del país.

Como se muestra en la tabla 2, el proceso del diseño de investigación no solo permitió identificar códigos sino también subcódigos de acuerdo con la revisión de literatura.

Tabla 2. Análisis cualitativo, categorías de análisis y códigos

Categorías de Análisis	Códigos	Subcódigos
GÉNERO	Violencia de género	Acoso
	Acoso sexual	Modo y espacio público
	Diversidad	Comunidad
TRANSPORTE	Movilidad	Modo
		Tiempo
		Costo
	Accesibilidad	Bienes
		Servicios
		Empleo
MOVILIDAD POR EL CUIDADO	Trabajo doméstico (propio hogar)	Tipos y cambios
	Trabajo de cuidado no remunerado	Modo y espacio público
	Movilidad	Modo
		Tiempo
	Accesibilidad	Bienes
		Servicios
		Empleo

Fuente: Elaboración propia con base en el diagrama conceptual figura I, pág. 14.

Teniendo en cuenta que hay unas diferencias fundamentales entre movilidad y accesibilidad en la categoría de transporte y movilidad y accesibilidad en la categoría de movilidad del cuidado. La primera se asocia a la movilidad como la capacidad para poderse moverse o

transportarse en diferentes modos, comprendiendo la accesibilidad para diferentes bienes o servicios asociados a los intereses de los viajes diarios y rutinarios. La segunda, se relaciona con la necesidad y el deber de las mujeres sujetas a las actividades del cuidado de poder responder a las diferentes tareas determinadas, teniendo en cuenta el trabajo doméstico y el trabajo no remunerado de estas. Actividades que varían la movilidad y accesibilidad de estas mujeres al tener que realizar viajes intermodales e interdependientes que tienden a ser cambiantes o intermitentes. De esta forma, se abordan las implicaciones que tienen no solo el tema del transporte en relación con los conceptos de movilidad y accesibilidad, sino también para la categoría de la movilidad por el cuidado. En ese orden de ideas, esta investigación busca brindar insumos para futuras investigaciones que tengan como propósito incorporar el tema de la movilidad por el cuidado desde una perspectiva integral.

5. Resultados

5.1. Desde la participación política de la mujer en la democracia colombiana hasta la movilidad del cuidado

5.1.1. Perspectiva de género a través del mundo: política y movilidad

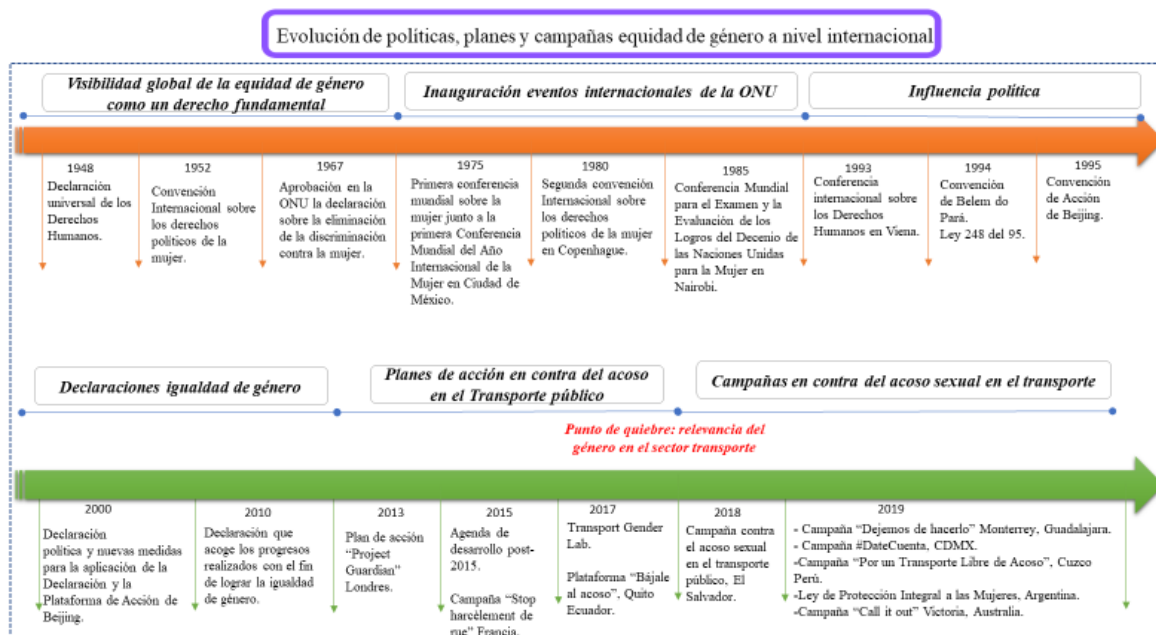
En la figura 7 se muestra el ejercicio de línea de tiempo “Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto internacional” que resume el ejercicio de revisión de políticas, programas y campañas en el contexto internacional descrito en la presente sección. La siguiente información fue tomada de diferentes informes de la Fundación DESPACIO (2018); ONU Mujeres (2018) y el Transport Gender Lab (2020) organizaciones fundamentales para afianza la perspectiva de género en la cotidianidad.

DESPACIO es un centro de investigación que existe desde 2008 y tiene como objetivo principal promover la calidad de vida de las ciudades, así como también cuestionar el cómo se definen las diferentes problemáticas asociadas al género (DESPACIO, 2020); ONU Mujeres es la organización de las Naciones Unidas que, en Colombia, se dedicada a promover la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres. Desde su origen en el 2010 ha tenido en cuenta promover el liderazgo a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, dado que, el liderazgo de las mujeres es esencial para el impulso de economías prósperas y la formulación de acuerdos históricos como se verán en este apartado.

Por último, Transpor Gender Lab nace en el 2017 a través de la división de Transporte del BID, la cual lanza el Bien Público Regional, para que así se logre incorporar y afianzar la perspectiva de género en el transporte (BID, 2017). Su objetivo es claro, y fundamental a la hora de entablar un diálogo técnico sobre la incorporación de género en los sistemas de transporte público. Por ende, es una de las tres fuentes fundamentales a la hora de recoger

información para esta investigación, ya que con sus aportes han ilustrado el género desde diferentes enfoques necesarios para el disfrute de la ciudad.

Figura 7. Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto internacional



Fuente: Ajustado por Bernal Castillo con base en Fundación DESPACIO, 2018; ONU Mujeres (2018), Transport Gender Lab (2020).

A lo largo del tiempo, las Naciones Unidas han organizado tres conferencias mundiales y cuatro convenciones sobre la mujer, las cuales tuvieron como objetivo visibilizar la equidad de género como un derecho fundamental, resaltando que la discriminación hacia la mujer debía ser un tema relevante para las diferentes agendas políticas de los gobiernos. Para que esto sucediera, según la Comisión Nacional de Género de la Rama Judicial (2011) la VI Conferencia Internacional Americana celebrada en la Habana (Cuba) crea en 1928 la Comisión Interamericana de Mujeres (CIM), siendo ésta la primera organización encargada de promover los derechos civiles y políticos de la mujer (CNGRJ, 2011).

Unos años más adelante se plasma la Declaración universal de los Derechos Humanos en 1948⁵, hecho que impulsó que estas conferencias ahondaran en los derechos políticos, económicos y sociales de la mujer (CNGRJ, 2011). En 1952 se adoptó la resolución 640 por la Asamblea General de las Naciones Unidas la cual fue abierta a la firma y ratificada en 1953, para su vigor en 1954 a partir de la Convención sobre los Derechos Políticos de la Mujer (ACNUR, 1997). Esta buscaba el principio de igualdad de derechos para los hombres y las mujeres enunciando el derecho al voto en igualdad de condiciones, así como también la ocupación de cargos públicos sin ninguna discriminación.

A partir de 1954, las Naciones Unidas alrededor del mundo inició un diálogo formativo a través de los años con los diferentes gobiernos, para que poco a poco se involucraran en la tarea de la igualdad y la equidad de género. A partir de esto, se dan con posterioridad otros instrumentos internacionales, contenidos en protocolos y estatutos, junto a las conferencias mundiales que aplican el concepto de igualdad y no discriminación por el género. Estos instrumentos se plantean y se adaptan por medio de Asambleas Generales, convenciones internacionales y conferencias que buscan mitigar las problemáticas no solo de discriminación basada en género, sino también, luchar por los derechos políticos, civiles y culturales de la mujer (CNGRJ, 2011).

Esto generó en el año 1995 la IV Conferencia Mundial de Beijing, que concretó una Plataforma de Acción encaminada a potenciar el papel de la mujer en la sociedad (CNGRJ, 2011). Enfocándose la necesidad de institucionalizar la perspectiva de género como principio de acción en todos los organismos de la ONU. Dichos actos trascendieron hasta el 2010 por

⁵ Esta declaración de diciembre 10 del año 1948 proclama que “su aplicación se da para todos los seres humanos de manera incondicional y sin distingo alguno de raza, sexo, religión, edad, orientación sexual, partido político, idioma...para disfrutar de una vida digna y con pleno desarrollo...”.

medio de la Declaración que acoge los progresos realizados con el fin de lograr la igualdad de género. No obstante, en el 2020 ONU Mujeres presentó por medio de un informe titulado “*Women’s Rights in Review 25 years after Beijing*” (Los derechos de las mujeres, una revisión 25 años después de Beijing) la conclusión del poco progreso hacia la igualdad de género, el cual no es estable y no logra visualizarse en los logros que se han fomentado con gran esfuerzo alrededor de los años (UN Women, 2020). El informe presenta un balance poco favorable con falta de medidas claras para incrementar la representación de las mujeres en los cargos de poder, añadiendo que ningún país ha logrado la igualdad de género, al no tener en cuenta a las mujeres y a las niñas de cada país.

¿Este balance podría cambiar? El Secretario General de las Naciones Unidas y la actual Directora Ejecutiva de ONU Mujeres, Phumzile Mlambo-Ngcuka son positivos ante un posible cambio de los porcentajes demostrados. Dos de estos aspectos se ven envueltos en la aceptación y valoración del trabajo doméstico, la reducción de la violencia doméstica y por supuesto, el aumento de la participación de las mujeres en la política. Si bien, según ONU Mujeres 131 países han aprobado leyes en favor de la igualdad de las mujeres estos avances siguen siendo lentos y desiguales, por tanto, se recomienda seguir trabajando en la Plataforma de Beijing alrededor del mundo.

Por ejemplo, según el informe las mujeres siguen asumiendo la mayor parte del trabajo de cuidados y doméstico no remunerado, una de cada cinco mujeres (18 %) ha sufrido violencia por parte de su pareja y en materia laboral, el acceso de las mujeres al trabajo remunerado se ha detenido en los últimos 20 años (UN Women, 2020). Teniendo en cuenta el tema de género, éste se ve impulsado en el sector transporte, por medio de planes y plataformas de acción contra el acoso sexual. Un ejemplo de esto es el plan de acción “*Project Guardian*”

en la ciudad de Londres inaugurado en el 2013, el cual fue una iniciativa en conjunto entre la policía británica (BPT), la policía de la ciudad de Londres (TFL) y la policía metropolitana (MET). Su objetivo era aumentar las denuncias de acoso sexual en el transporte público de la ciudad, así como también reducir estos sucesos, ya que la policía de Londres reveló que el 15 % de las mujeres que se desplazaban en el transporte público sufrieron de acoso sexual. Sin embargo, estos casos no fueron reportados por las víctimas lo cual disminuía el alcance policial para detener dichos sucesos.

El plan de acción tuvo buenos resultados e inspiró una operación similar en Boston, Massachusetts, teniendo en cuenta la creación de una línea directa y confidencial, como también el uso de redes sociales para incentivar las denuncias. Para el 2015 el BETC y la asociación francesa Stop Harcèlement de Rue crearon una aplicación especial con el fin de terminar con el acoso callejero de las mujeres en Francia. Esta aplicación titulada “Hé” tuvo como objetivo disminuir el acoso en el espacio público al ver que según informes el 81 % de las mujeres han sido víctimas de este tipo de fenómeno. Junto con esto, la asociación también trabajó para propagar una campaña en el metro de París en contra de la violencia de género en el transporte y el espacio público. El Ministerio de Asuntos Sociales y la RATP buscaron que todas las autoridades de todos los colectivos territoriales utilizaran la campaña generando conciencia para que disminuya el peligro de las mujeres francesas (Gouvernement, 2015).

Seguido de esto, surge el Transport Gender Lab en el 2017 iniciativa del BID que promueve la incorporación de la perspectiva de género en los sistemas de transporte público de cuatro grandes ciudades latinoamericanas (entre ellas Bogotá) a través de la cooperación y búsqueda de soluciones conjuntas en temas de seguridad, falta de datos en materia de movilidad y la poca participación femenina en este sector (BID, 2017). En la capital, la iniciativa buscará

dicha mejora en la entidad asociada, en este caso, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio –TransMilenio.

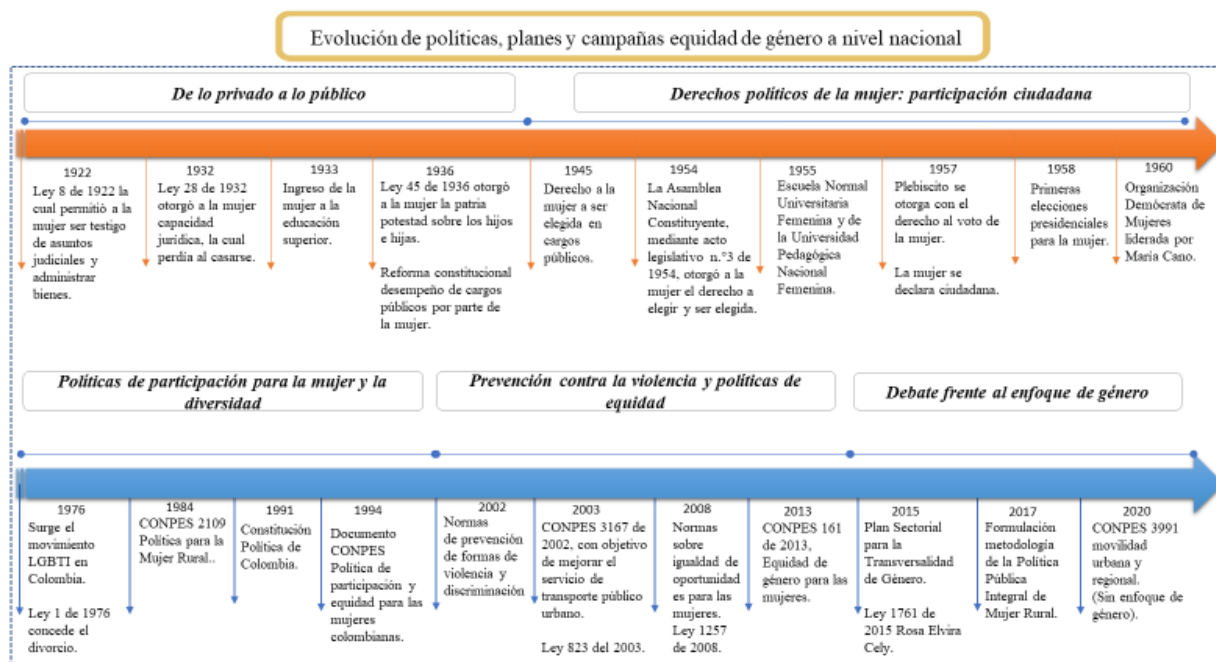
En el 2018, la Mesa de Atención a Víctimas del Comité Municipal de Prevención de Violencia de San Salvador lanzó una campaña contra el acoso sexual en el transporte público, la cual tuvo como objetivo informar sobre los servicios y los números de atención para las mujeres que sufren violencia de género en el transporte. Finalmente, en el 2019 gracias a estas iniciativas países de Latinoamérica como Guadalajara, México, Perú y Argentina también se unieron a la mitigación de estos fenómenos en el transporte.

5.1.2. De lo público a lo privado: participación política de la mujer en Colombia

En la figura 8 se muestra el ejercicio de línea de tiempo “Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto nacional” que resume el ejercicio de revisión de políticas, programas y campañas en el contexto nacional descrito en la presente sección.

A nivel nacional la aprobación e implementación de políticas se da en una etapa tardía después del derecho al voto en 1954, y como es bien sabido, los derechos de las mujeres en Colombia en cuanto a participación política, e incluso social han sido reconocidos de manera lenta pero progresiva. De hecho, antes de este acontecimiento la mujer empieza a ser valorada como sujeto de decisión y poco a poco sale de un ámbito privado a un ámbito público, es un periodo que inicia con la Ley 8 de 1922 la cual permitió a la mujer ser testigo de asuntos judiciales y administrar bienes. Asimismo, la Ley 28 de 1932 permitió la libre disposición y administración de bienes dentro del matrimonio, otorgándole a la mujer la patria potestad que perdía al casarse. Fue un gran suceso ya que el código civil permitía la potestad marital, figura mediante la cual el matrimonio impedía que las mujeres tuvieran independencia económica. Esta potestad fue abolida gracias a esta ley.

Figura 8. Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto nacional



Fuente: Ajustado por Bernal Castillo con base en la Oficina de Género y Derechos Humanos Alcaldía de Pasto, 2007.

Así pues, estos actos administrativos fortalecieron la igualdad y protección jurídica de las mujeres colombianas, y fue en este periodo donde se empezaron a expedir más normas relacionadas con los derechos civiles y fundamentales de la mujer. Entre estos, se destaca el ingreso de la mujer a la educación superior en 1933, lo que condujo a que en 1936 por medio de la Ley 45 se le otorgara a la mujer la patria potestad sobre los hijos e hijas y se diera la reforma constitucional sobre el desempeño de cargos públicos por parte de la mujer en el territorio colombiano. Más adelante surge el primer congreso nacional de mujeres en 1945 por medio del Partido Socialista Democrático y el liderazgo de Mercedes Abadía, Lucila Rubio de Laverde y Matilde Espinosa (Luna, 1999). A este gran evento asistieron estudiantes, campesinas, y sindicalistas de diferentes regiones de Colombia. A este paso, las mujeres

colombianas empezaban a reunirse para reclamar al Gobierno el cumplimiento de la Carta de Naciones Unidas en búsqueda de la igualdad.

Estos acontecimientos abrieron el inicio de la participación política de las mujeres con el derecho al voto mencionado con antelación, para que finalmente en 1957 la mujer fuera declarada ciudadana. Cabe resaltar que estas intervenciones fueron gracias a las sufragistas feministas de la época, las cuales como lo menciona Lola Luna (1999) justificaban únicamente el deber de la participación política y la justicia. De hecho, hasta la época había once proyectos de ley a favor del sufragio femenino (Luna, 1999), favoreciendo el debate y discurso político en las Cámaras y en la prensa colombiana, con la única diferencia de que las mujeres votaban por un hombre y persistía entonces un sesgo político entre las sufragistas conservadoras y liberales de la época⁶.

Años después en 1976 Surge el movimiento LGBTI en Colombia en medio de un país conservador en materia de pensamiento y libertad. Esta lucha colectiva se desarrolló al mismo tiempo que el Movimiento de Liberación Homosexual en Colombia por el líder León Zuleta, quien buscaba la autonomía del cuerpo y del ser guiado por el pensamiento europeo y anglosajón (Urrego, 2005, p. 16). Por medio de la lucha colectiva y el surgimiento de diferentes movimientos sociales se buscaba un cambio institucional en el país bajo la influencia ideológica de movimientos que habían surgido en los años 60 y 70 en Estados Unidos.

⁶ Para el contexto político de este momento ver: Gerardo Molina. Les Ideas liberales en Colombia. Ed. Tercer Mundo. Bogotá 1977. tomo 3. La obra tiene tres volúmenes que recorren la historia colombiana desde 1849 a 1958.

¿Qué mejoró la construcción de estos procesos sociales? Claramente la Constitución de 1991. La Carta Política ayudó a la regulación de derechos para los hombres y las mujeres, así como también, para el Movimiento LGBTI en Colombia. El surgimiento del “Estado Social de Derecho”, apoyó la no discriminación con los actores que históricamente habían sido violentados en el país, por ejemplo, las mujeres indígenas y negritudes. Un artículo importante para destacar es el artículo 13 de la Carta Política, el cual señala que: “Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica (...)”. En este sentido, la Constitución plantea que la mujer es una ciudadana libre e igual ante la ley colombiana.

Seguido de esto, en 1985 se abrió paso a la seguridad social de las empleadas domésticas por medio de la Ley 11, que también impulsó el Decreto 999 de 1988 el cual suprimió el “de” de las mujeres casadas⁷. En medio de esto, el Gobierno de César Gaviria Trujillo adoptó una política de Estado que avanzaba en la incorporación estructural de la temática de la mujer, asignando en el presupuesto nacional recursos para el trabajo de las mujeres colombianas. Esto se desarrolló gracias al Decreto 1878 de 1990, con el cual se creó la Consejería Presidencial para la Juventud, la Mujer y la Familia (CNGRJ, 2011).

Dentro de este marco de reconocimiento, durante la presidencia de Ernesto Samper (periodo 1994-1998) se alcanzaron grandes avances en cuanto a equidad y participación de la mujer. El 31 agosto de 1994 se lanza el documento CONPES “Política de participación y equidad

⁷ Ver el informe de la Comisión Nacional de Género de la Rama Judicial 2011.

para las mujeres colombianas” pues Samper planteaba que era necesaria una cultura de equidad entre mujeres y hombres. Esta política de participación buscaba lograr el “salto social” y que las mujeres fuesen las principales protagonistas de este. Entre lo que se planteó se habló de: la vinculación de las mujeres independientes al régimen contributivo; modificación legal del régimen de sociedad conyugal para que ninguna parte de la relación pudiera disponer sin consentimiento de los bienes de la familia e incluir sanciones a todas las formas de violencia intrafamiliar; además, se habla de un avance educativo para cualificar a las mujeres (Presidencia de la República, 1994-1998).

Adicionalmente, un año después de la posesión de Ernesto Samper como presidente de la República se celebra la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer de la ONU en Beijing luego de la cual el Gobierno colombiano decide crear la Dirección de Equidad de Género *“para cumplir con su compromiso y adelantar acciones nacionales para cerrar las brechas de género y construir una cultura fundada en la igualdad a partir de acciones afirmativas, programas sociales y una clara transversalidad en las políticas públicas”* (Espectador, ¿Y las políticas públicas para la mujer?, 2011). En este mismo año, un grupo de mujeres campesinas de diferentes departamentos del país, le exigen a Ernesto Samper que se cree una oficina en la que se hable exclusivamente de los temas de la mujer en cada uno de los departamentos o municipios. Las peticiones se hicieron en el marco del seminario “Mujer Rural en el Salto Social”.

Durante el periodo 1998-2002, el nuevo presidente Andrés Pastrana disminuye la Dirección por la Equidad de Género transformándola en una consejería de la Dirección Administrativa de la presidencia (Espectador, ¿Y las políticas públicas para la mujer?, 2011). Con esto, dicha institución pierde gran parte de su estatus político y deja de hacer parte de las reuniones

ministeriales y pierde su autonomía financiera, lo cual se evidencia dentro del Presupuesto General de la Nación en el que se da prioridad al sector de defensa y seguridad ubicando esta consejería dentro del conjunto “otros sectores”.

Seguido de esto, en el 2003 se dicta la norma de igualdad de oportunidades para las mujeres la cual tiene por objeto establecer el marco institucional y orientar las políticas y acciones por parte del Gobierno para garantizar la equidad y la igualdad de oportunidades de las mujeres, en los ámbitos público y privado. Esta Ley busca también, la adopción de las políticas de igualdad de oportunidades para las mujeres adoptando criterios de género en las políticas, decisiones y acciones en todos los organismos públicos nacionales. El Gobierno por su parte tenía que diseñar programas de formación y capacitación laboral para las mujeres, más aún en el área de construcción el cual está destinado “para los hombres” como una construcción de los roles de género.

En el 2008 el Congreso Nacional radica la Ley 1257 la cual tiene como objetivo “la adopción de normas que permitan garantizar para todas las mujeres una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como en el privado”. Esta ley fue demasiado importante ya que buscaba la participación de la formación de los servidores públicos, la detención del acoso, la denuncia de prácticas discriminatorias y el desarrollo de diferentes programas de protección para la mujer. Poco a poco las mujeres prevalecían aún más en el ámbito público sujetas de derechos civiles, sociales y económicos (CNGRJ, 2011).

A partir de esto, en el 2012 atendiendo al Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos” el Gobierno Nacional promulga una política pública nacional por medio del CONPES 61 de 2013. Dentro de los diferentes lineamientos se tuvo en cuenta la

de equidad de género para las mujeres y del Plan integral para garantizar una vida libre de violencias, para que este durara se desarrolló una financiación por medio de un Plan Indicativo 2013-2016, el cual debía ser evaluado por los diferentes Ministerios. En este mismo año, se conoció uno de los crímenes más atroces del país escandalizando al país por la muerte de Rosa Elvira Cely en el Parque Nacional de Bogotá. Después de este hecho, en el 6 de julio del 2015 Juan Manuel Santos se expide el 6 de julio del 2015 la Ley 1761 o Ley Rosa Elvira Cely, la cual reconoció el feminicidio como un delito autónomo.

Finalmente, en los últimos años se integró la visibilidad del cuidado con la participación de las mujeres rurales en el país. En 2017 se empieza a formular la metodología de la Política Pública Integral de Mujer Rural indicando que el trabajo doméstico no remunerado era significativo y valioso ya que juegan un papel como cuidadoras de los niños, niñas y ancianos y en varias ocasiones son las proveedoras económicas de sus familias. Lo interesante de esto, fue el lenguaje y vocabulario que empezaba a acuñarse dentro de esta formulación y también en el Plan Nacional de Desarrollo (2014-2018), elementos que utilizaron el enfoque de interseccionalidad⁸ en su propuesta metodológica. Se reconoce dentro de estos informes que para la mujer rural persiste simultáneas estructuras de opresión y de formas de discriminación. Estas pueden ser dadas por razones de sexo, raza/etnicidad, preferencia sexual, y otros factores (PND, 2014-2018).

⁸ “El término ‘interseccionalidad’ fue acuñado por la experta legal Kimberlé Williams Crenshaw en 1995. La académica afroestadounidense llegó a este concepto inspirada por el conocimiento y los saberes emancipatorios heredados de sus ancestros, pioneras feministas y pensadoras negras que lucharon contra la cosificación de sus cuerpos, contra el yugo del racismo, del sexismo y de la discriminación de género y de clase social desde los tiempos de la esclavitud” (Muñoz, 2011, página 10).

¿Qué pasa entonces con el sector transporte? Actualmente se formuló la política nacional sobre la movilidad urbana y regional a través del CONPES 3991, lo interesante de esto es que no tiene un enfoque de género que aporten a las estrategias para orientar el desarrollo de medidas de movilidad que contribuyen al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades del país. Si bien, el documento tiene presente las falencias de ejecución de los planes de movilidad en torno a la visión integral y la desarticulación con otros instrumentos de planeación como los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, en ningún momento formulan un apartado para el género y la movilidad del cuidado.

Lo que hace que esta política tenga menos armonía junto al Plan Distrital de Desarrollo 2020, el cual sí tiene en cuenta hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible. Por tanto, seguirán teniendo falencias en la adopción e implementación al no tener en cuenta este tema, ya que a nivel municipal los planes de desarrollo sí ahondan en el enfoque de género al igual que Bogotá.

5.1.3. Políticas públicas de transporte en Bogotá: movilidad, género y cuidado

En la figura 9 se muestra el ejercicio de línea de tiempo “Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto distrital” que resume el ejercicio de revisión de políticas, programas y campañas en el contexto nacional descrito en la presente sección.

A nivel distrital, en el periodo de 1944 a 1948 hubo un tiempo de agitación en el sector de las mujeres, en el apartado anterior se mostró que políticamente hubo divergencias dadas a las crisis de los partidos de la época. Estas agitaciones sociales tuvieron que ver dadas las expectativas que incumplió Alfonso López Pumarejo en su gestión, protestas que también se dieron gracias al gaitanismo y el descontento popular por lo menos en la ciudad de Bogotá.

Estos movimientos fueron generados por medio de una gran participación de las mujeres, movilizándose por su condición de madres, esposas, amas de casa y discriminación con base al sexo.

Figura 9. Evolución de políticas, planes y campañas sobre equidad de género, contexto distrital



Fuente: Ajustado por Bernal Castillo con base en Vásquez (2007); Veeduría Pública Distrital (2017).

Este periodo sin duda tuvo gran relevancia para las sufragistas de la época, quienes crearon la Organización Femenina Nacional en 1945 y extendieron su lucha hasta 1957⁹. Cabe añadir que hicieron parte de esta organización María Currea de Aya, Lucilla Rublo de Laverde, Aidé Anzola, además de Josefina Canals de Reyes, Rosa María Agullera, Hilda Cartazo y Ofelia Uribe de Acosta (Luna, 1999). Esta organización tuvo apoyo de sufragistas liberales y

⁹ Para más detalles de todo el proceso ver Norma Villarreal. "Movimientos de Mujeres y Participación Política en Colombia. 1930 – 1991, en Luna. L. G. YVillarreal. N. Historia. Género y Política. Movimientos de Mujeres y Participación Política en Colombia. 1930-1991. SIMS / CICYT. Barcelona 1994. pp. 97-121. También se encuentran gran número de biografías de mujeres. que participaron en el movimiento sufragista y que serán citadas en este trabajo. en Uvla Stella Melo. Valores Femeninos de Colombia. Bogotá 1966.

conservadoras, las primeras se enfocaron en el hogar y la política; las segundas mantenían una postura frente a la maternidad y la feminidad en el ámbito público y privado.

Por otro lado, hay que añadir a este apartado que lo interesante de esta búsqueda fue ahondar en el sector transporte de Bogotá junto a algunas políticas y campañas de género, y es en el año 1958 donde surgen entidades públicas descentralizadas que empiezan a administrar las empresas de transporte urbanos de la capital. En primer lugar, por medio del Decreto 529 se estableció la Empresa de Buses de Bogotá D.E, la cual en 1959 es cambiada por la denominada EDTU o Empresa Distrital de Transportes Urbanos que en promedio contaba con 109 buses para la ciudad¹⁰. Para este mismo año, se implementa la Ley 15 de 1959 sobre “intervención del Estado en el transporte” y “creación del Fondo de Subsidio de Transporte”, medidas que afectaron el costo-beneficio de los usuarios del sistema (Archivo de Bogotá, 2009).

Después de esto, surgen las empresas privadas con el transporte colectivo en los años 70 donde se vincula a la ciudad vehículos sin subsidio llamadas “busetas”, manejando una tarifa superior a los buses anteriormente implementados. Dada esta situación en 1983 se busca igualar tarifas por medio de buses modernos estableciendo el Transporte Sin Subsidio (TSS), incentivando el paso de buses subsidiados al sistema TSS para así aumentar la tarifa permitida.

Otro aspecto relevante en el sector transporte se dio por medio del proceso de descentralización político-administrativa que tuvo lugar hacia finales de los ochenta y principios de los noventa en Colombia. Éste dio un rol a los municipios de carácter autónomo

¹⁰ Informe de la junta directiva y la gerencia al Concejo de Bogotá (cit. en Rodríguez y Núñez, 2003: 195).

frente a los procesos de control y planificación en el área del transporte y el tránsito. Un reflejo de esto es el Decreto 80 de 1987 "Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano", y para Bogotá se enfocó en los servicios intermunicipales entre la ciudad y los municipios. Asimismo, las entidades públicas vuelven a jugar un factor relevante en Bogotá mediante el Decreto 265 creando la Unidad de Transporte Público de la STT, con administración del transporte público en la ciudad (Archivo de Bogotá, 2009).

Frente a esto cabe resaltar que realmente las empresas distritales de transporte tuvieron una participación muy baja en las dinámicas de movilización, es por esto mismo que se realizó la privatización del transporte colectivo. Además, la STT tenía que lidiar con el deterioro de la malla vial y la sobreoferta en el transporte lo que impulsó en gran medida el uso de vehículos ilegales e informales en la ciudad¹¹. A partir de esto, se empieza a realizar estudios enfocados en un transporte integrado y es por medio del acuerdo 6 de 1998 que se crea el TransMilenio, el cual es inaugurado en diciembre de 2000. Se construyó a lo largo de las vías principales de la ciudad por medio de troncales especiales y el acompañamiento de un sistema de buses alimentadores, los cuales hasta el día de hoy permiten acercar a los usuarios de los barrios periféricos, a las estaciones cercanas (Gilbert, 2008).

¿En qué momento participa el género en las políticas de transporte? Según Lya Fuentes (2007) el tema de equidad de género emergió por primera vez en el Plan de Desarrollo Vivir todos del mismo lado (2001-2003), en la segunda administración del alcalde Antanas

¹¹ El Plan Maestro de Transporte Público de 1996 afirma que existen 631 rutas autorizadas en Bogotá y 95 rutas ilegales amparadas en una modalidad de transporte informal. Se registran los siguientes tipos de vehículos de servicio público ofrecido por las empresas privadas: bus corriente, bus ejecutivo, bus superejecutivo, buseta y colectivo.

Mockus. Junto con esto, por medio del acuerdo 091 de 2003 se establece “el plan de igualdad de oportunidades para la equidad de género en el Distrito Capital” instrumento que facilitaba el diseño de las políticas públicas. En esta misma línea de superar los obstáculos que impiden la materialización de la igualdad real que tenía la Alcaldía, siguió la administración de Luis Eduardo Garzón con el Plan de Desarrollo Bogotá sin indiferencia, (2004-2008) adoptando el principio de la diversidad por medio de una política denominada “mujer y géneros” (Bogotá sin indiferencia, 2004-2008, p. 3).

Estos planes dan cuentas de que se trató de incorporar un lenguaje incluyente, el apoyo nutricional a las mujeres gestantes y lactantes, y la maternidad y paternidad responsable. Sin embargo, el primer plan que incluyó por primera vez la diversidad sexual fue el Plan Bogotá sin indiferencia (Fuentes, 2007). A pesar de esto, hay que señalar que en la administración de Garzón se genera la primera política pública en Bogotá por medio del Decreto 166 de 2010 orientada al enfoque de derechos y de género. Sin embargo, esta política iba encaminada a la prevención, atención, protección, sanción y reparación a mujeres víctimas del desplazamiento forzado que se encontraban en la ciudad y la prevención de la trata y prostitución forzada; pero en ningún momento ahonda en las mujeres transgénero de Bogotá.

Cuatro años después durante la alcaldía de Gustavo Petro en el 2014 se empieza a hablar sobre la importancia de la mujer en el transporte prevaleciendo su seguridad. En torno a este último punto se realiza un debate y plan piloto para autobuses de TransMilenio solo para mujeres junto a varias campañas educativas. Sin embargo, el programa finalizó en 2016 debido a que no tuvo buenos resultados ya que no hubo modificación alguna en las tendencias de agresión sexual y no se resolvieron los problemas subyacentes en torno al acoso sexual en el transporte público (El Espectador, 2016).

En el periodo del 2014, la campaña más conocida tuvo como nombre “Una rosa no se roza”, la cual se desarrolló en conjunto con el programa regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos” del Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM), que fue implementado por TransMilenio (Jirón y Zunino, 2017). La campaña contó con Post It, Pop Man, tableros electrónicos y paletas informativas en las estaciones y los portales de mayor afluencia, además de presentaciones de colectivos de teatro (Jirón y Zunino, 2017), no obstante, dicha campaña tuvo un lenguaje machista y sexista ya que a la mujer “se la cuida porque es una rosa, una flor delicada, no un ser humano con los mismos derechos que los hombres” (DESPACIO, 2018).

En este sentido, el distrito empezó a trabajar en la generación de políticas y campañas a favor de la seguridad y el derecho a la ciudad de las mujeres, utilizando mecanismos como Safetipin en el 2016 cuyo objetivo era generar una evaluación de percepción sobre la seguridad en espacios públicos Bogotanos para mujeres a través de imágenes georreferenciadas (Secretaría Distrital de la Mujer- Bogotá, 2015). Así como la implementación de un cuerpo o fuerza especial de 11 agentes de policía (7 mujeres) a cargo de prevenir y detener las agresiones contra las mujeres en el transporte público en troncales con mayor reporte de delitos (El Tiempo, 2014).

Finalmente, en el 2019 en el periodo de administración de Enrique Peñalosa en conjunto de la Secretaría de Movilidad capacitó a los empleados sobre la necesidad de incluir una perspectiva de género en el diseño y la implementación del transporte urbano (DeESPACIO, 2018). En línea a esto la Alcaldía a través de las Secretarías Distritales de la Mujer, Seguridad y la empresa TransMilenio generaron en el 2019 un protocolo y una hoja de ruta para sancionar y prevenir el acoso sexual en el transporte público, la campaña para promoverlo se

titula “Me Muevo Segura” (Mujer S. D., 2019). Dicha campaña se acogió a la Alcaldía de Claudia López en el 2020 buscando que a través de los diferentes medios de comunicación y en los canales institucionales, la ciudadanía identifique qué es acoso y cómo reaccionar cuando se presenten este tipo de casos, así generar una denuncia (Secretaría Distrital de la Mujer, 2020).

Asimismo, en el Plan Distrital de Desarrollo de Claudia López se tiene en cuenta la igualdad de oportunidades y desarrollo de capacidades para las mujeres. Por medio del cual se busca empoderar a las mujeres en el ejercicio de sus derechos, para así prevenir y atender las violencias contra las mujeres, con orientación y acompañamiento psicosocial (Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI, 2020). Dentro de este instrumento, se tiene en cuenta el Sistema Distrital del Cuidado que atribuye a la implementación de estrategias de cuidado “la población más vulnerable de la ciudad, a fin de aportar a la igualdad de género”. Buscando así reconocer y valorar el trabajo de cuidado no remunerado y el trabajo doméstico no remunerado.

5.2. Análisis cualitativo de las entrevistas a usuarias del transporte público en Bogotá

Después de haber ahondado a profundidad en la generación de políticas con enfoque de género tanto a nivel internacional, nacional y distrital, en este apartado se quiere mostrar el análisis cualitativo de la investigación. Como se mencionó en la metodología se diseñó una entrevista semiestructurada para las mujeres usuarias del transporte público de Bogotá. Al momento de realizar las entrevistas hubo varias usuarias que no habían sido víctimas de acoso sexual en el TransMilenio de Bogotá o en otro modo de transporte, por tanto, la entrevista en dichos casos se enfocó en la importancia de la movilidad del cuidado.

Al mismo tiempo, las usuarias que sí fueron víctimas de estos fenómenos compartieron sus experiencias a lo largo de las entrevistas, lo cual permitió abordar este tema en los análisis cualitativos y en la generación de hallazgos importantes para las recomendaciones finales de esta investigación. Debido a esto, la sección de resultados se dividió en dos grandes apartados para una mejor comprensión del lector. El primero, se enfoca las relaciones entre el género, el transporte y la movilidad urbana. En este primer apartado se abordan aspectos relacionados con el espacio público, el modo de transporte y el acoso sexual, como también en cuanto a los costos de la movilidad y los niveles de accesibilidad. El segundo apartado se enfoca en la movilidad del cuidado, abordando los temas de las tareas productivas y reproductivas, y las relaciones entre la accesibilidad, la movilidad del cuidado y el nivel socioeconómico de las usuarias.

5.2.1. Género, transporte y movilidad urbana

5.2.1.1. Género y espacio público: limitaciones para transitar libremente

En esta sección, se tratarán las respuestas de las participantes desde el género en el espacio público de Bogotá, debido a que, en el estudio de la relación de género con el urbanismo, han surgido diferentes temas de investigación (Velásquez M. de González y Meléndez U, 2003), tales como la relación entre el Género y la espacialidad que analiza los factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano, el género y la inseguridad del espacio público y el espacio público desde perspectivas feministas. Estos tienen en cuenta las diferencias de oportunidades, las limitaciones desde los roles de género y las creencias en una sociedad acerca de lo que es femenino o masculino (Shaw S. en Jackson y Burton, 1999). Además de esto, identifican la ciudad como un lugar propicio para las actividades diarias indiferente a las identidades de género (Augé, 1993) puesto que tiende a ser un espacio que reconoce las diferentes culturas y dinámicas sociales.

Por tanto, el espacio público tiene un valor único al proveer la accesibilidad y la respuesta efectiva a las necesidades de sus diferentes usuarios. Sin embargo, las usuarias de Bogotá no tienen un disfrute del espacio público asociado a su libertad, ya que diariamente se sienten cohibidas para transitar en las calles de la ciudad e inclusive de su mismo barrio. En las entrevistas semiestructuradas las participantes señalaban que se sienten limitadas al momento de desplazarse en el espacio público más aún en el Centro de la ciudad.

Y a pesar de que muchas de ellas quisieran utilizar la bicicleta como otro modo de transporte, al tener que transitar solas ciertas partes de la ciudad prefieren utilizar el transporte público para desplazarse a su trabajo, esto con el fin de evitar espacios poco iluminados, puentes peatonales y parques con el riesgo de sufrir acoso callejero u otros tipos de violencia.

“En el Centro evito todo lo que sea abajo de la décima a menos de que esté con alguien, alguien hombre. Tampoco voy más allá del archivo histórico. No paso ni por Egipto ni por las cruces sola, si paso por ahí voy con alguien que sea de allí. Y ya como San Cristóbal Sur y eso ya sin problema. Tengo familia en patio bonito, pero tiendo a no ir por razones de seguridad. Y la Caracas me parece super riesgosa y toda la 57 hacia abajo. La 13 no me parece tan grave pero la Caracas sí”.

-Juliana¹²- (Comunicación personal, 17 de junio de 2020, P#03).

Estos hechos terminan reproduciendo las desigualdades; más aún las desigualdades de género en las experiencias de viaje de la movilidad urbana en la vida cotidiana de las usuarias. Dentro de esto, otro aspecto a resaltar sería la infraestructura urbana para la movilidad la cual no está pensada para las mujeres y es ahora en donde los problemas como la inseguridad, la falta de accesibilidad para madres gestantes y la poca atención en las actoras de cuidado se ven involucrados en la planeación que no incluye este tipo de factores en los procesos de diseño e implementación de proyectos.

¹² Los nombres de las participantes han sido cambiados.

Es en este aspecto donde la ciudad se ha visto pensada para las masculinidades, es solo hasta el 2019 que la Encuesta de Movilidad tiene en cuenta la variable género en un marco más amplio. Los resultados indican que los hombres tienen una mayor movilidad de forma más cotidiana que las mujeres en modos de transporte como la bicicleta o las motos (Encuesta de Movilidad, 2019). De esta manera, el espacio público y el transporte se transforman hegemonícamente masculinos (Jirón y Zunino, 2017).

“Pensaría yo que son cambios como tal del bus, buscar estrategias para encontrar espacio para no sentir que tengo que estar en contacto con un hombre cuando hay mucha congestión. Irme adelante en el bus me parece preferible. Como estar más pendiente, me parece mejor cambiar mi actitud dentro del sistema en el transporte público. Que en sí cambiar de rutas. Pero sí, estar más alerta es lo que he cambiado”.

-Andrea- (Comunicación personal, 17 de junio de 2020, P#02).

En conclusión, la planeación urbana sigue pensada desde las masculinidades asumiendo que lo público es del hombre en su totalidad, mientras que el de la mujer es lo doméstico, lo privado, lo invisible. Es por esto, que en Bogotá los espacios públicos no se orientan a las necesidades de las mujeres sino a segregarlas, partiendo de que es una problemática de la cultura machista en la que vivimos, pero también del gobierno local y del Estado al no diseñar espacios equitativos. En este sentido, se recomienda que el diseño de la ciudad esté pensado con respeto a las normas de cesión, teniendo en cuenta las zonas verdes, la amplitud de espacios y la acomodación adecuada de la iluminación.

5.2.1.2. La mirada de la profesional frente a la mirada de la empleada doméstica

Dentro de la investigación hubo una mirada más activa hacia las mujeres profesionales que a las empleadas domésticas, no obstante, ninguna es más importante que la otra al momento de hablar de la movilidad del cuidado. Desde la mirada de las profesionales persiste una facilidad al momento de escoger el modo de transporte en el cual quisieran desplazarse ya

sea para su trabajo o para realizar compras dedicadas al cuidado de su hogar. Las profesionales entrevistadas señalaban que no les gusta el modo de transporte de TransMilenio por las aglomeraciones que se forman en los buses y las estaciones. Varias de ellas suelen desplazarse en bicicleta a los supermercados cerca a su hogar y a su empleo, o toman vehículos particulares asociados a plataformas digitales.

“No, casi siempre uso TransMilenio para ir al Centro. Yo vivo en la Boyacá con 13 y voy al Centro donde queda la Cinemateca, a esa parte de Bogotá generalmente voy en TransMilenio o SITP. Pre COVID era una vez cada 15 días que utilizaba ese servicio, porque generalmente me muevo en Beat. Cuando tengo que ir a algún lado me muevo en Beat, si no me voy en bici, porque aprovecho que ahorro dinero y cuando tengo que pagar prefiero pagar un transporte individualizado”.

-Valentina- (Comunicación personal, 26 de junio de 2020, P#10).

“Pues yo por ahora prefiero completamente montar el carro, o bicicleta oirme caminando. Porque también me siento super insegura en estos tipos de transporte. En los taxis también siento que hay muchos tipos de acoso, y la única vez que monto en taxi o en Uber es cuando estoy acompañada. Pero no me gusta ya montar transporte público. O también procuro ir con mi familia”.

-Paola- (Comunicación personal, 28 de junio de 2020, P#12).

Para ellas la accesibilidad a los diferentes equipamientos suele ser más fácil ya que los servicios domésticos los tienen domiciliados por tanto suelen desplazarse muy poco y no invierten tantos ingresos en el transporte. Una particularidad que se encontró es que las mujeres profesionales suelen ahorrar para sus actividades en el futuro, por esto no es una opción cambiar de modo constante por cuestiones de costos. A pesar de que el ingreso mensual en el transporte esté entre 1 % o 5 %, prefieren ahorrar ese dinero y transportarse en bicicleta. No obstante, cuando se desplazan en transporte público consideran que persisten limitaciones para realizar más viajes.

Dentro de la codificación se encontró que la mujer profesional tiende a nombrar de manera recurrente los modos y el espacio público como aspectos negativos dentro de la ciudad. Estos, suelen ser asociados a la inseguridad, el acoso y la violencia de género y la importancia que deben tener al momento de tener una mayor accesibilidad para su trabajo. Es decir, que a pesar de que el transporte público sea negativo dadas las situaciones que pueden ocurrir, es importante para la mujer profesional que tenga cercanía y una mayor accesibilidad para tener que caminar menos desde la estación a su trabajo, en caso de que lleguen a movilizarse por este modo (ver anexo 5).

“De mi trabajo a la estación es una cuadra y cuando están llenas las estaciones no me voy en TransMilenio, mi estación de trabajo es la de Alcalá y cuando se llena es como “uy no”. Entonces yo sigo derecho y pido carro, lo que sea”.

-Sandra- (Comunicación personal, 08 de junio de 2020, P#1).

Por otro lado, la mirada de las empleadas domésticas suele ser una visión diferente que gira en torno al cuidado. En este caso la Participante #9 relataba su desplazamiento de una manera muy tranquila, porque es el que suele hacer en dos modos de transporte TransMilenio o vehículo particular. En ningún momento mencionó la forma de transportarse en otro modo de transporte ni tampoco que haya sido víctima de acoso sexual en el TransMilenio, pero sí tuvo en cuenta la conformación de su núcleo familiar para todas las respuestas. Además, se dedica al trabajo doméstico remunerado en un solo hogar, en donde lava, plancha y hace el aseo común, como también lo hace en su casa. Convive con sus hijas, su nieta y su esposo, por tanto, suele distribuir actividades entre su empleo y las del cuidado doméstico de su propio hogar. Al momento de desplazarse se le dificulta cuando las estaciones o los buses van llenos y por eso suele tardar más de hora y media en llegar a su lugar de empleo desde su hogar.

Cuando va tarde y su esposo puede llevarla a su lugar de trabajo no duda en preguntarle, sin embargo, cuando este no puede hacerle el favor utiliza el transporte público. Yaneth¹³ tiene una ventaja que no muchas empleadas domésticas poseen en Bogotá, ella vive a una hora o menos de su lugar de trabajo, por tanto, no tiene que desplazarse desde la periferia al centro urbano ni realizar trasbordos que impliquen más tiempo de desplazamiento. Sin embargo, hay que tener en cuenta que si esta investigación se realizara únicamente a empleadas domésticas la mayoría tendría respuestas similares, gastarían más tiempo y más costos a la hora de desplazarse para trabajar.

“Pues ahorita que está complicado sí hay cambios. Por ejemplo, ya no puedo coger el bus, entonces me toca en taxi o a veces mi esposo me lleva. Porque ya no se puede coger el bus normal. Si me lleva mi esposo y si no hay trancón dura una hora. Pero si hay trancón dura una hora y media casi dos horas, imagínate mucho trancón”.

-Yaneth- (Comunicación personal, 25 de junio de 2020, P#9).

A pesar de que las actividades de cuidado sean similares, para estos grupos de mujeres la movilidad actúa de una manera diferente. Las mujeres profesionales cambian su rutina dependiendo sus necesidades diarias, y ahora que con el COVID-19 estas no varían mucho, suelen ser similares. En el caso de Yaneth al ser empleada doméstica le siguen pagando a pesar de que ella no realice las actividades diarias en su lugar de trabajo, no obstante, tiene que desplazarse a diferentes equipamientos de salud o bienes y servicios para cuidar a su familia la cual sigue siendo su prioridad. Por esto, la movilidad del cuidado tiene cara de mujer, pero esta es diferente para cada una de ellas.

En conclusión, es necesario conocer los cambios en la movilidad de las mujeres profesionales y mujeres que realizan trabajo doméstico pre y post COVID-19, para así comprender sus

¹³ Los nombres de las participantes han sido cambiados.

conductas frente al cambio en los modos de transporte junto a sus dinámicas diarias. Un ejemplo de esto es el trabajo de Yaneth quien comunicó que después del aislamiento preventivo iba a volver a trabajar en el mismo horario de 10:00 am- 6:00pm únicamente con la condición de que evitara el transporte público y fuera en vehículo particular. Por esto, es necesario que tanto la Secretaría de Movilidad, como la Secretaría de la Mujer y la academia trabajen en conjunto para sacar datos cuantitativos y cualitativos de todas las trabajadoras para saber cómo se desplazan en esta nueva presencialidad.

5.2.1.2. El miedo de transitar la calle para tomar el transporte público: experiencia de viaje

Sandra¹⁴ no fue víctima de acoso sexual en el transporte público, pero reconoce que al momento de realizar diferentes actividades para el cuidado de su hogar tiene los servicios públicos domiciliados porque ir a hacer pagos sola le da miedo.

“Yo vivo sola en Bogotá, mi familia no está aquí. Entonces, cuando tú eres mujer sola en Bogotá, aprendes a tener ciertas prácticas y pues también la gente de acá te lo va diciendo, entonces la amiga que dice “no mira a tal hora no salgas”. Ir optimizando entonces los pagos para no tener dinero contigo y evitar, así como malas experiencias.”

-Sandra-(Comunicación personal, 08 de junio de 2020, P#01).

El miedo que siente una persona como Sandra impide que las mujeres tengan accesibilidad a los diferentes equipamientos de bienes y servicios para sus actividades de cuidado. Si bien, tienden a ahorrar tiempo al no tener que desplazarse, las entrevistadas se sienten cohibidas en el espacio público. Sandra, se desplaza únicamente a pie hasta la Plaza del Siete de Agosto para comprar vegetales frescos teniendo ciertas prácticas particulares como vestirse con más ropa y no tener objetos de valor, para no llamar mucho la atención. Esto debido a que el acoso callejero es muy común en el espacio público donde vive y transita, más aún cuando tiene que caminar cerca a los talleres mecánicos del lugar.

¹⁴ Los nombres de las participantes han sido cambiados.

“Uno tiene como un radar para saber dónde se mete. Uno es tan de malas que si da con un grupo desagradable te dicen cosas, o si necesitas pasar no te quieren dar el espacio que necesitas”.

-Sandra-(Comunicación personal, 08 de junio de 2020, P#01).

Desafortunadamente, muchos otros factores desaniman a las mujeres para disfrutar del espacio público cuando van hacia las estaciones de TransMilenio o deben esperar en los paraderos de los buses. Esto sucede desafortunadamente por los hechos vivenciados de acoso sexual o la percepción de inseguridad generada por el mismo espacio. Un ejemplo de esto son las construcciones que se realizan en Bogotá, así como también la infraestructura misma de las estaciones o los puentes peatonales.

“La típica situación pienso yo es de repente cuando ves una obra de construcción donde sabes que hay muchos obreros y pues personas que te van a lanzar un grito o una mirada incómoda. Entonces si yo identifico eso, puede que cambie mi ruta, que me pase a otro andén o que les suba el volumen a los audífonos para evitar esa situación”.

-Andrea- (Comunicación personal, 17 de junio de 2020, P#02).

A partir de la implementación del Protocolo de atención y prevención de las violencias contra las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) (Secretaría Distrital Para la Mujer, 2018) se evidenció que alrededor de las estaciones de TransMilenio se identifican los lugares inseguros para las mujeres. Asimismo, Borja (1998, p. 210) señala que la naturaleza del espacio es su uso y de uso social colectivo y multifuncional, pero en este caso, las mujeres no pueden disfrutar del espacio público dentro y fuera de las estaciones del transporte.

Tres de las mujeres participantes manifiestan estrategias usadas comúnmente para desplazarse en el espacio público hacia las estaciones de TransMilenio, como pedirle a alguno de sus amigos (hombres) que las acompañen hasta la estación o que realicen el trayecto con ellas. Acceder al bus de TransMilenio con un grupo de mujeres y enviar la ubicación en

tiempo real desde sus celulares, son otras de las prácticas diarias de estas participantes sin importar la hora del día. Las estaciones, los paraderos y los espacios sin iluminación tienden a ser lugares más inseguros para las participantes y gracias a esto sus comportamientos son cambiados y calculados.

“Las estaciones o los puentes que te obligan a salir por un lado y exponerte a una situación de pronto de mayor inseguridad”.

-Andrea- (Comunicación personal, 17 de junio de 2020, P#02).

“La cultura que hay sobre todo en los juzgados porque si a uno la universidad lo mandan del consultorio jurídico, la acosadera es constante especialmente de ese callejón que es terrible”.

-Paula- (Comunicación personal, 22 de junio de 2020, P#05).

Varias de las participantes sufrieron experiencias similares a las de Andrea y Paula, teniendo que cambiar su experiencia en la calle como tener un paraguas en la mano en horas de la noche, procurar mirar mucho los rostros de las personas y todos los días pensar en cómo protegerse o cómo van vestidas diariamente. Las mujeres no tienen libertad en el espacio público al momento de contemplar la movilidad activa (caminata), que las condicionan a actuar de una manera restringida, precavida y siempre alerta a lo que les pueda suceder. Aun así, no se han realizado protocolos de atención para el acoso callejero, o campañas que incidan en la cultura y el comportamiento de los hombres.

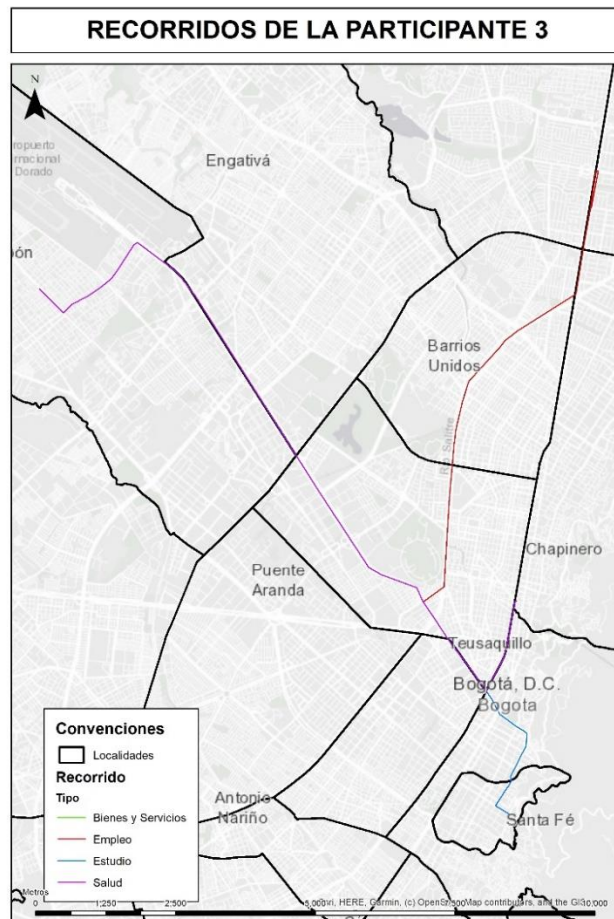
Dentro de las entrevistas se realizaron preguntas sobre la relación que tenía el espacio público con las estaciones, la infraestructura de estas y del transporte público de Bogotá con base al género. Las participantes en su totalidad no tienden a salir en las noches y siempre se desplazan en lugares con varias personas alrededor. De hecho, tres de las doce mujeres entrevistada suelen evitar cruzar los puentes peatonales en la noche porque les generan inseguridad.

El disfrute de la ciudad como se ha mencionado en otros apartados sigue siendo mínimo para las mujeres, tener que salir con horarios restringidos no cuenta como calidad de vida, y también, estar siempre alerta de todo lo que pasa a su alrededor es un comportamiento que genera pánico e incomodidad. A continuación, se mostrarán dos codificaciones de dos de las participantes con alta percepción de acoso sexual en el transporte público y en el espacio público de Bogotá, teniendo en cuenta que, la mayoría de sus respuestas giraban en torno a su experiencia (ver anexo 5).

Finalmente, el hecho de tenerle miedo constante al espacio público hace que las entrevistadas tengan que realizar desplazamientos planeados, y pensar constantemente qué ponerse o qué llevar para no ser violentadas. La participante #3 indicó que tiene que hacer un recorrido mensual para reclamar sus pastas anticonceptivas en algún centro de salud de Compensar en el sur de la ciudad. Como considera que el centro de Fontibón es peligroso, no puedo ir al que queda al lado de su casa en la Zona Franca de la ciudad (Cra. 104 #14-50) porque le da miedo ir sola. El siguiente al que podría ir es al Compensar de la 26 (Av. Calle 26 No. 66 A – 48), pero este año quedó solo para casos COVID-19 entonces ese está descartado para su recorrido. El siguiente, es uno en la 42 (Calle 42 # 13 – 19), centro en el que finalmente se siente segura para poder recoger sus pastas anticonceptivas.

En este sentido, la participante prefiere hacer desplazamientos y viajes más largos lejos de su lugar de origen para realizar actividades personales, pagar los servicios públicos para así, no tener que vivir por situaciones que le generen pánico o miedo.

Mapa 1. Mapa del recorrido P#3



Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas semiestructuradas en el programa ArcGis.

En conclusión, los principales hallazgos de esta sección son esenciales para comprender cómo se da el acoso en la movilidad activa de las mujeres dentro del espacio público. Teniendo que desviarse varias veces del recorrido común que puede llevarlas a su lugar de destino en menor tiempo, únicamente para no sufrir de acoso callejero o algún otro tipo de violencia relacionada. Esto es un impedimento a la libertad y disfrute de la ciudad, vivenciando cambios en los comportamientos que parten desde el cambio de ropa por algo menos “llamativo” o menos “apretado”, hasta llevar elementos que puedan utilizar en defensa propia. Estas situaciones hacen que las mujeres deban pensar en cómo minimizar costos si

deben cambiar de modo de transporte, sin importar si requieren más tiempo para llegar a su destino.

5.2.1.3. Costos y accesibilidad: Ser mujer tiene un costo alto

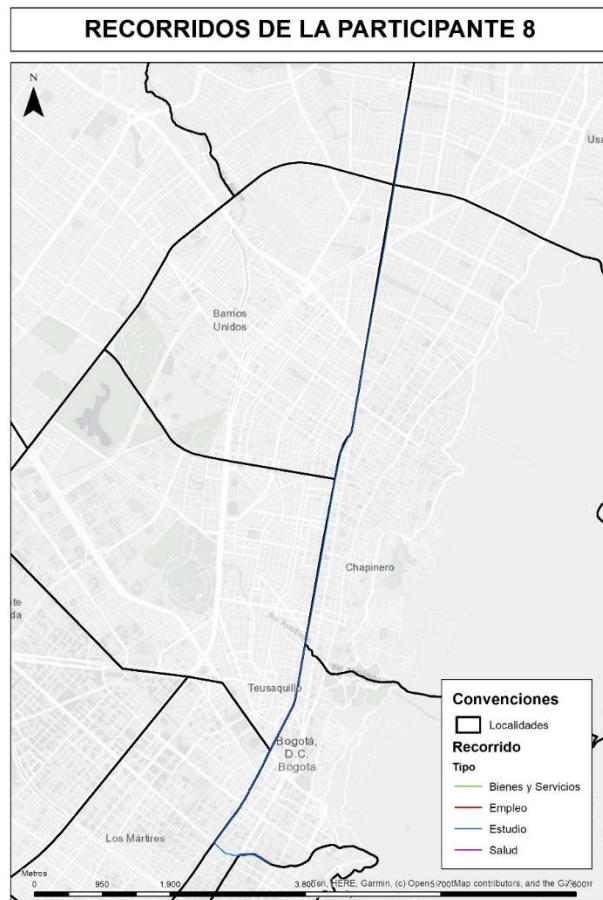
A pesar de que se ha hecho un esfuerzo en ahondar en los temas de acoso sexual y violencia de género en el transporte, las investigaciones y los protocolos no tienen en cuenta los impactos que tienen estos fenómenos en las víctimas. Es por esto por lo que en este apartado se explicará cómo incide el acoso sexual en los ingresos de las mujeres entrevistadas, así como también la limitación en su accesibilidad.

El 75 % de las mujeres entrevistadas enfatizaron en los costos al momento de hablar sobre el cambio de modo de transporte, la mayoría al momento de ser estudiantes universitarias tenían que tomar la decisión entre si gastaban su diario en el almuerzo o en el transporte para regresar a su casa.

“No sé exactamente cuánto, pero cuando era estudiante siempre guardaba presupuesto para irme en Uber, sentía que me daba más seguridad que irme en TransMilenio”.

-Paloma- (Comunicación personal, 25 de junio de 2020, P#08).

Mapa 2. Mapa del recorrido P#8



Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas semiestructuradas en el programa ArcGis.

El miedo de volver a experimentar una situación de acoso en el transporte público hace que los desplazamientos de las mujeres varíen, que el tiempo aumente y los costos también. De hecho, la accesibilidad se reduce, ya que únicamente utilizan taxi, o vehículos asociados a una aplicación para ir a sus destinos de viaje, sin realizar viajes escalonados.

“Especialmente para una estudiante pienso que es más costoso. Más cuando uno tiene que incurrir a irse tarde que uno sabe que no se puede devolver en transporte público. Es un gasto considerable”.

-Paula- (Comunicación personal, 22 de junio de 2020, P#05).

Paula, es un ejemplo de estas mujeres que pagan más por sentirse más seguras en horas de la noche. Si por alguna razón no pueden cambiar de modo y deben utilizar TransMilenio

consideran que es mejor ir acompañadas, si se puede por un hombre. El acoso sexual y la violencia de género en el transporte público hace que las mujeres se sienten incapaces de defenderse a sí mismas, y sientan la necesidad de estar acompañadas de una figura “masculina” al verse vulnerables a los efectos de cualquier agresión. Esto es importante para las participantes para las que no es una opción cambiar de modo por cuestiones de costos, a pesar de que el ingreso mensual sea del 1%, prefieren ahorrar ese dinero y transportarse en bicicleta.

No obstante, Andrea mencionó que cuando se desplaza en transporte público considera que persisten limitaciones para realizar más viajes, así como también, para ella persiste una relación directa entre la infraestructura del transporte y las estaciones de TransMilenio por tanto suele evitar cruzar los puentes peatonales en la noche porque le generan inseguridad. Asimismo, Sofía quien también ha sido víctima de acoso sexual en el transporte público de Bogotá, desde esos acontecimientos empezó a irse adelante del conductor del TransMilenio y procura no dormirse, y también no cambia de modo por costos. Por tanto, suele recurrir al TransMilenio desde las cinco de la mañana hasta las once de la noche, ya que no suele tomar un taxi porque le da miedo y es más costoso. A pesar de considerar los vehículos asociados a las aplicaciones más seguros, procura no utilizar estos modos de transporte porque gasta aún más de lo presupuestado mensualmente que son 200.000 pesos en TransMilenio.

“Si yo veo que puedo tomar el último servicio de TransMilenio que es hasta las 11 yo igual lo tomo, pues, por economía porque no tengo el dinero para pedir un taxi. Y ni siquiera pido taxi, a mí me da miedo tomar un taxi amarillo. Yo trato de pedir desde una aplicación. Si yo veo que ya está fuera del horario del servicio de TransMilenio pues ya no me queda de otra que pedir un Uber, pero si es dentro del horario de TransMilenio yo lo tomo, bien sea a las 5 de la mañana o a las 11 de la noche, por temas de finanzas”.

-Sofía- (Comunicación personal, 22 de junio de 2020, P#04).

Finalmente, se tiene en cuenta que su accesibilidad es limitada porque consideran en general que existe un problema en la sociedad para que las mujeres sufran acoso diariamente en el transporte, además, hay muchos tipos que son difíciles de reconocer. Esto último fue una aclaración de las participantes que sí fueron víctimas de acoso sexual en el transporte, aclarando que seguramente lo habían sufrido en varias ocasiones, pero era “normalizado” y poco reconocible.

En conclusión, las mujeres participantes identificaron que ser mujer es más costoso al momento de desplazarse en Bogotá. Esto, debido a que la accesibilidad a equipamientos, bienes y servicios es difícil ya sea por los horarios de viaje o por la conexión entre estación y lugar de destino. Esto genera que persistan desigualdad de oportunidades ya que para unas es fácil acceder a otros modos de transporte que demandan más gastos, pero para otras, el único modo de transporte que pueden utilizar por tema de ingresos es TransMilenio, sin importar hora, ni los hechos vivenciados en este transporte.

5.2.2. Movilidad del cuidado: cómo transportarse siendo mujer

5.2.2.1. Tareas productivas, reproductivas e interseccionalidad

El concepto “Movilidad del cuidado” (Sánchez de Madariaga, 2009) reconoce la necesidad de evaluar y hacer visible los desplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado. El problema que persiste en las encuestas de movilidad es que no se recogen datos sobre los viajes del trabajo no remunerado en Bogotá. Éstas deberían asociar datos cuantitativos de los viajes cortos a pie y los viajes encadenados de las mujeres, de esta manera, los desplazamientos que se relacionan con la reproducción se encasillan en otras categorías de actividades. Es importante comprender que por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar (Sánchez de Madariaga, 2009).

Dos de las participantes aclararon que deben destinar más tiempo al trabajo doméstico y dedicarse a las actividades del cuidado junto a su esposo, ya que, por el momento se dividen las tareas del hogar. Reconocen, que el equipamiento de difícil accesibilidad es el de salud porque muchas veces utiliza otros modos como taxi o SITP para llegar a sus citas médicas y no TransMilenio que es más eficiente en temas de tiempo y costos. Algunas veces estas participantes prefieren desplazarse en otros modos de transporte que no sea únicamente TransMilenio, pero únicamente cuando tienen dinero para desplazarse ya que usualmente los costos no lo permiten y tienen que arriesgarse a tomar transporte público.

“Hay veces que tengo que coger el alimentador, y luego el TransMilenio para acceder a estas entidades. Antes de la pandemia sí tenía que hacer tres trasbordos para acceder a las entidades de salud, pero lo bueno es que en el Centro tenía las cosas relativamente cerca, hablo de salud porque otras cosas me quedan lejos”.

-Berenice- (Comunicación personal, 24 de junio de 2020, P#07).

“El de salud queda cerca a mi casa, pero ya con especialista si me toca más lejos. Con medicina general ya es más cerquita, pero con especialista me toca ir hasta el Centro y es muy lejos, y ya es más complicado”.

-Yaneth- (Comunicación personal, 25 de junio de 2020, P#09).

Yaneth¹⁵ quien es empleada doméstica muestra un ejemplo de interdependencia ya que persiste una relación de parentesco, eso sucede porque viaja con su esposo y no existe una movilidad individual. En este sentido, estas personas con algún parentesco tienden acompañar a la mujer a realizar los viajes o secciones de viajes, dentro del trayecto cotidiano de movilidad. Las investigaciones también arrojan que las mujeres que realizan actividades de cuidado organizan sus vidas entorno a la existencia de otros miembros de estas redes (Jirón y Iturra, 2014).

¹⁵ Participante #9, empleada doméstica que realiza actividades de cuidado y se moviliza en TransMilenio o vehículo particular junto a su esposo.

“Vivo con mis hijas, mi esposo y mi nieta que tiene 6 añitos, ahorita mi hija no tiene trabajo ni nada entonces pasó a ser responsabilidad mía” Mi esposo me lleva porque TransMilenio es un caos. Aunque el SITP es más o menos, no es tan bueno, pero es mejor que el colectivo normal.

-Yaneth- (Comunicación personal, 25 de junio de 2020, P#09).

Por lo general, estas redes interdependientes generan relaciones asimétricas y demuestra diferencias de responsabilidades entre los roles de los miembros de la red. Por ejemplo, la ejecución de tareas de cuidado dentro y fuera del hogar, lavar planchar, cocinar y cuidar a los niños o adultos mayores. Lo que indica que diariamente las mujeres estén involucradas en tareas productivas y reproductivas, más que los hombres que hoy en día se ven inmersos en estas actividades de cuidado, pero en menor porcentaje factor que aumenta los roles de género y los mantiene (Jirón y Iturra, 2014).

Hanson señala que es necesario seguir trabajando para comprender cómo es esa mutua afectación entre movilidad y género y no ver, por un lado, cómo el género afecta la movilidad y, por otro, cómo la movilidad afecta la relación de género. Teniendo en cuenta esto, es importante hablar sobre las diversas identidades de género y no sólo en las mujeres, a pesar de no tener participantes pertenecientes a la comunidad LGBTI esta investigación recomienda que, a futuro, se ahonde en la interseccionalidad y la movilidad. Asimismo, indagar no sólo sobre género sino sobre la sexualidad y la movilidad implica incluir a conductores y peatones (Jirón y Zunino, 2017). Un ejemplo de esto lo menciona Valentina:

“Entonces yo creo que el protocolo es un buen instrumento, sin embargo, siento que le hace falta porque no está del todo apropiado con todos los actores viales. Es un protocolo que ha sido dialogado con todos los conductores de TransMilenio pero por ejemplo no se ha podido hacer con los de SITP, con los buses municipales y los conductores municipales. Entonces yo creo que hay una falencia, necesitamos llegar a todos los actores viales”.

-Valentina- (Comunicación personal, 26 de junio de 2020, P#10).

Por tanto, es fundamental que en los protocolos de atención y el Plan Distrital de Desarrollo se implementen medidas que aporten a la movilidad del cuidado, pero también a solucionar los problemas de acoso en el transporte público. Si bien, la mayoría de las mujeres que utilizan TransMilenio trabajan en cuidados domésticos remunerados, no todas tienen la oportunidad de tomar otro modo de transporte y si les sucediera algún hecho de acoso en este modo, no tendrían alguna posibilidad económica para desplazarse en un vehículo individual.

5.2.2.2. Accesibilidad en la movilidad del cuidado

La accesibilidad de las mujeres en etapas de reproductividad y con tareas del cuidado tiende a ser limitada e interdependiente, al contrario de las mujeres profesionales o estudiantes quienes tienen una accesibilidad más flexible dado a que sus viajes no son en su totalidad encadenados, sino que varias veces, tienden a ser más directos. Esta diferenciación es relevante, ya que al momento de entrevistar a una madre gestante y a una empleada doméstica se pudo evidenciar que los viajes encadenados son diarios y variantes y dependen de los roles de género asignados. Es decir, estas mujeres tienden a desplazarse con base en sus responsabilidades como cuidadoras teniendo en cuenta que sus viajes varían dependiendo de las actividades que tengan que hacer: citas médicas donde acompañan a sus hijos, pago de servicios del hogar, compras para el hogar o viajes donde tengan que acompañar o llevar a sus hijos hacia cualquier destino.

Voy a tener un hijo, soy una madre gestante y tengo un esposo. Hago mercado, aseo y el almuerzo, pero a veces nos distribuimos tareas. Entonces antes de la pandemia iba y trabajaba, salía de la oficina, iba a la iglesia a misa, de pronto me iba a almorzar al lugar de trabajo de mi esposo, y así. Variaba el día según lo que tuviera que hacer. Ahora será diferente”.

-Berenice- (Comunicación personal, 24 de junio de 2020, P#07).

“Antes de la pandemia y después sí debía o debo destinar más tiempo al trabajo doméstico, porque dedico mucho el fin de semana a hacer aseo. Si hay que hacer almuerzo llegaba de la oficina a hacer almuerzo, entonces destino o destinaba más tiempo para eso”.

-Berenice- (Comunicación personal, 24 de junio de 2020, P#07).

Sin embargo, estas actividades no son en su mayoría realizadas por los hombres quienes, a pesar según las entrevistadas, realizan las mismas actividades que ellas en el hogar, no tienen la misma responsabilidad del cuidado que estas mujeres. En primer lugar, la participante madre gestante tenía en cuenta la seguridad de la infraestructura del transporte, reconociendo que no era cómoda y dificultaba sus viajes. Esto ocurría cuando frecuentaba transporte público como TransMilenio o SITP donde las sillas no estaban diseñadas para su condición, pero tampoco eran respetadas por los usuarios. De esta forma, tenía que decidir varias veces si movilizarse en transporte público o acceder a otro modo de transporte como taxi, ya que no cuenta con un vehículo particular para facilitar su accesibilidad.

“Las sillas no son seguras, pese a que las sillas son azules no hay de dónde agarrarse y es un factor de riesgo. Hay un espacio para los coches, pero la gente no respeta ese espacio, se para ahí y no da permiso. Creo que ahí se debería mejorar la infraestructura por lo menos la seguridad, que uno vaya sentado y vaya bien. Por lo menos de una mamá que lleva el bebé en brazos, que el bus frene y no hay de dónde agarrar”.

-Berenice- (Comunicación personal, 24 de junio de 2020, P#07).

Además de esto, muchas veces tenía que decidir entre ir cómoda y segura para cuidarse de tener un golpe o estar apretada en la multitud, o viajar en otro modo más cómodo, pero más costoso. Es ahí donde tiene que elegir entre gastar más, pero acceder a menos bienes y servicios únicamente porque el modo de transporte como taxi es bastante costoso y no deja tener una accesibilidad completa. Al contrario del transporte público que, según ella, la ayuda a realizar viajes más económicos, en menos tiempo y con mayor accesibilidad a los bienes y servicios y a las actividades que necesita hacer en un día.

Teniendo en cuenta esto, se puede evidenciar que la madre gestante piensa sus viajes primero, favoreciendo su cuidado físico y de salud y segundo, beneficiando su presupuesto económico. Lo cual, tiende a ser entonces una decisión difícil al tener que viajar de algún modo más incómoda para poder acceder a más destinos a un menor costo, previniendo las causas y los pocos beneficios que esto trae para su cuidado físico. Sin embargo, al entrevistar a la empleada doméstica y tener una visión acerca de sus viajes diarios, la toma de decisiones es diferente y no tiene que ver con los beneficios económicos en su totalidad sino con el tiempo que tarda en llegar a su lugar de trabajo.

“Sí, cuando me toca lejos me toca hacer varios transbordos como 3 y si no pues prefiero caminar. A veces uso el SITP o el bus convencional. Para ir al trabajo es en SITP con trancón es más de hora y media entonces mi esposo me lleva y si no hay trancón dura una hora.

-Yaneth- (Comunicación personal, 25 de junio de 2020, P#09).

En este caso, la entrevistada comentó que sus viajes dependen varias veces de qué tan fácil esté movilizarse. Si va muy tarde, no puede escoger irse en SITP desde Suba hasta Cedritos, y es ahí donde accede a realizar el viaje interdependiente con su esposo quien la desplaza en el vehículo particular para llegar a tiempo a su lugar de trabajo. También, en ocasiones le es más fácil viajar con él para realizar sus actividades diarias y poder acceder de una forma más fácil a los diferentes bienes y servicios, ya que ahorra tiempo y dinero en transporte. No obstante, debe tener en cuenta que estos viajes no se demoren mucho en realizar, ya que tiene a cargo su nieta menor, y sus dos hijas. Por ende, si ambos salen de la casa deben hacer los viajes encadenados de manera óptima para poder regresar a realizar sus actividades del cuidado doméstico.

En conclusión, la mirada desde las mujeres con actividades y responsabilidades del cuidado en cuanto a su accesibilidad es diferente entre ellas mismas. Pero es aún más distinto entre

las mujeres con movilidad del cuidado y las profesionales o estudiantes quienes tienen viajes más autónomos y flexibles. Esta diferencia es fundamental pero pocas veces es tomada en cuenta para el análisis de encuestas como la de movilidad realizada en Bogotá y sus municipios aledaños. De esta forma, se recomienda que el distrito ahonde en los temas de cuidado con base en las mujeres que tienen a cargo, niños, adultos mayores, o son madres gestantes y/o empleadas domésticas para recoger así datos cuantitativos. Que sirvan no solo para la realización de políticas públicas, sino también para la misma investigación académica.

6. Discusión

Este último apartado, busca explicar dos puntos: el primero, es realizar una discusión acerca de las similitudes y diferencias entre los hallazgos de esta investigación y otras previamente publicadas acerca del tema, específicamente aquellas realizadas por Quiñones, Montoya, Kash y Moscoso, quienes han discutido recientemente sobre los temas de acoso sexual y del cuidado en el transporte público. El segundo, busca abordar una discusión acerca de los hallazgos de la presente investigación en línea con las principales tendencias sobre el tema realizada en la revisión de literatura. Con base en estos dos puntos se generan insumos para las conclusiones y recomendaciones que se desarrollaron en la siguiente y última sección de esta investigación.

Primeramente, es un hecho que con base a los resultados de esta investigación se corroboraron datos que Quiñones (2018) propone en su trabajo titulado *Sexual harassment in public transport in Bogotá* dentro del cual menciona los altos incidentes de acoso sexual y violencia de género en el transporte público de la ciudad. Lo anterior genera que las mujeres tengan miedo de transitar en las calles por la noche al poder ser acosadas o violentadas en cualquier momento. Así también, afirma que las paradas de buses se perciben inseguras en las noches, produciendo que eviten estar solas a la espera del transporte, como también, evitar lugares como el Centro de la ciudad y sus estaciones.

Esta investigación confirma los resultados descritos por Quiñones, las participantes en las entrevistas semiestructuradas mencionaron como parte de sus comportamientos de viaje evitar el Centro de la ciudad en horas de la noche como también evitar el desplazamientos solas por las calles de la ciudad. Además, esta investigación corrobora que las mujeres evitan espacios públicos de noche teniendo una hora de llegada máxima a su hogar desde su lugar

de origen para reducir su exposición al riesgo de acoso sexual y violencia de género en sus desplazamientos. En este sentido, es relevante resaltar que sí es cierto que el acoso sexual y la violencia de género son fenómenos que afectan la vida de las mujeres en Bogotá, así como el desarrollo y el disfrute de la ciudad. Esto puede evidenciarse en los comportamientos o estrategias que tienden a pensar todos los días al momento de desplazarse en cualquier modo de transporte, esta restricción de movilidad y accesibilidad es la muestra de que es difícil ser mujer en el transporte y el espacio público. Esto sin lugar dudas implica una desigualdad que limita el acceso a oportunidades por parte de las mujeres en la ciudad, algo que claramente pone en evidencia las limitaciones para su desarrollo personal y profesional.

Otro hallazgo de esta investigación confirma contribuciones tanto de Quiñones (2018) como de Kash (2017) es que el bienestar físico y mental de las mujeres es afectado diariamente por los incidentes presentados por fenómenos como el acoso sexual y la violencia de género. Si bien, persiste una dificultad en cuanto la accesibilidad y la movilidad, lo cual ya es un serio problema de desigualdad, las mujeres tienden a sufrir mentalmente lo cual constituye un serio problema de salud pública. Esto sucede ya que el simple hecho de vivenciar una situación de acoso hace que su vida sea estar siempre a la defensiva para disminuir la posibilidad de volver a ser acosadas. Lo que hace que estas mujeres tomen decisiones con base a la posibilidad de un hecho traumático, o la recurrencia del mismo en caso de haber sido víctimas en el pasado, el cual está presente todos los días.

La presente investigación complementa hallazgos previos, al abordar el comportamiento por parte de las mujeres frente al tema del acoso sexual a partir de la violencia de género y la movilidad del cuidado. Si bien, las publicaciones realizadas por estas autoras señalan que los comportamientos de las mujeres son cambiantes dado estos fenómenos, esta investigación

profundiza en aspectos relacionados con el comportamiento de las mujeres hacia el fenómeno del acoso sexual y la violencia de género, específicamente en cuanto a las tareas del cuidado, en donde esta investigación encontró una diferencia entre las mujeres que son estudiantes o profesionales y aquellas dedicadas a las labores únicas y exclusivamente del cuidado. Un ejemplo de esto es que la mayoría de las mujeres entrevistadas para esta investigación que son profesionales tienden a cambiar su comportamiento debido a hechos de acoso sexual en el transporte público, mientras que las mujeres asociadas a labores del cuidado no sufrieron de un hecho que haga cambiar su comportamiento, sino que sus comportamientos de viaje están más bien asociados a factores como los costos y el tiempo de viaje. Esto quiere decir que para las mujeres dedicadas a las labores del cuidado, con base en los hallazgos de la presente investigación, su nivel de accesibilidad en la ciudad está más fuertemente influenciado por aspectos relacionados con la movilidad (costo y tiempo), no obstante, al tratarse de un tema reciente de política pública, es probable que en futuros hallazgos encontremos una relación más fuerte entre los comportamientos de viaje de las mujeres dedicadas a las labores del cuidado y el fenómeno del acoso sexual y la violencia de género.

Claramente, no se habla de que las mujeres asociadas al cuidado estén exentas de sufrir acoso sexual en el transporte y el espacio público, sino que su comportamiento de viaje tiene variaciones más significativas debido a otros factores, al contrario de las demás mujeres entrevistadas para esta investigación. Es importante destacar que las investigaciones previas en el tema de acoso sexual y violencia de género en el transporte encuentran que los episodios de acoso sexual son poco reportados o denunciados por las mujeres, ya que primero las víctimas no saben cómo y segundo tienen una percepción de que las autoridades no harán nada al respecto. En este caso, las doce mujeres entrevistadas para esta investigación

percibían que debía aumentar la seguridad en las estaciones, así como también la iluminación de las calles, pero solo una de ellas mencionó la importancia de instruir el protocolo de denuncia con todos los actores asociados. En ese orden de ideas, aunque las mujeres vinculadas con labores del cuidado entrevistadas para esta investigación no fueron víctimas de acoso, si concuerdan con las demás participantes en la necesidad de un mejoramiento en cuanto a las condiciones de seguridad en el espacio público para poder acceder al transporte público con mayor confianza en su seguridad personal.

En segundo lugar, teniendo en cuenta la revisión de literatura y los resultados de esta investigación es apropiado mencionar que se debe realizar un diagnóstico estructurado de los planes, proyectos y políticas encaminadas al mejoramiento de la movilidad sostenible y el transporte urbano y regional. Procurando que haya en el futuro un compromiso de las entidades territoriales con la movilidad de las ciudades y regiones, con el fin de garantizar acciones correctivas a los problemas de movilidad y transporte ahora incorporando la perspectiva de género.

Esto último es preocupante porque hoy en día existe una falta de articulación entre los instrumentos de planificación teniendo en cuenta una perspectiva de género. Aunque el Plan Distrital de Desarrollo de Bogotá está centrado en el bienestar social, la movilidad y la economía, es necesario que la perspectiva de género se incorpore en los procesos de formulación, implementación, seguimiento y evaluación de los instrumentos de planificación de las entidades territoriales. La presente investigación sugiere que es importante tener en cuenta los comportamientos de viaje de las mujeres, la necesidad de adecuar tanto el espacio público como la oferta del transporte público en las ciudades para garantizar unas condiciones de seguridad que no limiten, sino al contrario, promuevan un mayor nivel de accesibilidad

para las mujeres de manera que puedan gozar en condiciones de igualdad de las oportunidades que ofrecen las ciudades para su crecimiento, desarrollo profesional y personal.

Es importante destacar que el Plan Distrital de Desarrollo de Bogotá “Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI” en el propósito 3 busca “inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación¹⁶”.

Es importante este paso, el cual permite avanzar en el reconocimiento de la magnitud y la gravedad de la violencia¹⁷ contra las mujeres en todos los espacios diarios, fortaleciendo así las instituciones públicas en materia de respuesta, atención y prevención. Esta investigación encuentra que la propuesta del Plan Distrital de Desarrollo de Bogotá es un paso en la dirección indicada, incluyendo el tema de la movilidad del cuidado como tema de gran importancia debido a la coyuntura de la pandemia del COVID-19; Sin embargo, teniendo en cuenta los hallazgos de la presente investigación, se encuentra que el reto más importante es la articulación entre los propósitos del mejoramiento de la experiencia de viaje en el propósito del PDD en cuanto a movilidad urbana, y el propósito relacionado con la priorización de la población desde una perspectiva de la movilidad del cuidado. Es decir, esta investigación sugiere que el tema del acoso sexual y violencia de género debería incorporarse como un indicador en la medición de la experiencia de viaje de la población.

Asimismo, con base en los resultados de esta investigación, es importante incorporar la atención psicológica y judicial de la mujer como parte de un proceso de incorporación de la

¹⁶ Plan de Desarrollo Distrital Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI, 2020.

¹⁷ Ley 1257 de 2008, “Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres, se reforman los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, la Ley 294 de 1996 y se dictan otras disposiciones”.

perspectiva de género en el Plan Distrital señala que “En Bogotá, a noviembre de 2019, se registraron 27.928 casos de violencias contra las mujeres, de las cuales 84 corresponden a la forma más extrema de violencia contra la mujer: la muerte violenta a manos de un tercero” (Plan de Desarrollo Distrital Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI, 2020, p.397) (ver también anexo 1).

Por otro lado, teniendo en cuenta el tema de la infraestructura es prudente que la incorporación de la perspectiva de género en las políticas públicas tenga como objetivo personificar la atención que se le debe dar a las personas con discapacidad y más que todo al trabajo que realizan los cuidadores y cuidadoras debido a que en la cotidianidad se ignoran los aportes de esta población. En Bogotá persiste la falta de estrategias que apuntan al cambio de imaginarios y de accesibilidad a la infraestructura de las estaciones de transporte público y de equipamientos para estas personas en cuestión. De hecho, las trabajadoras domésticas con trabajo remunerado deben desplazarse diariamente en trayectos largos para llegar a su lugar de trabajo, teniendo que realizar transbordos que implican un aumento en el costo y tiempo de viaje.

De acuerdo con los hallazgos de esta investigación, el acoso sexual y la violencia de género pueden constituirse en serias limitaciones para las mujeres que están vinculadas con el rol de cuidadoras, teniendo en cuenta que dicho fenómeno no solo genera desigualdades en cuanto al acceso a oportunidades de bienes y servicios, sino también limitaciones de accesibilidad para desplazarse en la ciudad. Un ejemplo de esto se evidenció en las respuestas dadas por la participante #9 quien es empleada doméstica y realiza oficios varios en un solo hogar. Esta participante comentaba que era difícil desplazarse en TransMilenio desde su casa hacia el trabajo, por tanto, realizaba el trayecto en SITP, sin embargo, varias veces cambiaba de modo

de transporte para evitar llegar tarde y le pedía a su esposo que la llevara en el vehículo particular. De esta manera, la participante evidencia entonces una accesibilidad interdependiente y limitada, porque no solo puede utilizar un solo modo de transporte de manera autónoma, sino que, por otro lado, depende de su esposo para que la traslade a su trabajo y poder así evitar gastar más tiempo al desplazarse y aumentar costos.

De hecho, un estudio en Madrid resalta que la mayoría de las mujeres tienden a tener una mejor adaptabilidad al vehículo particular dado que este se adapta mejor a las tareas del cuidado. Esto es porque suele ser más rápido que otros medios de transporte, así como también, es más rápido para realizar tareas más complejas y necesarias para la vida diaria (Sánchez-de Madariaga y Zucchini, 2019). En Bogotá, por ejemplo, la movilidad del cuidado está relacionada con la estructura urbana de las ciudades y la distribución espacial de las personas y empleos (Montoya, Montes, y Bernal , 2020).

Del mismo modo, al momento de analizar los hallazgos de esta investigación se encontró que la madre gestante entrevistada (P #7) presentaba dificultades para desplazarse a su lugar de empleo. Comentaba que varias veces los buses de TransMilenio iban muy llenos cuando se dirigía de su casa al trabajo antes de la pandemia, lo que implicaba que tuviera que esperar hasta 20 minutos un bus más desocupado. La única actividad que requiere un desplazamiento mayor para ella en este momento es dirigirse a una entidad de salud para sus controles prenatales que implican que realice tres trasbordos de ida y de vuelta, al mismo tiempo, comentaba que cuando debía ir al trabajo en el Centro de la ciudad era de más fácil acceso que desplazarse desde su casa como lugar de origen.

En conclusión, tanto Colombia como Bogotá necesitan estar en armonía en los temas de género y transporte porque es importante que a partir del 2020 el trabajo del cuidado deje de ser ignorado como fuente de empleo, y sea entonces, un factor necesario a la hora de discutir sobre infraestructura urbana y regional. De igual forma, se debe trabajar en materia de accesibilidad y movilidad en el transporte público de Bogotá para usuarias y peatonas, porque la infraestructura sigue siendo limitada en zonas periféricas y de altos ingresos de la ciudad. Es por esto por lo que las mujeres que tienden a realizar oficios varios en barrios de ingresos medios altos deben utilizar varios modos de transporte para poder acceder a su lugar de empleo, requiriendo mayores gastos y tiempo de calidad de vida en el transporte.

Así también, al momento de realizar el recorrido histórico, y la revisión de literatura es notorio el hecho de que la perspectiva de género está surgiendo como un tema cada vez más importante y por consiguiente su incorporación en políticas públicas de manera transversal es fundamental. En la literatura se sigue discutiendo acerca de la mujer y de la perspectiva de género por las mismas mujeres y entre mujeres, pero hace falta incorporar aspectos identificados en esta investigación tales como: la infraestructura urbana inclusiva para madres gestantes, niños y personas que estén al cuidado de las mujeres que tengan alguna dependencia o discapacidad. Por ende, los estudios urbanos aún pueden avanzar mucho más al indagar sobre el género, es decir, además de incorporar la visión de la mujer, también es necesario que incorporen la perspectiva y necesidades de la comunidad LGTBI, teniendo en cuenta elementos de la identidad y diversidad cultural.

Esto, claramente genera limitaciones al abordar la perspectiva de género en cuanto al espacio público, el transporte y la movilidad únicamente teniendo en cuenta la variable sexo. Sin embargo, es prometedor ver que en los estudios que se están realizando desde la academia

cada vez se incorpora más la perspectiva de género en estudio urbanos, por ejemplo, en cuanto al transporte y la movilidad, como lo demuestra esta investigación. Por tanto, es un avance hablar de la importancia de la mujer en la movilidad, pero tampoco podemos dejar de lado actores importantes en la sociedad, como lo es la comunidad LGTBI de Bogotá.

En esta investigación fue importante enfocarse en la forma en que el acoso y la violencia de género influyen en los comportamientos de las mujeres, como también comprender la movilidad del cuidado desde la perspectiva de las usuarias del transporte público, no obstante, es relevante investigar a futuro sobre estas relaciones para el caso específico de la población LGTBI, por ejemplo, el caso de las mujeres transgénero. Igualmente, incentivar a que el sector transporte de la ciudad realice encuestas de movilidad teniendo en cuenta estos actores para poder identificar sus necesidades, para que estas se tengan en cuenta al momento de ser incorporada en las políticas públicas e instrumentos de planificación. A continuación, se desarrollan las principales conclusiones de esta investigación.

7. Conclusiones

La presente investigación desarrolla una serie de conclusiones y recomendaciones con base en el diseño y resultados del trabajo de grado, teniendo en cuenta el ejercicio de la revisión de literatura, el análisis de información disponible, el análisis cualitativo y los resultados del análisis de las entrevistas semiestructuradas de las doce mujeres participantes en el proyecto de investigación. Las conclusiones y recomendaciones buscan aportar al debate de actualidad sobre los retos y conflictos del transporte público de Bogotá a partir de la movilidad del cuidado y la violencia de género.

1. La movilidad de las mujeres en Bogotá es un sinónimo de vulnerabilidad de género al momento de replicarse tanto en el ámbito privado como en el público. Persiste una construcción social de la división del trabajo y los roles de género asociados a la movilidad y la accesibilidad de las mujeres usuarias, provocando viajes encadenados superiores a los de los hombres. Además, el género en el tema de transporte se ve permeado por la organización de los espacios y del poder patriarcal que reproduce dispositivos de subordinación para las mujeres como dependencia de ciertos modos de transporte que generan sensación de temor y riesgo como se evidenció en los diferentes hallazgos de esta investigación.
2. El género busca entender el contexto social e histórico en el cual los hombres y las mujeres viven diariamente (Faccio, 1992). Si se tiene en cuenta el componente de lugar, según diferentes investigaciones el género ahonda en las relaciones sociales y debate entre lo que se considera femenino y masculino, teniendo en cuenta el espacio en el que los seres humanos habitan (Shaw S. en Jackson y Burton, 1999). Frente a esto, la experiencia de las participantes sugiere que las mujeres deberían poder

disfrutar del espacio público como un lugar de relación, relajación y liberación como parte de sus derechos como habitantes de la ciudad.

3. Autoras como Castro y Buchely (2016) añadirían que la concepción del espacio es una construcción de poder. En este caso, la ciudad es excluyente y hace que las mujeres se sientan débiles ante los hombres, por tanto, el espacio no es el escenario en donde el poder sucede, sino que ocurre y se crea (Castro y Buchely, 2016, p.237). Teniendo en cuenta esta afirmación, los hallazgos de las entrevistas con las doce participantes entrevistadas sugieren que las mujeres deberían ser actores que puedan generar un poder dentro y fuera del espacio público, deberían tener la seguridad de transitar sin miedo y sin sentirse débiles ante la posibilidad de desplazarse. No obstante, Bogotá es una ciudad con espacios de poder contruídos por los mismos hombres que generan roles de género tanto en el ámbito público como en el espacio privado.

Según los hallazgos, las entrevistadas asocian la seguridad de moverse en la ciudad si van acompañadas de una figura masculina, pero temen desplazarse solas dentro y fuera del transporte por ser acosadas sexualmente. En este sentido, se recomienda en materia de transporte y movilidad que las políticas propuestas generen encuestas con preguntas mejor formuladas y sistemas de georreferenciación que aporten a reducir el acoso sexual en el transporte público abordando verdaderamente el problema persistente entre la cultura ciudadana, la infraestructura de las estaciones y de los mismos buses.

4. Castro y Buchely (2016) tienen razón al nombrar la burocratización existente al momento de hablar sobre el poder que recae en las mujeres. Es un poder que las despoja de su posición de ventaja de poder ser usuarias del transporte de manera

cómoda y segura, y las pone en una visión pasiva. Esta visión es la de un servicio que el las autoridades locales no puede controlar. Asimismo pasa con las madres gestantes, la infraestructura y el espacio que se construye como anticiudad (Castro y Buchely, 2016, p. 249) en vez de ser funcional para ellas.

En esta investigación, las mujeres entrevistadas consideraron que las medidas de planificación que se deberían implementar para las mujeres que viajan con más personas en el transporte público deben ser: ampliación de la oferta de buses para disminuir el hacinamiento, educación cultural para los hombres y el mejoramiento de la seguridad en las estaciones ya sea con cámaras en el transporte o más autoridades con conocimiento sobre los protocolos de atención a violencias.

En este sentido, se recomienda que las políticas públicas no se desarrollen para ampliar el sexismo y la segregación generando buses únicamente para las mujeres o los conocidos “vagones rosa” como es el caso de México y que intentaron replicar en Bogotá. De hecho, esto no promete que los índices de acoso sexual disminuyan, y tampoco se resolverá de raíz la falta de educación cultural que persiste en nuestra sociedad.

5. Desde el feminismo es común hablar sobre el tema del acoso callejero como un problema recurrente en el espacio público (Lemaitre, 2003), pero también, es consecuente estudiar los comportamientos de las mujeres al ser acosadas dentro del transporte. Es entonces donde el feminismo crea una lucha política desde la intimidad de las mujeres que nace en el ámbito privado, que se vuelve visible en lo público. La movilidad se torna entonces en un ente de estudio que debe verse desde una demarcación de género, desde la intimidad de las víctimas que suele permearse por los fenómenos de acoso y violencia de género. Lo que hace que deba prestársele aún

más atención, no únicamente desde el ámbito académico, sino también desde la generación de políticas que se acomoden a la resolución de dichas problemáticas.

Dentro de los hallazgos de la investigación, se encontró que el acoso callejero es un tema que asusta a las participantes cuando se habla de movilidad y accesibilidad, ya que evitan espacios donde haya construcciones o espacios públicos con varios hombres alrededor cuando van solas. Por tanto, deben desviarse aumentando los tiempos en el recorrido que a veces tienen estipulado para llegar a su lugar de destino o a una estación de transporte.

Lo interesante de esto, es ver cómo lo personal se vuelve político, necesario e importante. Cómo las mujeres en vez de cohibirse también buscan una manera de protegerse y de sobrevivir tanto en el transporte como en el espacio público de Bogotá. La construcción de resistencias compartidas, del acompañamiento y la creación de grupos que velen por la protección de las mujeres aumenta cada vez más. Algunas de las participantes nombraron la importancia de no desplazarse solas y de acudir siempre por ayuda o acompañamiento cuando fuese necesario, más aún en horarios nocturnos, esta sin duda es una forma de ver cómo sale a resaltar la solidaridad desde la exclusión y el miedo.

Por lo tanto, esta investigación recomienda que el Distrito trabaje fuertemente idear un conjunto integral de políticas destinadas a prevenir y reducir el acoso sexual en el espacio público dentro y fuera del transporte. Esto, debe establecer una visualización directa del problema por medio de ilustraciones, y o performance que aclaren los diferentes tipos de violencia de género que a veces tienden a ser normalizadas por no tener conocimiento de ellas.

6. Seguido de lo anterior, esta investigación recomienda la implementación efectiva del protocolo diseñado por el Distrito, con la participación de las ocho entidades responsables, de esta forma se mejorarían los espacios en el transporte público y conocido por todos los actores involucrados. Asimismo, con base en los hallazgos de esta investigación se recomienda mejorar el sistema de denuncias y diseñar una línea de atención efectiva que apoye de manera psicológica y judicial a las mujeres.

Del mismo modo, se recomienda trabajar en el mejoramiento de las plataformas digitales asociadas a los vehículos particulares ya que también deben tener un protocolo de atención frente a la violencia de género. Y a pesar de que esto no es una responsabilidad de las autoridades locales, sí debería existir un mecanismo de seguimiento de las denuncias realizadas por las víctimas en el transporte público.

7. Las mujeres entrevistadas señalaban los cambios de comportamientos que las inhiben de disfrutar la ciudad como un derecho debido al acoso sexual y violencia de género, pero a partir de sus experiencias nace una manera de resistir. Esto mismo se evidencia al momento de ver cómo se ha respondido en materia de políticas públicas con enfoque de género, ya sea en el ámbito nacional o distrital, en donde la incorporación de la perspectiva de género ha sido débil. Esta investigación recomienda que la formulación, diseño e implementación de políticas públicas permita la participación efectiva de las mujeres, teniendo en cuenta por ejemplo, testimonios como los que se describen en esta investigación, tales como: La falta de accesibilidad para las madres gestantes o personas que llevan coches en el transporte público por la precaria infraestructura existente, la falta de mantenimiento de las estaciones que aumentan la sensación de inseguridad y la falta de conocimiento de los protocolos desarrollados por la Secretaría de la Mujer por parte de todos los actores involucrados.

8. Pese a que no existiera gran diferencia de ingresos entre las mujeres entrevistadas, existe una relación directa entre los costos y el modo de transporte que utilizan diariamente. Esta no se ve afectada proporcionalmente por los casos de acoso sexual, ya que varias de las participantes no tienen la posibilidad económica para utilizar otro modo de transporte. En ciertos casos, utilizan la bicicleta como modo de transporte que les permite reducir costos, lo cual constituye en una opción de movilidad personal para desplazarse con mayor facilidad y poder acceder a servicios y equipamientos en la ciudad.

En este caso, el ingreso otorga la posibilidad de tener un vehículo particular o ampliar la posibilidad de viajar en un vehículo asociado a las plataformas digitales, que en algunos casos puede estar asociado con un mayor nivel de seguridad, aunque no siempre es el caso debido al registro de reportes de acoso sexual de usuarias de plataformas de transporte en la ciudad. Esta investigación demuestra que ser mujer tiene un costo alto, es decir, que deben decidir entre gastar más para transportarse en un modo de transporte individual o poder gastar un almuerzo durante el día, con el fin de poder ir más seguras para reducir riesgos de acoso sexual.

Por ende, esta investigación recomienda ampliar los datos cuantitativos teniendo en cuenta los ingresos, edades, antecedentes de acoso, necesidades y viajes encadenados para así ampliar el alcance de estudios formulados para la movilidad.

9. El sistema de transporte público está asociado a las decisiones políticas y masculinas que segmentan el disfrute de las mujeres y la posibilidad de tener una mejor accesibilidad a los diferentes equipamientos debido al fenómeno del acoso sexual y la violencia de género. La falta de generación de políticas públicas que ataquen la problemática del acoso sexual y la violencia de género desde una perspectiva de

género, así como también, la investigación profunda sobre los temas de cuidado en la planificación del transporte público en Bogotá conlleva a la ineficiencia y poco entendimiento de las necesidades de las mujeres como usuarios del sistema.

Esto se puede evidenciar en los hallazgos de esta investigación ya que las participantes demostraron que su movilidad y accesibilidad era reducida o limitada, padeciendo entonces condiciones de desigualdad y problemas de equidad que carecen de soluciones efectivas por parte de las autoridades pertinentes y el Gobierno local.

Por lo anterior, esta investigación recomienda que el uso de plataformas tecnológicas, por ejemplo, Safetipin, se utilicen en el manejo de datos que no solo sirva como georreferenciación de denuncias, sino que también, integre procesos paso a paso para que tanto las víctimas como las autoridades sepan qué hacer en casos de acoso y violencia dentro y fuera del transporte público. Esto permitiría incorporar decisiones acerca del diseño de la infraestructura del transporte público, como también modificaciones en el tipo de oferta del sistema, por lo tanto, se recomienda la implementación de vagones rosado teniendo en cuenta que tiene un enfoque negativo hacia la erradicación de la problemática del acoso sexual y la violencia de género desde la raíz. Por ende, para futuras planeaciones del transporte como lo puede llegar a ser el Metro de Bogotá, es preferible empezar por campañas de concientización y comportamiento ciudadano antes de pensar en implementar esta propuesta. Las anteriores medidas podrían tener un impacto positivo en la disminución de las quejas y reclamos frente a la poca atención que hay respecto a esta problemática persistente, y ayudaría a realizar un seguimiento más riguroso de las estaciones y espacios públicos con mayores tasas de denuncias.

10. La experiencia de viaje de las mujeres está directamente relacionada con sus condiciones socioeconómicas, y de desigualdad basada en el género que limita la movilidad y la accesibilidad. En este caso, las mujeres, cuyos roles se dividen entre el reproductivo y el productivo, y las mujeres que solo realizan roles productivos pueden y requieren realizar varias tareas al mismo tiempo, experimentando diariamente dichas limitaciones. La movilidad del cuidado debe tener en cuenta que cuidar a los niños, mantener el hogar y cuidar a las personas de la tercera edad es una situación compartida entre el empleo remunerado que apoya el ingreso familiar. Si a esto le agregamos el fenómeno del acoso sexual y la violencia de género, estamos hablando de la generación de condiciones de desigualdad para las mujeres con fuertes impactos tanto en la posibilidad de desarrollarse profesional y personalmente, como también en la posibilidad que puede tener el transporte público en promover equidad en cuanto al acceso a las oportunidades que ofrece la urbanización.

Por ende, esta investigación recomienda que el Gobierno local genere Encuestas de Movilidad con preguntas asociadas a los temas de cuidado, teniendo en cuenta a las empleadas domésticas, madres gestantes y personal asociados a los trabajos tanto remunerados como no remunerados. Haciendo un amplio estudio entre los patrones de viaje asociados a los trabajos productivos y reproductivos tanto de los hombres como de las mujeres.

8. Bibliografía

- ActionAid. (2011). *Women and the City: Examining the Gender Impact of Violence and Urbanization. A Comparative Study of Brazil, Cambodia, Ethiopia, Liberia and Nepal*, ActionAid, Johannesburg. Disponible en http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/actionaid_2011_women_and_the_city.pdf, 80 pages.
- Alcântara Vasconcellos, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>.
- Alviar, H. y Jaramillo, I. (2012). *Feminismo y crítica jurídica: el análisis distributivo como alternativa crítica al legalismo liberal*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Amnesty International. (2010). *"Insecurity and indignity: women's experiences in the slums of Nairobi, Kenya"*. Amnesty International, London, available at <http://www.amnesty.org/en/library/asset/AFR32/002/2010/en/12a9d334-0b62-40e1-ae4a-e5333752d68c/af320022010en.pdf>, 59 pages.
- A, T. (2011). Women and the city: examining the gender impact of violence and urbanization. A comparative study of Brazil, Cambodia, Ethiopia, Liberia and Nepal. *Johannesburg: ActionAid*.
- ACNUR. (1997). *Convención sobre los Derechos Políticos de la Mujer*.
- Allen, H., Pereyra, L., Mitsuko Nerome, M., Cárdenas, G., Puga, E., Ruales, A., & Cancino, G. (2018). *Ella se mueve segura (ESMS): Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF & FIA Foundation.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares. Espacios de anonimato*. Barcelona, España: Grupo Ciencias sociales. Editorial Gedisa.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas: los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista de Transporte y Territorio* (4), pp. 47-58.
- Ball KS, & Wesson CJ. (2017). Perceptions of unwanted sexual behaviour on public transport: exploring transport density and behaviour severity. *Crime Prevent Commun Saf*, 19(3-4):199-210. doi:10.1057/s41300-017-0026-3.
- Bardelli, M., Szczyry, R., & Verdaguer, F. (2016). *El género como un factor determinante en la siniestralidad vial*. Obtenido de <http://www.congresodevialidad.org.ar/TRA/TRA-031.pdf>
- Bezanilla, J. M., Miranda, M. A., & González Fabiani, J. H. (2016). Violaciones graves a derechos humanos: violencia institucional y revictimización. Cuadernos de Crisis y

- Emergencias, 15. Retrieved from [http://comepsi.mx/attachments/article/49/Violaciones graves a derechos humanos: violencia institucional y revictimización.pdf](http://comepsi.mx/attachments/article/49/Violaciones%20graves%20a%20derechos%20humanos%20violencia%20institucional%20y%20revictimizaci%C3%B3n.pdf)
- Beauvoir, S. D. (1949). *El segundo sexo*. Francia.
- BID. (2016). Evaluación de la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID.
- BID. (2017). *Transport Gender Lab*. Obtenido de Bien Público Regional: <https://tglab.iadb.org/que-es-tgl#:~:text=El%20objetivo%20de%20Transport%20Gender%20LAB%20es%20crear,de%20g%C3%A9nero%20en%20los%20sistemas%20de%20transporte%20p%C3%BAblico.>
- Billy, M. Meniconi, A. Guerrero, M. Molina, M. Torrealba, F (2015). Masculinidades y legitimaciones del acoso sexual callejero en Chile.
- Blue, Ilona (1996), “Urban inequalities in mental health: the case of São Paulo”, *Environment and Urbanization* Vol 8, No 2, October, pages 91–99.
- Brysk, A. (2017). Introducción: Violencia de género y relaciones internacionales. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, (117), 7–28. <https://doi.org/10.24241/rcai.2017.117.3.7>
- Bogotá, A. M. (2004-2008). *Bogotá sin indiferencia*. Bogotá D.C: Secretaría Distrital de Planeación.
- Bogotá, A. M. (2009). *Políticas Públicas y Memoria 1940-2008*. Bogotá: Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (IEPRI).
- Bogotá, A. M. (2020). *Plan de Desarrollo Distrital Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI*. Bogotá D.C.
- Bogotá, A. M. (2020-2024). *Plan De Desarrollo Distrital 2020-2024*. Bogotá D.C.
- Borja, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. *Artículo en revista CLAD* N°12.
- Bourdieu, Pierre, “Sobre el poder simbólico”, en *Intelectuales, política y poder*, traducción de Alicia Gutiérrez, Buenos Aires, UBA/ Eudeba, 2000, pp. 65-73.
- Burton, S. S. (1999). *Experiencing leisure: Constraints to leisure*.
- Butler, J. (2006). “Introducción”, en: *Deshacer el género*, Patricia Soley-Beltran (trad.), Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica S.A, pp. 13-34.
- Butler, Judith, “Variaciones sobre sexo y género” en *Teoría feminista y teoría crítica. Ensayos sobre la política de género en las sociedades de capitalismo tardío*, Ediciones Alfons el Magnàmin, Valencia, 1990.
- CAF, & FIA Foundation. (2018a). *Ella Se Mueve Segura (ESMS) – A study on women’s personal security and public transport in three Latin American cities*. Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from

<https://www.fiafoundation.org/connect/publications/ella-se-mueve-segura-shemoves-safely>: (H. Allen, Ed.).

Camargo Niño, L. (2012). Exclusión arbitraria de homosexuales de las filas de las instituciones de la fuerza pública en Colombia. *Actualidad Jurídica*, Barranquilla: Universidad del Norte, pp. 50-56.

Caracol Radio. (2016, February). Mujer denuncia que intentaron violarla en túnel peatonal de Transmilenio. Caracol Radio.

Castro, M., & Buchely, L. (2016). Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. *studios Socio-Jurídicos*, 18(2). Doi: [dx.doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08](https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08), 229-254.

Castells, M. (1979). *The Urban Question: A Marxist Approach*. Cambridge: The MIT Press.

Ceccato, V., & Paz, Y. (2017). Crime in São Paulo's Metro System: Sexual Crimes against Women. *Crime Prevention and Community Safety* 19, 3-4.

CEPAL. (2014). Las encuestas sobre uso del tiempo y trabajo no remunerado en América Latina y el Caribe. Serie Asuntos de Género N° 122.

CEPAL. (2015). Violencia de género en el transporte público Una regulación pendiente. Santiago de Chile. Retrieved from https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1

Chant, S. (2011). "Gender and the prosperity of cities", Final draft of lead chapter prepared for UN-Habitat State of Women in Cities 2012/13, UN-Habitat, Nairobi, 182 pages.

Chant, S. (2013). Cities through a "gender lens": A golden "urban age" for women in the global South? . *Environment and Urbanization*, 25(1), 9–29. <https://doi.org/10.1177/0956247813477809>.

Chant, S., & McIlwaine, C. (2016). *Cities, Slums and Gender in the Global South*. Towards a Feminised Urban Future.

Chaves, M. y Montenegro, M. (2015). Usos y sentidos contemporáneos de lo público. *Revista Colombiana de Antropología*, 52(1), pp. 7-21.

Chen, Martha A. (2010). "Informality, poverty and gender: evidence from the global South", in Chant, Sylvia (editor), *The International Handbook of Gender and Poverty: Concepts, Research, Policy*, Edward Elgar, Cheltenham, pages 463–471.

Clark, S., Jeglic, E., Calkins, C., & Tatar, J. (2016). More Than a Nuisance: The Prevalence and Consequences of Frotteurism and Exhibitionism. *Sexual Abuse: A Journal of Research and Treatment*, 3-19.

- Concejo de Bogotá D.C. Acuerdo 623 de 2015. Por el cual se garantiza la participación de la mujer en los niveles decisorios de la administración distrital. (2015). Bogotá: Concejo de Bogotá. Retrieved from <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=64342>
- Criado-Perez, C. (2019). *Invisible Women: Exposing Data Bias in a World Designed for Men* (UK Edition). Random House.
- Daniels, P., & Warnes, A. (1993). *Movimiento en ciudades: Transporte y tráfico urbanos*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- DANE. (2015). Siete estudios realizados a partir de la encuesta nacional de uso del tiempo, Colombia, 2012-2013. Bogotá. D.C.
- DANE. (2016). Encuesta nacional de uso del tiempo: Informe 2016- 2017. Bogotá, Colombia.
- DANE. (2020). Informe: Participación de las mujeres colombianas en el mercado laboral. Comisión legal para la equidad de la mujer. Bogotá. D.C.
- DESPACIO, F. (23 de julio de 2020). *Fundación DESPACIO* Obtenido de Retamos lo intuitivo en tres ámbitos: <https://www.despacio.org/somos/>
- Dey, I. (2003). *Qualitative data analysis: A user friendly guide for social scientists*: Routledge.
- Distrital, V. (2017). *Descripción y análisis de la Política Pública De mUjeres y Equidad de Género del Distrito Capital 2017*. Bogotá D.C.
- Duarte Cruz, J. M. y García-Horta, J. B. (2016). Igualdad, Equidad de Género y Feminismo, una mirada histórica a la conquista de los derechos de las mujeres. *Revista CS*, no. 18, pp. 107-158. Cali, Colombia: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad Icesi. Doi: 10.18046/recs.i18.1960
- Econometría S.A. (equipo de investigación) (2010). *Construcción de la línea de base de la política pública para la garantía plena de derechos de las personas de los sectores LGBT*. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación.
- Esguerra Muelle, Camila y Bello Ramírez, Alanis (2012). *Marco político y conceptual de la política pública nacional colombiana de los sectores sociales de personas LGBTI (lesbianas, gais, bisexuales trans e intersex) y de las personas con identidades sexuales y de género no normativas*. Bogotá: Ministerio del Interior de Colombia (documento público en proceso de publicación).
- Eskola Torres, G. (2002). *Ensayos sobre género y desarrollo II*. Cuenca, Ecuador: Uediciones.
- Espectador, E. (20 de Febrero de 2011). ¿Y las políticas públicas para la mujer? *El Espectador*, pág. 1.

- Espectador, E. (22 de Marzo de 2016). Distrito pondrá fin a vagones exclusivos para mujeres en TransMilenio. *El Espectador*, pág. 1.
- Figuerola Martínez, C., & Waintrub Santibáñez, N. (2015 jan./abr). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)* , 7(1), 48-61 DOI: 10.1590/2175-3369.007.001.AO03 ISSN 2175-3369.
- Figuerola, C., & Waintrub, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe: Revista Brasileira Urbana* 1: 7:, 48-61.
- Foundation, F. (2017). She Moves Safely.
- Fuentes Vásquez, L. (2007). *Las políticas públicas de mujer y género en Bogotá: tensiones y aciertos*. Bogotá: UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA.
- Garrard, J., Handy, S., & Dill, J. (2012). Women and Cycling. In *City Cycling* (pp. 211–234). Massachusetts, MA: MIT Press.
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008a). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59.
<https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- Guerrero Junca, R. S. (2019). Experiencia en el uso del CAQDAS* “NVIVO 12®” para la organización de información cualitativa en la caracterización del conocimiento profesional del profesor de biología sobre evolución. *Bio-grafía*, 1711-1721. Recuperado a partir de <https://revistas.pedagogica.edu.co/index.php/bio-grafia/article/view/11155>
- GIZ. (2007). *Gender and urban transport: smart and affordable- Module 7a Sustainable Transport: A*.
- Gómez, P. J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social, Revista de sociología da USP*, 72.
- Gouvernement, N. a. (2015). *Non au Harcelement*. Obtenido de <https://www.nonauharcelement.education.gouv.fr/>
- Granada, I., Navas, C., Ramos, C., Glen, C., Reyes, F., Ayala, V., ... Rubio, D. (2019). Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.18235/0001836>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? *Revista Bitácora*, 61-74.
- Handy, S. (2004). Community design and travel behaviour. In *Research on woman's issues in transportation: report of a conferenc*. *Chicago: Transportation Research*, 29-38.

- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 1 (17), 5-23.
- Hanson, S., & Giuliano, G. (2004). *The geography of urban transportation*: Guilford Press.
- Harvey, D. (2008). La libertad de la ciudad. *Antípoda*, (7), 15–29. Retrieved from <http://biblioteca.uniandes.edu.co:8080/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat00683a&AN=udla.349250&lang=es&site=eds-live>
- Hasson, Y., & Polevoy, M. (2011). Gender Equality Initiatives in Transportation Policy A Review of the Literature.
- Hayden, D. (1981). *The grand domestic revolution: a history of feminist designs for American homes, neighborhoods, and cities*. Cambridge: The MIT Press: 13a ed., 367p.
- hooks, b. (2000). *Feminism is for everybody: passionate politics*, Nueva York, South End Press.
- Izard, M. (1985). Marginados, fronterizos, rebeldes y oprimidos. *Madrid: Serbal*, 1999.
- Jaramillo, I. (2013). Derecho y familia en Colombia: historias de raza, género y propiedad (1540-1980). Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12, 29.
- Jirón, P., & Zunino, S. (2017). Dossier Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16. 1-8.
- Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago.
- Judicial, C. N. (2011). *Los derechos de las mujeres y la perspectiva de género*. Bogotá: Legis Editores.
- Kash, G. (2019). Always on the Defensive: The Effects of Transit Sexual Assault on Travel Behavior and Experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport & Health*, 234-246.
- Lagarde, M. (1996). “El género”. La perspectiva de género. In *Género y feminismo. Desarrollo humano y democracia*. (horas y HO, pp. 13–3821). España.
- Lamas, M. (1999). Género, diferencia de sexo y diferencia sexual. *¿Género?, Debate Feminista, Año 10, Vol. 20*.
- Lanzamiento de campaña contra el Acoso Sexual en el Transporte Público. (27 de Diciembre de 2018). *Colectiva Feminista para el Desarrollo local*, pág. 1. Obtenido de <https://colectivafeminista.org.sv/2018/12/07/lanzamiento-de-campana-contra-el-acoso-sexual-en-el-transporte-público/>

- Law, R. (1996). *Beyond “women and transport”: towards new geographies of gender mobility*. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567-588.
- Lecompte, M. C., & Bocarejo, J. P. (2016). *Transport systems and their impact con gender equity*. *Transportation Research Procedia*, 25, 4245–4257.
<https://doi.org/10.1016/J.TRPRO.2017.05.230>
- Leech, B. 2002. *Asking Questions: Techniques for Semi-structured Interviews*. *Political Science & Politics* 35,(4), 665-668.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. (J. G.-P. Trad, Ed.). Barcelona: Península.
- Levy, C. (2013). *Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport*. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47–63.
<https://doi.org/10.1177/0956247813477810>
- Lindon, A. (2008). *Violencia/miedo: espacialidades y ciudad*. *Casa del tiempo*, 4, 8-14.
- Lindon, A. (2011). Revisitar la concepción de lo social para una Geografía constructivista. *P. Zusman, R. Haesbaert, H. Castro & S. Adamo (Eds) Geografías culturales*, 177-212.
- Lola, L., & Villareal, N. (1994). *Movimiento de Mujeres y Participación Política en Colombia, 1930-1991*. Barcelona: Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología. Obtenido de
http://www.bdigital.unal.edu.co/51068/2/8447703207_1.PDF
- Luna, L. (1999). *La Feminidad y el Sufragismo colombiano durante el periodo 1994-19948*. Barcelona: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura 26.
- Markovich, J., & Hendler, S. (2006). Beyond “Soccer Moms”: Feminism and New Urbanism critical approaches to suburbs. *Journal of Planning Education and Research*, 25(4), 410-427.
- McFadden, D. (1974). The Measurement of urban travel demand. *Journal of Public Economics*, 3, 303-328.
- Mejía Guerrero, L. P. (2012). *La Comisión Interamericana de Mujeres y la Convención de Belém do Pará . Impacto en el Sistema Interamericano de Derechos Humanos*. *Revista IIDH*, 56, 190–213.
- Millas, A. J. (1980). *Planning for the elderly within the context of a neighborhood*. *Athens Center of Ekistics*, 47(283), 264–273.
- Montoya, V., Montes, L., & Bernal , V. (2020). *Movilidad para el cuidado con cara de mujer*. BID.
- Moscoso, M., & Quiñones, L. M. (2018). *Recomendaciones para una encuesta de movilidad sensible al género*. Bogotá, Colombia.

- Moscoso, M., Segundo López, J., Lleras, N., Adriazola-Steil, C., Montoya Robledo, V., Quiñones, L., . . . Vega, J. (2020). *Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas*. Bogotá: Fundación DESPACIO y WRI Ross Center .
- Moser, C. (1993). *Gender Planning and Development: Theory, Practice & Training*. London, UK: Routledge.
- Mujer, E. d. (2017). *Propuesta Metodológica para la participación de las mujeres rurales en la formulación de la política pública integral de la mujer rural* . Colombia: Plan Nacional de Desarrollo.
- Mujer, S. D. (2014). *Mujeres en Cifras*. Obtenido de http://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/Boletn%20Mujeres%20en%20Cifras%202_V20151229.pdf
- Mujer, S. D. (Mayo de 2019). *Me nuevo segura*. Obtenido de <http://www.sdmujer.gov.co/noticias/inicia-%E2%80%98me-nuevo-segura%E2%80%99-bogot%C3%A1>
- Mujeres, O. (2018). *Acerca de ONU Mujeres*. Obtenido de ONU Mujeres Colombia: <https://colombia.unwomen.org/es/sobre-onu-mujeres/acerca-de-onu-mujeres>
- Mujeres, O. (S.F). *Conferencias mundiales sobre la mujer*. Obtenido de <https://www.unwomen.org/es/how-we-work/intergovernmental-support/world-conferences-on-women>
- Observatorio Contra el Acoso Callejero. (2015) ¿Está Chile dispuesto a Sancionar el Acoso Callejero? Estudio de caracterización y opinión sobre el acoso sexual callejero y sus posibles sanciones sobre las y los autores.
- OECD. (2006a). Policy Brief. Young Drivers: the road to safety. Retrieved from www.oecd.org/publications/Policybriefs%0AORGANISATION
- OECD. (2006b). Policy Brief. Young Drivers: the road to safety.
- OCDE. (2018). *La búsqueda de la igualdad de género*. Paris: OECD Publishing.
- OIT. (2013). *Resolución sobre las estadísticas del trabajo, la ocupación y la subutilización de la fuerza de trabajo*.
- OIT. (2017). Capítulo 1: “Para comprender la violencia y el acoso en el mundo del trabajo”, en: *Informe V. Acabar con la violencia y el acoso contra las mujeres y los hombres en el mundo del trabajo*, (1ª ed.), Ginebra: OIT, pp. 5-24.
- OIT. (2019). *El trabajo de cuidados y los trabajadores del cuidado para un futuro con trabajo decente*. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_633168.pdf
- ONU. (2016). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Retrieved from <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

- ONU Mujeres, UNFPA, & PNUD. (2017). BRECHAS DE GÉNERO Y DESIGUALDAD: de los Objetivos de Desarrollo del Milenio a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Retrieved from http://www2.unwomen.org/-/media/field-office-colombia/documentos/publicaciones/2017/09/pdf_web_brechas_de_género_y_desigualdad_final.pdf?la=es&vs=3907
- Pasto, O. d. (2007). *Política Pública para las Mujeres y la Equidad de Género en el municipio de Pasto*. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/40131/1/Politica%20Publica%20Mujer%20y%20Equidad%20Pasto.pdf>
- Palacios, A. (2018). *La caminata como modo de transporte para las mujeres en 11 ciudades de América Latina*. Transporte y Desarrollo En América Latina, 1(2), 47–64. Retrieved from scioteca.caf.com
- Pereyra, L., Gutiérrez, A., & Mitsuko Nerome, M. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres. *Revista Urosario*, 26.
- Perulli, P. (1995). *Atlas Metropolitano*. Madrid:Alianza: (134 p.).
- Planeación, D. N. (2020). *POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA Y REGIONAL*. Bogotá D.C.
- PND. (2014-2018). *Plan Nacional de Desarrollo*. Bogotá: Colaboración DNP.
- Primerano, F., Taylor, M., Prtaksringkarn, L., & T. (2008). Defining and understanding trip chaining behavior: Transportation Research Record. 35(1), 55-72.
- Project Guardian: standing up to sexual harassment*. (14 de agosto de 2013). Obtenido de <https://www.railway-technology.com/features/feature-project-guardian-sexual-harassment-public-transport/>
- Pulido, S., Rodríguez, J. (2014). Basic User Manual: Software NVivo. Versions 9 & 10. Universidad Nacional de Colombia.
- Quiñones, L. (2018). Sexual harassment in public transport in Bogotá. *The london school of economics*.
- Ramos Escandón, C. (1997). El concepto de género y su utilidad para el análisis histórico. *la AlJaba, segunda época, Vol. II*, 20.
- Reeves, H., & Baden, S. (2000). Gender and development: Concepts and definitions. *Report prepared for the Department for International Development (DFID) for its gender mainstreaming intranet resource, Institute of Development Studies, BRIDGE report Number 55*.
- República, P. d. (1994-1998). *El Salto Social. Plan Nacional de Desarrollo*. Bogotá D.C: Departamento Nacional de Planeación.

- Rosenbaum, M. S. (2010). Street harassment is marketplace discrimination: The impact of street harassment on young female consumers marketplace experiences. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 57, 102220.
- Rosenbloom, S. (2004). *Understanding Women's and Men's Travel Patterns. In Research on woman's issues in transportation: report of a conference*. Chicago: Transportation Research Board of the National Academies.
- SÁNCHEZ-DE MADARIAGA, I., & ZUCCHINI, E. (2019). Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *CIUDAD Y TERRITORIO*, 89-102.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2010). Decreto 166 de 2010 “Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital”. Bogotá D.C.
- Secretaría Distrital de la Mujer. (2014). Boletín informativo Mujeres en cifras. Bogotá D.C.
- Secretaría de Movilidad. (2019). Encuesta de Movilidad 2019: Indicadores preliminares. Bogotá D.C.
- Seidman, I. (2013). *Interviewing as qualitative research: A guide for researchers in education and the social sciences*. Teachers college press.
- Schaeffer, N.C. and Presser, S. (2003). The Science of Asking Questions, in *Annual Review of Sociology*, Vol 29 (pp 65-88).
- Scott, J. (1988). Genre: une catégorie utile d'analyse historique. En E. Roudinesco, *La Familia en Desorden*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Scott, J. W. (1996). El género: una categoría útil para el análisis histórico. *Revista Herramienta*.
- Shah, S., Kalpana, V., Vyas, S., & Gadepalli, S. (2017). Women and urban transport - Draft Policy.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Short, S. E. 2006. Focus Groups: Focus Group Interviews, in *A Handbook for Social Science Field Research: Essays and Bibliographic Sources on Research Design and Methods*. Edited by Ellen Perecman and Sarah Curran. Thousand Oaks, CA: Sage
- Singleton Jr, R. A., Straits, B. C., & Straits, M. M. (2010). Chapter 12 “Research Using Available Data”, in *Approaches to Social Research* (pp. 393-426): Oxford University Press.
- Simur Bogotá. Prudencia de Bogotá: Encuestas de movilidad. Obtenido de: <https://www.simur.gov.co/portal-simur/datos-del-sector/encuestas-de-movilidad/>
- Soto, P. (2011). El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. *Revista Invi 75 Interior.indb*, 22.

- TerriData. (2019). Fichas y tableros de Bogotá. Bogotá D.C: Departamento Nacional de Planeación.
- Tiempo, E. (28 de Julio de 2014). El perfil de las agentes en TransMilenio para capturar perversos. *El Tiempo*, pág. 1.
- Tickner, A. (1992). *Gender in International Relations. Feminist Perspectives on Achieving Global Security*. Nueva York: Columbia University Press.
- Tran, H. A., & Schlyter, A. (2010). Gender and class in urban transport: the cases of Xian and Hanoi. *Environment and Urbanization*, 22(1), 139–155.
- Transport gender LAB - Santiago. (2019). Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago. Retrieved October 28, 2019, obtenido de:
https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inclusión_laboral_femenina_en_labores_de_conducción_del_sistema_de_transporte_publico_de_Santiago_es.pdf
- Van Laake, T., & Pardo, C. (2018). Ciclo-inclusión: Lecciones de los Países Bajos para Colombia. Bogotá: Despacio.org. Retrieved from www.despacio.org/hacemos
- Valcárcel, A., & Quiroz, B. (2008). La política de las mujeres. *Madrid: Cátedra*, 4a ed., 233.
- Velásquez M. de González, C., & Meléndez U, L. (2003). Los espacios públicos desde la perspectiva del género. *Instituto de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura y Diseño*, 7.
- Vicepresidencia de la República. (2020). “La violencia intrafamiliar es otra pandemia que el Estado en pleno está dispuesto a derrotar”: vicepresidente. Bogotá, 06/04/2020.
- Villagrán, S. (2011). El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. *Revista InviNº* 75, 145-169.
- Women, U. (2020). Women’s Rights in Review 25 years after Beijing. *United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women (UN Women)*, 28.
- Zucchini, E. (2016). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid.
- Zunino, P. J. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: Experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 8.

9. Anexos

Anexo 1: Casos efectivos de violencia emocional, física y sexual (SIVIM), según grupo de edad, tipo de violencia y sexo, años 2018 y 2019 - Bogotá D.C.

Grupo de edad	Violencia Emocional						Violencia Física						Violencia Sexual					
	2018			2019*			2018			2019*			2018			2019*		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
De 1 - 5 años	1659	1718	3377	1653	1699	3352	179	136	315	183	150	333	202	447	649	282	568	850
De 6 - 13 años	1795	2486	4281	1736	2762	4498	419	405	824	474	455	929	370	1356	1726	477	1701	2178
De 14 - 17 años	610	1972	2582	548	1759	2307	142	322	464	151	328	479	87	858	945	105	871	976
De 18 - 26 años	170	2151	2321	105	2181	2286	77	797	874	45	756	801	32	425	457	38	465	503
De 27 - 44 años	182	2046	2228	163	2044	2207	94	1054	1148	99	1065	1164	28	299	327	30	314	344

Fuente: Subsistema de vigilancia de violencia intrafamiliar, maltrato infantil y violencia sexual (SIVIM).

Anexo 2: Invitación convocatoria mujeres participantes lanzada por Twitter

**Convocatoria pública
mujeres participantes
para entrevistas sobre la
experiencia de viaje en
transporte público**

**MOVILIDAD DEL
CUIDADO**



¿Para qué?:
Tesis de pregrado programa
Gestión y Desarrollo Urbanos
Universidad del Rosario

Fecha:
mayo-junio 2020



Fuente: Elaboración propia.

Anexo 3: Preguntas entrevistas semiestructuradas

	Código	Subcódigo	Pregunta 1	Pregunta 2
G É N E R O	Violencia de género	Acoso	¿Ha sido usted víctima de acoso sexual en el transporte público en Bogotá? En caso afirmativo, ¿podría describir dicha situación?	¿Qué cambios en sus hábitos de desplazamiento en el transporte público ha realizado debido a la situación de acoso anteriormente? En caso afirmativo, ¿ha realizado cambios en los modos de transporte y/o en los horarios de desplazamiento?
	Acoso sexual	Modo y Espacio público	¿Ha sido víctima de acoso sexual en algún modo de transporte en Bogotá?	¿Qué medidas piensa se deberían implementar para evitar el acoso sexual en el (los) modo (s) de transporte que usted menciona?
	Diversidad	Comunidad	¿Se considera usted miembro de la comunidad LGTBI?	En caso afirmativo, ¿considera que el acoso sexual para este grupo de población puede ser diferente? ¿De qué manera?
T R A N S P O R T E	Movilidad	Modo	¿Qué cambios ha realizado en los modos de transporte que utiliza, debido a los problemas de acoso sexual en el transporte público?	¿Cuáles modos considera usted que son más seguros para evitar el acoso sexual?
		Tiempo	¿Qué cambios ha tenido en sus tiempos de desplazamiento debido a los problemas de acoso sexual en el transporte público?	¿Considera que diariamente debe destinar más tiempo seleccionando rutas más seguras para realizar sus desplazamientos?
		Costo	¿Qué implicaciones ha tenido en cuanto a costos los cambios en modo de transporte y desplazamientos debido a los problemas de acoso sexual en el transporte público?	¿Qué porcentaje de sus ingresos destina para financiar sus gastos de desplazamiento en transporte público? ¿Cuántos trasbordos tiene que realizar diariamente para llegar a su destino de trabajo?
	Accesibilidad	Bienes	¿Qué espacios públicos evita debido al problema del acoso sexual en el transporte público?	¿Considera que exista una relación directa entre la infraestructura del espacio público y de las estaciones de transporte con su seguridad personal?
		Servicios	¿Cuántos trasbordos debe realizar para poder acceder a los equipamientos (salud o educación, entidades públicas) que usted o los integrantes de su familia necesitan visitar usualmente?	¿Cuáles equipamientos (salud, educación, entidades públicas) son de más difícil acceso para usted, debido al problema del acoso sexual en el transporte público?
		Empleo	¿Cuánto tiempo de desplazamiento requiere para llegar a su lugar de trabajo? ¿Cuántos modos de transporte requiere tomar entre su lugar de residencia y el sitio de trabajo?	¿Qué dificultades se le han presentado para llegar a su lugar de trabajo debido al problema del acoso sexual en el transporte público?
M O V I L I D A D E L C U I D A D O	Trabajo doméstico (propio hogar)	Tipos y cambios	¿Qué tipo de actividades de cuidado realiza diariamente?	¿Qué cambios en sus hábitos de desplazamiento en el transporte público realiza para sus actividades personales? En caso afirmativo, ¿ha realizado cambios en los modos de transporte y/o en los horarios de desplazamiento?
	Trabajo de cuidado no remunerado (hogar)	Modo y Espacio público	¿Convive con alguna persona que esté a su cuidado? En caso afirmativo, ¿ha realizado cambios en los modos de transporte y/o en los horarios de desplazamiento para viajar con este miembro de su hogar?	¿Qué medidas de planificación piensa se deberían implementar para las mujeres que viajan con más personas en el transporte público?
	Movilidad	Modo	¿Considera que ha realizado cambios en los modos de transporte que utiliza, según la finalidad de sus desplazamientos?	¿Cuáles modos considera usted que son más adecuados para una mujer en estado de gestación o una adulta mayor? ¿Considera que las mujeres tienen menor acceso al transporte privado?
		Tiempo	¿Qué cambios ha tenido en sus tiempos de desplazamiento entre su lugar de residencia y el lugar de su trabajo remunerado?	¿Considera que diariamente debe destinarle más tiempo al trabajo doméstico no remunerado para el propio hogar?
	Accesibilidad	Bienes	¿Qué espacios públicos frecuenta para realizar actividades asociadas a la administración de su hogar?	¿Considera que exista una relación directa entre la infraestructura del espacio público y de las estaciones de transporte con base al género?
		Servicios	¿Cuántos trasbordos debe realizar para poder acceder a los equipamientos (salud o educación, entidades públicas) que usted o los integrantes de su familia necesitan visitar usualmente?	¿Cuáles equipamientos (salud, educación, entidades públicas) son de más difícil acceso para usted, con base a su género?
		Empleo	¿Cuánto tiempo de desplazamiento requiere para llegar a su lugar de trabajo? ¿Cuántos modos de transporte requiere tomar entre su lugar de residencia y el sitio de trabajo?	¿Qué dificultades en el transporte público se le han presentado para llegar a su lugar de empleo debido al trabajo de cuidado no remunerado a miembros de su hogar?

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 4: Consentimiento informado

Universidad del Rosario

Consentimiento informado

Participantes adultos

Fecha de la versión del formulario de consentimiento: 29 de abril, 2020.

Título del estudio: Retos y conflictos para la planeación del transporte en Bogotá a partir de la movilidad del cuidado y la violencia de género.

Investigadora Principal: Valeria Bernal Castillo.

Tutor externo: C. Erik Vergel-Tovar, Ph.D.

Departamento Investigador Principal: Gestión y Desarrollo Urbanos- GDU.

Estamos adelantando un estudio acerca de la relación de la violencia de género que persiste en el transporte público, enfocándose en la ciudad de Bogotá. El trabajo de investigación tiene como punto de partida establecer los cambios en la movilidad y la accesibilidad que tienen las mujeres debido al acoso sexual, buscando 4 comprender los cambios en los patrones de viaje, los tiempos y costos de desplazamiento, por miedo a ser violentadas o a revivir hechos que las hayan afectado de manera física y psicológica por agresiones en el transporte público. La investigación también profundizará en las implicaciones que tienen estos cambios de comportamientos de viaje en cuanto al acceso a bienes, servicios y centros de empleo por parte de las mujeres debido al fenómeno del acoso sexual. Se espera con los hallazgos de esta investigación contribuir con insumos para incorporar la perspectiva de género en la planificación del transporte y la movilidad en Bogotá.

La entrevista puede tomar unos 20 minutos. Usted no tiene que responder alguna o todas las preguntas si no quiere hacerlo. De hecho, usted no tiene que contestar cualquier de las preguntas si usted decide no hacerlo. Lo que haremos es que pasaremos a la siguiente pregunta en caso de que usted no quiere responder alguna pregunta. En los siguientes 2 meses es posible que lo/la estemos contactando de nuevo en caso de que tengamos más preguntas.

Nos gustaría grabar el audio nuestra conversación. Esto nos permitirá transcribir la entrevista y examinar los temas que se aborden durante la conversación. Los archivos de grabación serán conservados por un plazo máximo de un año y solo el personal del proyecto podrá acceder a estos. Si usted lo desea, podemos detener la grabación en cualquier momento cuando usted lo solicite. También podemos realizar la entrevista sin la grabación si usted lo prefiere. El reverso encontrará las principales preguntas que pienso realizar como parte de la entrevista.

Yo _____ identificado con cédula de ciudadanía _____ estoy de acuerdo con el uso que la investigadora Valeria Bernal, suscrita a la Universidad del Rosario, les dará a los datos recolectados a través de la entrevista semiestructurada en la que estoy participando. Dicha entrevista se enmarca bajo la investigación “Violencia de género en TransMilenio: Retos y conflictos para la planeación del transporte en Bogotá”.



Firma: _____

¿Qué sucede si usted desea formular preguntas sobre sus derechos como participante del estudio?

Si tiene preguntas o inquietudes acerca de sus derechos como participante de este proyecto, puede ponerse en contacto, de manera anónima si lo desea, con las personas a cargo del presente

proyecto: en la Universidad del Rosario con Valeria Bernal Castillo, o con el tutor del proyecto Profesor C. Erik Vergel-Tovar.

Preguntas iniciales de la entrevista para comprender su experiencia de viaje en el transporte público en temas relacionados con el género, el modo de transporte y el acceso a lugares de destino.

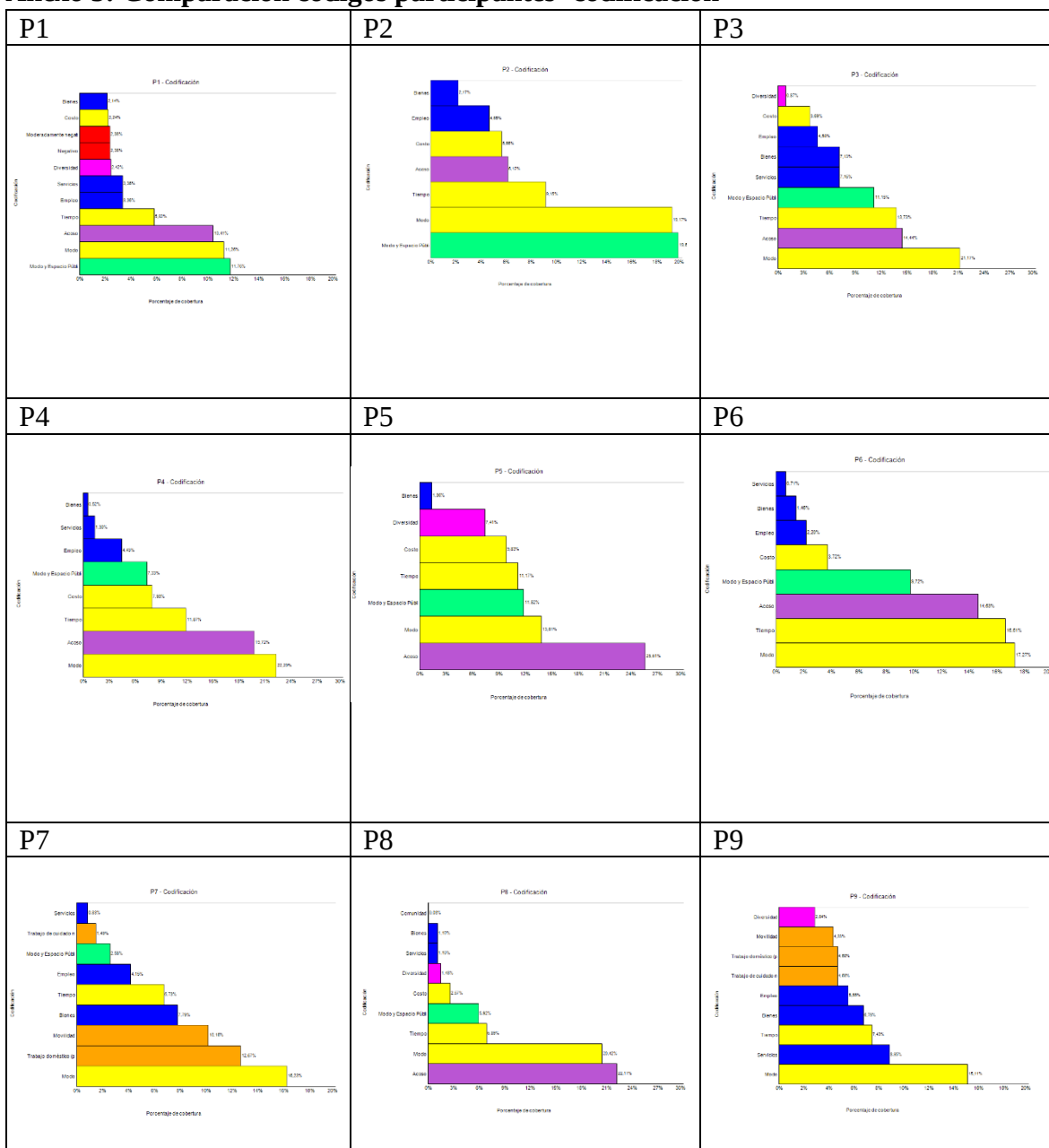
Pregunta inicial por temática del proyecto

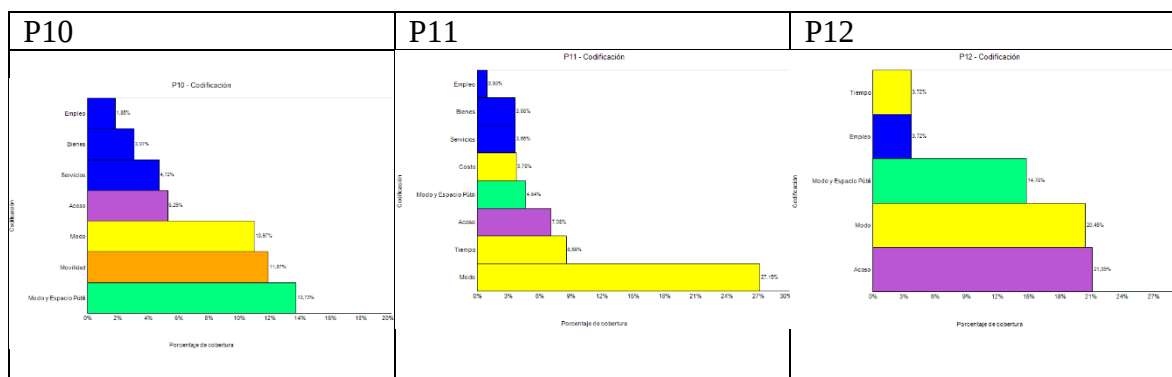
	Código	Subcódigo	Pregunta 1
G É N E R O	Violencia de género	Acoso	¿Ha sido usted víctima de acoso sexual en el transporte público en Bogotá? En caso afirmativo, ¿podría describir dicha situación?
	Acoso sexual	Modo y Espacio público	¿Ha sido víctima de acoso sexual en algún modo de transporte en Bogotá?
	Diversidad	Comunidad	¿Se considera usted miembro de la comunidad LGTBI?
T R A N S P O R T E	Movilidad	Modo	¿Qué cambios ha realizado en los modos de transporte que utiliza, debido a los problemas de acoso sexual en el transporte público?
		Tiempo	¿Qué cambios ha tenido en sus tiempos de desplazamiento debido a los problemas de acoso sexual en el transporte público?
		Costo	¿Qué implicaciones ha tenido en cuanto a costos los cambios en modo de transporte y desplazamientos debido a los problemas de acoso sexual en el transporte público?
	Accesibilidad	Bienes	¿Qué espacios públicos evita debido al problema del acoso sexual en el transporte público?
		Servicios	¿Cuántos trasbordos debe realizar para poder acceder a los equipamientos (salud o educación, entidades públicas) que usted o los integrantes de su familia necesitan visitar usualmente?
		Empleo	¿Cuánto tiempo de desplazamiento requiere para llegar a su lugar de trabajo? ¿Cuántos modos de transporte requiere tomar entre su lugar de residencia y el sitio de trabajo?



Fuente: Elaboración propia.

Anexo 5: Comparación códigos participantes- codificación





Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas semiestructuradas en el programa NVivo 12.

Tabla 2. Análisis cualitativo, categorías de análisis y códigos

Categorías de Análisis	Códigos	Subcódigos
GÉNERO	Violencia de género	Acoso
	Acoso sexual	Modo y espacio público
	Diversidad	Comunidad
TRANSPORTE	Movilidad	Modo
		Tiempo
		Costo
MOVILIDAD POR EL CUIDADO	Accesibilidad	Bienes
		Servicios
		Empleo
	Trabajo doméstico (propio hogar)	Tipos y cambios
	Trabajo de cuidado no remunerado	Modo y espacio público
	Movilidad	Modo
		Tiempo
		Bienes
	Accesibilidad	Servicios
		Empleo

Fuente: Elaboración propia con base en el diagrama conceptual figura I- colores codificación, pág. 14.

Anexo 6: Tabla de caracterización de las participantes

Participante	Edad	Profesión	Fecha entrevista
1	25	Profesional empleada	08 de junio
2	24	Profesional en búsqueda activa	17 de junio
3	38	Profesional en búsqueda activa	17 de junio
4	23	Estudiante último semestre de pregrado	17 de junio
5	25	Profesional empleada	22 de julio
6	35	Profesional empleada- Madre gestante	24 de julio
7	23	Profesional empleada	24 de julio
8	50	Empleada doméstica	25 de julio
9	37	Profesional empleada	25 de julio
10	35	Profesional empleada	26 de julio
11	23	Estudiante último semestre de pregrado	27 de julio
12	22	Estudiante último semestre de pregrado	28 de julio

Fuente: Elaboración propia con base en la información de cada participante.