



BITÁCORA

METRO DE BOGOTÁ

INFRAESTRUCTURA PARA LA IGUALDAD

Recomendaciones para incorporar los enfoques de género y de derechos humanos de las mujeres en el diseño, construcción y funcionamiento del Metro de Bogotá


BRUJULA
para la igualdad



SECRETARÍA DE LA MUJER





BITÁCORA

METRO DE BOGOTÁ

INFRAESTRUCTURA PARA LA IGUALDAD

Recomendaciones para incorporar los enfoques de género y de derechos humanos de las mujeres en el diseño, construcción y funcionamiento del Metro de Bogotá



SECRETARÍA DE
LA MUJER



**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ
SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER**



Alcalde Mayor de Bogotá
Carlos Fernando Galán Pachón

Secretaria Distrital de la Mujer
Laura Marcela Tami Leal

Subsecretaria del Cuidado y Políticas de Igualdad
Juliana Martínez Londoño

Directora de Derechos y Diseño de Política
Ivonne Astrid Rico Vargas

Equipo técnico
Secretaría Distrital de la Mujer
Carol Duarte Rojas
Sharon Figueroa Jaimes
Laura Catalina Roa Sayago
Sofía Sánchez Valencia
Lilibeth Xiques Morales

Fotografía de portada
Secretaría Distrital de Movilidad

Bogotá D.C. 2026



BRUJULA

para la igualdad

UNA HERRAMIENTA PARA TRANSFORMAR

Según el Informe Mundial sobre la Brecha de Género del Foro Económico Mundial (2025), al ritmo actual, tardaremos más de un siglo –alrededor de 134 años– en cerrar las brechas que separan a mujeres y hombres en la garantía de derechos, acceso a oportunidades y condiciones de vida digna. Cincuenta mil días son demasiado para esperar que todas las personas tengan las mismas posibilidades de empleo, educación, salud, participación política, cultura, deporte, vivienda y hábitat seguro.

Las desigualdades que hoy vivimos no son fruto del azar: se han tejido durante siglos y se reproducen con cada decisión, norma o idea equivocada sobre lo que es “normal”. En América Latina, las mujeres ganan en promedio un 17% menos que los hombres por el mismo trabajo (ONU Mujeres, 2023), dedican tres veces más tiempo al cuidado no remunerado (OIT, 2022) y, aunque son más de la mitad de la población, ocupan menos del 26% de los escaños parlamentarios (Banco Mundial, 2023).

Estas brechas también se expresan en la manera en que se planifican y ejecutan las grandes obras de infraestructura urbana. Las decisiones sobre el diseño, la construcción y la gestión de proyectos como el Metro **inciden directamente en la forma en que las personas habitan la ciudad**, se movilizan, acceden a oportunidades y ejercen sus derechos.

Cuando estos procesos no incorporan los enfoques de género y de derechos humanos de las mujeres, existe el riesgo de **invisibilizar necesidades específicas**, reproducir desigualdades en el acceso al espacio urbano y desaprovechar el potencial de las obras públicas para contribuir a una ciudad más segura, equitativa e incluyente.



Frente a este desafío, la Brújula para la Igualdad surge como una apuesta de la Secretaría Distrital de la Mujer para acelerar las transformaciones necesarias en Bogotá. Esta colección ofrece guías y herramientas para fortalecer capacidades institucionales, orientar decisiones públicas y transformar prácticas que hoy reproducen desigualdades.

Organizada en seis series, la Brújula marca rutas concretas para avanzar hacia territorios más igualitarios, seguros e incluyentes:

- Coordenadas** | Conceptos básicos para la igualdad de género.
- Bitácora** | Herramientas para una gestión pública con igualdad de género.
- ContraViento** | Claves para cambiar las reglas institucionales.
- RevBeladas** | Voces y experiencias que inspiran.
- Conexiones** | Metodologías para sensibilizar y generar impacto.
- Desenfoque** | Comunicar sin estereotipos.

El presente documento, **Metro de Bogotá: infraestructura para la igualdad. Recomendaciones para incorporar los enfoques de género y de derechos humanos de las mujeres en su diseño, construcción y funcionamiento**, hace parte de la serie **Bitácora**, orientada a ofrecer herramientas prácticas para integrar los enfoques de género y de derechos humanos de las mujeres en la gestión pública.

Bitácora funciona como una guía de navegación: traduce los principios de igualdad en decisiones concretas. En este caso, el documento reúne orientaciones para incorporar estos enfoques en las distintas fases de los proyectos asociados al Metro, reconociendo que las grandes obras urbanas no solo transforman el paisaje de la ciudad, sino también las condiciones en que las personas se movilizan, trabajan y viven el espacio público.

Integrar estos enfoques en los procesos asociados al Metro de Bogotá permite anticipar riesgos, reconocer impactos diferenciados y fortalecer la capacidad institucional para construir una ciudad más segura, accesible e igualitaria para todas las personas.

La Brújula para la Igualdad marca el rumbo. Ahora, depende de todas y todos activarla.





Foto Metro de Bogotá



CONTENIDO



INTRODUCCIÓN	
Metro de Bogotá: infraestructura para la igualdad.....	10
CAPÍTULO I	
CONTEXTO	13
Cifras y datos: las mujeres nos movemos distinto. Desigualdades y retos en la movilidad.....	14
Moverse en igualdad: marco normativo que respalda el derecho de las mujeres a la ciudad y el territorio.....	19
Principios de la movilidad con equidad.....	25
Enfoques para una movilidad digna, segura y libre de violencias y discriminación.....	26
CAPÍTULO II	
RECOMENDACIONES GENERALES	
Para la incorporación de los enfoques de género y derechos humanos de las mujeres en todas las fases de avance del Metro de Bogotá: diseño, construcción y funcionamiento.....	30
Diseño del Metro de Bogotá con enfoques de género y derechos humanos de las mujeres	31
Diagnóstico con enfoque de género y derechos humanos de las mujeres.....	33
Diseño inclusivo: vagones y estaciones para todas las mujeres.....	35
Movilidad del cuidado.....	36



Construcción del Metro de Bogotá. Una obra que avanza con los derechos humanos de las mujeres	39
Participación: el Metro de Bogotá escucha a las mujeres.....	41
Contratación y empleo: las mujeres como fuerza de trabajo en las obras.....	43
Frentes de obra seguros y libres de violencias.....	46
Obras seguras para todas	53
Funcionamiento del Metro de Bogotá. Somos más y nos movemos seguras	56
Datos para la toma de decisiones.....	58
Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias.....	60
Transformación cultural	64
CAPÍTULO III.	
REFERENTES INTERNACIONALES Y BUENAS PRÁCTICAS EN SISTEMAS METRO	71
Toponimia urbana con enfoque de género.....	72
Infraestructura con enfoque de género.....	74
Comunicación y campañas de sensibilización.....	76
Diversidad, equidad e inclusión	81
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	86





Foto TransMilenio

INTRODUCCIÓN

METRO DE BOGOTÁ

INFRAESTRUCTURA PARA LA IGUALDAD

El Metro de Bogotá representa la oportunidad de materializar una ciudad que cuida y reconoce la diversidad de las mujeres. Es un sistema que sitúa la movilidad del cuidado y su seguridad en el centro, transformando la obra pública en un motor de justicia social, autonomía y cierre de brechas estructurales.

El Metro de Bogotá no es únicamente una obra de infraestructura de transporte masivo: representa **una oportunidad histórica para transformar la movilidad de la ciudad y garantizar que esta responda a las necesidades de todas las personas**. Para las mujeres, en particular, el proyecto abre la posibilidad de avanzar hacia una ciudad más equitativa, donde la movilidad sea un derecho que impulse la autonomía y la igualdad.

Actualmente, la obra se ejecuta a través de aproximadamente 215 frentes de trabajo distribuidos por toda Bogotá, desde el patio taller

en la localidad de Bosa hasta la estación final de la Línea 1 en la Calle 80. Estos frentes de obra incluyen la construcción del viaducto elevado, las estaciones, los accesos y otras obras complementarias, permitiendo avanzar simultáneamente en distintos puntos del trazado y acelerando el progreso del proyecto.

El avance general del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá llegó a 70,72 % durante diciembre de 2025, contará con un total de 16 estaciones y se espera que inicie operaciones comerciales en marzo de 2028¹.

¹ Alcaldía Mayor de Bogotá. (2025). Proyecto Metro de Bogotá llegaría al 70 % de avance en diciembre de 2025. Portal oficial Bogotá.gov.co. Disponible en: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/proyecto-metro-de-bogota-llegaria-al-70-de-avance-diciembre-de-2025>



Las mujeres realizan la mayoría de los viajes de cuidado, acompañan a niñas, niños, personas mayores o con discapacidad, y realizan desplazamientos cotidianos para el sostenimiento de la vida y la reproducción social de los hogares, entendidos como aquellas actividades necesarias para garantizar el bienestar cotidiano.

Estos trayectos suelen ser múltiples, prolongados y con alta demanda de tiempo, lo que limita sus oportunidades educativas, laborales y de esparcimiento. Por ello, resulta fundamental que el Metro incorpore adecuaciones de accesibilidad universal, opciones de intermodalidad, medidas para la prevención del acoso sexual y para reducir el tiempo invertido en estas tareas, reconociendo y valorando la movilidad del cuidado.

En coherencia con el reconocimiento de los viajes de cuidado y las cargas diferenciadas de movilidad que asumen las mujeres, la construcción y operación del Metro abren la posibilidad de ampliar la participación de las mujeres en dos sectores históricamente masculinizados: el transporte y la construcción, contribuyendo al cierre de brechas laborales y al fortalecimiento de su autonomía económica

Su participación debe entenderse como una medida clave para la transversalización del enfoque de género, que requiere ser acompañada de acciones institucionales integrales orientadas a asegurar condiciones laborales equitativas, ambientes de trabajo seguros y libres de violencias y acoso, procesos de formación y sensibilización, mecanismos de participación efectiva en la toma de decisiones y criterios de gestión con enfoque de género.

En este sentido, resulta fundamental que la implementación del sistema Metro de Bogotá cuente con marcos normativos, protocolos

operativos y mecanismos institucionales para la **prevención, atención y sanción del acoso sexual y la violencia laboral** por razones de género, así como con estrategias de sensibilización orientadas a transformar prácticas organizacionales discriminatorias.

De igual manera, la implementación del sistema Metro de Bogotá requiere **garantizar condiciones de seguridad para prevenir las violencias contra las mujeres**, en particular el acoso sexual, tanto en los frentes de obra como en los entornos cercanos a las estaciones y, posteriormente, durante la operación del servicio.

Este enfoque implica el diseño y gestión de **espacios públicos seguros, adecuados e iluminados, con presencia institucional y articulación intersectorial**, así como la adopción de protocolos claros y efectivos de prevención, denuncia y atención frente al acoso, que permitan a las trabajadoras y usuarias transitar y viajar con tranquilidad, seguridad y dignidad.

Las recomendaciones que se presentan a continuación buscan ofrecer **herramientas y orientaciones** para que la Administración Distrital, en cabeza de la Empresa Metro de Bogotá y en corresponsabilidad con las entidades de los sectores Cultura, Hábitat, Movilidad y Seguridad, integre de manera transversal en su gestión las necesidades y experiencias diferenciadas de las mujeres.

Lo anterior implica reconocer los viajes de cuidado, la importancia de un transporte accesible y seguro, así como la participación de las mujeres, desde un enfoque diferencial e interseccional, en todas las etapas del sistema Metro de Bogotá, incluyendo el diseño, la construcción y la operación.





Inspiradas en la literatura feminista y en los principios del urbanismo con perspectiva de género, **estas recomendaciones ponen en el centro la seguridad, la autonomía y la igualdad**, considerando la infraestructura desde la vida cotidiana y orientando cada fase del sistema a la garantía efectiva de los derechos y las necesidades de las mujeres.

En este marco, la Secretaría Distrital de la Mujer acompaña técnicamente la **incorporación de los enfoques de género y de los derechos humanos de las mujeres** en las distintas fases del Sistema Metro de Bogotá, mediante lineamientos asistencia técnica, y articulación intersectorial

Este acompañamiento incluye, entre otros aspectos implementación de estrategias de prevención y atención y respuesta oportuna frente a las violencias basadas en género en el transporte público. De esta manera, se busca que el Metro contribuya a reducir las desigualdades, mejorar la movilidad diaria y garantizar que las mujeres puedan habitar Bogotá con **mayor seguridad, autonomía y libertad de movimiento**.





CONTEXTO

El Metro de Bogotá representa una oportunidad histórica para revertir las desigualdades estructurales en la movilidad urbana.

Esta sección fundamenta la concepción y desarrollo del sistema desde los enfoques de género y de derechos humanos de las mujeres, reconociendo que la autonomía de las mujeres es la base de una ciudad verdaderamente democrática y cuidadora.



CIFRAS Y DATOS

LAS MUJERES NOS MOVEMOS DISTINTO: DESIGUALDADES Y RETOS EN LA MOVILIDAD

Los datos evidencian que las mujeres enfrentamos barreras específicas de seguridad y tiempos de viaje debido a las cargas de cuidado. Superar estas brechas es un imperativo de justicia social que requiere acciones técnicas para proteger la integridad y valorar la movilidad del cuidado.

Moverse por Bogotá no significa lo mismo para todas las personas. Aunque las mujeres realizan más de la mitad de los viajes diarios en la ciudad (52,3%), su experiencia cotidiana de movilidad está atravesada por riesgos, limitaciones y barreras que no enfrentan en la misma medida los hombres.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023², las mujeres son las principales responsables de los **viajes del cuidado**, aquellos trayectos que se hacen para llevar a niñas y niños al colegio, acompañar a personas mayores o con discapacidad, o realizar compras básicas.

Estos viajes, que **garantizan el bienestar de los hogares y la vida comunitaria**, representan

cerca de una cuarta parte de la movilidad femenina. La mayoría de ellos se hace en condiciones de mayor vulnerabilidad: **a pie o en transporte público**, medios en los que se concentran el 71,6% de los desplazamientos de las mujeres.

Esta alta dependencia de medios de transporte público implica una mayor **exposición a riesgos en comparación con los modos de transporte individual**, debido a factores como los trayectos a pie hacia y desde paraderos o estaciones, los tiempos de espera, la concentración de personas y falta de presencia institucional y operativa en determinados tramos y horarios.

² Para ampliar la información con respecto a estos datos puede consultar la Cartilla Encuesta de Movilidad 2023 <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/2025-09/Cartilla%20Encuesta%20de%20Movilidad%202023.pdf>



A ello se suma la **falta de implementación de protocolos institucionales claros y efectivos para la prevención, denuncia y atención de las violencias** basadas en género en el transporte público, lo que incrementa la percepción y la experiencia de inseguridad de las usuarias. Como resultados de estos factores, la percepción de seguridad sobre el transporte público es baja. Este medio recibe apenas 2 sobre 5 puntos de satisfacción, siendo la inseguridad y el acoso los factores más señalados por las mujeres³.

Esta violencia se manifiesta principalmente a través de las **miradas inapropiadas, tocamientos sin consentimiento y comentarios de tipo sexual**, que constituyen según la investigación, las formas más frecuentes reportadas.

Los hallazgos concluyen que:

- La violencia sexual en el transporte público limita el acceso y uso pleno de la ciudad por parte de las mujeres, restringiendo su autonomía y afectando su integridad física y emocional.
- La orientación sexual, la pertenencia étnico-racial y la condición de discapacidad están asociados con mayores niveles de reporte de violencia sexual en TransMilenio.
- El riesgo de violencia sexual en Transmilenio se incrementa en mujeres jóvenes, personas con orientaciones sexuales diversas y en condición de discapacidad, que utilizan con frecuencia el TransMilenio.

- Hay un alto porcentaje de naturalización de la violencia sexual en el transporte público 1 de cada 4 personas tienden a naturalizarlo, aunque son los hombres quienes más naturalizan estas violencias.
- Las mujeres califican en mayor proporción como "graves" o "muy graves" las situaciones que vivieron, mientras que los hombres tienden a minimizar su gravedad, especialmente en las formas verbales y no verbales de acoso sexual.
- Aunque en mujeres y hombres predomine ignorar, en las mujeres y personas adultas y de mediana edad se evidencia mayor disposición de respuestas activas ante la violencia sexual.
- El 37 % de las personas usuarias de TransMilenio han presenciado situaciones de violencia sexual, principalmente mujeres jóvenes (18-24 años).
- La mayoría de las situaciones de violencia sexual presenciadas en el sistema Transmilenio son calificadas como "graves" o "muy graves", aunque persisten márgenes de tolerancia masculina hacia formas verbales y no verbales del acoso sexual.
- La mayoría de las personas testigos en Transmilenio "No reaccionan o ignoran" las situaciones de violencia sexual, aunque ajustan su respuesta según el tipo de violencia, la gravedad percibida y el nivel de riesgo.

³ Ibidem



- La violencia sexual en el transporte público se concentra en los espacios y horarios de mayor afluencia, siendo los hombres los principales agresores identificados por víctimas directas y personas testigos.
- La mayoría de las personas no denuncia ni reporta situaciones de violencia sexual en el transporte público.
- La respuesta institucional ante las denuncias de violencia sexual es limitada y reproduce desigualdades de género.
- Las mujeres implementan más estrategias de "autoprotección" como formas de agencia situada frente al miedo y riesgo de violencia sexual, mientras que los hombres tienden a no adoptar medidas preventivas, lo que refuerza la desigual distribución de la seguridad en el espacio público.
- La ciudadanía prioriza las acciones de sanción y el control del entorno frente a las sanciones pedagógicas en respuesta al acoso sexual en el transporte público.
 - Persisten imaginarios que justifican o minimizan el acoso sexual y otras expresiones de la violencia sexual, especialmente entre los hombres.

La situación es aún más grave si se tiene en cuenta que, como señala Castañeda et al. (2022), "la calle y el transporte público son espacios donde se cruzan distintos tipos y modalidades de violencia contra las mujeres y niñas, y donde se registran con mayor frecuencia hechos de agresión y hostigamiento sexual, que van desde agresiones

verbales, comentarios ofensivos, tocamientos, miradas lascivas, hasta violaciones y feminicidios. Situación que, en conjunto con la percepción de inseguridad de las mujeres en las calles y espacios públicos, hace parte de la espiral de la violencia contra las mujeres de diversos tipos".

La Línea Base de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género⁴ en Bogotá confirma esta brecha: **más del 70% de las mujeres reporta sentir miedo al usar el transporte público.**

Esta percepción se profundiza cuando se desagrega por tipo de transporte y espacio.

- **Transporte masivo (buses y estaciones de TransMilenio):** el 78% de las mujeres manifestó sentirse insegura, especialmente en horas de la noche y en estaciones con alta congestión.
- **Buses zonales y SITP:** 72% de las mujeres señalaron temor a ser víctimas de acoso o hurto, lo que las lleva a evitar rutas específicas.
- **Taxis:** 67% de las mujeres reportó desconfianza frente a los conductores y riesgo de acoso, lo que explica que muchas prefieran servicios con aplicaciones digitales donde puedan compartir el trayecto en tiempo real.
- **Espacio público (calles, parques, andenes):** el 82% expresó miedo a transitar solas, con especial énfasis en trayectos peatonales poco iluminados o con baja presencia institucional.

⁴ Para ampliar más la información respecto a estos datos puede consultar la Línea base de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en Bogotá. Bogotá D.C, SDMujer: https://www.sdmujer.gov.co/sites/default/files/doc-omeg/Informe_de_resultados_Linea_Base_Politica_Publica.pdf



Estas percepciones condicionan la manera en que las mujeres se mueven en Bogotá. **Las obliga a modificar rutas, cambiar horarios, viajar acompañadas o incluso a dejar de hacer algunos desplazamientos.** Esto restringe su autonomía, y aumenta los tiempos de viaje, encarece los trayectos, por ejemplo, al preferir un taxi en lugar de un bus nocturno, y limita su acceso a oportunidades de educación, trabajo, recreación y participación ciudadana.

Ahora bien, de acuerdo con la Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá Cómo Vamos (2023), realizada por la Cámara de Comercio en Bogotá, la inseguridad en la movilidad también **se refleja en la experiencia cotidiana de las mujeres:** 8 de cada 10 reportaron sentirse inseguras en el espacio y transporte público, especialmente en calles y parques con poca iluminación; 7 de cada 10 manifestaron temor al usar el SITP, troncales y zonales, y cerca de 6 de cada 10 expresaron desconfianza al tomar un taxi en Bogotá⁵.

Estas cifras evidencian que **la inseguridad no se limita a un medio de transporte**, sino que atraviesa todos los escenarios de movilidad, haciendo que los desplazamientos sean desiguales y estén marcados por la violencia de género y contra las mujeres. Garantizar viajes libres de acoso, violencia y miedo no es un asunto secundario, sino una condición básica para que las mujeres puedan moverse con dignidad, cuidar sin obstáculos y participar plenamente en la vida y disfrutar su derecho a la ciudad.

Igualmente, persisten **brechas frente a la participación de la mano de obra femenina en el sector transporte y construcción.** De acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogares, boletín técnico correspondiente al trimestre móvil mayo-julio 2025 realizada por El DANE frente a la distribución de mujeres y hombres ocupados en el total nacional, en el sector construcción se tiene que 1.475 son hombres frente 109 mujeres, así como en lo relacionado con la actividad de transporte y almacenamiento: 1.657 hombres frente a 166 mujeres⁶.

Finalmente, las mujeres son quienes más usan el transporte público y realizan una mayor proporción de los desplazamientos a pie en Bogotá, por lo que el Metro de Bogotá representa el **mayor avance en movilidad de la historia de la ciudad y del país** a, y una oportunidad estratégica para transformar su experiencia cotidiana de viaje.

Incorporando de manera transversal los enfoques de género y de derechos humanos, el sistema Metro puede **consolidarse como un espacio seguro, accesible y equitativo**, que reconozca los viajes de cuidado, contribuya a la reducción de desigualdades y mejore la calidad de vida de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres, en particular a su derecho a moverse libres de violencias.

⁵ Para ampliar la información respecto a estos datos consultar la Encuesta de percepción y victimización 2023. <https://bogotacomovamos.org/encuestas/encuesta-de-percepcion-y-victimizacion/>

⁶ Para ampliar la información respecto a estos datos puede consultar la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) en 2025, Mercado laboral según sexo, mayo-julio 2025. Boletín técnico. <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLS-may-jul2025.pdf>





Salida de Emergencia

En caso de emergencia
rompa el vidrio con el martillo
(en fragmentación)

SI ERES VÍCTIMA DE VIOLENCIA
O ESTÁS EN RIESGO DE FEMINICIDIO

RECUERDA:

¿DÓNDE RECIBIR ATENCIÓN INTEGRAL EN SALUD?

UBS: Unidades de Servicios de
Salud (antes hospitales)

CAPS: Centros de Atención
Prioritaria en Salud

IPS: Instituciones Prestadoras
de Salud

PAPS: Puntos de Atención
Primaria en Salud

¿CÓMO ACCEDER A LA JUSTICIA?

URI: Unidad de Recepción Inmediata

DAF: Centro de Atención de la
Fiscalía General de la Nación

Comisarías de Familia

Para denuncias

Fiscalía General de la Nación

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

EN CASO DE EMERGENCIA

LLAMA AL 155

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740



155 Línea nacional

Presencial

CIOM: Casas de Igualdad de
Oportunidades para las Mujeres,
LUNES A VIERNES DE 8:00 A.M. A 5:00 P.M.

Casas de Justicia
LUNES A VIERNES DE 8:00 A.M. A 5:00 P.M.

¿CÓMO ACCEDER A MEDIDAS DE PROTECCIÓN?

Comisarías de Familia
Línea Una llamada de vida
601 380 84 00

¡ESTAMOS DONDE
LAS MUJERES
NOS NECESITAN!



01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

01 8000 919 740

MOVERESE EN IGUALDAD

MARCO NORMATIVO QUE RESPALDA EL DERECHO DE LAS MUJERES A LA CIUDAD Y EL TERRITORIO

La infraestructura debe ser el reflejo de los compromisos legales y éticos con la igualdad sustantiva. Este marco vincula el desarrollo del Metro con mandatos nacionales e internacionales, exigiendo que la obra pública sea el instrumento principal para garantizar el derecho efectivo de las mujeres al territorio.

En Colombia, el **reconocimiento del derecho de las mujeres a vivir libres de violencias** está consagrado en la Ley 1257 de 2008, que establece la obligación del Estado de prevenir, sancionar y erradicar todas las formas de violencia y discriminación en los ámbitos público y privado.

Este marco se complementa con la Ley 731 de 2002, que resalta la importancia de **garantizar condiciones de igualdad para las mujeres rurales**, incluidas las de acceso a transporte, y con los compromisos internacionales ratificados por el país.

Entre ellos, la Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belem do Pará) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente el ODS 5 (igualdad de género) y el ODS 11 (ciudades y comunidades sostenibles). Estos instrumentos subrayan que la **seguridad, la movilidad digna y el derecho a la ciudad** son elementos fundamentales para avanzar en la igualdad sustantiva.



En Bogotá, este mandato se concreta en un conjunto de políticas e instrumentos de planificación.

La **Política Pública de Mujeres y Equidad de Género** actualizada en el 2020 mediante documento CONPES DC No 14, reconoce que las violencias contra las mujeres no se limitan al ámbito doméstico, sino que también ocurren en el transporte público, en el espacio urbano y en las dinámicas de la vida cotidiana.

El **Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”** lo refuerza al plantear como prioridad que la ciudad garantice traslados libres de acoso y agresiones, mejorando la seguridad tanto en estaciones y buses como en los entornos urbanos que los rodean.

Adicionalmente, Bogotá cuenta con los siguientes instrumentos:

Plan De Ordenamiento Territorial - POT Bogotá Reverdece 2022-2035

El Plan de Ordenamiento Territorial - POT Bogotá Reverdece 2022-2035, adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021, trasciende la dimensión estrictamente la infraestructura urbana y reconoce que el derecho a la ciudad implica el acceso equitativo, seguro y digno al espacio público, al transporte y a los equipamientos.

Desde la incorporación explícita del enfoque de género y de cuidado, el POT establece que el diseño urbano debe orientarse a reducir barreras, acortar distancias y garantizar condiciones efectivas de seguridad y accesibilidad.

En este marco, resulta pertinente las disposiciones contenidas en el Decreto 555 de 2021, especialmente aquellas relacionadas con movilidad sostenible y segura, derecho a la ciudad

y enfoque de género y derechos humanos, conforme a los siguientes artículos:

Artículo 2. Desafíos del ordenamiento territorial del Distrito Capital.

En su numeral 2, el POT establece la Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada, orientada a privilegiar los modos activos y de cero o bajas emisiones.

Esta política define como eje estructurador al peatón y promueve la consolidación de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, con el propósito de transformar el modelo de movilidad urbana, descarbonizar el transporte público, fortalecer la conexión ciudad-región y soportar una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente. Asimismo, plantea mejorar la accesibilidad de zonas de origen informal e impulsar el desarrollo orientado al transporte (DOT) y la revitalización urbana alrededor de las infraestructuras de movilidad.

Artículo 4. Principios rectores del ordenamiento territorial.

El POT incorpora de manera expresa el enfoque de género en el ordenamiento territorial (numeral 6), estableciendo que las decisiones y acciones urbanas deben garantizar a las mujeres y niñas el derecho a la ciudad en todas sus dimensiones.

Esto incluye: **condiciones de seguridad frente a violencias específicas**, mayor autonomía en la toma de decisiones, reducción de brechas estructurales y reconocimiento de las mujeres rurales, campesinas y diversas.

La materialización de este principio exige consolidar un urbanismo con perspectiva de género, tanto en el ámbito urbano como rural, que permita a las mujeres habitar el territorio de manera justa, equitativa y solidaria.



En concordancia, el numeral 14 consagra el derecho a la ciudad como un derecho individual y colectivo al disfrute de una vida urbana y rural en la que se garantice el ejercicio efectivo de los derechos humanos.

De manera complementaria, el numeral 15 desarrolla el derecho a la ciudad para las mujeres, entendido como una transformación cultural orientada a revertir las inequidades de género en todos los ámbitos de la vida, promoviendo una ciudad justa, segura y participativa que garantice una vida plena y digna para las mujeres en sus diferencias y diversidad.

Artículo 94. El Sistema Distrital de Cuidado.

De manera estructural, el POT incorporó por primera vez el enfoque de cuidado como eje estructurante del ordenamiento territorial situando al Sistema Distrital de Cuidado para reducir desigualdades en el acceso a servicios sociales y de cuidado, lo que ha permitido consolidar una red de equipamientos y servicios bajo los principios de accesibilidad, disponibilidad e inclusión, orientada a responder de manera diferencial a las necesidades de las mujeres y de las personas que realizan trabajos de cuidado no remunerados, así como de quienes requieren cuidado y/o apoyo.

Posteriormente, la institucionalización del Sistema Distrital de Cuidado⁷ en 2023 profundizó este enfoque al reconocer el cuidado como pilar de la sostenibilidad de la vida, a través de infraestructuras como las Manzanas del Cuidado y la articulación de servicios territoriales que acercan la oferta pública y liberan tiempo a las mujeres, el sistema incide directamente en sus patrones de movilidad.



Foto TransMilenio

⁷ El Acuerdo 893 de 2023 del Concejo de Bogotá institucionaliza el Sistema Distrital de Cuidado como política pública permanente del Distrito Capital, reconociendo la igualdad como fundamento de los derechos humanos y estableciendo medidas orientadas a garantizar que las personas que realizan trabajos de cuidado –remunerados y no remunerados– accedan a las mismas oportunidades, servicios y apoyos para el ejercicio pleno de sus derechos. En desarrollo de este marco normativo, el Decreto Distrital 415 de 2023 reglamenta el Sistema Distrital de Cuidado y define su mecanismo de gobernanza, precisando las instancias de coordinación interinstitucional, las responsabilidades sectoriales y los lineamientos para la articulación territorial de los servicios y equipamientos asociados al cuidado en Bogotá.



Esta relación evidencia que **la movilidad no es neutra**: cuando no existen condiciones de transporte seguro, accesible y eficiente, se restringe el ejercicio efectivo del derecho a la ciudad, así como el acceso de las mujeres a la educación, el empleo y la participación política y comunitaria.

Por su parte, el Artículo 161 establece que la infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros es aquella que garantiza el funcionamiento básico, la operación y el mantenimiento del sistema, así como la prestación efectiva del servicio.

Dentro de esta categoría se encuentran las Áreas de Integración Multimodal (AIM), entendidas como ámbitos de gestión localizados alrededor de estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad, que permiten la articulación entre distintos modos de transporte en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible.

Estas áreas facilitan la integración física y operacional del sistema, y deben diseñarse bajo **criterios de accesibilidad universal**, mezcla de usos y provisión de servicios sociales y de cuidado conexos que promuevan vitalidad urbana y dinámicas de proximidad.

En este sentido, su configuración se articula con lo dispuesto en el **Artículo 568 - Programa para la Vitalidad y el Cuidado**, que orienta la consolidación de Manzanas del Cuidado en estas áreas estratégicas, fortaleciendo la integración entre movilidad, equipamientos sociales y el Sistema Distrital de Cuidado, y posicionando la infraestructura de transporte como soporte de la sostenibilidad de la vida y la equidad territorial.

Artículo 134. Directrices de localización y diseño de los elementos de señalización.

Este artículo es pertinente porque establece que la señalización debe permitir la correcta guía, orientación e información de las personas en el espacio público, bajo criterios de accesibilidad universal e incorporación de la perspectiva de género.

En su numeral 7, dispone expresamente el lineamiento de garantizar la representatividad y la perspectiva de género en la toponimia⁸ de calles, parques, plazas y otros entornos, y en general en cualquier proyecto de iniciativa pública, potenciando la equidad y el reconocimiento de identidades plurales y étnicas.

Artículo 487. Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS.

El PMSS se configura como instrumento de planeación estratégica encargado de adoptar la política de movilidad de Bogotá en el corto, mediano y largo plazo. Su objetivo es consolidar un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro, así como establecer lineamientos para la gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado.

De manera relevante para el presente documento, el PMSS puede definir directrices sobre planificación, gestión, construcción, operación y conservación del espacio público para la movilidad, así como metas e indicadores en materia de integración física, tarifaria, operacional e institucional entre modos de transporte.

⁸ La toponimia con enfoque de género se refiere a la denominación de espacios públicos como calles, parques, plazas, estaciones o equipamientos, incorporando criterios de igualdad y reconocimiento histórico de las mujeres y otras identidades tradicionalmente invisibilizadas. Busca corregir brechas simbólicas en la representación urbana, visibilizar aportes sociales, culturales y políticos de las mujeres, y contribuir a una construcción más equitativa de la memoria colectiva en el territorio.



Este instrumento incorpora expresamente el enfoque de género y los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas⁹, lo que refuerza la pertinencia de integrar estos enfoques en proyectos estratégicos como el Metro de Bogotá.

Decreto Distrital 263 de 2023 - Manual de Espacio Público

De manera complementaria, resulta pertinente referenciar el Decreto Distrital 263 de 2023, mediante el cual se adopta el Manual de Espacio Público. Este instrumento técnico y normativo orienta la planificación, diseño e intervención del sistema de espacio público peatonal y de encuentro, estableciendo lineamientos para garantizar su vitalidad, seguridad y accesibilidad universal.

El Manual incorpora de forma transversal los principios de ciudades seguras para las mujeres y las niñas, en armonía con lo dispuesto en el Decreto 555 de 2021, y exige que las intervenciones permanentes o temporales, contribuyan a generar entornos seguros, iluminados, accesibles y con visibilidad adecuada.

En el contexto del Metro de Bogotá, este marco normativo resulta fundamental para orientar el diseño de estaciones, accesos y entornos urbanos con enfoque de género, asegurando coherencia entre la infraestructura de transporte y el sistema de espacio público que la soporta.

En este contexto, el Metro de Bogotá representa **una oportunidad histórica para materializar este marco regulatorio y normativo** en un proyecto estratégico de Bogotá D.C., asegurando que su diseño, construcción y operación incorporen los enfoques de género y derechos de las mujeres desde el inicio.

Esto implica **estaciones seguras, iluminadas y accesibles**; protocolos efectivos de prevención y atención del acoso sexual; señalización clara; capacitación y sensibilización a todo el personal; y mecanismos de participación ciudadana que permitan que las mujeres expresen sus necesidades y experiencias.

Además, la **inclusión laboral de mujeres en sectores tradicionalmente masculinizados** como la construcción y la operación del metro contribuye a cerrar brechas económicas y fortalecer su autonomía.

En conjunto, este marco normativo y de política pública plantea un mandato contundente: **la movilidad es un derecho de la ciudadanía y no un privilegio**, y debe garantizarse en condiciones de igualdad y seguridad para todas las personas, especialmente para las mujeres.

No se trata únicamente de mover personas de un punto a otro, sino de asegurar que en el trayecto se disfruten derechos y estos no se vulneren ni se reproduzcan desigualdades.

Habitar y recorrer Bogotá debe ser **una experiencia que promueva la autonomía, la dignidad y la libertad**. El Metro de Bogotá, como emblema de transformación urbana debe convertirse en un ejemplo de cómo integrar los compromisos normativos en infraestructura de gran escala.

⁹ Los principios internacionales de entornos seguros para mujeres y niñas han sido desarrollados, entre otros referentes, por el Consejo de Mujeres de Montreal, experiencia posteriormente sistematizada y difundida por colectivos como Col·lectiu Punt 6. Véase: Ortiz Escalante, S. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. Barcelona Societat. Revista de investigación y análisis social, (22), 22-37. Ayuntamiento de Barcelona.





PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD CON EQUIDAD

Incluir estos principios asegura una gestión pública corresponsable que fomenta el cierre de brechas y reconoce las necesidades diversas de la ciudadanía.

PRINCIPIO	OBJETIVO	EJEMPLO
Igualdad y no discriminación	Garantizar que todas las personas, sin importar su género, edad, discapacidad u origen, tengan las mismas oportunidades y derechos para moverse en el Distrito.	Diseñar estaciones y andenes con señalización clara, iluminación suficiente y atención en taquillas para que mujeres, personas con discapacidad y personas mayores puedan acceder al Metro sin barreras ni discriminación.
Equidad	Reconocer que diferentes personas pueden necesitar apoyos distintos para tener la misma experiencia de movilidad.	Priorizar ascensores, rampas y espacios reservados en estaciones para quienes viajan con coches de bebé, personas mayores o personas con discapacidad.
Prevención de violencias basadas en género contra las mujeres y acoso sexual	Implementar medidas para reducir el acoso sexual y la violencia en los espacios de movilidad, asegurando que las personas en general y las mujeres, niñas, niños y adolescentes en especial puedan viajar sin miedo.	Sistemas de vigilancia, botones de alerta, protocolos personales capacitado en atención a víctimas y campañas visibles contra el acoso sexual dentro de los vagones y estaciones del Metro.
Participación y corresponsabilidad social	Promover que mujeres y otros grupos históricamente excluidos participen en la planificación, diseño y gestión del transporte, compartiendo responsabilidades en la toma de decisiones.	Programas de contratación que fomenten la participación de mujeres en roles de trabajos de construcción, técnicos, de conducción y seguridad, asegurando igualdad de salarios y condiciones laborales.



ENFOQUES

PARA UNA MOVILIDAD DIGNA, SEGURA Y LIBRE DE VIOLENCIAS Y DISCRIMINACIÓN

El éxito del Metro radica en situar la vida y el cuidado en el centro de la planeación urbana. Estos enfoques permiten diseñar una movilidad que reconoce a las mujeres como titulares de derechos, optimizando su tiempo y garantizando tránsitos libres de violencias.

ENFOQUE DE GÉNERO

Es una herramienta técnica y política que permite **identificar cómo las desigualdades entre mujeres y hombres no son naturales**, sino producto de relaciones de poder históricas que se reproducen en la vida cotidiana y en las instituciones. Estas desigualdades generan discriminación, subordinación y violencia hacia las mujeres, que se reflejan en limitaciones concretas para acceder y disfrutar del espacio público.

EJEMPLOS EN EL METRO

- Iluminación adecuada en andenes, pasillos y accesos.
 - Rutas seguras hacia colegios, centros culturales y laborales.
 - Señalización clara para facilitar la movilidad autónoma de mujeres y niñas.
-






Foto TransMilenio

ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS DE LAS MUJERES

Este enfoque reconoce que los derechos de las mujeres son derechos humanos, es decir, **las mujeres son titulares plenas de derechos** que el Estado y las instituciones deben garantizar en todos los espacios.

En el Metro de Bogotá, significa asegurar que todas las personas puedan **usar el transporte de manera segura, digna y sin restricciones**. Por ejemplo, instalar espacios para lactancia en estaciones y vagones, ofrecer baños accesibles para mujeres y personas con discapacidad, habilitar áreas de descanso y mobiliario seguro, y generar programas de participación ciudadana donde las mujeres puedan expresar sus necesidades y prioridades en el diseño y operación del sistema. Estas acciones fortalecen la autonomía, la libertad y la participación plena de las mujeres en la movilidad y la vida en Bogotá.

EJEMPLOS EN EL METRO

- Espacios de lactancia en estaciones y vagones.
- Baños accesibles para mujeres y personas con discapacidad.
- Áreas de descanso y mobiliario seguro en estaciones.
- Programas de participación para que las mujeres expresen necesidades y prioridades en el diseño y operación del Metro.



ENFOQUE DE CUIDADO

Es una perspectiva técnica y política que **reconoce el cuidado como una función social indispensable para la sostenibilidad de la vida** y el bienestar colectivo. Parte de la premisa de que todas las personas cuidan y requieren cuidados en distintos momentos del ciclo vital, pero que estas responsabilidades han recaído de manera desproporcionada sobre las mujeres, generando desigualdades en el uso del tiempo, el acceso a oportunidades y la movilidad.

Incorporar el enfoque de cuidado en la planeación urbana y en los sistemas de transporte implica **reorganizar la ciudad desde la proximidad, la accesibilidad y la corresponsabilidad social**, garantizando que la infraestructura facilite los viajes asociados al cuidado y acerque servicios esenciales a la vida cotidiana.

EJEMPLOS EN EL METRO

- **Integración de servicios sociales y de cuidado en las Áreas de Integración Multimodal (AIM)**, tales como equipamientos vinculados a las Manzanas del Cuidado, jardines infantiles, centros día para personas mayores o puntos de orientación social, articulados a estaciones estratégicas del sistema.
- Diseño de **entornos de estación que favorezcan la movilidad del cuidado**, mediante rutas peatonales seguras, accesibles y bien iluminadas hacia colegios, centros de salud, equipamientos culturales y servicios comunitarios cercanos.

Para ampliar estos conceptos se puede consultar las definiciones y enfoques establecidos en el CONPES D.C. N° 14 sobre la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en Bogotá. Este documento detalla los principios, objetivos y estrategias para garantizar los derechos humanos de las mujeres en sus diferencias y diversidad.

Puede acceder al documento completo en formato PDF a través del siguiente enlace oficial: <https://www.sdmujer.gov.co/sit>





Foto TransMilenio



CAPÍTULO II

RECOMENDACIONES GENERALES

Para la incorporación de los enfoques de género y derechos humanos de las mujeres en todas las fases de avance del Metro de Bogotá: diseño, construcción y funcionamiento.





DISEÑO

DEL METRO DE BOGOTÁ

CON ENFOQUES DE GÉNERO Y DERECHOS HUMANOS DE LAS MUJERES

Planificar con enfoques transforma la infraestructura en una herramienta de cuidado y seguridad ciudadana. Al integrar la movilidad del cuidado en el diseño físico, el sistema se consolida como una red accesible que responde a las trayectorias diversas y realidades cotidianas de las mujeres



El diseño y la infraestructura con enfoque de género deben hacer parte de la planificación de la construcción del Metro de Bogotá, de tal manera que integre las necesidades, expectativas, experiencias y perspectivas de las mujeres tales como las necesidades de cuidado, movilidad, accesibilidad, equipamientos, empleo y seguridad, entre otras.

Esto implica adaptar el diseño físico para la seguridad y necesidades de todas las personas, asegurar la equidad en la contratación y el personal de obra, y diseñar servicios que sean accesibles y seguros para mujeres y otros grupos.

En ese sentido, la etapa de diseño de líneas de metro, independiente si son líneas subterráneas o elevadas, implica considerar:

Análisis de género

Realizar un análisis exhaustivo para identificar roles, necesidades y desigualdades de género en el contexto del metro, considerando factores sociales y culturales.

Diseño inclusivo

Incorporar en el diseño infraestructura segura, como iluminación adecuada, estaciones y andenes bien diseñados, y considerar necesidades específicas como espacios de lactancia o baños diferenciados.

Participación de las mujeres

Levantar información en los contextos de influencia de los trazados del metro, donde las mujeres puedan manifestar sus necesidades de movilidad, de seguridad, y condiciones especiales de infraestructura para mujeres en sus diferencias y diversidad.

Movilidad del cuidado

Incorporar en los análisis la movilidad del cuidado, de manera que conecte los sistemas de cuidado con los sistemas de transporte y movilidad urbana, y de esta manera se visibilice y mida la importancia de los viajes del cuidado, que a menudo son invisibles en las estadísticas de transporte tradicionales y afectan de manera desproporcionada a las mujeres.

Con estos criterios se espera un diseño que tengan en cuenta las necesidades de estos viajes, por ejemplo:

- Más paradas, mayor conectividad y seguridad en los transbordos.
- Más accesibles y seguros para quienes realizan este tipo de viajes, considerando la infraestructura, los tiempos de espera y las distancias.
- Medidas para prevenir y atender la violencia de género en el entorno del metro, tanto para usuarias como para trabajadoras, abordando problemas como el acoso sexual o la inseguridad, especialmente hacia mujeres, niñas y personas mayores.



DIAGNÓSTICO

CON ENFOQUE DE GÉNERO Y DERECHOS HUMANOS DE LAS MUJERES

Realizar un análisis de género es un paso fundamental para el diseño del Metro, ya que permite identificar las barreras, riesgos y desigualdades que afectan la movilidad segura, digna y accesible de las mujeres y otros grupos históricamente discriminados.

Este análisis proporciona información clave sobre cómo se realizan los viajes, especialmente aquellos vinculados al cuidado, donde se percibe inseguridad y qué espacios presentan obstáculos físicos o sociales.

Incorporar estos hallazgos en la fase de diseño **asegura que estaciones, vagones, rutas y recorridos respondan a las necesidades reales de todas las personas**, promoviendo viajes libres de violencia, inclusivos y equitativos desde su creación.

... "Conocer a quiénes se destina la Obra Pública. El diagnóstico es una fase central y constituye una herramienta que informa acerca de los cambios necesarios en la acción de la política. Permite conocer las transformaciones sociodemográficas, tales como el número de hogares únicamente a cargo de mujeres" ... (Falu,2022. Pág.34)

A continuación, se presentan algunos aspectos importantes para tener en cuenta en el diagnóstico.



ACCIÓN	PROPÓSITO	ENFOQUE DE GÉNERO Y DERECHOS HUMANOS DE LAS MUJERES
Diseñar un diagnóstico participativo	Realizar un diagnóstico con la participación activa de la ciudadanía para identificar necesidades y problemáticas	Asegura que las mujeres y otros grupos aporten sus perspectivas y experiencias
Incluir estadísticas de seguridad en la localidad	Presentar datos sobre inseguridad para contextualizar la situación del territorio	Permite identificar áreas de riesgo y diferencias en percepción entre géneros
Suministrar datos demográficos desagregados por sexo o identidad de género	Mostrar la composición poblacional para visibilizar desigualdades	Evidencia las diferencias en movilidad y acceso a servicios entre hombres y mujeres
Indagar percepciones sobre seguridad	Analizar cómo la ciudadanía, y particularmente las mujeres, perciben la falta de seguridad	Permite entender el impacto de la inseguridad en la vida cotidiana de las mujeres
Incluir datos sobre violencias en el espacio público	Incorporar hechos y percepciones de violencia, usando categorías de análisis de género	Resalta desigualdades y el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia
Incluir información sobre equipamiento urbano	Analizar disponibilidad de colegios, jardines, centros de salud, culturales, deportivos, del cuidado, etc.	Identifica cómo la infraestructura afecta la movilidad y el acceso de las mujeres a servicios e identificar patrones de viajes y motivos de viaje.
Aumentar y cualificar información sobre mujeres en espacio y transporte público	Utilizar estudios y diagnósticos previos sobre el habitar femenino en Bogotá	Permite diseñar estrategias de movilidad y espacio público más inclusivas y seguras.



DISEÑO INCLUSIVO

VAGONES Y ESTACIONES PARA TODAS LAS MUJERES

Una infraestructura que cuida se proyecta desde el diseño: estaciones integradas a servicios sociales, vagones con accesibilidad universal y sistemas avanzados de prevención del acoso. Estas pautas técnicas aseguran que el Metro de Bogotá sea un espacio digno y seguro que responda a las realidades y necesidades las mujeres.

El diseño de vagones y estaciones del metro con enfoque de género y derechos humanos de las mujeres busca garantizar que la movilidad sea segura, accesible y digna para todas las personas, especialmente para quienes realizan viajes vinculados al cuidado, mujeres embarazadas, adultas mayores y personas con discapacidad o movilidad reducida.

Integrar estos enfoques desde la fase de diseño permite anticipar barreras físicas y sociales,

prevenir situaciones de violencia o acoso sexual, y crear espacios que promuevan autonomía, confort y seguridad en cada recorrido.

Las siguientes recomendaciones destacan criterios de diseño inclusivo y accesibilidad universal que contribuyen a una movilidad equitativa y libre de violencias.



MOVILIDAD DEL CUIDADO Y ACCESIBILIDAD

ENTORNO DE LAS ESTACIONES

RECOMENDACIONES

Promover la implementación y consolidación de Manzanas del Cuidado y otros equipamientos sociales y de cuidado en áreas próximas a las estaciones de metro y dentro de las Áreas de Integración Multimodal (AIM), de manera que la infraestructura de transporte se articule con servicios.

Planificar el entorno de las estaciones bajo el principio de ciudad de proximidad, garantizando conexiones seguras, accesibles y directas entre el sistema Metro y equipamientos educativos, de salud, culturales, laborales y comunitarios, reconociendo que las mujeres son quienes realizan mayor número de desplazamientos y concentran los viajes del cuidado

Diseñar bocas de acceso a estaciones con iluminación peatonal continua, andenes amplios, libres de obstáculos y con accesibilidad universal, asegurando condiciones de seguridad, visibilidad y confort para personas que se desplazan con coche de bebé, acompañando personas mayores o con movilidad reducida.

ESTACIONES Y VAGONES

RECOMENDACIONES

Incorporar espacios reservados y claramente señalizados para mujeres, personas que viajan con acompañantes, usuarias y usuarios con movilidad reducida, y personas que se desplazan con coches de bebé u otros dispositivos de apoyo, o bicicletas plegables, garantizando su ubicación estratégica, fácil acceso y cercanía a puertas, ascensores y zonas de circulación prioritaria.

Planificar áreas libres de aglomeración cerca de las puertas para evitar contacto físico no deseado.

Adaptar la altura y ergonomía de los asientos según las necesidades de personas altas, bajas, embarazadas y adultas mayores.



RECOMENDACIONES

Seleccionar pisos antideslizantes y con contrastes de color para orientar a personas con discapacidad visual.

Diseñar áreas de espera protegidas del clima, con visibilidad y accesibilidad.

Prever, desde la fase de diseño y conforme a la normatividad vigente en materia de accesibilidad universal y movilidad incluyente, la incorporación de ascensores y rampas amplias, funcionales y plenamente accesibles, integradas de manera estructural al espacio, garantizando su adecuada ubicación, continuidad en la cadena de desplazamientos y condiciones óptimas de operación y mantenimiento.

Integrar señalización inclusiva: pictogramas, colores contrastantes y braille.

Planificar mapas de movilidad claros, indicando rutas seguras y recorridos accesibles.

Seleccionar materiales y acabados resistentes, fáciles de limpiar, que garanticen visibilidad, orden y seguridad.

Incorporar en las estaciones espacios de lactancia materna segura y tranquila.

Estructurar e implementar de manera anual un plan integral de acciones de género que permita atender las necesidades puntuales de las mujeres en el sistema Metro.



PREVENCIÓN DE VIOLENCIAS BASADAS EN GÉNERO CONTRA LAS MUJERES Y ACOSO SEXUAL

RECOMENDACIONES

Diseñar e implementar un Protocolo de Prevención, Atención y Sanción de las Violencias Basadas en Género y el Acoso Sexual en el sistema Metro, con rutas claras de actuación, definición de responsables, articulación interinstitucional, medidas de protección inmediata, mecanismos de seguimiento y garantía de confidencialidad y no revictimización.

Prever la ubicación estratégica de **cámaras de seguridad visibles**, garantizando cobertura efectiva de los espacios desde la fase de diseño arquitectónico y operacional.

Diseñar **iluminación uniforme, continua y de alta calidad** en todos los espacios –incluyendo escaleras, pasillos, accesos y plataformas– evitando zonas de sombra o puntos ciegos.

Definir y señalar **puntos de ayuda visibles y accesibles**, con conexión directa e inmediata al personal de seguridad y a los canales institucionales de atención.

Incorporar **botones de emergencia o botones púrpura en vagones y estaciones**, claramente identificados, que permitan alertar de manera rápida ante situaciones de acoso sexual o violencias basadas en género contra las mujeres y otros grupos poblacionales.





CONSTRUCCIÓN

DEL METRO DE BOGOTÁ

UNA OBRA QUE AVANZA CON LOS DERECHOS
HUMANOS DE LAS MUJERES

Esta fase integra la gestión social incidente y la autonomía económica, asegurando que la infraestructura genere entornos seguros y oportunidades laborales equitativas desde su ejecución.



Desde el principio en un proceso social es indispensable intervenir en clave de igualdad, esto significa que las acciones realizadas suponen transformaciones que siempre tienen efectos diferentes en función de las relaciones de género establecidas.

Teniendo en cuenta lo anterior, se sugiere que la construcción del Metro de Bogotá proporcione a las comunidades y especialmente a las mujeres un **método para analizar y comprender mejor la realidad de la población**, sus problemas, necesidades, capacidades y recursos con el fin de permitirle planificar acciones y medidas para transformar y mejorar la calidad de vida de las mujeres en Bogotá.

Esto implica adaptar el diseño físico para la seguridad y necesidades de todas las personas, asegurar la equidad en la contratación y el personal de obra, y diseñar servicios que sean accesibles y seguros para mujeres y otros grupos.

Participación ciudadana

Establecer espacios para la participación de las mujeres en la etapa de construcción que permita escuchar sus necesidades y atender situaciones que afectan a las mujeres en la influencia de las obras.

Contratación y empleo

Establecer metas de contratación para mujeres en todos los niveles de la obra y garantizar que los procesos de selección y promoción sean equitativos y locales.

Ambientes de trabajo seguros

Implementar medidas para prevenir y atender la violencia de género en el entorno del Metro, tanto para usuarias como para trabajadoras.

Condiciones de la obra

Identificar caminos y rutas seguras para las personas, de manera que sean espacios públicos con condiciones de accesibilidad, iluminación, visibilidad, señalización y libres de acoso.

Ahora bien, es importante mencionar que este Plan de Gestión Social debe estar alineado con el Plan de Desarrollo Distrital, lo que permitirá visibilizar cómo contribuye cada uno de los sectores de la Administración Distrital involucrados en este proyecto al cumplimiento de metas relacionadas con la **promoción, garantía y restablecimiento de los derechos humanos de las mujeres en sus diferencias y diversidad** para que con autonomía puedan vivir libres en Bogotá y habitarla de manera segura y cómoda.

De esta manera, las recomendaciones presentadas a continuación, buscan brindar insumos para aportar a la superación de las causas y los efectos de la desigualdad y la discriminación por motivos de sexo y género, que inhiben el goce, pleno y efectivo a la movilidad.



PARTICIPACIÓN

EL METRO DE BOGOTÁ ESCUCHA A LAS MUJERES

La participación incidente es el mecanismo para materializar las demandas de justicia territorial de las mujeres. Esta línea de acción asegura que sus voces definan las prioridades de seguridad y diseño, fortaleciendo su capacidad de agencia y ciudadanía plena en la transformación de la ciudad.

Esta línea se establece con el fin de garantizar el derecho a la participación incidente con enfoque de género, materializando las demandas por justicia de las mujeres en sus territorios.

Además, responde a la promoción de la participación incidente y el **acceso a toma de decisiones públicas de las mujeres**, su capacidad de agencia, el fortalecimiento de sus organizaciones y su ciudadanía plena.

A continuación, se brindan recomendaciones para adelantar acciones que permitan la participación incidente de las mujeres.



RECOMENDACIONES

Socializar con **mujeres habitantes de los sectores aledaños** a la construcción de las líneas del Metro y en general a las mujeres de Bogotá.

Realizar **grupos focales, talleres auditorías de seguridad de la ciudad desde una perspectiva de género**, u otras metodologías participativas con organizaciones, colectivos y comunidades de mujeres en sus diferencias y diversidad, que permitan posicionar agendas específicas que tienen las mujeres sobre los territorios, la construcción, la vivienda, la movilidad, el transporte y el espacio público.

Fortalecer **mecanismos amplios, incluyentes y territorializados de participación**, en dónde las mujeres puedan expresar sus experiencias y expectativas con el territorio y posibilitar escenarios que fomenten el rescate y reconocimiento de las prácticas y saberes culturales de las mujeres como parte del patrimonio cultural, identitario, material e inmaterial del Distrito para la preservación de la identidad de la cultura de las mujeres en sus diferencias y diversidad, como está establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Desarrollar **estrategias de comunicación incluyentes** para aumentar la participación efectiva y visibilizarían de las mujeres en espacios de participación social y comunitaria.

Generar **articulaciones e integraciones** en los polígonos de construcción/operación del Metro con los servicios de las Casas de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres y Manzanas del Cuidado de

Articular con los Consejos Locales de Movilidad como instancia de participación ciudadana que permitirá escuchar y dialogar de primera mano lo relacionado con las necesidades alrededor del Metro de Bogotá.



CONTRATACIÓN Y EMPLEO

LAS MUJERES COMO FUERZA DE TRABAJO EN LAS OBRAS

Los sectores de la construcción, la movilidad y el transporte han sido históricamente masculinizados, por lo que resulta fundamental incorporar los enfoques de género y derechos humanos de las mujeres la construcción del Metro de Bogotá.

En todas las fases del proyecto es necesario partir del Objetivo 5 de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género (2020), que busca “contribuir al ejercicio pleno de los derechos económicos de las mujeres, así como al reconocimiento social, económico y simbólico del trabajo que realizan en sus diferencias y diversidad, destacando las potencialidades y saberes que han acumulado en las actividades de producción y reproducción”.

En particular, durante la fase de construcción, es clave **promover estrategias que fomenten el empleo de mujeres** en el sector de la construcción, garantizando su autonomía económica y permitiéndoles acceder a ingresos propios y decidir sobre su uso, reconociendo así su

contribución y fortaleciendo la equidad en un sector históricamente dominado por hombres.

Dentro de las limitantes para que más mujeres puedan acceder a puestos de trabajo en el sector construcción es la sobrecarga de tareas de cuidado de las mujeres, que según (Falu, 2022): “limita su tiempo y autonomía para el acceso a actividades de trabajo remunerado y formación”.

Por lo anterior, es clave no solo procurar la incorporación de mano de obra femenina en la fase de construcción sino establecer medidas que permitan la **conciliación entre la vida laboral y familiar** de las mujeres cuidadoras, de tal manera que puedan permanecer en este sector.



Además, resulta igualmente indispensable garantizar la representación de las mujeres en todos los niveles de la cadena de valor del sector construcción, incluidos los **cargos directivos, de toma de decisiones en obra y técnicos**, de manera que su participación no se limite a labores operativas, sino que incida de forma efectiva en la planificación, gestión y ejecución de los proyectos.

Se recomienda priorizar la **contratación de mano de obra local, en particular de mujeres del territorio**, dado que su conocimiento de las dinámicas sociales, necesidades específicas y condiciones del entorno contribuye a una ejecución más pertinente, inclusiva y sostenible de las obras, al tiempo que fortalece el arraigo comunitario y el desarrollo económico local con enfoque de género.

El Derecho al trabajo en condiciones de igualdad y dignidad tiene como objetivo generar acciones que le permiten a las mujeres ejercer sus derechos económicos, a partir de la generación de empleos contribuyendo al cierre de brechas de desigualdad económica, buscando garantizar la equidad y la igualdad de género en el acceso, permanencia y remuneración del trabajo.

Así mismo, se trata de **aportar a la desnaturalización de la división sexual del trabajo**, según la cual hay unos trabajos asociados a las mujeres y otros a los hombres.

De esta manera, se espera que las mujeres sean contratadas en oficios no convencionales relacionados a la construcción, desmontando estereotipos, transformando imaginarios y creencias, así como, aportar a la eliminación de barreras de acceso al mercado laboral para las mujeres. A continuación, algunas recomendaciones.



Foto TransMilenio



RECOMENDACIONES

Incluir en los pliegos de condiciones, estudios y documentos previos y en las cláusulas contractuales de los procesos de selección la obligación del futuro contratista de **vincular y mantener un mínimo de mujeres para la ejecución del contrato**, según los porcentajes que establece el Decreto Distrital 332 de 2020, modificado por el Decreto Distrital 634 de 2023. Ese mínimo de mujeres equivale a un 13,8% en el sector construcción y un 16,6% en el sector Transporte y almacenamiento.

Así, se esperaría además que, en todos los niveles jerárquicos, **exista representación por parte de las mujeres para la toma de decisiones** y que, adicionalmente, se contraten quienes conozcan el territorio y sepan cuáles son las necesidades y demandas de la población.

Destinar **recurso humano capacitado en el enfoque de género** para realizar los procesos de selección y filtros de acuerdo con los requisitos mínimos de las vacantes, libres de discriminaciones basadas en género, esto de acuerdo con el Manual de Buenas Prácticas para Promover la Equidad de Género en el Sector Transporte¹⁰.

¹⁰ Si requiere consultar el Manual de buenas prácticas para promover la equidad de género en el sector transporte puede consultarlo en: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/14-06-2023/manual1.pdf>



FRENTES DE OBRA

SEGUROS Y LIBRES DE VIOLENCIAS

El derecho de las mujeres a la ciudad requiere que la construcción del Metro y sus frentes de obra garanticen entornos accesibles, cómodos, seguros y libres de violencias.

Esto implica mejorar la infraestructura, las condiciones de movilidad, el equipamiento y la seguridad en estaciones, accesos y zonas aledañas para proteger y facilitar la circulación de todas.

Los frentes de obra, debido a su naturaleza y entorno, pueden convertirse en **espacios de riesgo para las mujeres**.

Según la Línea Base de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (PPMyEG) (2022), el 64% de los casos de acoso callejero hacia mujeres ocurren en la vía pública, y los frentes de obra son identificados como zonas de "alto riesgo" debido a la predominancia masculina y a la cultura laboral de la construcción.

Algunas de las recomendaciones específicas se basan en los lineamientos del programa **Ciudades Seguras de ONU Mujeres**, así como lineamientos definidos por el Consejo de Mujeres de Montreal.

Esta organización feminista, fundada en 1973, fue pionera en promover políticas públicas urbanas con perspectiva de género, visibilizando las experiencias diferenciadas de las mujeres en el espacio urbano. Sus metodologías han sido adaptadas por colectivos como Col·lectiu Punt 6, una cooperativa feminista de arquitectura, urbanismo y sociología en Barcelona, especializada en la creación de entornos urbanos seguros e inclusivos.



Estos principios buscan que las **ciudades sean lugares más seguros, inclusivos y respetuosos con los derechos de las mujeres.**

Bogotá forma parte de esta iniciativa y adapta estas orientaciones a su propio contexto, para que los espacios públicos, estaciones y sistemas de transporte, incluido el Metro, sean más accesibles, cómodos y seguros para todas las personas, promoviendo viajes libres de violencia y con igualdad de oportunidades.

Señalización

Que disponga de señales y marcas legibles (visuales, acústicas y táctiles) que ayuden a comprender la ciudad y su estructura, y a orientarse fácilmente.

Visibilidad

Que permita, mediante el diseño del espacio, que las personas puedan visualizar todos los elementos y personas que hay en el entorno y localizar posibles salidas en una situación de riesgo.

Equipamientos

Infraestructuras en el espacio público que apoyan las actividades de la vida cotidiana diaria a una distancia y tiempo accesibles y en un ambiente limpio y acogedor.

Vigilancia

Que permita la vigilancia formal y también informal, ejercida entre iguales y de manera solidaria y no autoritaria.

Espacios comunitarios

Que favorezcan la apropiación y pertenencia de las personas y refuerce la cohesión social y la participación comunitaria. Según los usos y actividades que se prioricen en el diseño de los espacios, se puede favorecer la convivencia.

Entornos vitales

Que garanticen el encuentro, la diversidad de personas y actividades mediante entornos multifuncionales, que combinan actividad residencial, comercial y de servicios, conectadas con transporte público y ejes peatonales.

En coherencia con lo expuesto, se formulan las siguientes recomendaciones.



VISIBILIDAD E ILUMINACIÓN

RECOMENDACIONES

Fortalecer las condiciones de iluminación en las calles ubicadas en la zona de influencia de las obras y estaciones, **priorizando iluminación peatonal que contribuya a generar entornos seguros** para niñas, mujeres y personas mayores, quienes enfrentan mayores riesgos de violencia e inseguridad en el espacio público, tanto en horarios diurnos como nocturnos.

Garantizar que la infraestructura de iluminación se diseñe bajo **criterios de continuidad, homogeneidad y escala peatonal**, evitando zonas de sombra u obstrucciones visuales, y asegurando su adecuado mantenimiento y funcionamiento permanente durante los horarios requeridos.

Incorporar **tecnologías de iluminación eficientes y sostenibles**, así como la consulta y participación de la comunidad local en la identificación de áreas prioritarias y la planificación de mejoras en la iluminación urbana. Estas medidas no solo mejorarán la seguridad y la percepción de seguridad de las y los residentes y transeúntes, sino que también promoverán una mayor equidad de género y accesibilidad en los espacios públicos urbanos.

BASURA, ESCOMBROS Y HABILITABILIDAD EN CALLE

RECOMENDACIONES

Incorporar estrategias de **educación ambiental y cultura ciudadana** que promuevan prácticas adecuadas de disposición de residuos, sin trasladar la responsabilidad estructural del aseo a la comunidad, sino complementando las acciones institucionales mediante procesos pedagógicos.

Implementar **esquemas permanentes de mantenimiento y gestión integral de residuos sólidos**, incluyendo la instalación estratégica de canecas, contenedores y puntos de disposición adecuados en plazas, plazoletas y corredores peatonales, asegurando su vaciado oportuno y seguimiento periódico.



RECOMENDACIONES

Articular con las entidades responsables, realización de **recorridos territoriales periódicos** que permitan caracterizar la situación en la zona, identificar necesidades sociales y activar rutas de atención integral, garantizando un enfoque de derechos humanos y evitando acciones de estigmatización o desplazamiento forzado.

Hacer recorridos frecuentes a partir de equipos territoriales que contribuyan a la **caracterización del fenómeno de habitabilidad en calle** en la zona, así como, de las personas que habitan calle en este sector.

CERRAMIENTOS CIEGOS

RECOMENDACIONES

Exigir que las obras cuenten con **la información y señalización de la obra**, conforme a la normatividad vigente, garantizando que sea fácilmente legible y accesible para todas las personas, sin discriminación, así mismo el correcto uso de los elementos como polisombras, cintas amarillas, conos, entre otros elementos, de acuerdo con la normativa del Distrito.

Adecuar el entorno urbano de las obras bajo criterios de **visibilidad, iluminación y apropiación positiva del espacio público**, reduciendo condiciones físicas que faciliten acumulación de residuos.

Implementar **cerramientos permeables y transparentes**, como rejas, barandas o mallas, que permitan la visibilidad y la vigilancia natural de los espacios públicos. Además, se pueden desarrollar programas de embellecimiento y apropiación de espacios que involucren a la comunidad en la mejora y mantenimiento de los cerramientos, promoviendo así una mayor seguridad y cohesión social en los entornos urbanos.

Garantizar la seguridad en estos corredores de movilidad entre ellas: **equipos de convivencia** ciudadana que permanezca monitoreando estos espacios, patrullaje mixto, continuo y cámaras de video y vigilancia.



SEÑALIZACIÓN

RECOMENDACIONES

Ubicar **mapas claros y actualizados de la red de movilidad** – incluyendo estaciones cercanas de TransMilenio, rutas del SITP, ciclorrutas y ejes peatonales– en distintas escalas de la cadena de desplazamientos, facilitando la orientación autónoma y reduciendo la incertidumbre en los recorridos.

Incorporar **señalización vertical** con mapas del entorno inmediato (Usted está aquí) y que sirvan como información sobre nuevos recorridos, debido a las obras, para el desplazamiento peatonal y vehicular.

Visibilizar **de manera diferenciada los ejes peatonales**, garantizando que estén claramente identificados frente a las ciclorrutas y demás flujos vehiculares, mediante señalización horizontal y vertical accesible, con lenguaje inclusivo, iconografía no sexista y contraste adecuado para personas con discapacidad visual.

Implementar **acciones de urbanismo táctico** para el diseño de cruces peatonales.

Colocar **señalética en braille** a una altura de 1.00 a 1.60 metros en lugares accesibles, como accesos a estaciones, pasamanos de escaleras y puertas de vagones prioritarios.

Implementar **señales sonoras** y braille en puertas de acceso a vagones, facilitando su identificación por parte de personas con discapacidad visual.

Implementar una franja podotáctil de botones o cúpulas truncadas de alto contraste antes de los bordes, para alertar sobre la proximidad del peligro.



RECOMENDACIONES

Evitar el uso de poli sombras, cerramientos opacos o elementos provisionales que limiten la visibilidad, generen callejones estrechos o puntos ciegos en los entornos de obra, dado que estos aumentan la percepción de inseguridad y pueden facilitar situaciones de riesgo, especialmente para mujeres y personas mayores.

Revisar y rediseñar la **disposición de elementos temporales de obra** como barreras plásticas u otros dispositivos de delimitación, de manera que no obstruyan la visibilidad longitudinal ni reduzcan la amplitud efectiva de los corredores peatonales, asegurando trayectos continuos, amplios y claramente delimitados.

Garantizar que toda intervención temporal mantenga **principios de visibilidad, iluminación y amplitud suficientes** para favorecer la vigilancia natural, la orientación clara y la percepción de seguridad en el espacio público.

LOTES BALDÍOS

RECOMENDACIONES

Implementar **programas de limpieza y mantenimiento de lotes baldíos**, la promoción de iniciativas de embellecimiento y apropiación comunitaria de espacios, la regulación y vigilancia de la propiedad de los terrenos, y el desarrollo de proyectos de uso temporal de los lotes para actividades recreativas o culturales o agrícolas.



OBSTÁCULOS PEATONALES

RECOMENDACIONES

Garantizar la **accesibilidad universal** en toda la cadena de desplazamientos (entorno, parada de bus, estación, andén).

Priorizar la accesibilidad universal en andenes y en las áreas de cobertura de la Manzana de Cuidado y Casas de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres.

Proponer **la instalación de rampas y/o ascensores de acceso** para personas con movilidad reducida, y el diseño de espacios urbanos inclusivos y accesibles que prioricen la seguridad y comodidad de quienes caminan y usan dispositivos como bastones, sillas de ruedas, entre otros, para moverse.



OBRAS SEGURAS

PARA TODAS

Esta línea se propone con el objetivo de fortalecer y articular los recursos institucionales orientados a la prevención y atención integral de las violencias basadas en género, considerando que las violencias en el espacio y transporte público afectan mayormente la vida, a seguridad y movilidad de las mujeres.

En este sentido, es importante que el Plan de Gestión reconozca **las violencias específicas que se presentan contra las mujeres en el espacio y transporte público** e implementar estrategias de prevención y mitigación desde la fase de construcción del proyecto.

Estas acciones deberán contribuir a garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias, así como al goce pleno y efectivo del derecho a la ciudad.

En los frentes de obra, la prevención de violencias contra las mujeres debe abordarse de manera integral, combinando medidas de seguridad, sensibilización y transformación cultural.

A continuación, algunas recomendaciones.



RECOMENDACIONES

Diseñar un **plan de capacitación obligatoria** de todo el personal en temas de violencia de género, acoso sexual y protocolos de denuncia, así como la implementación de códigos de conducta y políticas de tolerancia cero frente a cualquier forma de violencia o discriminación.

Establecer **protocolos y rutas de atención para las denuncias** internas y externas, garantizando confidencialidad y protección para las víctimas.

En cuanto a la movilidad dentro y alrededor de la obra, es fundamental **garantizar rutas peatonales seguras y señalizadas**, senderos protegidos con barreras físicas, transporte seguro para las trabajadoras, especialmente en turnos tempranos o tardíos, y la identificación y reducción de zonas de riesgo, como áreas aisladas o mal iluminadas.

Todo esto debe complementarse con **campañas de sensibilización y acciones de transformación cultural**, promoviendo el respeto, la equidad y la prevención del acoso, de manera que la seguridad de las mujeres sea una prioridad y parte de la cultura diaria en el frente de obra.





Foto TransMilenio



FUNCIONAMIENTO

DEL METRO DE BOGOTÁ

SOMOS MÁS Y NOS MOVEMOS SEGURAS

La operación del Metro debe consolidarse como un estándar de movilidad segura, accesible e igualitaria que garantice el derecho a la ciudad. Este modelo de gestión integra la igualdad en la gobernanza del sistema, asegurando que la puesta en marcha responda con calidad a las trayectorias de vida de las mujeres



El funcionamiento y operación del sistema de transporte Metro debe garantizar que este sea seguro, accesible, igualitario y libre de violencias para todas las personas.

Para ello, es necesario **incorporar y alinear el modelo de gobernanza de la gestión** de la operación y servicios con los siguientes aspectos como:

Gestión del conocimiento

Desde este aspecto se debe promover la recopilación, análisis de información, monitoreo y seguimiento para entender la realidad de las personas usuarias y trabajadoras, y así tomar decisiones basadas en evidencia.

Incorporar la igualdad de género en los manuales de operación, mantenimiento y servicio a las personas usuarias

Este aspecto implica incluir acciones afirmativas, promover la prevención y rutas de atención de violencias contra las mujeres en el transporte, y la participación equitativa de mujeres en todos los niveles laborales: conductoras, técnicas, supervisoras y directivas, entre otras e integrar políticas de cuidado que les permita conciliar su vida laboral con los trabajos de cuidados a su cargo.

Comunicación y cultura metro

Diseñar e implementar campañas permanentes de prevención de acoso y corresponsabilidad y cultura ciudadana que sean medibles.

Alianzas estratégicas

Gestionar alianzas público-privadas para la garantía de servicios seguros, accesibles y en igualdad.

Agenda normativa

Articulación con una agenda normativa alrededor de la prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el transporte público, el acoso sexual laboral, el Sistema Distrital del Cuidado, entre otros.



DATOS

PARA LA TOMA DE DECISIONES

La gestión del conocimiento es la base para una política pública de movilidad basada en la evidencia y la realidad de las usuarias.

Es importante que el seguimiento y monitoreo y la toma de decisiones se realicen a partir de los **diagnósticos de movilidad diferenciada** y la recolección sistemática de información que permita:

Recopilación, análisis y difusión de información en materia de igualdad y prevención de violencias

RECOMENDACIONES

Recopilar y analizar datos desagregados por sexo, edad, etc., para entender la realidad de los usuarios y trabajadores, y así tomar decisiones basadas en evidencia.

Crear herramientas de recolección cualitativas y no solo cuantitativas sobre las experiencias de viaje y de movilidad.

Gestionar espacios de rendición de cuentas con enfoque de género sobre los avances, logros y retos.

Elaborar informes anuales sobre los avances, los resultados obtenidos y las buenas prácticas identificadas.



Seguimiento, monitoreo y evaluación

RECOMENDACIONES

Definir indicadores y metas de género para monitorear los avances en la reducción de brechas y desigualdades e incorporarlos en la evaluación del servicio como percepción de seguridad, participación laboral, denuncias, etc.

Contar con visualizadores de violencia sexual y otras violencias que permita hacer el seguimiento.

Realizar estudio de la experiencia de las personas usuarias a través de encuestas periódicas.

Evaluar periódicamente el impacto de las políticas y acciones del metro en términos de género, asegurando la participación y supervisión de personal calificado.



PROTOCOLO DE PREVENCIÓN, ATENCIÓN Y SANCIÓN DE LAS VIOLENCIAS

La prevención de violencias contra las mujeres en el transporte público es un eje fundamental. En ese sentido, diseñar un protocolo de prevención, atención y sanción de violencias de género y contra las mujeres dentro del sistema Metro, con articulación interinstitucional, implica:

RECOMENDACIONES

Implementar un código específico de atención del acoso sexual, inspirado en experiencias como el código TM26 de TransMilenio, que establezca lineamientos claros de actuación y defina explícitamente a las y los operadores del sistema como primer respondiente ante situaciones de acoso sexual y otras violencias basadas en género.

Se deberá contemplar rutas de atención, mecanismos de articulación interinstitucional, medidas de protección inmediata, sanciones y procesos de seguimiento, garantizando la confidencialidad, la no revictimización y la atención oportuna de las mujeres.

Implementar sistemas de monitoreo de impacto con datos desagregados por sexo y género, para evaluar cómo el sistema mejora o afecta la vida de las mujeres.

Capacitar de forma permanente al personal operativo y de seguridad en prevención, atención y canalización de casos de violencia de género.



RECOMENDACIONES

Establecer mecanismos de socialización de la ruta de atención de acoso y violencias, así como de denuncia confidencial y rápida, tanto en estaciones como mediante plataformas digitales.

Asegurar iluminación adecuada, visibilidad, señalización inclusiva y mobiliario urbano seguro en andenes, accesos y pasillos.

Promover entornos libres de acoso, con cámaras, botones de pánico, zonas seguras en vagones y espacios de espera en horas pico, señalética y presencia de personal capacitado y policial.

Acciones de acompañamiento para la atención de violencias basadas en género y contra las mujeres

Con base en lo establecido en el Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público¹¹ y la Ruta Única de Atención a Mujeres Víctimas de Violencias y en Riesgo de Femicidio, a continuación, se presentan una serie de recomendaciones y pautas para ser tenidas en cuenta en caso de presentarse hechos de violencias y acoso en la etapa de funcionamiento del Metro de Bogotá.

RECOMENDACIONES

Siempre que se identifique el caso de una mujer que haya sido víctima de violencia, se sugiere que la víctima sea conducida ante el personal de primeros auxilios para que reciba una atención inicial en la que se valore su estado de salud física y mental. Se recomienda, además, que este personal cuente con capacitación en **primeros auxilios psicológicos**.

En todos los casos en los que las ciudadanas informen que han sido víctimas de violencia sexual se debe informar a la **Policía Metropolitana y a los servicios de salud a través del Número Único de Seguridad y Emergencias - Línea 123**. Esto con el fin de que se puedan iniciar la investigación judicial correspondiente y que la víctima sea trasladada a un servicio de urgencias para que reciba atención en salud.

¹¹ Para ampliar la información respecto a estos datos puede consultar el Protocolo institucional, Bogotá D.C., disponible en: <https://www.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Paginas/14-06-2023/protocl.pdf>



RECOMENDACIONES

Siempre que se identifique el caso de una mujer que haya sido víctima de violencia, se sugiere que la víctima sea conducida ante el personal de primeros auxilios para que reciba una atención inicial en la que se valore su estado de salud física y mental. Se recomienda, además, que este personal cuente con capacitación en **primeros auxilios psicológicos**.

En todos los casos en los que las ciudadanas informen que han sido víctimas de violencia sexual se debe informar a la **Policía Metropolitana y a los servicios de salud a través del Número Único de Seguridad y Emergencias - Línea 123**. Esto con el fin de que se puedan iniciar la investigación judicial correspondiente y que la víctima sea trasladada a un servicio de urgencias para que reciba atención en salud.





Foto TransMilenio

TRANSFORMACIÓN CULTURAL

Intervenir en las causas estructurales del acoso requiere una apuesta pedagógica que desnaturalice la violencia en el transporte público. La cultura en el Metro se redefine como una práctica de corresponsabilidad y cuidado colectivo, donde la seguridad de las mujeres es una prioridad ciudadana compartida.

La perspectiva de transformación cultural para el Metro de Bogotá se propone como un componente que **sume a la apuesta de prevención primaria de las violencias contra las mujeres**, y que esté orientada a intervenir sobre las causas socioculturales que permiten la normalización del acoso sexual en el espacio y el transporte público.

Estas acciones parten del reconocimiento de que **las violencias no son hechos aislados** ni atribuible exclusivamente a conductas individuales, sino prácticas sostenidas por normas sociales implícitas, imaginarios de género, emociones colectivas y dinámicas de indiferencia o complicidad pasiva que se activan en contextos de alta densidad urbana como el transporte masivo.

Bajo este enfoque, es necesario intervenir de manera simultánea en distintos niveles:

- (i) **el nivel individual**, fortaleciendo capacidades de reconocimiento y rechazo del acoso;
- (ii) **el nivel relacional**, promoviendo la corresponsabilidad y la intervención cuidadora de terceros;
- (iii) **el nivel comunitario**, transformando patrones de interacción y expectativas colectivas en el uso del sistema; y
- (iv) **el nivel institucional**, alineando el discurso, la operación y la infraestructura del Metro con el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias.



ACCIONES COMUNICATIVAS Y PEDAGÓGICAS

El Metro como transporte público no es únicamente un espacio de movilidad, sino **un escenario pedagógico y narrativo** de que hace posible la transformación cultural. Por ello, las apuestas pedagógicas y narrativas son un eje estructural para construir un Metro libre de violencias.

La pedagogía permanente, señalética inclusiva, intervenciones simbólicas y cápsulas formativas adaptadas a los distintos roles del sistema permiten instalar nuevos sentidos

colectivos donde viajar seguras es un derecho, intervenir frente a la violencia es una responsabilidad compartida y el cuidado deja de ser una acción excepcional para convertirse en una práctica esperada.

De esta manera, se propone que Metro pueda ser actor clave en **fortalecer la corresponsabilidad ciudadana** y contribuir activamente a la construcción de una ciudad más segura e igualitaria para todas las mujeres, así como:

RECOMENDACIONES

Implementar campañas permanentes contra el acoso sexual y las violencias de género en el transporte, acompañadas de señalética clara e inclusiva con mensajes que promuevan el respeto, la denuncia y la corresponsabilidad ciudadana.

Esta señalización debe ser visible en estaciones y vagones, usar lenguaje no sexista e íconos diversos, e incluir información sobre puntos seguros y canales de denuncia, para garantizar una movilidad segura y libre de violencia para todas las personas.

Por ejemplo: "Viajar sin acoso es tu derecho", "Si ves una situación de violencia, actúa", acompañados de **códigos QR** o números de contacto directo para reportar incidentes.

Desarrollar **intervenciones simbólicas y campañas narrativas** para desnaturalizar el acoso sexual y la normalización de las miradas lascivas y comentarios sexualizados e integrar elementos de señalización, campañas sonoras y piezas gráficas dentro del sistema.

Promover el **enfoque de testigo proactivo** en las estaciones y trenes mediante mensajes claros y situados que indiquen cuándo y cómo intervenir de forma segura (distráer, acompañar, alertar y delegar al personal).



RECOMENDACIONES

Formación y práctica al personal del Metro (operativo, seguridad, atención al usuario) para que actúe como modelo visible de testigo proactivo, de tal suerte que sepa informar a las personas testigos y acompañar de manera cuidadosa las situaciones de acoso y violencia contra las mujeres.

Desarrollar **intervenciones simbólicas y campañas narrativas** para desnaturalizar el acoso sexual y la normalización de las miradas lascivas y comentarios sexualizados e integrar elementos de señalización, campañas sonoras y piezas gráficas dentro del sistema.

Desarrollar y movilizar **cápsulas formativas cortas** sobre prevención del acoso sexual y violencias de género, adaptadas a los distintos roles del sistema Metro.

Desarrollar un **mecanismo interno de monitoreo cualitativo y cuantitativo** del impacto de las acciones de transformación cultural respecto de la percepción de seguridad, disposición a intervenir, reconocimiento del acoso

CAPACITACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DEL TALENTO HUMANO

La capacitación y sensibilización del talento humano vinculado al Metro de Bogotá incluidos obreros, personal técnico, administrativo, contratistas y demás actores involucrados en las obras y actividades asociadas, resulta necesaria para prevenir las violencias basadas en género y garantizar entornos laborales y públicos seguros para las mujeres.

La prevención de estas violencias permite **actuar sobre las condiciones estructurales, culturales y sociales** que reproducen la discriminación y la desigualdad, fortaleciendo el

respeto por los derechos humanos de las mujeres y su derecho a una vida libre de violencias.

En este sentido, la formación en enfoques de género y derechos humanos de las mujeres contribuye a que el personal comprenda los impactos de estas violencias, identifique conductas de riesgo, transforme patrones socioculturales que normalizan la subordinación y la exclusión, y actúe de manera responsable frente a situaciones de acoso, discriminación o violencia.



Asimismo, estos procesos de capacitación permiten **garantizar una atención adecuada y oportuna ante posibles casos**, evitando la revictimización y promoviendo la corresponsabilidad de todas las personas en la erradicación de la violencia de género en los espacios de obra, operación y relacionamiento con la comunidad.

En coherencia con lo anterior, se recomienda que, de manera previa al desarrollo de las actividades y durante las distintas fases del proyecto, se implementen **espacios sistemáticos de sensibilización y capacitación** dirigidos al talento humano involucrado, orientados a fortalecer conocimientos, actitudes y prácticas para la prevención de las violencias basadas en género, tales como:

- El derecho de las mujeres a una vida libre de violencias.
- Violencias basadas en género y contra las mujeres
- Violencias y acoso sexual callejero y herramientas para la identificación de los diferentes tipos de violencias
- Derecho de las mujeres a una cultura libre de sexismos (Roles, estereotipos, discriminación por razones de género)
- Ruta Única de Atención a Mujeres Víctimas de Violencias y en Riesgo de Femicidio.
- Primeros auxilios psicológicos para la atención de a mujeres víctimas de violencias basadas en género y/o acoso sexual en el transporte y espacio público.



Foto Metro de Bogotá



Para el desarrollo de estos espacios de capacitación y sensibilización, la Secretaría Distrital de la Mujer pone a disposición las siguientes **herramientas técnicas y conceptuales**, que pueden ser consultadas para ampliar y precisar sus conocimientos frente a la garantía del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias y guiar el diseño e implementación de estas jornadas en el marco de la planeación de su evento:

HERRAMIENTA	DESCRIPCIÓN	CONSULTA
<p>ABC sobre el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias</p>	<p>Incluye información clave para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entender las manifestaciones de las violencias, los ámbitos de ocurrencia y las obligaciones estatales en materia de prevención, protección, atención y sanción de las víctimas. • Derrumbar los imaginarios que justifican y naturalizan las violencias contra las mujeres. • Ofrecer información sobre los derechos de las mujeres víctimas de violencias y las alternativas para exigir la garantía de estos. 	<p>https://shre.ink/ADJl</p>
<p>Ruta Única de Atención a Mujeres Víctimas de Violencias y en Riesgo de Femicidio</p>	<p>Ofrece información sobre los tipos de violencias, a donde pueden acudir las mujeres si requieren orientación, atención en salud, medidas de protección y acceso a la justicia para garantizar su derecho a vivir una vida libre de violencias en Bogotá.</p>	<p>https://rutadeatencion.sdmujer.gov.co/</p>
<p>Curso virtual “El derecho de las mujeres a una vida libre de violencias”</p>	<p>Curso gratuito dirigido a la ciudadanía en general, contratistas y servidores/as públicos, y sus contenidos están alineados con la apuesta de la Administración Distrital de fortalecer las herramientas conceptuales y prácticas para el reconocimiento y garantía del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias.</p>	<p>https://capacitacion.moodle.serviciocivil.gov.co/curso/1936</p>



ACCIONES AFIRMATIVAS

La adopción de acciones afirmativas con enfoque de género en el funcionamiento del Metro resulta fundamental para **transformar prácticas institucionales y operativas** que inciden en la seguridad, el acceso y la permanencia de las mujeres en el sistema.

Estas acciones permiten prevenir las violencias basadas en género, promover entornos institucionales y de servicios libres de acoso y

discriminación, y garantizar el derecho de las mujeres a una **movilidad segura y autónoma**.

En este sentido, las acciones afirmativas aquí planteadas constituyen una síntesis y consolidación de las propuestas desarrolladas a lo largo del presente documento, orientadas a su implementación progresiva en el marco del funcionamiento del sistema Metro.

RECOMENDACIONES

Promover la **implementación de tarifas diferenciales o esquemas de subsidio dirigidos a mujeres** en situación de pobreza, madres cabeza de hogar y trabajadoras informales, como una acción afirmativa orientada a reducir barreras económicas en el acceso al sistema Metro, contribuir a la equidad en la movilidad y reconocer que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, en razón de sus patrones de desplazamiento asociados al trabajo remunerado, no remunerado y a las labores de cuidado.

Diseñar y ajustar las **rutas, horarios y estaciones del sistema Metro incorporando un enfoque de género y de cuidado**, que reconozca las necesidades diferenciadas de las mujeres en materia de seguridad, accesibilidad y movilidad cotidiana, considerando factores como la iluminación, la visibilidad, la conectividad intermodal, la frecuencia del servicio y los tiempos asociados a las labores de cuidado.

Integrar de manera progresiva **infraestructura y servicios de cuidado en el entorno del sistema Metro**, tales como guarderías o servicios de atención infantil cercanos a estaciones estratégicas, baños familiares y áreas adecuadas para la lactancia, con el fin de facilitar la conciliación entre la movilidad, el trabajo remunerado y las responsabilidades de cuidado, garantizando condiciones de dignidad, autonomía y bienestar para las mujeres.



RECOMENDACIONES

Establecer e implementar **políticas de contratación, promoción y capacitación libres de sesgos de género**, que garanticen la participación equitativa de las mujeres en todos los niveles laborales del sistema Metro, incluyendo cargos operativos (conductoras, técnicas), de supervisión y de toma de decisiones, promoviendo condiciones de trabajo dignas, seguras y libres de discriminación.

Crear una unidad, equipo o persona responsable con funciones claras de **coordinación, seguimiento y evaluación de las acciones de igualdad de género**, encargada de transversalizar el enfoque de derechos humanos de las mujeres en la planeación, operación y cultura organizacional del sistema.

Fortalecer la **articulación interinstitucional** con entidades distritales competentes en seguridad, gobierno, movilidad y derechos de las mujeres, con el fin de garantizar respuestas integrales, oportunas y coordinadas frente a situaciones de acoso y violencias basadas en género en el sistema Metro y su entorno.

Promover la **implicación activa de los actores estratégicos**, entidades públicas, operadores, personal del Metro, organizaciones sociales y comunidad usuaria, en la planificación, implementación y seguimiento de las acciones afirmativas, asegurando procesos participativos y mecanismos de rendición de cuentas.

Implementar **esquemas integrados de presencia institucional en trenes y estaciones**, mediante equipos capacitados del sistema Metro, con enfoque de género y derechos humanos, orientados a la prevención, atención inmediata y derivación adecuada de casos de violencias basadas en género.

Articular las acciones del Metro con las **estrategias distritales de prevención, atención y sanción del acoso y las violencias contra las mujeres**, asegurando la aplicación de protocolos unificados, rutas claras





CAPÍTULO III

REFERENTES INTERNACIONALES Y BUENAS PRÁCTICAS EN SISTEMAS METRO

El aprendizaje basado en experiencias nacionales e internacionales permite adoptar modelos probados de movilidad con enfoque de género. Muchos referentes del mundo demuestran que la infraestructura, sumada a la gestión social, es capaz de transformar realidades y promover la igualdad.



TOPONIMIA URBANA

CON ENFOQUE DE GÉNERO

Esta es una herramienta de planificación territorial orientada a visibilizar el aporte histórico, cultural, científico, político y social de las mujeres, así como a corregir su histórica infrarrepresentación en la denominación de calles, estaciones, plazas y otros espacios públicos.

Este enfoque contribuye a transformar el espacio urbano en un entorno más igualitario, inclusivo y representativo de la diversidad social, reconociendo a las mujeres como sujetas activas del derecho a la ciudad.

Incorporar la perspectiva de género en la toponimia no se limita a una acción simbólica, sino que hace parte de una estrategia integral de democratización del espacio público. En este sentido, implica:

- Realizar **diagnósticos de la nomenclatura urbana**, con el fin de identificar brechas de representación de género.
- Incorporar criterios de toponimia con enfoque de género en la denominación de las estaciones del Metro de Bogotá, promoviendo la **asignación de nombres de mujeres destacadas** en ámbitos como el arte, la ciencia, el liderazgo social, los derechos humanos y la memoria histórica, con el fin de equilibrar el sesgo androcéntrico existente y fortalecer el reconocimiento de su aporte en la memoria urbana de la ciudad.
- Garantizar **procesos participativos**, que permitan a la ciudadanía proponer sobre los nombres, asegurando representación y reconocimiento de la diversidad de mujeres.





Estación Metro de Madrid
Puerta de Atocha-Almudena
Tomada de Wikipedia

Diversas ciudades han avanzado en esta línea como parte de políticas de igualdad y memoria urbana.

El **Metro de Ciudad de México** ha desarrollado intervenciones culturales e iconográficas que visibilizan figuras femeninas y luchas contra la violencia de género; el **Metro de Santiago de Chile**, a través del proyecto "Mujeres a la Ciudad", ha promovido la incorporación de nombres de referentes culturales femeninas en nuevas estaciones.

Por su parte, el **Metro de Madrid** adoptó la denominación "Atocha-Almudena Grandes" como acto de reconocimiento histórico; el **Metro**

de Bruselas implementó una política activa para priorizar nombres de mujeres en nuevas estaciones y procesos de renovación.

Finalmente, y el **Subte de Buenos Aires** ha impulsado mecanismos de participación ciudadana para incorporar referentes vinculados a luchas sociales y feministas.

Una de las medidas más visibles implementadas en distintos sistemas de transporte para prevenir y mitigar el acoso sexual en contextos de alta afluencia es la **habilitación de vagones exclusivos para mujeres**, generalmente en horarios pico.



INFRAESTRUCTURA CON ENFOQUE DE GÉNERO

Como lo muestran muchos sistemas metro del mundo, los vagones exclusivos pueden constituir una medida de acción afirmativa orientada a prevenir situaciones de acoso en contextos de alta congestión.

En el **Metro de Ciudad de México (CDMX)** se dispone de vagones exclusivos para mujeres y menores de 12 años en todas las líneas del sistema. Durante las horas de mayor demanda, estos espacios se delimitan físicamente y cuentan con apoyo de personal de vigilancia en andenes para garantizar su cumplimiento.

En el **MetrôRio (Río de Janeiro)**, una ley estatal establece que el primer vagón del tren sea de uso exclusivo para mujeres en días hábiles, en franjas horarias específicas de alta congestión (mañana y tarde). Estos vagones están claramente identificados mediante señalización diferenciada¹².

¹² Consultar la información en el siguiente enlace: <https://itdp.org/wp-content/uploads/2019/01/Women-only-Transport.pdf>





En ciudades como **Osaka y Tokio (Japón)**, los denominados Women Only Cars¹³ operan en determinados horarios, especialmente en horas pico, y se identifican mediante señalización visible en puertas, pisos de andén y material informativo, indicando con precisión los puntos de abordaje correspondientes.

Estas experiencias internacionales evidencian que **los vagones exclusivos pueden constituir una medida de acción afirmativa** orientada a prevenir situaciones de acoso en contextos de alta congestión, aunque su implementación debe evaluarse en función del contexto normativo, operativo y cultural de cada ciudad, y complementarse con estrategias estructurales de prevención y atención de las violencias basadas en género.

¹³ Consultar la información en el siguiente enlace: https://subway.osakametro.co.jp/en/guide/usage/female_vehicle/220401woman_syaryou.php



COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN

Las campañas de comunicación y de sensibilización buscan cambiar el comportamiento de los usuarios y visibilizar el derecho a una movilidad segura.

En el marco del programa Ciudades Seguras, la **Ciudad de México implementó la campaña #NoEsDeHombres**¹⁴, dirigida principalmente a hombres, con el propósito de prevenir y disminuir el acoso sexual en el transporte público.

La iniciativa buscó generar conciencia y debate público sobre las violencias sexuales contra mujeres y niñas, promover cambios en comportamientos y actitudes masculinas, y fomentar una cultura de cero tolerancias frente al acoso. Asimismo, incentivó la acción de testigos y víctimas mediante mensajes claros de rechazo social a estas conductas.

En relación con el enfoque de género, el **Metro de Londres**, le ha apostado entre otras, a

al **lenguaje incluyente** en la introducción de sus anuncios grabados cambiando el clásico “Señoras y caballeros” por un “Hola a todos” al mismo tiempo que estableció procesos de formación al personal para que se dirijan al público de forma incluyente, a fin de reflejar la diversidad de Londres¹⁵.

El Metro de Londres no ha estado exento de acoso sexual contra las mujeres, en ese sentido han establecido su política de tolerancia cero ante el acoso sexual en el transporte público, a través de campañas y vallas publicitarias que sugiere a las personas usuarias y viajeras del metro documentar y denunciar el acoso sexual para ayudar a perfilar a las personas agresoras ante el metro de Londres y la policía para evitar que vuelva a ocurrir.

¹⁴ Consultar información en el siguiente enlace: <https://mexico.unwomen.org/es/noticias-y-eventos/articulos/2020/12/campana-no-es-de-hombres>

¹⁵ Tomado de: <https://www.elmundo.es/sociedad/2017/07/13/5967bb58ca474182798b45e3.html>





Igualmente establece unas orientaciones de lo que pueden hacer las personas para ayudar a las víctimas de violencia sexual en el Metro de Londres:

- **Hacer una distracción**

Las personas pueden ayudar a desactivar un incidente de acoso sexual haciendo a la persona atacada una pregunta sencilla, como "¿Cuál es la siguiente parada?" o "¿Tienes hora?".

- **Tomar nota**

Documentar y denunciar un caso de acoso sexual puede ayudar a crear un perfil del agresor y a Transport for London (TFL) y a la policía a evitar que vuelva a ocurrir.

Se puede enviar la denuncia por SMS al 61016 y la Policía de Transporte Británica la investigará.

La Policía de Transporte Británica recomienda incluir los siguientes detalles en su informe: qué sucedió, dónde y cuándo, incluyendo cualquier detalle que pueda ayudar a identificar a la persona. Incluir la ubicación exacta en el primer mensaje ayudará a que los agentes lleguen a usted lo antes posible.

No es necesario que incluya nombre de la presunta víctima ni ningún dato que pueda identificarle en el mensaje.

- **Asegurarse de que la víctima está bien**

Tras un incidente de acoso sexual, el apoyo de otra persona usuaria puede ayudar a la víctima a sentirse menos aislada y con más confianza para denunciarlo. Se le puede preguntar "¿Estás bien?" o hacerle saber que "lo que ha pasado no está bien".¹⁶

¹⁶ Tomado de: <https://www.twinfm.com/article/public-transport-campaign-teaches-commuters-how-to-intervene-to-stop-sexual-harassment>





Por su parte, el **Metro de Quito**, que entró en operación recientemente en el año 2023, ha promovido la igualdad de género a través de la **estrategia 'Cero acoso'**¹⁷ que busca prevenir y erradicar el acoso sexual, transformar ese tipo de conductas sociales y promover una cultura de tolerancia cero.

Los componentes de esta estrategia son:

- **Fortalecimiento de capacidades**

Incluye procesos de formación, socialización y sensibilización dirigido al personal técnico y operativo del Metro de Quito, en diferentes temas como:

- Enfoque de derechos humanos
- Primeros auxilios psicológicos
- Perspectiva de género
- Nuevas masculinidades
- Violencia basada en género
- Protocolo de autocuidado

- **Atención**

Se han incorporado botones de pánico en los trenes y andenes del Metro de Quito, conectados al centro de control, lo que permite una respuesta inmediata en caso de emergencia.

¹⁷ Consulta la información en el siguiente enlace: https://culturametrodequito.com/index.php/genero-cero-acoso/#Protocolo_Cero_Acoso



En el sistema BRT (como el Trolebús), las personas usuarias pueden reportar casos a través de líneas telefónicas y mensajes SMS, con protocolos establecidos para la atención de las víctimas.

Es así como el Protocolo Cero acoso es una herramienta que canaliza el procedimiento para dar respuesta inmediata a un presunto caso de acoso sexual en trenes y estaciones:

- a. La presunta víctima pulsa el interfono
- b. PCC recibe la alerta
- c. PCC notifica al 911, policía metro y personal operativo en estación
- d. Personal operativo asiste a presunta víctima en estación. Traslado de la presunta víctima a un lugar seguro para atención de primeros auxilios psicológicos.
- e. Traslado del presunto agresor o agresora a un cuarto operativo con custodia
- f. Personal operativo orienta a la presunta víctima para procedimiento correspondiente de denuncia

- **Articulación estratégica**

Instituciones y organizaciones de la sociedad civil y organismos internacionales que articulan acciones para fortalecer la estrategia de "Cero Acoso"

- **Comunicación**

Promoción de campañas educacionales en torno a la prevención de violencia basada en género e información dirigida a la ciudadanía.

- **Inclusión laboral**

Disminución de las brechas de contratación del personal del Metro de Quito.



**Interfono
Metro Quito**
Tomada de Metro de Quito





Foto TransMilenio

DIVERSIDAD

EQUIDAD E INCLUSIÓN

Complementar y analizar la información permite identificar brechas, evaluar impactos diferenciados y orientar la toma de decisiones.

El **Metro de Santiago**¹⁸ ha desarrollado un modelo integral de gestión en materia de Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI), que incorpora una estructura institucional compuesta por un área especializada, un Comité estratégico de liderazgo y una Mesa Participativa interferencial, orientada a promover el cumplimiento de su Política DEI.

Este modelo se articula en torno a pilares como equidad de género, discapacidad, interculturalidad, diversidad generacional y diversidad sexual y de género.

La estrategia incluye acciones en gobernanza, infraestructura y accesibilidad, formación y liderazgo, alianzas, comunicación, campañas públicas y revisión permanente de políticas internas.

Entre sus iniciativas destaca la campaña **“Nos impulsa el respeto”**, orientada a promover una cultura organizacional inclusiva y libre de discriminación, visibilizando la diversidad sexual y de género a través de testimonios de trabajadoras y trabajadores.

¹⁸ Consultar información en el siguiente enlace: <https://www.metro.cl/metro-sostenible/diversidad-equidad-inclusion>



Campaña 'Nos impulsa el respeto'
 Metro de Santiago
 Tomada de Metro de Santiago'

NOS
IMPULSA
el Respeto

"Si tú no respetas a los demás y no lo reconoces, no puede existir la sociedad".

Raúl Lastra, Analista de Excelencia Operacional

Metro cuenta con una Mesa Participativa para promover una cultura inclusiva y diversa.

En el ámbito normativo y organizacional, el Metro de Santiago ha implementado políticas y protocolos específicos, tales como la Política de Diversidad, Equidad e Inclusión; protocolos de inserción laboral para personas con discapacidad; lineamientos de acompañamiento en procesos de transición de género.

Asimismo, manuales para **personas migrantes**; beneficios de conciliación laboral y familiar; y guías para la inserción laboral de personas trans, consolidando así un enfoque institucional que integra inclusión, no discriminación y equidad en todo el ciclo laboral.

Se resaltan experiencias del **Metro de Londres** que surge como resultado de la revolución industrial, con el aumento del desplazamiento de la población rural hacia las ciudades en búsqueda de mejores condiciones laborales, convirtiéndola en una de las ciudades más pobladas del mundo y evidenciando dificultades para movilidad.

Es así como, en el año 1851, se empezó la construcción de la primera línea de Metro de Londres¹⁹.

¹⁹ Tomado de: <https://exitofem.com/city-of-women-las-mujeres-en-el-metro-de-londres/>





Metro de Londres
Tomada El Mundo

Igualmente, para visibilizar a las mujeres, se ha rediseñado el mapa del metro londinense conmemorando nombres de mujeres, personas no binarias y otros grupos que han aportado positivamente la ciudad, en sus estaciones, tales como: Amy Winehouse, Virginia Woolf, Jung Chang, entre muchas otras.

Los nombres resultan poderosos, incluirlos en el metro ayuda a cambiar la percepción de una figura, permitiéndole ver a la sociedad que la mujer no solo tiene el rol de madre, sino que a

través de la historia existen personajes femeninos que han creado una sociedad mejor con sus esfuerzos²⁰.

La relevancia histórica del metro de Londres puede servir como una plataforma para visibilizar a las mujeres que con frecuencia han sido excluidas del relato histórico; además, brinda a las personas usuarias del metro la oportunidad de replantearse la manera en que entiende y experimenta el espacio y el transporte público.

²⁰ Tomado de: <https://exitofem.com/city-of-women-las-mujeres-en-el-metro-de-londres/>



Igualmente, para visibilizar a las mujeres, se ha rediseñado el mapa del metro londinense conmemorando nombres de mujeres, personas no binarias y otros grupos que han aportado positivamente la ciudad, en sus estaciones, tales como: Amy Winehouse, Virginia Woolf, Jung Chang, entre muchas otras.

Los nombres resultan poderosos, incluirlos en el metro ayuda a cambiar la percepción de una figura, permitiéndole ver a la sociedad que la mujer no solo tiene el rol de madre, sino que a través de la historia existen personajes femeninos que han creado una sociedad mejor con sus esfuerzos.

La relevancia histórica del metro de Londres puede servir como una **plataforma para visibilizar a las mujeres** que con frecuencia han sido excluidas del relato histórico; además, brinda a las personas usuarias del metro la oportunidad de replantearse la manera en que entiende y experimenta el espacio y el transporte público.

En Colombia, Medellín fue la ciudad que abrió el panorama en la creación de una nueva alternativa de transporte masivo, constituyendo en el año de 1979 la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra, Metro Medellín LTDA²¹.

Desde su entrada en operación en el año 1995, este medio de transporte cuenta con una dinámica muy especial denominada '**Cultura Metro**', la cual, según el metro de Medellín²², esta es "entendida como el resultado del modelo de gestión social, educativo y cultural que el Metro ha construido, consolidado y entregado a la ciudad." Justamente, ha sido en el marco de la Cultura

Metro que también se ha incorporado el enfoque de género, especialmente en aspectos de seguridad e inclusión a través de campañas contra el acoso sexual en articulación con la Secretaría de las Mujeres de Medellín "El metro también es un espacio seguro para las mujeres y las niñas"²³, visibilizarían de la diversidad en identidades de género y orientación sexual²⁴ en sus vagones y estaciones, utilización de vallas en trenes, escaleras, audios²⁵.

Finalmente, es de resaltar que en el Metro de Medellín fue presentada la Política de Diversidad, Equidad e Inclusión, como una acción positiva, estratégica y humana que reafirma en sus 30 años el compromiso con la Cultura Metro y con los valores que como empresa la identifican²⁶.

²¹ Tomado de: <https://www.metrodemedellin.gov.co/quienes-somos/historia/>

²² Tomado de: <https://www.metrodemedellin.gov.co/cultura-metro/relacionamiento-con-la-comunidad/>

²³ Tomado de: <https://www.youtube.com/watch?v=FfEh7H1sKTE>

²⁴ Tomado de: <https://goo.su/hfl16>

²⁵ Tomado de: <https://goo.su/HOQrn2>

²⁶ Tomado de: <https://goo.su/nnLs3g>





Foto TransMilenio

REFERENCIAS

BIBLIOGRÁFICAS

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2021). Decreto 555 de 2021. Por medio del cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. "Bogotá Reverdece 2022-2035". Registro Distrital.

Bogotá Cómo Vamos & Cámara de Comercio de Bogotá. (2023). Encuesta de percepción y victimización 2023. <https://bogotacomovamos.org/encuestas/encuesta-de-percepcion-y-victimizacion/>

Castañeda, I., Martínez, A., De la Torre, G., Aguilar, S., Adame, A., Pérez, T., Delgado, J., López, S., Estrada, V., & Acosta, A. (2022). La calle y el transporte público como espacios libres de violencias contra las mujeres. World Resources Institute. <https://es.wri.org/insights/la-calle-y-el-transporte-publico-como-espacios-libres-de-violencias-contras-las-mujeres>

Concejo de Bogotá, D.C. (2024). Acuerdo 927 de 2024. Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura". <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=155699>

Congreso de la República de Colombia. (2002). Ley 731 de 2002. Por la cual se dictan normas para favorecer a las mujeres rurales. Diario Oficial No. 44.678. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0731_2002.html

Congreso de la República de Colombia. (2008). Ley 1257 de 2008. Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres. Diario Oficial No. 47.193. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1257_2008.html

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2025). Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Boletín técnico, mayo-julio 2025. <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLS-may-jul2025.pdf>



Falú, A. (2022). El derecho a la ciudad de las mujeres. Crítica Urbana. https://criticaurbana.com/wp-content/uploads/2022/03/03.-CU23_Falu%CC%81.pdf

Organización de Estados Americanos. (1996). Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer (Convención de Belém do Pará). <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-61.html>

Organización de las Naciones Unidas. (1981). Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW). <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women>

Organización de las Naciones Unidas. (2015). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Ortiz Escalante, S. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. Barcelona Societat. Revista de Investigación y Análisis Social, (22), 22-37. Ayuntamiento de Barcelona.

Secretaría Distrital de la Mujer. (2018). ABC del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias.

Secretaría Distrital de la Mujer. (2020). CONPES D.C. 14 de 2020. Política pública de mujeres y equidad de género 2020-2030. <https://www.sdp.gov.co/content/politica-publica-de-mujeres-y-equidad-de-genero-2020-2030>

Secretaría Distrital de la Mujer. (2021). Línea base de la política pública de mujeres y equidad de género en Bogotá. https://www.sdmujer.gov.co/sites/default/files/doc-omeg/Informe_de_resultados_Linea_Base_Politica_Publica.pdf

Secretaría Distrital de la Mujer & TransMilenio S.A. (2025). Línea base sobre violencia sexual en el transporte. <https://www.sdmujer.gov.co/sites/default/files/doc-omeg/Hallazgos%20LB%20violencia%20sexual%20en%20TRANSMILENIO%20S.A.pdf>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). Cartilla encuesta distrital de movilidad 2023. <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/2025-09/Cartilla%20Encuesta%20de%20Movilidad%202023.pdf>

Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de la Mujer, TransMilenio S.A., & Impact Hub. (2023). Manual de buenas prácticas para promover la equidad de género en el sector transporte. <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/14-06-2023/manual1.pdf>

Veeduría Distrital. (s.f.). Informe No. 37. https://veeduria-distrital.micolombiadigital.gov.co/sites/veeduria-distrital/content/files/000129/6407_37-informe-37.pdf





BRUJULA

para la igualdad



SECRETARÍA DE
LA MUJER

