

Línea Base sobre violencia sexual en el Sistema TransMilenio en Bogotá:

Caracterización de las violencias sexuales desde una perspectiva de igualdad de género y de derechos de las mujeres.



Esta publicación fue realizada por la Alcaldía de Bogotá – Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de la Secretaría Distrital de la Mujer

Diciembre de 2025

Para obtener la versión digital de este documento, puede consultar la siguiente página web:

omeg.sdmujer.gov.co

Para citar este documento: Secretaría Distrital de la Mujer (2025). Línea Base sobre violencia sexual en el Sistema TransMilenio en Bogotá: caracterización de las violencias sexuales desde una perspectiva de igualdad de género y de derechos de las mujeres. Alcaldía Mayor de Bogotá

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Carlos Fernando Galán Pachón
Alcalde Mayor de Bogotá

Secretaría Distrital de la Mujer

Laura Marcela Tami Leal
Secretaria Distrital de la Mujer

Ana María Buriticá Alzate
Asesora de Alianzas Estratégicas

Juliana Martínez Londoño
Subsecretaria del Cuidado y Políticas de Igualdad

Isabella Muñoz Gómez
Directora de Gestión del Conocimiento

Alexandra Quintero Benavides
Dirección de Eliminación de Violencias y Acceso a la Justicia

Laura Carolina Díaz Parra
Líder del Observatorio de Mujeres y Equidad de Género

Catherine Moore Torres
Vanessa Giraldo Galindo
Rafael Andrés Urrego Posada
Analistas Observatorio de Mujeres y Equidad de Género

Ayda Julieth Motoa Flórez
Rosa Iseal Ortiz Villamizar
Erika Johana Rodríguez Vargas
Equipo de apoyo y revisión de la Dirección de Eliminación de Violencias y Acceso a la Justicia

Diagramación
Andrea Isaacs Coral
Diseñadora Observatorio de Mujeres y Equidad de Género

© Secretaría Distrital de la Mujer, 2025

Agradecemos a los equipos de atención de la Secretaría Distrital de la Mujer y a las gestoras y los gestores de convivencia de TRANSMILENIO S.A. que participaron en esta investigación. En particular, reconocemos a las gestoras y los gestores de convivencia por su contribución al levantamiento de información y su participación en las entrevistas; y a las profesionales de las *Duplas Psico-Jurídicas de atención a mujeres víctimas de violencias en el espacio y el transporte público*, así como al equipo psicojurídico de la Secretaría Distrital de la Mujer con presencia en las Unidades de Reacción Inmediata (URI), por su participación en los grupos focales.

Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (OMEG)
Dirección de Gestión del Conocimiento
Secretaría Distrital de la Mujer
Teléfono: 601 316 90 01
Avenida El Dorado, calle 26 N° 69 - 76, torre 1, piso 9, Edificio Elemento
www.sdmujer.gov.co

Contenido

Presentación	04
Introducción	05
Metodología	08
<i>Componente cuantitativo</i>	09
<i>Análisis multivariado e interseccional de la violencia sexual en el Sistema TransMilenio</i>	10
<i>Componente cualitativo</i>	10
Marco conceptual	12
Caracterización de las personas encuestadas y uso del Sistema TransMilenio	17
Resultados	19
<i>Violencia sexual en el componente troncal del Sistema TransMilenio</i>	19
<i>Distribución Espacial y Horaria de los casos de Violencia Sexual reportados en el</i> <i>Sistema TransMilenio</i>	28
<i>Percepciones sobre la gravedad e imaginarios sobre la violencia sexual, reacciones y</i> <i>afectaciones</i>	31
<i>Acceso a la justicia y percepciones sobre la sanción</i>	36
Conclusiones y recomendaciones	46

Presentación

En reconocimiento que el derecho a la ciudad aboga por la democratización de los espacios públicos con una perspectiva de inclusión y equidad, la Secretaría Distrital de la Mujer a partir de la Línea Base sobre violencia sexual en el Sistema Transmilenio estudia las dinámicas que limitan el ejercicio de dicho derecho, con el objetivo de comprenderlas y transformarlas. El presente documento busca analizar las manifestaciones, percepciones y creencias asociadas a la violencia sexual en el componente troncal del Sistema Integrado de Transporte Público (en adelante Sistema TransMilenio), desde una perspectiva de género, relacional¹ y diferencial, con el fin de generar evidencia que fortalezca las acciones de prevención, atención y mejora continua del sistema.

La Línea Base de Violencia Sexual en el Sistema TransMilenio constituye un hito técnico y político para Bogotá. En primer lugar, porque proporciona evidencia actualizada que permite medir la magnitud, las características y los contextos de ocurrencia de la violencia sexual en el componente troncal del transporte público. En segundo lugar, porque visibiliza las formas de victimización más frecuentes, los espacios y horarios de mayor riesgo, los impactos, reacciones y formas de afrontamiento y las barreras institucionales y sociales que limitan la denuncia y el acceso a la justicia. En

tercer lugar, porque incorpora dimensiones subjetivas y culturales relacionadas con la percepción de gravedad, la naturalización de estas violencias y los imaginarios sociales que las reproducen o que dificultan su sanción. Finalmente, esta Línea Base constituye un punto de partida fundamental para medir la situación actual y evaluar, en el tiempo, los avances de la ciudad y de las entidades en la transformación de las condiciones que permiten la persistencia de estas violencias.

Los hallazgos de esta investigación son un insumo clave para orientar acciones de prevención, atención y promoción de la sanción desde la administración distrital y para fortalecer la corresponsabilidad institucional y ciudadana, en la garantía del derecho a una movilidad segura y libre de violencias. Esta investigación se articula específicamente con el objetivo estratégico 1 del Plan Distrital de Desarrollo 2024–2027 “Bogotá Camina Segura”², con el programa TransMilenio Zona Segura³ y con la Estrategia Mujeres de la Secretaría de la Mujer⁴ en el marco de la administración actual. Con esta investigación, la Secretaría Distrital de la Mujer reafirma su compromiso con el derecho a la ciudad, el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias y con el fortalecimiento institucional para prevenir y atender la violencia sexual. Los resultados no solo documentan una realidad urgente, sino que trazan una hoja de ruta para su transformación.

¹ En el componente cuantitativo de la investigación, se aplicó una encuesta sobre violencia sexual en el Sistema TransMilenio a mujeres y hombres mayores de 18 años. El abordaje del género, desde un enfoque relacional, implica incorporar a los hombres en el estudio para “contextualizar y comprender desde una perspectiva crítica el funcionamiento de ese binomio [de género], sostenido por las relaciones de poder. Si estudiar el lugar de las mujeres por separado puede confirmar su relación marginal con respecto a los hombres, trabajar sobre los hombres por separado puede contribuir a ocultar las desigualdades de género y a reificar la posición dominante de los hombres” (ONU Mujeres, 2018, p. 33).

² Este objetivo plantea la implementación de un plan enfocado en la prevención y atención de las violencias basadas en género y el acoso sexual callejero, reconociendo las experiencias de las ciudadanas en el sistema de transporte público para contribuir a una movilidad segura e inclusiva.

³ El objetivo del programa es construir entornos de movilidad más seguros, confiables y corresponsables, mediante la combinación de tecnología, presencia institucional, participación ciudadana y un enfoque poblacional, diferencial y de género, y cuya medición quedó establecida en el Plan de Acción de Género de la entidad.

⁴ La Estrategia Mujeres contempla acciones clave para fortalecer la Ruta Única de Atención a mujeres víctimas de violencias y en riesgo de feminicidio en Bogotá, en articulación con entidades distritales y nacionales. La estrategia se organiza en cinco ejes principales para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias y promover una cultura libre de sexismo en los espacios públicos y de movilidad: violencia política contra las mujeres; acoso sexual en el espacio y el transporte público; violencia económica y patrimonial; violencia física, sexual y psicológica; y construcción de una cultura libre de sexismo.

Introducción

La violencia sexual en el espacio y el transporte público ha adquirido una relevancia creciente en la agenda de derechos de las mujeres y de poblaciones diversas en Bogotá, en tanto representa una vulneración a los derechos humanos que requiere atención institucional y social. Se trata de una de las expresiones más persistentes de la violencia basada en género, vinculada a desigualdades históricas y a relaciones de poder que afectan principalmente a las mujeres. Estas situaciones inciden directamente en el ejercicio de derechos fundamentales como la dignidad humana, la libertad, la integridad física y emocional, la autonomía y libertad sexual, así como en el derecho a la movilidad y al uso del espacio público en condiciones de seguridad, igualdad y no discriminación. De manera transversal, también condicionan el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias y su participación plena en la vida urbana.

La violencia sexual se expresa de múltiples maneras: incluye conductas que configuran los delitos de acceso carnal violento, acto sexual violento y acceso carnal o acto sexual en persona puesta en incapacidad de resistir, en los términos dispuestos en el Código Penal colombiano (Ley 599 de 2000)⁵. También hace referencia a actos de acoso sexual, definidos en el mismo Código como toda conducta en la que una persona “en beneficio suyo o de un tercero y valiéndose de su superioridad manifiesta o relaciones de autoridad o de poder, edad, sexo, posición laboral, social, familiar o económica, acose, persiga, hostigue o asedie física o verbalmente, con fines sexuales no consentidos, a otra persona” (Art. 210A)⁶. En

el espacio y el transporte público, el acoso sexual suele manifestarse a través de una diversidad de comportamientos físicos, verbales y no verbales con connotación sexual no deseada, que pueden generar incomodidad, intimidación o malestar en quien los recibe. Estas conductas pueden ocurrir incluso en ausencia de un vínculo previo entre la persona afectada y quien las ejerce, lo que plantea retos particulares para su identificación, reconocimiento y atención en contextos de alta circulación y concurrencia de personas.

Desde hace una década, algunas mediciones estadísticas y estudios a nivel distrital han abordado las violencias contra las mujeres en el espacio público y contextos de movilidad en Bogotá, por lo que son **antecedentes** relevantes para esta investigación. En 2014, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte en articulación con la Secretaría Distrital de la Mujer aplicó 10.733 encuestas a hombres y mujeres usuarias/os del componente troncal de TransMilenio⁷, en un momento en el que el sistema de transporte público aún no se encontraba plenamente integrado y el Transporte Público Colectivo (TPC) seguía operando de manera independiente en el componente zonal. Este primer sondeo reveló que el 34,8% de las mujeres manifestó evitar el uso del sistema por miedo a sufrir violencia sexual (Secretaría Distrital de la Mujer, 2019).

Entre 2015 y 2019, en el marco del Programa de la ONU Mujeres de Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas, se realizaron mediciones de percepción de seguridad en el espacio público y la construcción del índice de seguridad nocturna para mujeres en Bogotá, teniendo en cuenta ocho variables relacionadas con las condiciones físicas del espacio

⁵ Capítulo 1 del Título IV sobre “Delitos contra la libertad, integridad y formación sexuales”

⁶ Artículo modificado por la Ley 1257 de 2008. “Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres”. 4 de diciembre de 2008. D.O. 47.193

⁷ La información se levantó en nueve estaciones de las troncales Américas, Suba y Calle 80.

público que inciden en la percepción⁸. Estas mediciones evidenciaron limitaciones estructurales del espacio público que afectan la percepción de seguridad de las mujeres y restringen su disfrute de la ciudad y la noche. En Bogotá se identificaron como factores críticos la baja presencia de personal de seguridad pública y privada, la reducida ocupación nocturna de la ciudad y la mayor ocupación del espacio público por parte de los hombres, condiciones que refuerzan escenarios de inseguridad para las mujeres (Secretaría Distrital de la Mujer, 2016, 2019).

En 2017, la Secretaría Distrital de la Mujer (2017), en articulación con ONU Mujeres, desarrolló un estudio exploratorio sobre acoso sexual en el sistema troncal de TransMilenio y sus entornos inmediatos —estaciones, puentes de acceso y túneles de tránsito—, basado en un sondeo de percepción aplicado a 300 mujeres usuarias⁹, dos grupos focales y siete entrevistas semiestructuradas a expertas/os en seguridad, movilidad y violencia de género. Este estudio encontró que el acoso sexual callejero aún no es ampliamente reconocido como una forma de violencia que afecta el goce efectivo de los derechos de las mujeres, pese a que el 29,5% de las mujeres reportaron haber sido víctimas o testigas de una situación de acoso sexual. Asimismo, el 83,9% de las mujeres manifestó haberse sentido insegura o muy insegura al usar el sistema de transporte

público, y el 38,4% indicó que prefiere evitar el sistema troncal de TransMilenio y optar por otros medios de transporte cuando le es posible. Por otra parte, la permisividad y la tolerancia de la sociedad fueron señaladas como los principales factores que explican la ocurrencia del acoso sexual (61,6%).

Otra medición relevante es la Encuesta de Mujeres y Equidad de Género de la Secretaría Distrital de la Mujer (2021), que contó con una muestra de 17.325 encuestas aplicadas a mujeres mayores de 18 años en Bogotá para medir el estado de los ocho derechos de las mujeres priorizados en la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género¹⁰. En relación con el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias, la medición evidenció que el 22% de las mujeres manifestó haber experimentado algún tipo de acoso sexual en algún momento de su vida, siendo la calle y, en segundo lugar, el transporte público los principales escenarios de ocurrencia. El 56% de las mujeres que reportaron haber sido víctimas señaló que la última experiencia de acoso sexual tuvo lugar en el transporte público¹¹.

En conjunto, las cifras provenientes de mediciones y estudios previos realizados en Bogotá sugieren que la violencia sexual forma parte de la experiencia cotidiana de circulación y movilidad en la ciudad, configurando modos desiguales de

⁸ En el marco de la iniciativa “Usando SafetiPin para construir ciudades más seguras para las mujeres”, se construyó el índice de seguridad nocturna para mujeres a partir de la medición de 8 variables. Mediante un recorrido por la malla vial y la toma de fotografías se logró recoger en 2015 información sobre 17.708 puntos en 4.000 kilómetros de vías y arterias; y en 2016 sobre 2.262 puntos en 400 kilómetros de ciclorrutas en 19 localidades de Bogotá. Las variables para la medición fueron: la iluminación; la apertura o visión libre (¿qué veo?); la visibilidad (¿quién me ve?); la presencia suficiente de personas; la presencia de agentes de seguridad; el estado del sendero; la cercanía con el transporte público; la presencia mixta de personas (composición según sexo) (Secretaría Distrital de la Mujer, Mujeres en Cifras 8, 2016). Además, en 2019 se realizó una nueva medición de seguridad nocturna para las mujeres con la metodología SafetiPin que permitió ampliar y recoger datos de 40.492 puntos evaluados en 16.145 kilómetros en vías y arterias, y 3.843 puntos en 537 kilómetros de ciclorruta. (Secretaría Distrital de la Mujer, Mujeres en Cifras 16, 18 y 19, 2019)

⁹ Las encuestas se aplicaron en los portales Tunal, Américas, Norte, 80 y la Estación Las Aguas.

¹⁰ Vida libre de violencias; Participación y representación; Trabajo en condiciones de igualdad y dignidad; Salud plena; Educación con equidad; Cultura libre de sexismo; Hábitat y vivienda digna; y Paz y convivencia con equidad de género.

¹¹ La Encuesta de Mujeres y Equidad de Género (2021) preguntó por diferentes situaciones de acoso sexual, en una retrospectiva de los dos años anteriores a la encuesta. Posteriormente indagó por los lugares de ocurrencia, siendo las opciones de respuesta: a. Transporte público; b. Calle; c. Su casa; d. Institución educativa; e. Mercado o almacén; f. Reunión social; g. Bar, discoteca o cantina; h. Internet (redes sociales); i. Trabajo; j. Otro, ¿cuál?

habitar la ciudad y de percibir la seguridad para las mujeres. En este sentido, la forma en que las mujeres ocupan “los espacios y su percepción de seguridad están condicionadas significativamente por la materialidad de su cuerpo sexuado y por el temor a que este sea atacado sexualmente, además de todas las otras situaciones de violencia que pueden temer y experimentar las personas en los espacios públicos” (OMEG, 2019, p. 31).

Sin embargo, aunque estos esfuerzos institucionales han contribuido a visibilizar la relación entre movilidad urbana, género y goce y garantía de derechos en Bogotá, persisten importantes limitaciones en la comprensión multidimensional del fenómeno: en el análisis de las percepciones e imaginarios sociales que contribuyen a su naturalización; en el estudio de las reacciones y formas de intervención de víctimas y terceros frente a estas violencias; en la identificación de afectaciones diferenciales entre hombres y mujeres; y en el abordaje de las barreras institucionales que dificultan la denuncia y la sanción. Asimismo, salvo algunos estudios más recientes¹², sigue siendo escasa la investigación sobre las violencias contra las mujeres que incorpore el enfoque diferencial e interseccional para poder analizar cómo variables como la edad, la pertenencia étnico-racial, la orientación sexual e identidad de género, la discapacidad o la nacionalidad, entre otras, inciden en las experiencias de violencia, la percepción de la seguridad y las formas de habitar el espacio y transporte público (OMEG, 2019; Secretaría Distrital de la Mujer, 2019)

En esta línea, el levantamiento de la Línea Base de Violencia Sexual en el Sistema TransMilenio,

busca actualizar y complementar los hallazgos de mediciones y estudios previos para profundizar en la comprensión de la violencia sexual en el transporte público desde sus dimensiones estructurales, simbólicas, comportamentales e institucionales. Es importante aclarar que el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) está integrado por tres modos que son operados por TRANSMILENIO S.A.: i) el componente troncal, que consiste en un sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*) con carriles exclusivos y abordaje en estación; ii) el componente zonal, integrado por buses que operan el tráfico mixto en zonas residenciales tanto urbanas como rurales y iii) el componente cable, que opera con una línea en la localidad de Ciudad Bolívar. Para efectos del presente estudio, **se analizó el componente troncal.**

Finalmente, este informe se organiza en cuatro secciones: i) una caracterización de la violencia sexual y de las tipologías reportadas por víctimas directas y testigos/os en los últimos seis meses, así como un análisis de los factores asociados a la exposición al riesgo, desde un enfoque descriptivo y estadístico basado en la información sociodemográfica de las víctimas directas y en la revisión de literatura; ii) una aproximación espacial del fenómeno y su ocurrencia en las troncales del Sistema TransMilenio; iii) un análisis de las percepciones de gravedad, los imaginarios sociales, las reacciones o formas de intervención y las afectaciones, orientado a comprender las dimensiones simbólicas, comportamentales y emocionales de la violencia sexual en el transporte público y su impacto en el ejercicio de derechos; y iv) un análisis de las barreras sociales e institucionales que limitan el derecho de las víctimas al acceso a la justicia.

¹² La Encuesta de Movilidad (2023) y el estudio “Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional” (Sensata UX Research, 2024) de la Secretaría Distrital de Movilidad representan esfuerzos institucionales relevantes para avanzar en la incorporación del enfoque de género, diferencial e interseccional en el análisis de los patrones de movilidad en Bogotá y las violencias y formas de discriminación que experimenta la ciudadanía en este contexto.

Metodología



La investigación se desarrolló bajo un enfoque mixto, que integró métodos cuantitativos y cualitativos con el fin de construir una comprensión integral de la violencia sexual en el Sistema TransMilenio de Bogotá. El diseño mixto comprendió: i) el levantamiento de la Línea Base de Violencia Sexual en el Sistema TransMilenio, realizado entre el 21 de agosto y el 10 de septiembre de 2025, mediante una encuesta estructurada aplicada de forma presencial a 3.969 usuarias y usuarios del sistema troncal, mayores de 18 años; ii) dos grupos focales¹³, con la participación de veinte profesionales de la Secretaría Distrital de la Mujer que brindan atención psicojurídica a mujeres víctimas de violencia en el espacio y el transporte público; iii) y tres entrevistas grupales con seis gestoras y gestores de convivencia de TRANSMILENIO S.A.¹⁴.

Esta combinación permitió dimensionar la magnitud del fenómeno y profundizar en los impactos diferenciales en las formas de habitar el espacio y el transporte público entre hombres y mujeres, así como en las estrategias de afrontamiento y autoprotección. Asimismo, posibilitó indagar sobre la percepción de la gravedad de estos hechos, los imaginarios sociales que normalizan la violencia sexual, y las prácticas sociales e institucionales que constituyen barreras para la atención y promoción de la sanción de estas violencias.

El estudio se enmarca en un enfoque de derechos humanos, de género, diferencial e interseccional, desde el cual se reconoce que las situaciones de

violencia sexual en el transporte público se encuentran estrechamente vinculadas a las desigualdades de género presentes en la ciudad, las cuales inciden en las experiencias de movilidad de distintas poblaciones. Desde esta perspectiva, el proceso investigativo tuvo como propósito generar evidencia empírica robusta y contextualizada sobre las situaciones de violencia sexual vividas y/o presenciadas por las personas usuarias en los últimos seis meses, a partir de la articulación entre el análisis estadístico y cualitativo.

El presente producto de investigación corresponde al análisis desarrollado por el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG), en el marco de un intercambio de información entre TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de la Mujer, mediante el cual se adelantó el levantamiento de la línea base sobre las violencias contra las mujeres en el Sistema TransMilenio. En este ejercicio, TRANSMILENIO S.A. realizó la recolección de la información a través de sus gestores/as de convivencia. Por su parte, la Secretaría Distrital de la Mujer apoyó técnicamente el diseño del instrumento de recolección de información, con la validación de TRANSMILENIO S.A., acompañó la capacitación al personal encargado de la aplicación de la encuesta y participó conjuntamente con TRANSMILENIO S.A. en el procesamiento de la base de datos. Con base en la información obtenida, el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género llevó a cabo el análisis de la información y elaboró el presente documento de resultados de investigación.

¹³ Los grupos focales se desarrollaron el 23 de julio y el 14 de agosto de 2025.

¹⁴ Las entrevistas se realizaron entre el 11 y el 16 de septiembre de 2025.

Componente cuantitativo

Para el diseño del levantamiento de información cuantitativa sobre las situaciones vividas y/o presenciadas de violencia sexual, la población objetivo correspondió a usuarias y usuarios del componente troncal del sistema TransMilenio mayores de 18 años. Se utilizó un muestreo aleatorio simple, estratificado por troncal¹⁵ y sexo, con representatividad estadística (error de $\pm 1,55\%$ y nivel de confianza del 95%). El universo de referencia se basó en el promedio de salidas diarias de 2.056.235 usuarias/os del sistema (Encuesta de Movilidad, 2023). El levantamiento se realizó en 86 estaciones y 10 portales, distribuidos en las principales troncales (Caracas, NQS, Norte, Suba, Calle 80, Américas, Carrera 10, Calle 13 y Eje Ambiental), entre el 21 de agosto y el 10 de septiembre de 2025. La selección de estaciones se realizó mediante un muestreo probabilístico por clúster, en el cual las estaciones se agruparon en conglomerados y se seleccionó una estación por cada clúster para garantizar la representatividad dentro de cada troncal del sistema de transporte. Además, se complementó por medio de una selección no probabilística de estaciones y portales, según criterios técnicos de concentración y riesgo. Para asegurar la representatividad de la muestra, la selección de las personas encuestadas se realizó mediante un muestreo estratificado por sexo.

Inicialmente se aplicaron 4.071 encuestas y, luego del proceso de limpieza y verificación de la calidad de los datos, se obtuvieron 3.969 encuestas validadas, que cumplían con los criterios de integralidad y pertenencia a la población objetivo

y que constituyen una muestra representativa¹⁶ de las dinámicas cotidianas de movilidad en el Sistema. El cuestionario aplicado se estructuró a partir de cinco módulos temáticos, con un total de 41 preguntas. Este fue diseñado a partir de una revisión previa de instrumentos y estudios previos como la Línea Base de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género (SDMujer, 2021), la Línea Base sobre acoso sexual callejero en Kennedy (SDMujer, 2019), el estudio exploratorio de ONU Mujeres y la SDMujer (2017) y la Encuesta de Movilidad (2023). También se consultaron experiencias internacionales relevantes, como la Encuesta de percepción de seguridad para usuarias del transporte público en México y la Encuesta de Acoso Sexual en el Transporte Público de Barcelona (Gobierno de México, 2022; OMC, 2022). El instrumento se formuló por módulos teniendo en cuenta el enfoque de género y diferencial (Anexo 1).

El instrumento fue piloteado y validado para asegurar claridad, sensibilidad temática y coherencia con los enfoques de derechos humanos, de género y diferencial. Asimismo, se elaboraron protocolos e instructivos para la recolección y el diligenciamiento del cuestionario en formato físico y digital. La recolección y digitalización estuvo a cargo de cerca de treinta gestoras/es de convivencia de TRANSMILENIO S.A. previamente capacitadas/os, a quienes se brindaron orientaciones sobre los enfoques de la investigación, el uso de lenguaje no revictimizante, el consentimiento informado, la protección de datos sensibles y la activación de rutas institucionales. Para garantizar la calidad de la información y el cumplimiento de los estándares

¹⁵ Las troncales son "vías para servicios troncales que corresponden a los carriles centrales de las principales avenidas de la ciudad. Estos carriles exclusivos se acondicionan especialmente para soportar el paso de los buses y se separan físicamente de los carriles de uso mixto, disponibles para circulación de vehículos particulares, camiones, taxis, etc. Actualmente el Sistema TransMilenio cuenta con 12 troncales, distinguidos por un color y una letra". Tomado de: <https://www.transmilenio.gov.co/loader.php?IServicio=Rutas&ITipo=busqueda&IFuncion=--troncales>

¹⁶ Según la Encuesta de Movilidad 2023, en Bogotá-Región se realizan 4,9 millones de viajes diarios en transporte público, utilizados mayoritariamente por mujeres (57,3 %), por personas sin educación superior (57,8 %) y por población de estratos 1, 2 y 3 (77,3 %). Estos datos respaldan la representatividad de la muestra aplicada en TransMilenio.

res metodológicos, se implementaron controles diarios de consistencia, revisiones aleatorias y acompañamiento permanente de las coordinaciones técnicas. Los datos recolectados fueron digitados, verificados y consolidados, y su procesamiento fue realizado conjuntamente por ambas entidades, abarcando 137 ítems y 55 indicadores clave que sirvieron como insumo para cuadros estadísticos, gráficos y modelos de correlación.

Análisis multivariado e interseccional de la violencia sexual en el Sistema TransMilenio

El análisis estadístico desde una perspectiva interseccional aporta una comprensión más profunda del fenómeno y permite analizar cómo diferentes características de las personas o condiciones sociales influyen en la probabilidad de victimización, otorgando mayor solidez al análisis de la exposición al riesgo. Para esto, se estimaron modelos de regresión logística multivariada¹⁷, con el objetivo de identificar los factores asociados a la probabilidad de haber experimentado violencia sexual en el Sistema TransMilenio. El modelo de regresión logística multivariada se utiliza para estimar la probabilidad de ocurrencia de un evento dicotómico —en este caso, haber o no experimentado violencia sexual— a partir de múltiples variables explicativas. Su uso permite identificar el efecto específico de cada variable (sexo, edad, orientación sexual, identidad de género, pertenencia étnica, nivel educativo, ocupación, discapacidad y frecuencia de uso del sistema), controlando simultáneamente las demás variables incluidas en el modelo, lo que ofrece una estimación más precisa de los factores asociados al riesgo.

Asimismo, se estimaron modelos separados para hombres y mujeres, con el fin de explorar posibles diferencias en los determinantes de la violencia sexual en el transporte público según el sexo asignado al nacer. Este análisis multivariado profundiza en el enfoque interseccional, al evidenciar cómo distintos ejes de desigualdad social —sexismo, etarismo, racismo, capacitismo y discriminación por orientación sexual— interactúan entre sí para configurar riesgos diferenciados de exposición a violencia sexual en el transporte público.

Componente cualitativo

Con el objetivo de comprender los significados, tensiones y prácticas institucionales en torno a la atención y abordaje de la violencia sexual en el espacio y el transporte público, se desarrollaron dos grupos focales con equipos psicojurídicos de la Secretaría Distrital de la Mujer, conformados cada uno por aproximadamente diez profesionales —abogadas y profesionales psicosociales—, y tres entrevistas grupales con gestoras/es de convivencia de TRANSMILENIO S.A. Los grupos focales contribuyeron a la identificación de barreras estructurales e institucionales para la judicialización y sanción efectiva de los casos de violencia sexual que ocurren en el espacio y el transporte público, así como a explorar la intersección entre lo jurídico, lo psicosocial y lo institucional desde la experiencia de la atención a mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte público.

Por otra parte, las entrevistas grupales con gestoras y gestores de convivencia permitieron

¹⁷ En los modelos de regresión logística la variable analizada solo puede tomar dos valores. En este tipo de modelos, la variabilidad de los datos no es uniforme: puede cambiar según el grupo o la probabilidad estimada. A esto se le conoce como heterocedasticidad, y es una característica natural del modelo. Por esta razón, se emplearon errores robustos, un ajuste estadístico que hace más confiables los resultados. Este procedimiento permite obtener estimaciones más precisas de la significancia de cada variable, incluso cuando los datos presentan diferencias en su dispersión o ciertas desviaciones respecto a las condiciones ideales del modelo.

profundizar en su rol como primeros respondientes —es decir, quienes realizan la atención inicial de los casos—, e identificar obstáculos en la activación de la ruta, inmediatamente después de los hechos. Las discusiones siguieron guías semiestructuradas y se desarrollaron bajo un enfoque de acción sin daño. Los relatos fueron grabados, transcritos y codificados mediante el software NVivo, combinando análisis deductivo, a partir de categorías teóricas previamente identificadas, e inductivo basado en categorías emergentes. Este proceso permitió construir una mirada situada y relacional sobre cómo se nombra, experimenta e interviene la violencia sexual en el sistema desde distintas posiciones institucionales, así como identificar necesidades de fortalecimiento y articulación entre las entidades competentes en la prevención, atención y sanción de este tipo de violencias.

Marco conceptual



La **violencia sexual** se entiende como “todo acto que, mediante el uso de la violencia física, psíquica o moral, se ejerce sobre una persona para imponer una conducta sexual en contra de su voluntad, provocar la realización de un acto de naturaleza sexual en condiciones de indefensión, atentar contra el normal desarrollo de la sexualidad y/o vulnerar las condiciones sexuales plenas de salud y bienestar físico o psíquico” (Fiscalía General de la Nación, 2018, p. 13). Se trata de una de las múltiples expresiones de la violencia basada en género, que causa o puede causar daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico de manera desproporcionada a mujeres y niñas, revelando las relaciones de poder desiguales que persisten entre hombres y mujeres en el ámbito privado y público (Secretaría Distrital de la Mujer, 2018). Desde la perspectiva interseccional de Crenshaw (1991), estas agresiones no deben considerarse como incidentes aislados, sino manifestaciones de un orden estructural y simbólico que refuerza jerarquías sociales. Dichas jerarquías afectan de manera diferenciada a las personas según clase social, etnia, edad, orientación sexual, identidad de género, discapacidad o condición migratoria, entre otras condiciones sociales.

La **violencia sexual en el espacio y transporte público** comprende una variedad de conductas o actos —físicos, verbales y no verbales— con connotación sexual no deseada que generan incomodidad, hostilidad o humillación en quien los recibe. El **acoso sexual físico** se expresa en contacto físico no deseado, como tocamientos o manoseos y persecución durante los recorridos.

El **acoso sexual verbal** se manifiesta en silbidos y comentarios con connotación sexual e insultos o burlas basadas en el sexo de la persona, su identidad u orientación sexual, así como en estereotipos sexuales racializados¹⁸. El **acoso sexual no verbal** hace referencia a las miradas lascivas u obscenas, actos de exhibición de fotos, imágenes o audios con connotación sexual y/o pornográfica, y actos de exhibicionismo como la exposición de genitales o masturbación en público (Secretaría Distrital de la Mujer, 2023). A su vez, el espacio público también es un ámbito de ocurrencia de acceso carnal violento (Art. 205), acto sexual violento (Art. 206) y acceso carnal o acto sexual en persona puesta en incapacidad de resistir (Art. 207), en los términos dispuestos en el Código Penal colombiano (Ley 599 de 2000, Capítulo 1, Título IV).

Estas experiencias de violencia configuran la forma en que las mujeres y otros grupos poblacionales perciben y habitan su entorno. Estudios de la Secretaría Distrital de la Mujer (2019) evidencian que la presencia de mujeres en el espacio público, especialmente en la noche y la madrugada es sustancialmente menor que la de los hombres, debido a la amenaza y el miedo aprendido desde la infancia de sufrir una agresión. De este modo, la segregación física de los entornos —qué lugares pueden frecuentar las mujeres y cuáles les están vedados— refleja un ordenamiento social y de género específico (Del Valle, 1997), que subraya una valoración desigual del uso del espacio entre hombres y mujeres. Esta desigualdad ha dado forma a las ciudades, donde la supuesta neutralidad del entorno se desvanece ante el hecho de que

¹⁸ Los estereotipos sexuales racializados hacen referencia a construcciones sociales que articulan las categorías sociales de raza, género y sexualidad, mediante las cuales se asignan atributos sexuales específicos a cuerpos racializados —como la hipersexualización o la disponibilidad sexual de los cuerpos afrodescendientes— en el marco de procesos históricos de racialización y jerarquización social (Hellebrandová, 2014)

ambos géneros no disfrutaban por igual del derecho a ocuparlo, produciendo una constante sexualización del espacio (Morero y Camps, 2019).

En este marco, el **espacio público** no se puede reducir a las áreas físicas requeridas para la circulación de las personas –calle/vía pública, parques, plazas, zonas verdes, puentes peatonales, etc.–, sino que, en términos de su uso y las condiciones de acceso, hace referencia a una multiplicidad de espacios en donde las personas se movilizan, participan y desarrollan sus actividades cotidianas –laborales, políticas, culturales, sociales y comunitarias– (Secretaría Distrital de Planeación, 2019; 2022). Por esta razón, las violencias de género que ocurren en lo “público” impactan la participación ciudadana y el goce de derechos de forma amplia. Por otra parte, la movilidad urbana, entendida desde la geografía feminista, permite evidenciar precisamente que el espacio urbano no es neutro: no todos y todas lo ocupan, transitan o lo experimentan de la misma manera (Kern, 2020).

Las mujeres en este marco están expuestas constantemente a lógicas de sexualización de sus cuerpos por la mirada masculina, lo cual condiciona profundamente su relación con la ciudad y la forma en que la habitan: sus decisiones cotidianas relacionadas con las rutinas de movilidad, la elección de rutas y medios de transporte e incluso la vestimenta están condicionadas por la internalización del miedo a sufrir violencia de género, en donde la distribución diferencial de la seguridad y el riesgo limitan el pleno ejercicio de la ciudadanía y el derecho a una ciudad segura. Como señala Soto (2018), las experiencias cotidianas de moverse en la ciudad están marcadas por desigualdades materiales y simbólicas que se expresan en los cuerpos, los trayectos y las emociones. Las mujeres, personas con orientación sexual e identidad de género disidente y quienes enfrentan condiciones de vulnerabilidad estructural experimentan la movilidad desde una

posición desigual: deben negociar permanentemente entre la necesidad de circular y el riesgo de ser violentadas.

En una línea complementaria, Montoya (2019) analiza cómo las jerarquías de género, clase y racialización configuran una “geografía del transporte desigual”, a partir del análisis de las experiencias de movilidad de trabajadoras domésticas afrocolombianas en Medellín. La investigación muestra que, en este contexto específico, sus trayectos en el transporte público suelen ser prolongados y costosos en términos de tiempo, lo que incrementa su exposición a situaciones de inseguridad y de acoso sexual y racial durante los desplazamientos. Estas condiciones no se explican por diferencias en la flota o en la oferta general del sistema de transporte público, sino por desigualdades territoriales y socioespaciales asociadas a la forma en que se planifican y organizan las ciudades y los sistemas de movilidad. En particular, Montoya las vincula con la segregación entre las zonas de residencia y de trabajo de las trabajadoras domésticas, el acceso desigual a la infraestructura de transporte público, la necesidad de recorrer tramos a pie prolongados y en condiciones de ausencia o deterioro de andenes, senderos discontinuos y baja iluminación, así como la limitada presencia institucional en determinados tramos y horarios. Si bien estos hallazgos se circunscriben al caso de Medellín, el estudio aporta claves analíticas para comprender cómo el sexismo y el racismo estructural inciden en la organización socioespacial y en las dinámicas de circulación y movilidad, limitando el acceso efectivo a condiciones de viaje seguras, oportunas y dignas.

Por otra parte, en el contexto del transporte público masivo, el análisis de Soto y Castro (2017) y McDowell (2000) hace énfasis en la **aglomeración** —la presencia de muchas personas en espacios reducidos como buses, estaciones o vagones—

como un posible factor que puede incrementar la vulnerabilidad de las mujeres al acoso sexual o al contacto físico no deseado, al disminuir la distancia personal y aumentar la sensación de inseguridad. La aglomeración puede entonces influir en la decisión de las mujeres sobre si sentarse, permanecer de pie o incluso dejar pasar un vehículo demasiado lleno para esperar el siguiente (Soto, 2012). Esta dimensión material (diseño del espacio, rutas de transporte, densidad de pasajeros, iluminación, visibilidad) se conjuga con dimensiones simbólicas, como la mirada sexualizada y la naturalización de la violencia sexual.

La violencia sexual se sostiene en imaginarios y representaciones sociales que naturalizan las relaciones de poder y jerarquizan los cuerpos. Como plantea Viveros (1993), las representaciones sociales constituyen los marcos colectivos de interpretación que orientan las formas de entender y relacionarnos con el mundo, organizando conductas y valores que reproducen los órdenes sociales. En el ámbito del género, estas representaciones producen significados sobre lo masculino y lo femenino que legitiman jerarquías, mientras que los *imaginarios sociales* operan como su dimensión simbólica y afectiva, reactivando cotidianamente visiones y emociones que justifican la desigualdad. Los *estereotipos*, a su vez, funcionan como expresiones normativas y simplificadas de estas representaciones, fijando atributos, roles y comportamientos considerados “propios” o “adecuados” para hombres y mujeres (Rueda Toro et al., 2019; Cook y Cusack, 2010). Así, los imaginarios sexistas y racializados que minimizan o justifican la violencia sexual sostienen subjetividades y prácticas que restringen la autonomía y la movilidad, reproduciendo la naturalización del miedo, la desigual distribución del riesgo y la libertad en el espacio urbano.

Ante este escenario estructuralmente desigual, las mujeres no son víctimas pasivas. Desde las

geografías feministas, su acción se entiende como una forma de agencia situada inscrita en relaciones de poder y en una geografía particular de los órdenes de género: decisiones prácticas, corporales y encarnadas para sostener la movilidad y el habitar urbano frente al riesgo desigual. Así, las *estrategias de autoprotección* —evitar rutas o estaciones, modificar horarios, viajar acompañadas, cambiar de vagón, vestir distinto, alertarse entre sí o abandonar el transporte ante la percepción de vulnerabilidad— se configuran como formas de actuación ante un entorno urbano que no garantiza igualdad y no discriminación. Como advierte Soto (2017), estas acciones son parte de una negociación constante entre el derecho a circular y la necesidad de protegerse; no suponen naturalizar la violencia ni asumir culpa, sino expresar una agencia situada dentro de límites estructurales y contextos de violencia.

Frente a este panorama, el *acceso a la justicia* emerge como un derecho, pero también como un terreno en donde se presentan barreras institucionales, sociales y culturales. Los vacíos legales para poder calificar conductas de acoso sexual callejero que ocurren entre personas desconocidas como delitos, sumados a los estereotipos de género que median la cultura institucional, dificultan la denuncia y el reconocimiento del daño. El Código Penal colombiano (Ley 599 de 2000) contempla los delitos contra la libertad e integridad sexuales en su Título IV, pero en la práctica se pone en evidencia sus vacíos significativos: el delito de acoso sexual (Art. 210-A) exige relaciones de subordinación y repetición, lo que deja vacíos o imprecisiones frente al alcance de la tipificación en los actos de acoso sexual callejero —como tocamientos o comentarios en el transporte—, especialmente en casos en los que el agresor es un desconocido para la víctima. Además, el acto sexual violento (Art. 206) requiere violencia física explícita, dejando sin respuesta gran parte de las

manifestaciones del acoso callejero que no dejan lesiones físicas (Congreso de la República, 2022).

En este marco, la injuria por vía de hecho (Art. 226) ha sido utilizada como subterfugio para imputar tocamientos en transporte público, pero encuadra inadecuadamente la intencionalidad sexual de estos actos, al tutelar la integridad moral y no la libertad o integridad sexual de la víctima. Tales imprecisiones normativas generan dificultades para la activación oportuna de las rutas de denuncia y para una adecuada tipificación y sanción de los hechos. A ello se le suma que, de forma más amplia, el acceso a las rutas de atención y de justicia es desigual debido a la persistencia de múltiples jerarquías sociales: las mujeres racializadas o con pertenencia étnica, jóvenes, adultas mayores, con discapacidad, migrantes en situación irregular, mujeres rurales y campesinas o en condiciones de pobreza enfrentan obstáculos diferenciados para denunciar, ser escuchadas y obtener protección (Secretaría Distrital de la Mujer, 2023).

En diálogo con estas limitaciones, algunos enfoques críticos sobre justicia y violencia de género han planteado la necesidad de revisar la centralidad del castigo penal como principal respuesta frente al acoso y el abuso sexual en el espacio y el transporte público. En este marco, es importante reconocer que las estrategias de vigilancia, seguridad y fortalecimiento institucional como el incremento de la presencia de personal de seguridad, los sistemas de videovigilancia y otros mecanismos de respuesta implementados en el transporte público constituyen herramientas necesarias para la atención y prevención de estas violencias. Sin embargo, estas medidas resultan más efectivas cuando hacen parte de una respuesta integral que también incorpore acciones de transformación cultural, prevención y garantía de derechos. Como señala Tapia (2023), el sistema penal no siempre responde a las necesidades de las víctimas o sobrevivientes y el castigo, por

sí solo, no garantiza reparación ni prevención; incluso puede reproducir exclusiones y formas de control. Desde esta perspectiva, un enfoque antipunitivista no supone la eliminación de las sanciones, sino la incorporación de criterios de reparación, prevención y no repetición, que permitan ampliar el horizonte de respuesta institucional y promover cambios culturales y estructurales en el mediano y largo plazo.

En esta línea, la lectura propuesta se articula con los planteamientos de una *movilidad sensible al género*, como marco orientador para el diseño y ajuste de políticas de seguridad en contextos de movilidad en la ciudad. Este enfoque invita a trascender medidas puntuales —como la iluminación, la instalación de cámaras o el rediseño de estaciones— y a considerar, de manera progresiva y situada, las múltiples necesidades de quienes se desplazan en Bogotá, reconociendo patrones diferenciados de movilidad asociados, por ejemplo, a las cargas de cuidado de las mujeres o la condición de discapacidad, así como trayectorias de riesgo vinculadas a la violencia basada en género (Montoya, Montes y Bernal, 2021). Asimismo, una movilidad sensible al género aporta elementos para reafirmar el rol del Estado como garante del derecho a una movilidad segura, sin trasladar la responsabilidad de la seguridad a los cuerpos históricamente violentados. En este sentido, las prácticas de afrontamiento y autoprotección pueden ser comprendidas como formas de conocimiento situado que pueden contribuir a identificar riesgos, barreras y oportunidades de mejora en el diseño de estrategias institucionales de prevención, atención y promoción de la sanción de las violencias contra las mujeres, en coherencia con las competencias de las entidades distritales y nacionales y las capacidades fiscales.

En síntesis, la comprensión de la violencia sexual como expresión de la violencia basada en género

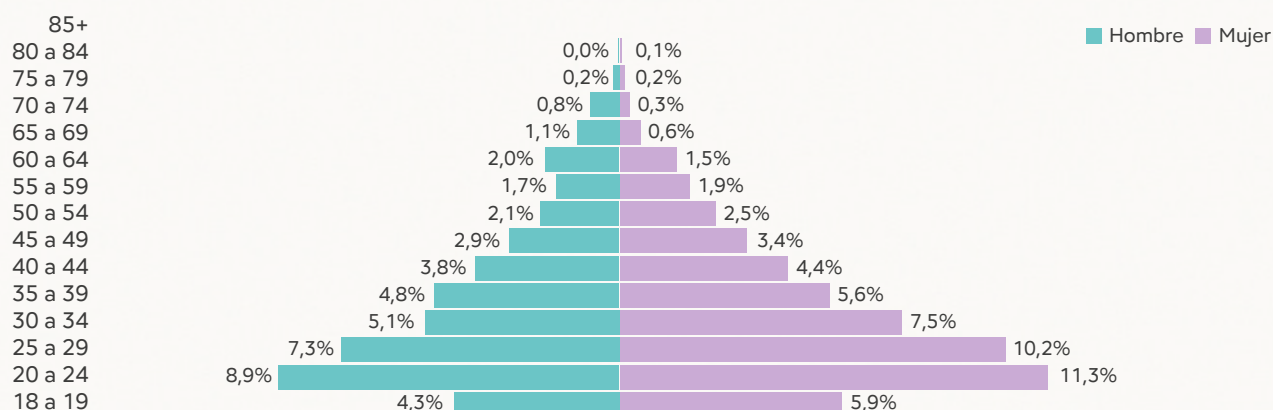
—estrechamente ligada a las relaciones de poder y la configuración patriarcal del espacio público y del transporte— orienta esta investigación. Al problematizar la forma en que las mujeres y poblaciones diversas habitan, transitan y perciben el riesgo en el espacio y el transporte público, se establecen las categorías teóricas necesarias para abordar el objetivo general del estudio: analizar las manifestaciones y creencias asociadas a la violencia sexual en el componente troncal del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá desde una perspectiva de género relacional y diferencial. En coherencia con lo anterior, la identificación de barreras en el acceso a la justicia y de imaginarios que normalizan estas violencias constituye un insumo analítico central para comprender las condiciones que limitan la denuncia, la protección y la respuesta institucional.

Así, este marco conceptual articula cuatro dimensiones interrelacionadas: i) la violencia de género y sus expresiones en el contexto de la movilidad urbana, en relación con desigualdades estructurales; ii) las condiciones físicas del transporte público, junto con los imaginarios sociales que normalizan la violencia, como mediaciones materiales y simbólicas del riesgo; iii) la agencia situada de las personas en contextos de violencia y desigualdad, expresada a través de estrategias de autoprotección que visibilizan los impactos cotidianos de la violencia de género y las negociaciones constantes para transitar y habitar la ciudad; iv) la respuesta institucional y el acceso a la justicia, entendidos como un campo de relaciones que puede reproducir o transformar condiciones estructurales de impunidad y desigualdad.

Caracterización de las personas encuestadas y uso del Sistema TransMilenio

En términos de la composición por sexo asignado al nacer, el 55,2% de la muestra son mujeres (2.191) y el 44,8% hombres (1.778). La población encuestada presenta una estructura predominantemente joven, con mayor concentración entre los 18 y 34 años, lo que evidencia que el grupo de personas jóvenes y jóvenes adultas es el que más utiliza el sistema de transporte TransMilenio. Las mujeres entre 18 y 24 años representan el 17,2% de la muestra total, seguidas por el grupo de 25 a 29 años (10,2%) y de 30 a 34 años (7,5%). En los hombres se observa una tendencia similar, reforzando la idea de que TransMilenio es un sistema ampliamente utilizado por la población joven de la ciudad.

Gráfica 1. Pirámide etaria por sexo



N = 3.969

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la orientación sexual y la identidad de género, el 49,8% de la muestra se identificó como mujer heterosexual y el 41,6% como hombre heterosexual. En proporciones menores se encuentran mujeres bisexuales (2,4%), mujeres lesbianas (2,2%), hombres gays (1,7%) y hombres bisexuales (1%). El 1,2% prefirió no responder y un 0,1% se identificó con otras orientaciones. En total, el porcentaje de personas que pertenecen a los sectores poblacionales LGB representan el 7,3% de la muestra. Se registra una presencia marginal (menor al 1%) de personas con identidades trans o no binarias, lo que resalta la necesidad de seguir fortaleciendo la inclusión y el reconocimiento de la diversidad sexual y de género en los estudios sobre movilidad urbana y violencias de género, particularmente en los diseños muestrales con representatividad para estas poblaciones.

Respecto a la pertenencia étnico-racial, la mayoría de las personas encuestadas no se identificó con ningún grupo étnico (96,5% de las mujeres y 93,7% de los hombres). El porcentaje total de personas con pertenencia étnica en la muestra es del 4,8%. Por grupos específicos, 2,1% mujeres y 3,1%

hombres se identificaron como negros/os o afrodescendientes; y 1,1% mujeres y 2,9% hombres se reconocieron como indígenas. Otras identificaciones, como palenquera/o, raizal o Rrom, no superaron el 0,3% en la muestra.

Frente a la condición de discapacidad, el 2,8% de las personas encuestadas reportó algún tipo de discapacidad. Por tipo de discapacidad, predomina el reporte de discapacidad física (51,8%) y visual (18,2%), seguidas de auditiva (12,7%) y psicosocial (6,4%). Cabe señalar que, en el universo relativo a los hombres, hay más personas con discapacidad que en el grupo de las mujeres (2,1% mujeres frente a 3,5% hombres).

En cuanto al nivel socioeconómico, el 42,5% de las mujeres y el 40% de los hombres pertenecen al estrato 2, y el 35% y 38,5% al estrato 3 respectivamente. El estrato 1 agrupa al 11,2% de las mujeres y al 10,5% de los hombres. En términos absolutos, la mayoría de las personas encuestadas pertenecen a los estratos 2 y 3 (77,9%), lo que confirma que TransMilenio es un sistema predominantemente utilizado por personas de los sectores populares (Encuesta de Movilidad, 2023).

La variable de nivel educativo evidencia una población heterogénea, compuesta tanto por personas en proceso de formación como por quienes ya participan en el mercado laboral. El 36,2% de los hombres y el 32,5% de las mujeres tienen estudios hasta Secundaria o Media. El 16,3% de las mujeres y el 12,9% de los hombres cuentan con formación técnica con título. Además, el 15%, tanto de hombres como de mujeres, reportó haber alcanzado el nivel Universitario con título, mientras que el 10,5% de las mujeres se encontraba cursando estudios universitarios (sin título), en un porcentaje similar al de los hombres (10,6%)

En materia de ocupación, el 69,3% de las mujeres y el 71,4% de los hombres manifestó haber trabajado por lo menos una hora remunerada durante la semana previa. El 14,7% de las mujeres y el 13% de los hombres se encontraban estudiando, y el 5,1% de las mujeres realizaba labores de cuidado no remunerado frente al 1,5% de los hombres. El hecho de que la muestra se concentre en la población trabajadora y estudiantes se relaciona con que son estos grupos sociales los que se movilizan y utilizan con mayor frecuencia el sistema de transporte TransMilenio, por motivos relacionados con trabajo (59,4%) y estudio (17,2%).

Por otra parte, el 66% de las personas encuestadas afirmaron utilizar TransMilenio todos los días y el 17,5% varias veces a la semana. La frecuencia de uso diaria es especialmente alta en las personas entre 18 a 24 años (73,9%), seguido del grupo entre 25 a 34 años (66,7%) y 35 a 44 años (65,1%). En el grupo de 60 años o más, el uso diario desciende a 43,5%, siendo más frecuentes los usos esporádicos. Estos datos son claves para comprender la exposición al riesgo, especialmente en personas jóvenes que usan el sistema de forma intensiva en los horarios de mayor congestión.

Finalmente, el horario de mayor uso reportado fue entre las 6 y las 9 de la mañana, con un 32,1% de las personas encuestadas. Esta franja coincide con la hora pico del sistema, caracterizada por altos niveles de hacinamiento. Le sigue la franja de 9 a.m. a 4 p.m. (20,7%), usualmente identificada como hora valle. El tercer horario más frecuente fue el de 4 a 8 p.m. (19,4%), correspondiente a la segunda hora pico del día.

Resultados

Violencia sexual en el componente troncal del Sistema TransMilenio

Los resultados de la encuesta de Línea Base sobre violencia sexual en el componente troncal del sistema de transporte público de Bogotá confirman que **las experiencias de movilidad y circulación en el espacio público no son neutrales al género, sino que están atravesadas por violencias basadas en género que afectan de forma desproporcionada a las mujeres**. El 23,8% de las personas encuestadas reportó haber vivido alguna expresión de violencia sexual en el sistema TransMilenio en los últimos 6 meses, de los cuales el 77,4% son mujeres —8 de cada 10 víctimas— y el 22,6% son hombres. Esta tasa se encuentra dentro del rango de lo encontrado para otras grandes ciudades como Madrid, París y Londres (21%-26%)¹⁹. Al observar los datos en términos de brechas de género, **el 33,4% del total de mujeres encuestadas reportó haber vivido alguna forma de violencia, mientras que entre los hombres solamente el 12% lo hizo**, lo que evidencia una mayor incidencia de la violencia sexual en las mujeres. En términos proporcionales, **las mujeres reportan cerca de 2,8 veces más experiencias de violencia que los hombres**.

La muestra incluyó un universo de testigas/os para ampliar la comprensión de la magnitud del

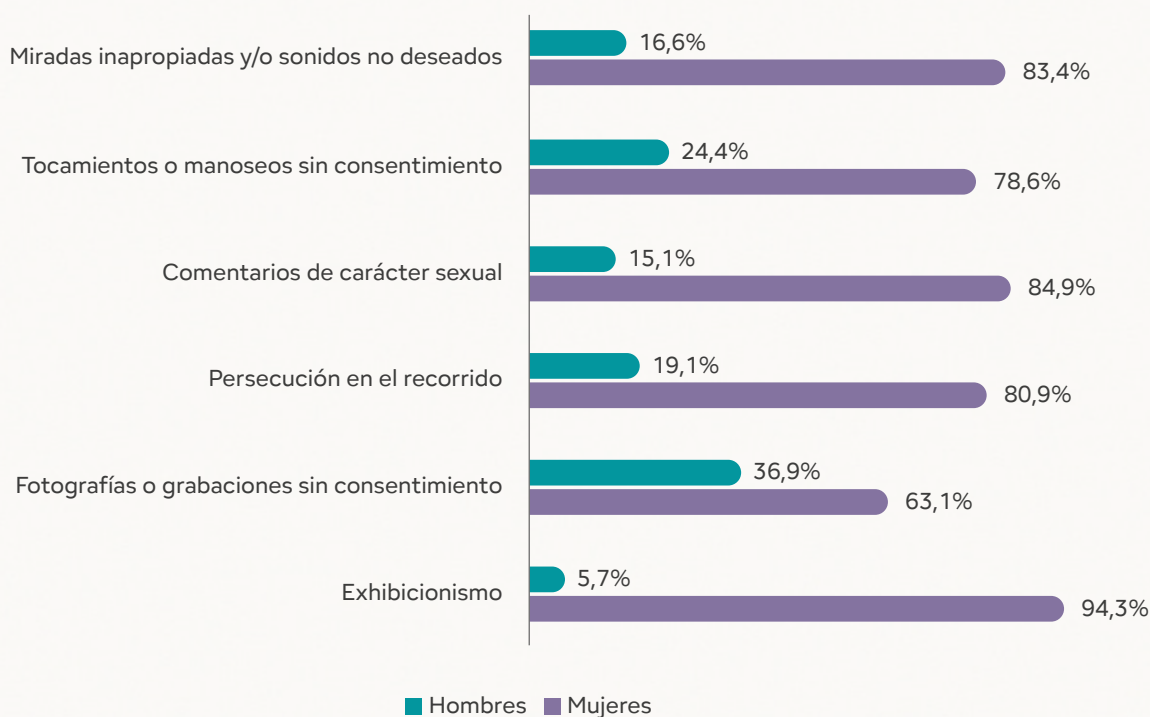
fenómeno. En total, **el 37,1 % de las personas encuestadas reportó haber presenciado situaciones de violencia sexual en el Sistema TransMilenio durante los últimos seis meses (54,5% mujeres y 45,5% hombres)**. La observación de estas situaciones se concentra entre las personas jóvenes. Las mujeres más jóvenes, entre 18 a 24 años, tienden a presenciar más situaciones que los hombres del mismo grupo de edad, con una diferencia de 7,6 puntos porcentuales, lo que sugiere una mayor capacidad de reconocimiento de estas violencias basadas en género en el espacio público, entrelazada con una mayor exposición. Los tipos de violencia que con mayor frecuencia se presencian son miradas inapropiadas y/o sonidos no deseados (43,6% de 2.579 situaciones reportadas por usuarias y usuarios del sistema), seguido de comentarios con connotación sexual (29,1%) y tocamientos o manoseos sin consentimiento (19,7%).

En cuanto a las situaciones reportadas por las víctimas directas, las más frecuentes fueron las **miradas inapropiadas o sonidos no deseados (37,7%), los tocamientos o manoseos sin consentimiento (25,8 %) y los comentarios de carácter sexual u obscenos (20,5%)**. Con menor frecuencia se reportaron la persecución en el recorrido (7,9%), fotografías o grabaciones sin consentimiento (3,7%) y actos de exhibicionismo

¹⁹ La referencia a cifras reportadas para Madrid, París y Londres (Paz y Jiménez, 2024) tiene un alcance exclusivamente contextual y no constituye una comparación directa de prevalencias con los resultados obtenidos para el Sistema TransMilenio en Bogotá. Los datos citados para dichas ciudades provienen de un estudio con diseño no probabilístico, basado en encuesta en línea, dirigido a personas de 15 años y más, sin estratificación por sexo ni delimitación temporal explícita de la experiencia de acoso o violencia sexual, por lo que las estimaciones corresponden a prevalencias acumuladas no comparables. En contraste, la medición realizada en Bogotá se fundamenta en una encuesta probabilística y presencial, dirigida a personas de 18 años y más, con estratificación por sexo y delimitación temporal referida a los últimos seis meses, incluyendo además preguntas diferenciadas sobre autopercepción del acoso y situaciones específicas de violencia sexual. Por tanto, cualquier referencia a rangos internacionales no permite establecer equivalencias cuantitativas ni inferencias comparativas sobre la magnitud del fenómeno entre ciudades.

(3,0%). Dos tipos de violencia sexual dieron porcentajes menores al 1%: la sumisión química para ejercer violencia sexual (0,8%) y acceso carnal violento (0,2%). Aunque las miradas inapropiadas o sonidos no deseados, el contacto físico no consentido y los comentarios de carácter sexual constituyen las formas más extendidas de violencia sexual en el transporte público, su distribución por género revela un patrón persistente: las mujeres son más afectadas en todas las modalidades. Al observar la distribución por sexo dentro de cada tipo de agresión reportada, se evidencia que **las mujeres concentran la mayor proporción de casos en todas las categorías: entre el 63,1% hasta el 94,3%.**

Gráfica 2. Frecuencia del tipo de violencia sexual reportada por víctimas directas en TransMilenio por sexo

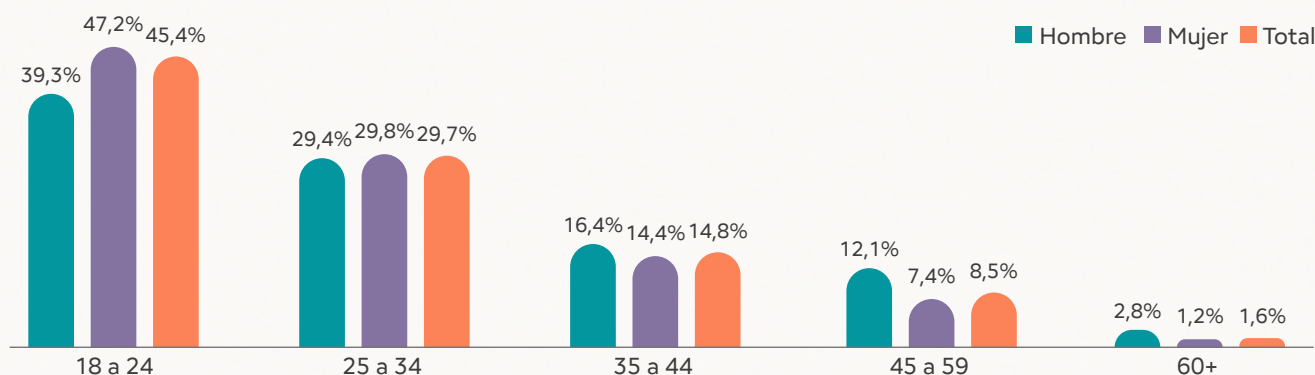


Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a los **actos de exhibicionismo**, por cada hombre que reporta haber sido víctima, alrededor de 16 mujeres son agredidas. En cuanto a los **comentarios de carácter sexual**, por cada hombre, cerca de 6 mujeres son víctimas de este tipo de violencia. Estas diferencias evidencian la desproporcionada exposición de las mujeres a estas formas de violencia en el transporte público. Además, aunque la muestra incluye hombres que fueron victimizados, la direccionalidad de la violencia —con hombres como los principales perpetradores— evidencia que las violencias no se distribuyen de manera aleatoria, sino que funcionan como un dispositivo de control y disciplinamiento inscrito en la matriz de la masculinidad hegemónica. **En más de tres cuartas partes de los casos que fueron reportados por víctimas directas y presenciados por testigos/os, el agresor fue un hombre (89,9%), seguido por un grupo de hombres (6,5%).** De manera minoritaria, los actos fueron cometidos por un grupo mixto de hombres y mujeres (2,7%), por una mujer (1,3%) y un grupo de mujeres (0,4%).

Por otra parte, **entre las mujeres víctimas, el 47,2% se encuentran entre los 18 y 24 años**. La proporción de víctimas disminuye con la edad, tanto en mujeres como en hombres (Gráfica 3). Estos datos evidencian la persistencia de un patrón cultural de sexualización de los cuerpos de las mujeres jóvenes, mediados por las normas de género y la construcción cultural de la juventud como un periodo de exposición pública y control sobre los cuerpos (Morero y Camps, 2019; Molina, López y Chávez, 2022).

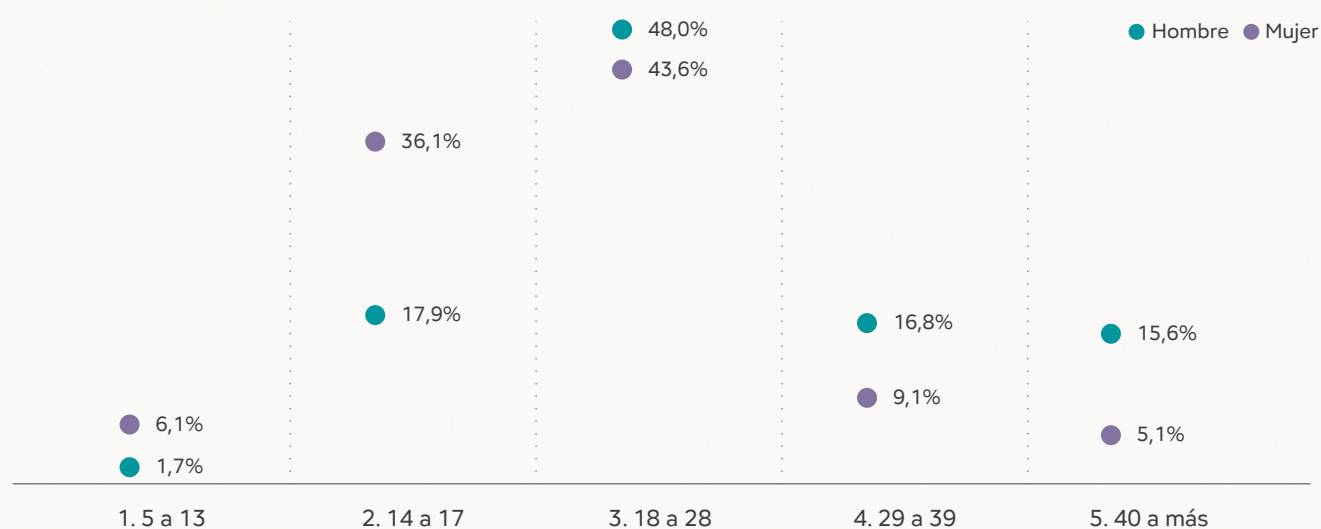
Gráfica 3. Porcentaje de personas víctimas de violencia sexual en TransMilenio por sexo y edad



Fuente: Elaboración propia.

A su vez, la cronología de las violencias muestra que **las mujeres comienzan a experimentar violencia sexual en el espacio y transporte público desde edades mucho más tempranas que los hombres** (Gráfica 4). El 36,1% de las mujeres afirmó haber empezado a vivir formas de violencia sexual desde la adolescencia (14 a 17 años) y el 6,1% desde la niñez (5 a 13 años).

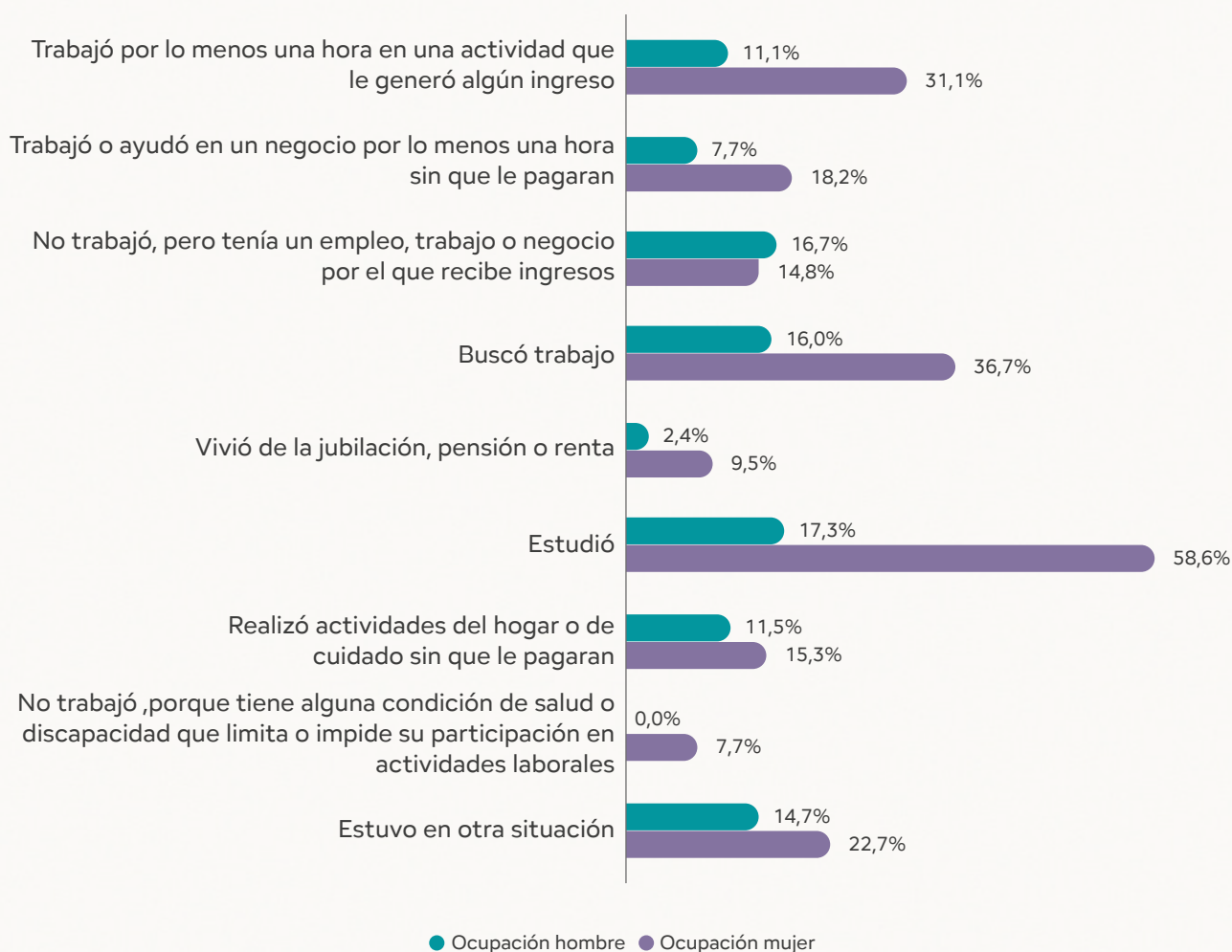
Gráfica 4. Edad aproximada en que las víctimas empezaron a vivir violencia sexual en el espacio y transporte público por sexo y edad



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, **las mujeres que se encontraban estudiando o en condiciones de inserción laboral activa son quienes presentan más casos de violencia sexual en el transporte público.** Aunque el 64,6% de las mujeres que sufrieron alguna forma de violencia trabajaban en alguna actividad remunerada y el 25,7% estudiaban, son las estudiantes las que presentan una mayor victimización relativa a su universo²⁰. En la Gráfica 5, se muestra la proporción de mujeres y hombres dentro de cada categoría de ocupación que reportó haber sido víctima de algún tipo de violencia sexual. Los resultados evidencian brechas significativas entre mujeres y hombres en casi todas las ocupaciones. **Las estudiantes presentan las tasas más altas de victimización (58,6% en mujeres frente a 17,3% en hombres), con una diferencia de 40 puntos porcentuales frente a la población masculina que se encontraba estudiando.**

Gráfica 5. Distribución porcentual de personas que fueron víctimas de violencia sexual por ocupación y sexo



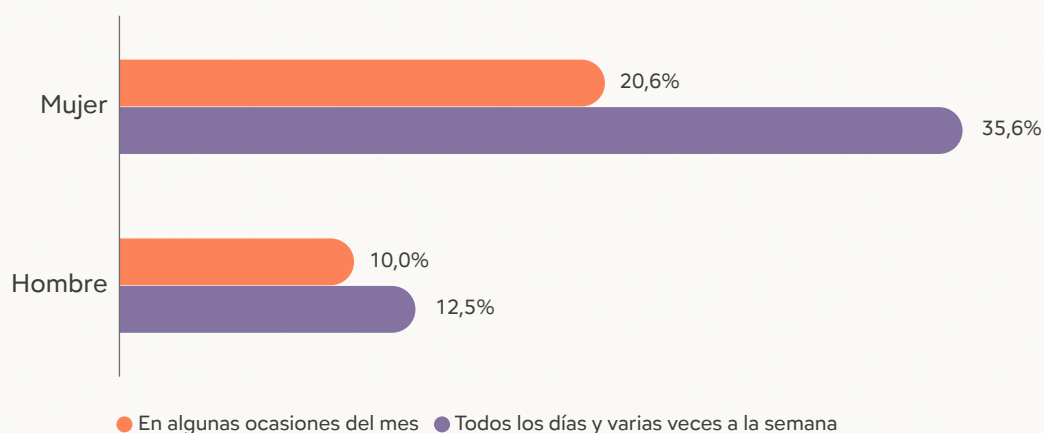
Fuente: Elaboración propia.

²⁰ Cabe señalar que la muestra tiene una representación mayor de población trabajadora, lo que explica que los reportes de violencia sexual se concentren en esta población en términos absolutos.

Asimismo, el riesgo de experimentar situaciones de violencia sexual en el Sistema TransMilenio se relaciona con la **frecuencia de uso del sistema**, en la medida en que una mayor exposición cotidiana incrementa la probabilidad de enfrentar distintos tipos de situaciones de riesgo. Como ocurre en la mayoría de los sistemas de transporte masivo de alta demanda, esta exposición puede verse influida por condiciones propias de la operación y del entorno urbano, como la aglomeración y los niveles de ocupación en ciertos tramos y horarios, así como por los retos que supone garantizar la vigilancia y el control en un sistema de alta complejidad operativa. Estas condiciones pueden incidir en la ocurrencia de situaciones de violencia sexual y refuerzan la necesidad de intervenciones preventivas y de gestión del riesgo focalizadas.

Como lo muestra la Gráfica 6, entre las personas que utilizan TransMilenio todos los días o varias veces por semana, el 35,6% de las mujeres y el 12,5% de los hombres manifestaron haber vivido algún tipo de violencia sexual en los últimos seis meses. En contraste, entre quienes usan el sistema solo algunas veces al mes las cifras se reducen: 20,6% de las mujeres y 10,0% de los hombres reportaron haber sido víctimas. Sin embargo, a pesar de que **una mayor frecuencia de uso del sistema supone mayor riesgo, la brecha entre hombres y mujeres que utilizan el sistema de transporte todos los días o varias veces a la semana es de 23,1 p.p., por lo que se mantiene un patrón de victimización feminizado**, afectando la percepción de seguridad y restringiendo el pleno ejercicio del derecho a la movilidad de las mujeres.

Gráfica 6. Porcentaje de personas que fueron víctimas de violencia sexual en TransMilenio por sexo y frecuencia de uso del sistema de transporte



Fuente: Elaboración propia.

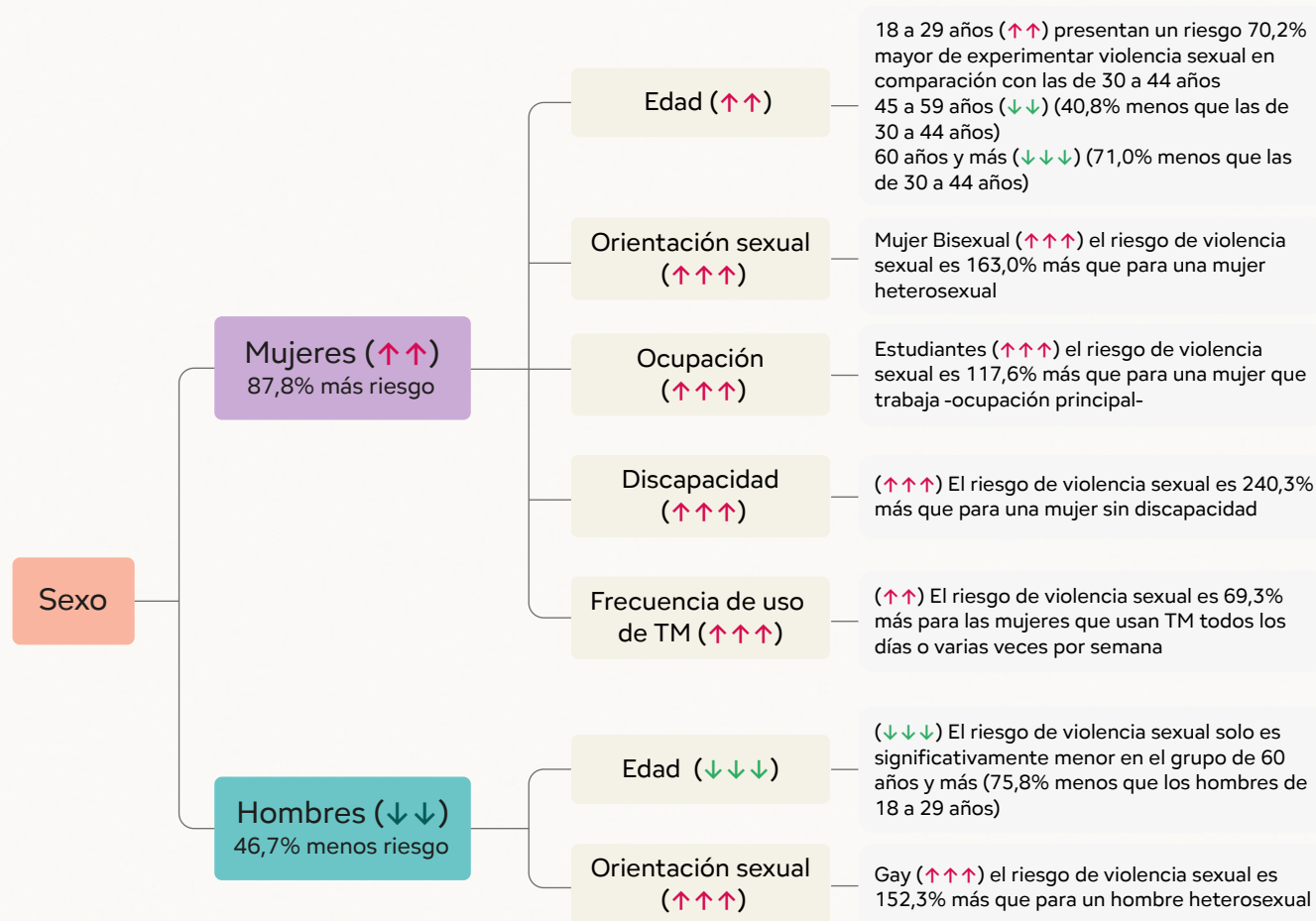
Al realizar un análisis multivariado (Tabla 1) se confirmó que **las mujeres tienen casi el doble de probabilidad de sufrir violencia sexual en el sistema TransMilenio que los hombres (+ 87,8%). Además, ser joven, entre 18 y 29 años, incrementa el riesgo en 62,3%.** Tomando como referencia los resultados del modelo de regresión estadística específico para mujeres (Ilustración 1), las mujeres entre 18 y 29 años presentan un riesgo mayor (+70,2%) en comparación con las mujeres con edades entre los 30 a 44 años. El riesgo disminuye conforme incrementa la edad.

Tabla 1. Factores asociados al riesgo de violencia sexual en el sistema TransMilenio (resultados del modelo global de regresión logística multivariada)

Variable (categoría de referencia)	Categoría (comparada con la referencia)	Razón de probabilidad (OR)	Cambio en el riesgo (%)	Lectura
Sexo (ref: Hombre)	Mujer	1,88*	+ 87,8%	Las mujeres tienen casi el doble de riesgo que los hombres.
Edad (ref: 30–44 años)	18–29	1,62*	+ 62,3%	El riesgo es mayor en jóvenes y disminuye con la edad
	45–59	0,65*	– 34,9%	
	60 y más	0,30*	– 69,9%	
Estrato (ref: 1 y 2)	Medio (3 y 4)	1,11	--	No hay diferencia significativa.
Estrato alto (5–6)	Alto (5 y 6)	1,36	--	No hay diferencia significativa.
Educación (ref: sin educación superior)	Con educación superior	1,14	--	No hay diferencia significativa.
Ocupación (ref: trabajador/a)	Estudiante	1,84*	+ 84,1%	Riesgo casi el doble que trabajadoras/es.
	Cuidador/a	0,70	--	No hay diferencia significativa.
	Inactivo/ desempleado	0,93	--	No hay diferencia significativa.
Frecuencia de uso de TM (ref: baja)	Alta (diario o varias veces/semana)	1,46*	+ 45,8%	Quienes usan TM con frecuencia tienen 45,8% más riesgo.
Orientación sexual (ref: heterosexual)	Personas con orientación sexual diversa (LGB+)	2,18*	+ 118,3%	Las personas LGB+ tienen más del doble de probabilidad de violencia sexual.
Pertenencia étnica (ref: Sin pertenencia)	vs. sin pertenencia	1,52*	+ 52,2%	Aumenta 52,2% la probabilidad de violencia sexual.
Discapacidad (ref: sin discapacidad)	Con discapacidad	2,75*	+ 174,5%	Triplifica la probabilidad de violencia sexual.

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 1 Riesgo diferenciado de violencia sexual en el sistema TransMilenio, para mujeres y hombres (modelos de regresión logística multivariada para mujeres y hombres)



Fuente: Elaboración propia

Nota: La Ilustración 1, representa los resultados de los modelos de regresión para mujeres y hombres.
(*) $p < 0,05$ — Significancia estadística al 95 % de confianza.

Cabe destacar que el análisis estadístico multivariado no encontró diferencias significativas por las variables de estrato socioeconómico y nivel educativo, pero sí con la variable de ocupación. En términos globales (Tabla 1), sin desagregar por sexo, ser estudiante, tomando como referencia la ocupación de trabajadoras/es, eleva el riesgo en un 84,1%; y en el análisis específico (Ilustración 1), **las mujeres estudiantes tienen un riesgo más del doble (+117,6%) frente a las trabajadoras**. Este riesgo, a su vez, se vincula con las dinámicas de movilidad en TransMilenio ya que la población trabajadora y de estudiantes utilizan con más frecuencia el sistema de transporte. Sin desagregar por sexo, utilizar el TransMilenio todos los días o varias veces a la semana incrementa el riesgo en un 45,8%; **para las mujeres que utilizan frecuentemente el TransMilenio, el riesgo es 1,69 veces mayor (+69,3%) frente a las mujeres que lo utilizan ocasionalmente**.

Por otra parte, los resultados de la encuesta indican que variables como la orientación sexual, la pertenencia étnico-racial y la condición de discapacidad se asocian con experiencias diferenciadas de exposición a situaciones de violencia sexual en TransMilenio, a pesar de ser poblaciones con una baja representatividad estadística en la muestra. Entre las 291 personas con orientación sexual no normativa encuestadas, el 36,4% (106) reportó haber sido víctima en los últimos seis meses, frente al 22,8 % de las personas heterosexuales encuestadas; una diferencia de 14 puntos porcentuales. Dentro de este grupo, las mujeres bisexuales tienen la tasa de victimización más alta (63,8%), seguidas por los hombres bisexuales (25%), los hombres gay (24,2%) y las mujeres lesbianas (22,7%)²¹.

Los resultados del análisis multivariado corroboran esta lectura (Tabla 1): **las personas con orientaciones sexuales no normativas –lesbianas, gays y bisexuales- tienen más del doble de riesgo de sufrir violencia sexual (+118,3%)**. En los modelos separados por sexo (Ilustración 1), **los hombres gay tienen 2,2 veces más probabilidad (+152,3%) de sufrir acoso o abuso sexual que los hombres heterosexuales**; mientras que, entre las mujeres, el mayor incremento se presenta en las **bisexuales, con un riesgo 2,6 veces mayor que el de una mujer heterosexual (163,0%)**. Esto las convierte en uno de los grupos más vulnerables frente a la violencia sexual en el transporte público. Estos resultados resaltan la necesidad de realizar futuras investigaciones con muestras que consideren tanto el género como la orientación

sexual, para comprender mejor las dinámicas y particularidades de la violencia sexual en el transporte público²².

Teniendo en cuenta lo anterior, vale la pena preguntarse cómo la espacialidad de la movilidad urbana está regulada por normas de género y por la heteronormatividad, entendida como el sistema de normas sociales y culturales que naturaliza el binarismo de género (hombre/mujer), asigna roles jerárquicos y complementarios, y establece la heterosexualidad como única orientación válida (Curiel, 2013). Estas disposiciones activan formas sutiles y materiales de control sobre los cuerpos en el espacio y el transporte público. Desde una perspectiva interseccional (Crenshaw, 1991), las diferencias observadas entre mujeres bisexuales, lesbianas y hombres gay invitan a pensar que la violencia sexual no opera únicamente como agresión física, sino como una práctica que reproduce los límites de lo legítimo en materia de deseo y expresión. En este sentido, resulta pertinente preguntarse si la violencia sexual no está también articulada a un orden simbólico que busca reafirmar la hegemonía heterosexual y reinstalar el control sobre quienes, al expresar otros modos de habitar la sexualidad, exponen la fragilidad de dicho orden.

En cuanto a la pertenencia étnico-racial, entre las 189 personas encuestadas que se autoidentifican dentro de un grupo étnico, el 24,3% reportó haber sido víctima de violencia sexual, cifra cercana al 23,8% de quienes no declararon pertenencia y fueron victimizadas/os²³. Sin embargo, las diferencias internas son relevantes. Las

²¹ El total de personas encuestadas por género y orientación sexual son: mujeres heterosexuales (1.978), hombres heterosexuales (1.652), mujeres bisexuales (94), hombres bisexuales (40), hombres gay (66), mujeres lesbianas (88) y otras (3), prefiere no responder (48)

²² Estos hallazgos corroboran las tendencias identificadas en el estudio de la consultora Sensata UX Research (2024) a partir de la Encuesta de Movilidad y Género 2022. En esta investigación se encontró que entre los sectores LGBTI, las mujeres bisexuales (36,84%) y las lesbianas (22,73%) son quienes más victimización por violencia sexual en general reportaron en el último año; el doble y el triple que los hombres cisgénero gay. Por su parte, “los hombres trans reportaron haber sufrido estas violencias casi tres veces más que las mujeres trans, siendo este último grupo junto con los hombres cis bisexuales quienes menos reportaron haber sufrido actos de violencia sexual en el último año” (p. 26).

²³ El total de personas encuestadas por sexo y pertenencia étnica son: Negras/os, afrodescendientes o afrocolombianas/os (47 mujeres y 55 hombres), Indígenas (25 mujeres y 51 hombres); Gitana/o o Rrom (1 hombre); Raizales (2 mujeres y 5 hombres); Palenquera/o (3 mujeres); Ninguna de las anteriores (2.114 mujeres y 1.666 hombres).

personas negras o afrodescendientes presentan una tasa de victimización relativa a su universo del 26,5% (para mujeres la tasa es del 34% y para hombres del 20%). **De las usuarias y usuarios de TransMilenio que se identificaron como indígenas, el 23,7% sufrieron violencia sexual en el sistema de transporte público** (la tasa para las mujeres es del 32% y para los hombres del 19,6%).

El análisis multivariado, por su parte, muestra que **la pertenencia a un grupo étnico incrementa el riesgo de sufrir violencia sexual en un 52%**, incluso al controlar variables como sexo, edad, ocupación y orientación sexual. Estos datos evidencian cómo el racismo y el sexismo se entrelazan en las dinámicas de violencia en los espacios de movilidad en la ciudad, reproduciendo formas históricas de desigualdad. En esta línea, la racialización del deseo, entendida como la asignación de significados sexuales diferenciados según la pertenencia étnico-racial (Viveros, 2013), revela que la hipersexualización de ciertos cuerpos se inscribe en jerarquías coloniales que legitiman la violencia y sostienen la subordinación de lo femenino, especialmente en el caso de las mujeres afrodescendientes e indígenas (Lugones, 2008).

Por otra parte, la discapacidad también marca diferencias significativas. **Entre las 110 personas con discapacidad encuestadas, el 48,9% de las mujeres reportó haber sido víctima de violencia sexual, frente al 33% de las mujeres sin discapacidad.** Esto representa una diferencia de 16 puntos porcentuales. En el caso de los hombres, la proporción fue del 17,5% con discapacidad frente al 11,8% sin discapacidad, con una diferencia de 6 puntos porcentuales. El análisis multivariado confirma esta fuerte asociación: las personas con discapacidad tienen casi tres veces más riesgo de sufrir violencia sexual (2,75 veces más que quienes no tienen discapacidad o +174,5%). **En el caso de las mujeres, el riesgo de victimización se eleva aún más: 3,4 veces (+240,3%), lo que**

convierte a la discapacidad en uno de los factores estructurales más determinantes de vulnerabilidad en el transporte público.

En síntesis, los resultados del estudio evidencian que las experiencias de violencia sexual en el Sistema TransMilenio presentan patrones diferenciados según las relaciones de género y otras condiciones sociales que estructuran la experiencia de la movilidad en Bogotá. La victimización se concentra de forma desproporcionada en las mujeres —especialmente jóvenes, estudiantes, trabajadoras, personas con orientaciones sexuales no normativas, pertenencia étnico-racial y/o discapacidad—, lo que confirma que la exposición al riesgo de violencia sexual no es aleatoria, sino que responde a lógicas interseccionales que articulan género, edad, sexualidad, pertenencia étnico-racial y discapacidad.

En este marco, estas variables pueden entenderse como construcciones culturales interdependientes que moldean la sexualización de los cuerpos a lo largo del curso vital (Westwood, 2016) y configuran la exposición diferencial al riesgo de violencia sexual en el espacio y el transporte público. Como señala Di Renzo (2024), la interdependencia entre la edad, el género y la sexualidad se evidencia en el hecho de que, a medida que las mujeres envejecen, sus cuerpos son percibidos como de menor “valor sexual” frente a los de mujeres jóvenes, lo que contribuye a explicar la mayor incidencia de violencia sexual en los grupos etarios más jóvenes.

Asimismo, el riesgo se distribuye de forma desigual según los roles sociales y la posición que ocupan las mujeres en el orden social y económico. La mayor incidencia entre mujeres estudiantes y trabajadoras evidencia que la violencia sexual en el transporte público se vincula a la inserción educativa y laboral femenina, en la medida en que el uso frecuente del sistema

de transporte público, particularmente en estos grupos, incrementa la exposición a contextos de riesgo (Rozas y Salazar, 2015). Tal como plantea Soto (2018), las trayectorias en el espacio y el transporte público están atravesadas por el miedo y la necesidad de autoprotección, lo que condiciona rutinas, decisiones de movilidad y percepciones sobre el espacio y la seguridad.

Por último, el riesgo se feminiza aún más cuando se interseca con el capacitismo —entendido como la estructura social que jerarquiza los cuerpos según su funcionalidad— y con los estereotipos que infantilizan o despojan de agencia a las mujeres con discapacidad. De acuerdo con Garland-Thomson (2002), el capacitismo produce una forma de exclusión que convierte a estas mujeres en “cuerpos disponibles” para la mirada o el contacto no consentido, reforzando su vulnerabilidad percibida en el espacio y el transporte público.

En conjunto, estos hallazgos ponen de relieve cómo los imaginarios y prácticas de sexualización de los cuerpos femeninos operan de manera persistente en los espacios de movilidad en Bogotá, reproduciendo desigualdades de género y otras formas de jerarquización social. Estas dinámicas no solo condicionan las trayectorias cotidianas y la percepción de seguridad, sino que restringen el ejercicio pleno del derecho a una movilidad segura y libre de violencias.

Distribución espacial y horaria de los casos de violencia sexual reportados en el Sistema TransMilenio

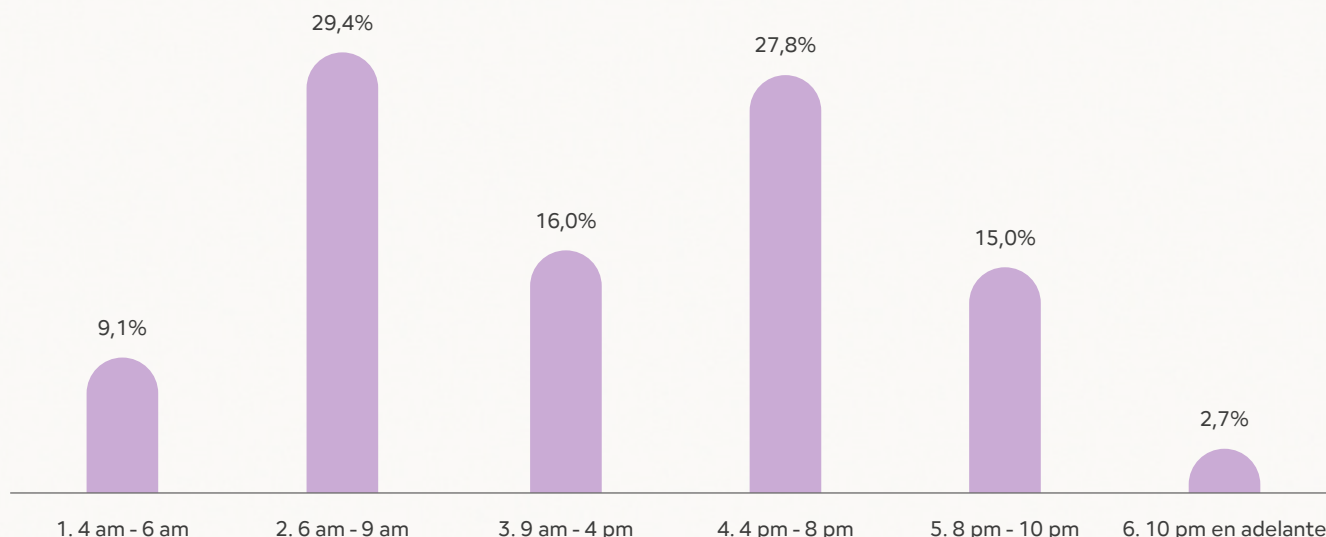
Este apartado presenta un análisis de los patrones espaciales y temporales de la violencia sexual

en el sistema TransMilenio, a partir de la información reportada por víctimas directas y testigos/os de hechos²⁴. Con base en la georreferenciación de los eventos ocurridos en distintos espacios operativos del sistema —estaciones, portales, buses troncales, túneles peatonales y zonas de conexión—, el análisis se desarrolla a nivel de **troncales** del sistema junto con la identificación de los horarios de mayor riesgo. Esta aproximación permite mapear dinámicas de concentración y reconocer condiciones operativas de los sistemas masivos de transporte que inciden en la exposición al riesgo. De este modo, el análisis busca orientar intervenciones situadas, ajustadas a las características espaciales y temporales en las que se materializan con mayor frecuencia los hechos de violencia sexual en el sistema TransMilenio.

La Gráfica 7 muestra que la violencia sexual en TransMilenio presenta un patrón temporal definido: **el 57,2% de los casos reportados por víctimas directas y testigos/os ocurrieron durante las horas pico, entre las 6:00 y 9:00 a.m. y las 4:00 y 8:00 p.m.** En cuanto al lugar de ocurrencia, la mayoría de los hechos se concentran dentro de los **buses troncales (61,6%)**, seguidos por **estaciones y portales (23,8%)**. En una proporción menor, estos hechos ocurren dentro de un SITP (3,3%), alimentadores (3,3%), y en puentes y cruces peatonales de ingreso al sistema (2,4%). Esta convergencia temporal y espacial revela que las dinámicas de hacinamiento y movilidad reducida propias de los periodos de mayor congestión en el sistema troncal de TransMilenio incrementan la exposición al riesgo, especialmente para las mujeres y otros grupos poblacionales con las características y condiciones sociales señaladas en el apartado anterior.

²⁴ Es importante tener en cuenta que puede existir un subregistro en el reporte de violencia sexual por parte de víctimas directas y testigos/os, debido a factores como el miedo, la vergüenza, la normalización del acoso sexual en espacios masivos o la percepción de que los hechos “no cuentan” como violencia sexual.

Gráfica 7. Horarios de ocurrencia de la violencia sexual en TransMilenio



Fuente: Elaboración propia.

El análisis espacial por troncales revela patrones consistentes tanto en los reportes de victimización directa como en los de observación por parte de testigos/os. En el caso de las víctimas directas de violencia sexual, **la mayor proporción de casos se concentra en la troncal NQS (26%) y Caracas (23%)**, seguidas por las troncales Norte (15,2%), Caracas Sur (11,2%) y Carrera 10 (7%). Estas troncales corresponden a corredores de alta demanda, elevada densidad operativa y múltiples puntos de conexión, condiciones que suelen asociarse con mayores niveles de hacinamiento y tiempos prolongados de permanencia en el sistema de transporte, lo que incrementa el riesgo y dificulta la vigilancia y el control institucional del entorno.

Por su parte, los reportes de testigos/os presentan una distribución similar, aunque con algunas variaciones: **la troncal Caracas concentra el 23% de los casos observados y la troncal NQS el 22%**, seguida de las troncales Norte (14%), Américas y Caracas Sur (cada una aporta un 11%). Esta convergencia sugiere que los corredores con mayor flujo y congestión no solo presentan un mayor riesgo de victimización directa, sino también una mayor probabilidad de que terceros presencien o identifiquen situaciones de violencia sexual, lo que posiciona estos espacios en nodos críticos tanto para la ocurrencia, como para la visibilización del fenómeno por parte de la ciudadanía.

La relación entre volumen de usuarias/os, densidad operativa y exposición al riesgo se refuerza en el caso de espacios específicos como los portales del sistema troncal de TransMilenio que representan nodos de alta demanda²⁵ de usuarias/os del sistema de transporte (Datos Abiertos de TransMilenio,

²⁵ La demanda se mide a través de validaciones, es decir ingresos validados con el paso de tarjetas.

2025). A nivel de las troncales, tanto Caracas como NQS presentan condiciones comunes que pueden explicar la alta incidencia de la violencia sexual reportada: su función como ejes de alta conectividad norte-sur y la presencia de estaciones clave para la transferencia a distintas líneas troncales del sistema (como la estación Ricaurte o Av. Jiménez que cuentan con túneles largos), así como de puntos de conexión intermodal generan altos volúmenes de pasajeros y congestión recurrente, especialmente en horas pico.

Estas condiciones incrementan el contacto físico no deseado y reducen el control del entorno, a lo que se suman tiempos prolongados de permanencia en el sistema y contingencias operativas que pueden intensificar la saturación del sistema. En la Troncal Caracas, estas condiciones se ven particularmente intensificadas por la interferencia de las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá, que han implicado cierres temporales de infraestructura, desvíos y modificaciones físicas del corredor. Estas transformaciones reducen el espacio disponible para la circulación, fragmentan los flujos de personas y concentran a las usuarias y usuarios en áreas más reducidas, limitando la visibilidad y el control institucional del entorno en determinados tramos y horarios.

En conjunto, los datos evidencian que la exposición a la violencia sexual en el Sistema TransMilenio está asociada a patrones de conectividad y densidad de usuarias/os en el sistema, así como a las condiciones físicas y dinámicas sociales propias de las troncales y de los espacios operativos que las componen, las cuales pueden configurar condiciones de oportunidad para la ocurrencia de estas violencias en el marco de una cultura sexista. La concentración de casos en horas pico, en espacios hacinados y con baja visibilidad coincide con los resultados de Loukaitou-Sideris et al.

(2020), quienes señalan que el hacinamiento, la iluminación insuficiente, la presencia de áreas descuidadas o desoladas del entorno, junto con dinámicas sociales —como la normalización de interacciones invasivas, el anonimato y la baja sanción social frente a estas conductas— incrementan la probabilidad de violencia sexual y la percepción de inseguridad.

En consecuencia, la evidencia del patrón espacial y temporal de la violencia sexual en TransMilenio demanda intervenciones situadas y diferenciadas, orientadas a mejorar la gestión de los flujos peatonales en zonas de alta congestión y a fortalecer las condiciones del entorno físico —mayor visibilidad, iluminación adecuada, señalización clara, mantenimiento de la infraestructura y fortalecimiento de la vigilancia en el transporte público y sus entornos inmediatos—, en consonancia con los principios del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres de ONU Mujeres (DA-DEP, 2024).

Dichos principios incluyen, además, la incorporación de criterios de accesibilidad universal y el fortalecimiento de acciones que la administración distrital ya implementa, como garantizar la presencia institucional para la orientación y la denuncia de violencias basadas en género en el sistema de transporte, así como la promoción de la corresponsabilidad ciudadana mediante acciones pedagógicas. Estas acciones resultan necesarias para avanzar hacia un sistema de transporte público seguro y en condiciones de igualdad para la ciudadanía, en las que las mejoras en las dinámicas de movilidad se articulen con estrategias culturales de prevención y cuidado compartido, especialmente en aquellos puntos donde la percepción colectiva del riesgo ya está activada y puede movilizar respuestas comunitarias e institucionales más efectivas.

Percepciones sobre la gravedad e imaginarios sobre la violencia sexual, reacciones y afectaciones

La violencia sexual en el sistema TransMilenio se inscribe en los hábitos, creencias sobre lo que es o no “violento” e imaginarios sociales que naturalizan y legitiman esta violencia como parte de la experiencia cotidiana de movilidad. Los resultados de la encuesta muestran una **tendencia a la naturalización de la violencia sexual: casi 4 de cada 10 personas que fueron víctimas en el sistema TransMilenio respondieron “no” a la pregunta “En los últimos seis meses, ¿ha experimentado situaciones de acoso o violencia sexual en el sistema TransMilenio?”**. Sin embargo, al avanzar en el cuestionario, estas mismas personas identificaron haber sido objeto de comportamientos como miradas inapropiadas, comentarios sexuales, tocamientos sin consentimiento, entre otros.

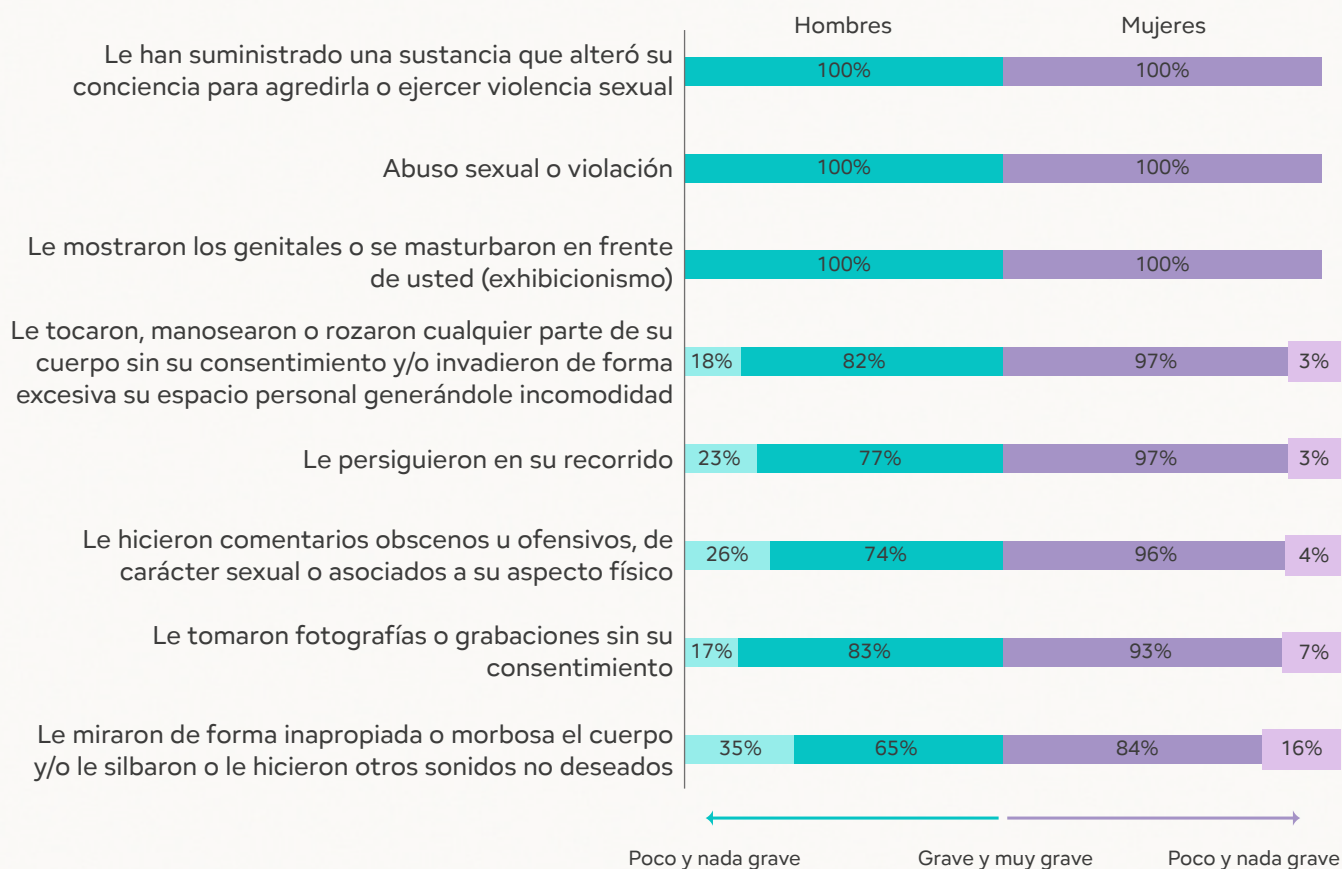
Al observar los datos de cada universo relativo de víctimas por sexo, se identifica que el **50% de los hombres y 36% de las mujeres no reconocieron los hechos vividos como violencia sexual**. Esta diferencia sugiere que, en los hombres, existe una mayor tendencia a restar gravedad o normalizar las violencias sexuales, mientras que las mujeres, a partir de sus experiencias y aprendizajes cotidianos frente al riesgo, tienden a reconocer con mayor claridad estas situaciones como expresiones de violencia. En el rango etario entre 18 a 44 años, la proporción de hombres que naturalizan la violencia sexual en estas edades supera en alrededor de 15 puntos porcentuales a las mujeres en este mismo rango.

Por otra parte, con respecto a la autopercepción sobre la gravedad de las conductas de violencia en el transporte público, se resalta que solo las manifestaciones más explícitas —exhibicionismo, acceso carnal violento y el uso de sustancias químicas para ejercer violencia sexual— son calificadas como “muy graves” de manera unánime por hombres y mujeres (100%), evidenciando su reconocimiento amplio como delitos tipificados. En cambio, las violencias más frecuentes, como las miradas inapropiadas, los comentarios de connotación sexual o los tocamientos, aunque vulneran la libertad y la integridad sexual, tienden a ser interpretadas como hechos de menor relevancia.

Este patrón revela cómo **la percepción de gravedad se construye en función de la visibilidad y el consenso social sobre lo que se considera delito, dejando fuera del reconocimiento ético y jurídico una amplia gama de comportamientos que conforman violencia sexual**. La valoración de la violencia no depende solo de su impacto en las víctimas, sino de su encaje en un marco normativo-institucional y cultural que define selectivamente qué agresiones son condenables y cuáles pueden ser toleradas o justificadas.

Además de esto, **las mujeres califican los hechos de acoso sexual físico, verbal y no verbal que vivieron como graves o muy graves entre el 84% y el 97%; mientras que, entre los hombres las proporciones descienden a un rango entre 65% y 83%** (Gráfica 8).

Gráfica 8. Percepción de la gravedad de las víctimas, por sexo



Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, los resultados de la encuesta en lo referido a imaginarios sociales revelan cómo la violencia sexual se mantiene arraigada en una red de creencias que la justifican, la banalizan o desplazan la responsabilidad hacia las víctimas. Aunque la mayoría de las personas encuestadas rechaza abiertamente estas conductas, una proporción significativa aún reproduce ideas que legitiman las violencias contra las mujeres. **El 25% de los hombres y el 10% de las mujeres encuestadas se muestran de acuerdo con afirmaciones que responsabilizan a las mujeres por el acoso sexual**, tales como que “*deben ser más cuidadosas con su forma de vestir*”, “*evitar ciertas rutas u horarios*” o que “*el acoso ocurre porque no ponen límites claros desde el principio*” y “*deberían aprender a ignorarlo para evitar problemas mayores*”. Estas creencias mantienen vigente una visión moralizadora del cuerpo femenino y trasladan la prevención de la violencia a las propias víctimas.

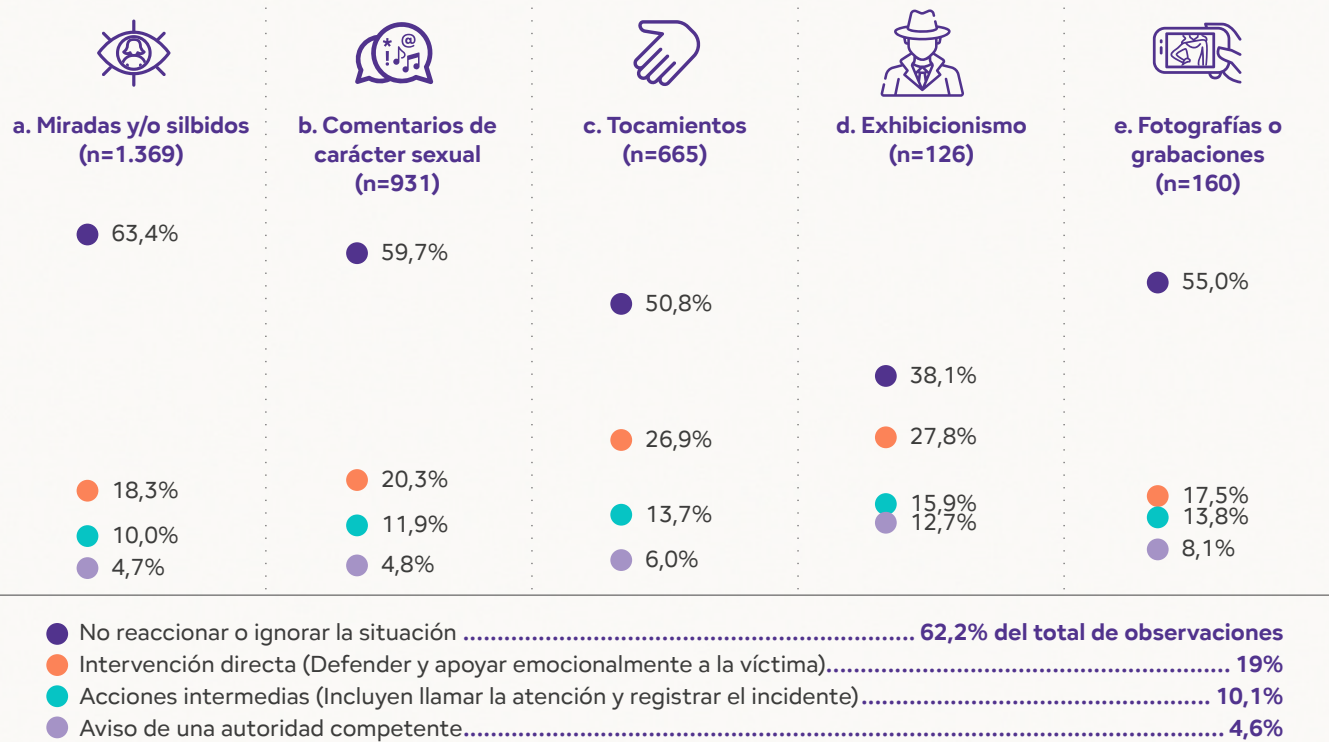
En paralelo, **persiste la idea de que los comportamientos masculinos con connotación sexual no siempre implican una intención de agresión**. El 32% de los hombres y el 19% de las mujeres están de acuerdo con afirmaciones como “*los hombres suelen hacer comentarios o acercarse demasiado a las mujeres que no conocen, pero no siempre con mala intención*” o “*las mujeres exageran cuando consideran*”.

cualquier mirada o comentario como acoso”. Esta interpretación evidencia una tolerancia cultural que normaliza los gestos invasivos y reinterpreta el acoso como una forma de interacción o galantería.

Estas creencias se entrelazan con otra dimensión igualmente significativa: **la minimización del daño y la negación del carácter de género del acoso**. Aunque una parte significativa de las mujeres y hombres reconocieron que el acoso sexual “*afecta principalmente a mujeres y niñas*” (52% mujeres están de acuerdo con esta afirmación y 48% de los hombres también), cerca de 1 de cada 5 hombres (20–22 %) y 1 de cada 10 mujeres (8–11 %) sostiene que “*la gente no reacciona ante el acoso porque no es tan grave*” o que “*si una mujer no responde, es porque no le molestó tanto*”. En conjunto, estas percepciones crean un marco simbólico donde el acoso se presenta como un hecho menor, reforzando la indiferencia social y debilitando las posibilidades de denuncia o sanción.

Por otro lado, cuando ocurre una situación de acoso o abuso sexual, la reacción que más frecuentemente se observó por terceros es “no reaccionar” o “ignorar” la situación (Gráfica 9). No obstante, las personas también ajustan su reacción según el tipo de violencia que se presenta, la percepción de la gravedad y la exposición al riesgo que puede generar la intervención, combinando inacción, acciones directas e intermedias dependiendo del contexto. De esta manera, **las personas tienden a abstenerse de intervenir en las situaciones percibidas como menos invasivas, mientras que aquellas que se perciben con mayor gravedad pueden motivar alguna acción**, aunque no necesariamente una intervención de confrontación directa (Gráfica 9).

Gráfica 9. Observación de reacciones de terceros por tipo de violencia sexual



Fuente: Elaboración propia.

En el 19% de las situaciones de violencia presenciadas se observó que las personas intervinieron directamente para defender a la víctima o apoyarle emocionalmente. Como se muestra en la Gráfica 9, esta respuesta incrementa frente a actos de exhibicionismo (27,8%) y tocamientos o manoseos sin consentimiento (26,9%), que son percibidas como conductas de mayor gravedad. Por su parte, las acciones intermedias como llamar la atención de otras personas o registrar el incidente mediante algún dispositivo se observaron en el 10,1% de las situaciones. Estas formas de intervención se presentan, aunque en menor proporción, en todos los tipos de violencia sexual y no dependen tanto de la percepción de gravedad percibida, sino de la visibilidad de los hechos y la percepción del riesgo, ya que es una forma de intervención que implica menor confrontación directa y exposición, pero desplaza la inacción o indiferencia.

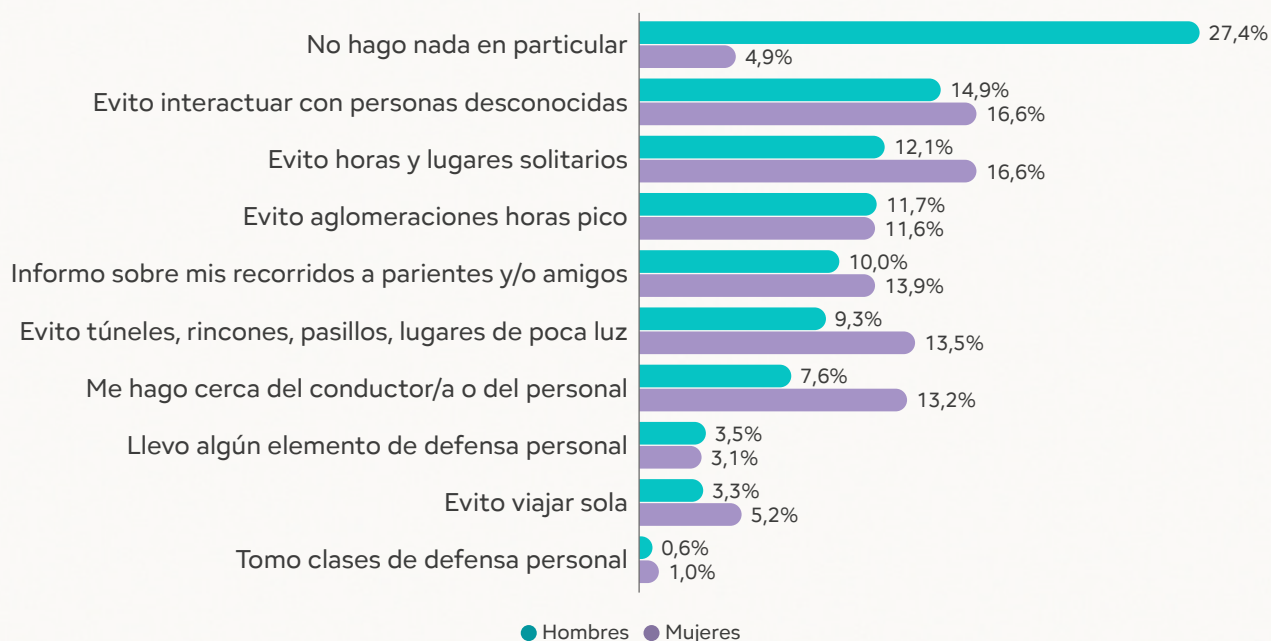
Entre las víctimas directas, **los patrones de intervención frente a las violencias se repiten, pero evidencian variaciones por sexo:** los hombres tienden a ignorar los hechos con mayor frecuencia (43,8%) que las mujeres (33,7%). Las expresiones no verbales de rechazo, como gestos de disgusto o enojo, permiten expresar desaprobación sin exponerse a un riesgo adicional, y se presentan en proporciones relativamente similares entre hombres (30%) y mujeres (34,2%). Sin embargo, las reacciones verbales son más frecuentes entre las mujeres (23,1%) en comparación con los hombres (15,2%), lo que refleja una mayor disposición de las mujeres a confrontar de manera directa. Con respecto a la confrontación física, esta reacción es proporcionalmente baja en ambos grupos (7,4% en mujeres y 8,3% en hombres),

ya que puede conllevar el riesgo de escalamiento de la violencia. Por último, el 17,2% de las mujeres reportó haber quedado paralizada o sin capacidad de reacción, probablemente por miedo o bloqueo emocional. En el caso de los hombres, el 11,8% tampoco logró reaccionar.

En cuanto a los impactos, el 64,1% de las mujeres victimizadas y el 51,7% de los hombres indicaron que la pérdida de tranquilidad es el principal impacto psico-emocional. **En las mujeres, 21,8% vive con miedo constante de ser agredida sexualmente, en contraste con el 5,9% de los hombres que manifestaron el mismo estado de alerta**, lo que impacta de forma significativa su bienestar emocional y su derecho a la movilidad en la ciudad en condiciones seguras y de igualdad. Con respecto a la modificación de rutinas y formas de vestir como un mecanismo adaptativo ante el riesgo percibido, estas conductas son más frecuentes en las mujeres que en los hombres; **17,8% de las mujeres modifica sus rutinas y 13,2% cambia su forma de vestir**, en comparación con el 10,8% y 1,5% de los hombres respectivamente.

Teniendo en cuenta los impactos diferenciados de la violencia sexual en el espacio y el transporte público, las mujeres suelen interiorizar prácticas de vigilancia y autocuidado como parte de su desplazamiento diario, mientras que los hombres tienden a percibir el transporte público como un espacio neutral, donde su seguridad se asume por defecto. **El 27,4% de los hombres afirma no hacer nada en particular para prevenir situaciones de violencia sexual, frente a solo el 4,9 % de las mujeres, lo que confirma una diferencia estructural en la experiencia del riesgo** (Gráfica 10).

Gráfica 10. Medidas que toman las/os usuarias/os para prevenir situaciones de violencia sexual en el transporte público



Fuente: Elaboración propia

En síntesis, la violencia sexual en TransMilenio se sostiene en una naturalización arraigada de las agresiones y en imaginarios que minimizan su gravedad, desplazan la responsabilidad hacia las mujeres y legitiman prácticas cotidianas de violencia sexual, lo que genera una brecha persistente entre vivir la violencia y reconocerla como tal. Esta discrepancia no es un error de percepción, sino un efecto del orden patriarcal: las relaciones de dominación se interiorizan y vuelven la violencia parte “normal” de la vida cotidiana, inscrita simbólicamente en los cuerpos y subjetividades de las mujeres (Segato, 2003; Lagarde, 2005), lo que la vuelve invisible tanto para quien la ejerce como para quien la padece. La naturalización de la violencia responde a una socialización diferencial marcada por el género (Barrancos, 2014) tanto hombres como mujeres aprenden a justificar o ignorar ciertas agresiones, aunque las mujeres —por su exposición más temprana y reiterada— son menos proclives a negarlas.

Las diferencias en la valoración de las violencias muestran brechas consistentes por sexo: comportamientos cotidianos que constituyen agresiones se reinterpretan como simples “incomodidades” o despojos de su carácter lesivo. Como plantea Segato (2016), el orden patriarcal se sostiene en la fragmentación de la experiencia femenina de la agresión: las violencias “menores” se invisibilizan, mientras las más extremas se reconocen para preservar la apariencia de justicia. Los imaginarios sociales sobre el acoso sexual configuran un entramado simbólico que condiciona tanto la forma en que las personas interpretan la violencia como la manera en que reaccionan ante ella. Las creencias que culpabilizan a las mujeres y minimizan la violencia sexual, moldean la interpretación y las respuestas frente a los hechos; de allí que la reacción predominante sea la inacción o el silencio (Kelly, 1988; Segato, 2003).

Este entramado simbólico se articula con lo que McDowell (2000) denomina el *contrato espacial masculino*: un pacto tácito donde la neutralidad aparente del espacio urbano encubre jerarquías y privilegios en la apariencia de la neutralidad urbana. En este marco, las mujeres aprenden a autolimitarse, mientras los hombres, socializados para habitar el espacio con legitimidad y seguridad, no suelen percibir el acoso o la violencia sexual como una amenaza propia (Guerrón, 2024). Su presencia en el espacio público se construye desde una posición de pertenencia y autoridad (Soto, 2018), lo que reduce su sensación de responsabilidad para intervenir y refuerza la idea de que la gestión del riesgo recae en las propias víctimas o en el Estado (Jiménez et al., 2022; UN Women, 2020). Cuando intervienen, su acción suele operar desde lógicas de protección o mediación, lo que no siempre cuestiona la jerarquía masculina que estructura el uso del espacio.

Esta dinámica también se refleja en percepciones diferenciadas de seguridad, en las que muchas mujeres reportan una mayor sensación de alerta frente a la posibilidad de situaciones de violencia, más que frente a un agresor específico. En este contexto, el transporte público puede ser experimentado como un espacio que demanda estrategias cotidianas de autoprotección y cuidado, en línea con lo señalado por Vera-Gray (2018). Las modificaciones de rutina y vestuario son formas de agencia situada (Soto, 2012; McDowell, 2000), mediante las cuales las mujeres sostienen su movilidad en un entorno que no garantiza igualdad ni seguridad. Sus estrategias como evitar ciertos horarios o lugares solitarios, evitar interactuar con desconocidos, informar sus recorridos a familiares o amistades, ubicarse cerca del personal del sistema o evitar zonas con poca visibilidad evidencian la desigualdad estructural en el repertorio corporal y emocional para afrontar el riesgo.

No se trata de gestos de aceptación de la violencia, sino acciones que revelan un proceso constante de negociación entre el derecho a circular y la necesidad de protegerse; una agencia que se ejerce dentro de límites estructurales donde “planificar el miedo” se vuelve parte de la movilidad (Soto, 2012). En conjunto, estos elementos configuran un entorno urbano en el que la movilidad de los cuerpos feminizados se inscribe en una lógica de riesgo aceptado: el derecho a transitar se negocia continuamente frente a un orden sociocultural que justifica o banaliza la violencia sexual y frente a un espacio público estructurado por el contrato espacial masculino.

Acceso a la justicia y percepciones sobre la sanción

En Bogotá, los canales institucionales para la atención de violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público se han ampliado en los últimos años, especialmente desde la implementación del *Protocolo Distrital para la Prevención, Atención y Sanción de las Violencias contra las Mujeres en el Espacio y el Transporte Público* (2019). Entre estos canales se encuentra la Línea de Emergencia 123, que opera como Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE) en la ciudad y es coordinada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Esta línea recibe reportes de incidentes de seguridad y otras emergencias en Bogotá desde el año 2007, y canaliza la respuesta de las entidades competentes, entre ellas, la Policía Nacional y los servicios de salud. Por su parte, la Secretaría Distrital de la Mujer, a través de la Línea Púrpura Distrital²⁶, brinda acompañamiento psicosocial, orientación e información sobre los derechos de las mujeres víctimas de violencia, así como sobre los mecanismos y rutas para hacerlos efectivos, los servicios disponibles para su atención y protección integral, y las entidades encargadas de la

²⁶ La Línea Púrpura Distrital no es una línea de emergencia ni de recepción de denuncias, teniendo en cuenta las competencias de la Secretaría Distrital de la Mujer. Si una persona quiere interponer una denuncia lo debe hacer ante la Fiscalía General de la Nación o con la Policía Metropolitana.

prestación de dichos servicios. Adicionalmente, la Secretaría de la Mujer cuenta con la estrategia especializada *Duplas Psico-Jurídicas de atención a mujeres víctimas de violencias en el espacio y el transporte público*. Este equipo está conformado por abogadas y profesionales psicosociales (trabajadoras sociales y psicólogas), y tiene como propósito contribuir, a través del trabajo interdisciplinario, al mejoramiento de la capacidad de respuesta y la activación de rutas institucionales, para la atención integral de mujeres mayores de 18 años, víctimas de violencias en el espacio y el transporte público en Bogotá.

Por su parte, TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del sistema de transporte masivo, actúa como primer respondiente dentro del sistema mediante la activación del código de emergencia “TM26”, lo que permite facilitar la intervención de la Policía en caso de presentarse situaciones de violencia sexual. Asimismo, desarrolla procesos de capacitación dirigidos a su personal operativo y adelanta acciones de sensibilización en el sistema de transporte para fortalecer el conocimiento de las y los usuarios sobre las violencias de género y las rutas de denuncia. En este sentido, su rol es principalmente de activación institucional y de coordinación con autoridades competentes, particularmente con la Policía, para facilitar la atención inicial y la remisión a las entidades responsables del proceso penal. Esto implica que tanto la Secretaría Distrital de la Mujer como TRANSMILENIO S.A. no cuentan con competencias judiciales ni administrativas para investigar o sancionar hechos de violencias contra las mujeres ocurridos en el sistema de transporte. Estas competencias corresponden a entidades del orden nacional, particularmente a la Fiscalía General de la Nación, que es la encargada de recibir denuncias, dirigir la investigación penal, judicializar a los presuntos agresores y solicitar medidas de protección ante las autoridades judiciales competentes. En Bogotá, estos procesos

suelen iniciarse en las Unidades de Reacción Inmediata (URI) o en otros puntos de recepción de denuncias de la Fiscalía.

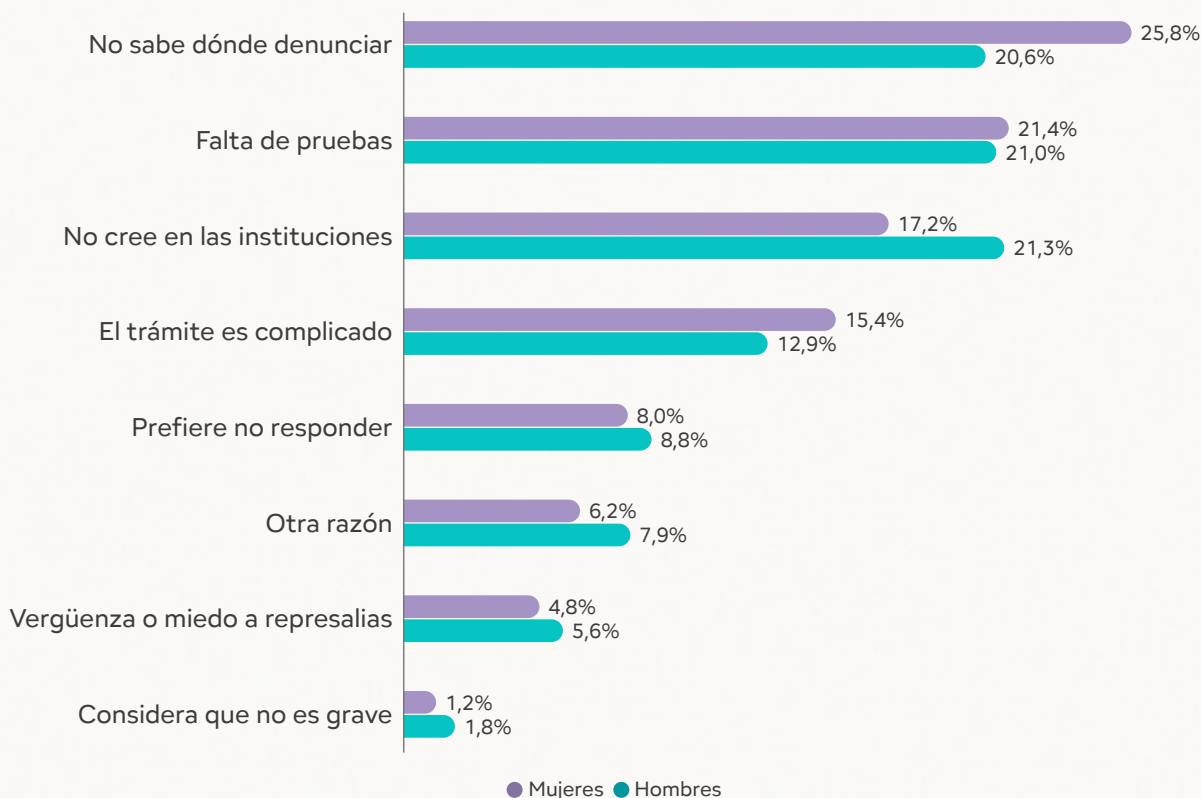
En este contexto, otras entidades intervienen en el proceso de investigación y judicialización. El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INML-CF) realiza los exámenes médicos legales (incluyendo aquellos relacionados con violencia sexual) y emite dictámenes periciales que sirven como prueba en los procesos judiciales. La Policía Nacional, a través de la Policía Metropolitana de Bogotá, cumple un doble rol. Por una parte, acude al lugar de los hechos para brindar atención inmediata, proteger a la víctima ante situaciones de riesgo y realizar capturas en flagrancia cuando corresponda. Por otra parte, en el marco de sus funciones de policía judicial, puede recibir denuncias para ponerlas en conocimiento de la Fiscalía y realizar actos urgentes de investigación, como la realización de entrevistas iniciales, la recolección y preservación de evidencia, la identificación de testigos y la elaboración de informes para remitir a la Fiscalía, entidad que dirige la investigación penal. Asimismo, el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) interviene cuando las víctimas directas o indirectas son niñas, niños y adolescentes, adelantando los procesos necesarios para el restablecimiento de sus derechos.

A nivel distrital, otras entidades vinculadas a la ruta de atención incluyen la Secretaría Distrital de Salud que, a través de los servicios de salud de la red hospitalaria de la ciudad, brinda atención médica de urgencia e integral a víctimas de violencia sexual y activa el protocolo de atención en salud para estos casos. Por otro lado, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia coordina y articula servicios de acceso a la justicia en el territorio, entre ellos las Casas de Justicia, que funcionan como espacios interinstitucionales de atención y orientación a la ciudadanía donde confluyen distintas entidades

del nivel distrital y nacional, con el propósito de brindar información, orientación jurídica y remitir los casos a las autoridades responsables de su atención, investigación o trámite según corresponda. Por su parte, las Comisarías de Familia intervienen únicamente cuando las situaciones de violencia sexual ocurren entre personas que mantienen o han mantenido un vínculo familiar, de pareja o de convivencia. En estos casos, pueden dictar medidas de protección inmediatas.

En este contexto, los distintos canales institucionales configuran una red cada vez más articulada para la atención integral de las violencias contra las mujeres en la ciudad y para facilitar el acceso a la justicia de las víctimas. A pesar de lo anterior, persiste un conjunto de barreras estructurales, institucionales y culturales que limitan la activación temprana de rutas y el acceso efectivo a la justicia. Los datos de la encuesta evidencian que **de cada 100 personas que reportaron haber vivido algún tipo de violencia sexual en el sistema TransMilenio en los últimos seis meses, solo 5 la denunciaron y/o reportaron**. En términos absolutos, del total de víctimas directas y testigas/os de alguna situación de violencia, apenas el 4,9% activaron alguna ruta institucional. La gran mayoría no denunció, no por desinterés, sino por una combinación de factores subjetivos e institucionales (Gráfica 11): el desconocimiento sobre dónde hacerlo; la percepción de que solo la prueba material otorga credibilidad al testimonio en el proceso judicial para lograr una sanción; la desconfianza institucional; y la sensación de que el proceso es demasiado complejo dada la experiencia personal con el sistema de justicia.

Gráfica 11. Motivos para no denunciar o reportar



Fuente: Elaboración propia

A su vez, del total de personas encuestadas, 4 de cada 10 mujeres y 3 de cada 10 hombres están de acuerdo o totalmente de acuerdo con la afirmación *“denunciar el acoso sexual es un desgaste innecesario porque es un trámite complicado y no sirve para nada”*, revelando una desconfianza institucional más acentuada entre las mujeres, que se traduce en una fractura entre lo normativo y la experiencia cotidiana de la justicia.

Una de las principales barreras de entrada es la **minimización social y cultural de la violencia sexual**, especialmente en los casos de acoso sexual verbal y no verbal en el espacio y el transporte público. Esta normalización puede influir en la forma en que algunos actores institucionales intervienen en la atención inicial —principalmente la Policía y, en el caso del sistema de transporte, el personal de seguridad encargado de activar los protocolos institucionales—. En algunos casos, las respuestas pueden relativizar los hechos y trasladar la responsabilidad a la víctima. En estos escenarios, con frecuencia se le exige demostrar que el hecho *“sí fue grave”* o que *“no lo malinterpretó”*, desestimando la experiencia subjetiva y obstaculizando la activación de la ruta, lo que profundiza la sensación de desprotección (Grupo Focal 1, Secretaría Distrital de la Mujer, 23/07/2025) (Entrevista grupal, gestoras/es de convivencia, TRANSMILENIO S.A., 11/09/2025).

Estas respuestas iniciales tienen raíces culturales y se sostienen en imaginarios sociales que jerarquizan la violencia y que reproducen narrativas de culpabilización hacia las víctimas. En esos primeros momentos, lo que se define no es solo el destino del caso, sino el sentido de (in)justicia que la víctima puede construir y la reactivación de la desconfianza institucional como una barrera persistente que impacta su experiencia. En los relatos de las abogadas y profesionales psicosociales, muchas mujeres expresan dudas sobre si lo vivido *“alcanza”* a ser violencia o si vale la pena

denunciar, pues temen que su experiencia no sea reconocida por quienes deben orientar, atender y garantizar la denuncia —policías, fiscales y otros operadores del sistema de justicia—, quienes en la práctica trazan la línea que separa una *“incomodidad”* de una *“violencia”* a partir de sus propios sesgos de género. Esto pone en evidencia una cultura institucional patriarcal que hace que las mujeres duden de su propia palabra. La tensión entre experiencia vivida y validación institucional es un punto de inflexión en la trayectoria hacia la justicia, donde el reconocimiento del daño se vuelve el primer obstáculo para acceder a ella.

Entre las víctimas y testigos/os que sí denunciaron o reportaron la situación de violencia sexual, la mayoría (59,4%) acudió a la Policía Nacional (62% hombres y 56,9% mujeres) evidenciando el papel fundamental de esta institución como principal puerta de entrada a la ruta de atención y al sistema de justicia. En este sentido, la actuación inicial de la Policía resulta determinante para la activación oportuna de la ruta, la preservación del material probatorio y el desarrollo del proceso judicial. A partir de la evidencia cualitativa se identificó que, en algunos casos, pueden presentarse dificultades en la aplicación de los procedimientos durante esta fase inicial. Por ejemplo, el reporte inicial que realiza la policía puede convertirse en un cuello de botella, en tanto una descripción imprecisa de los hechos en los registros iniciales puede repercutir en que la Fiscalía no dé apertura al proceso judicial, o en que no se activen oportunamente acciones para garantizar la judicialización del agresor en el momento de los hechos, así como el resguardo del material probatorio para la continuidad del proceso judicial.

Otros canales institucionales tuvieron una participación marginal: Línea 123 (5,9%), Línea Púrpura (5%), Fiscalía (3%). Se observa que el reporte a guardas de seguridad dentro del sistema de

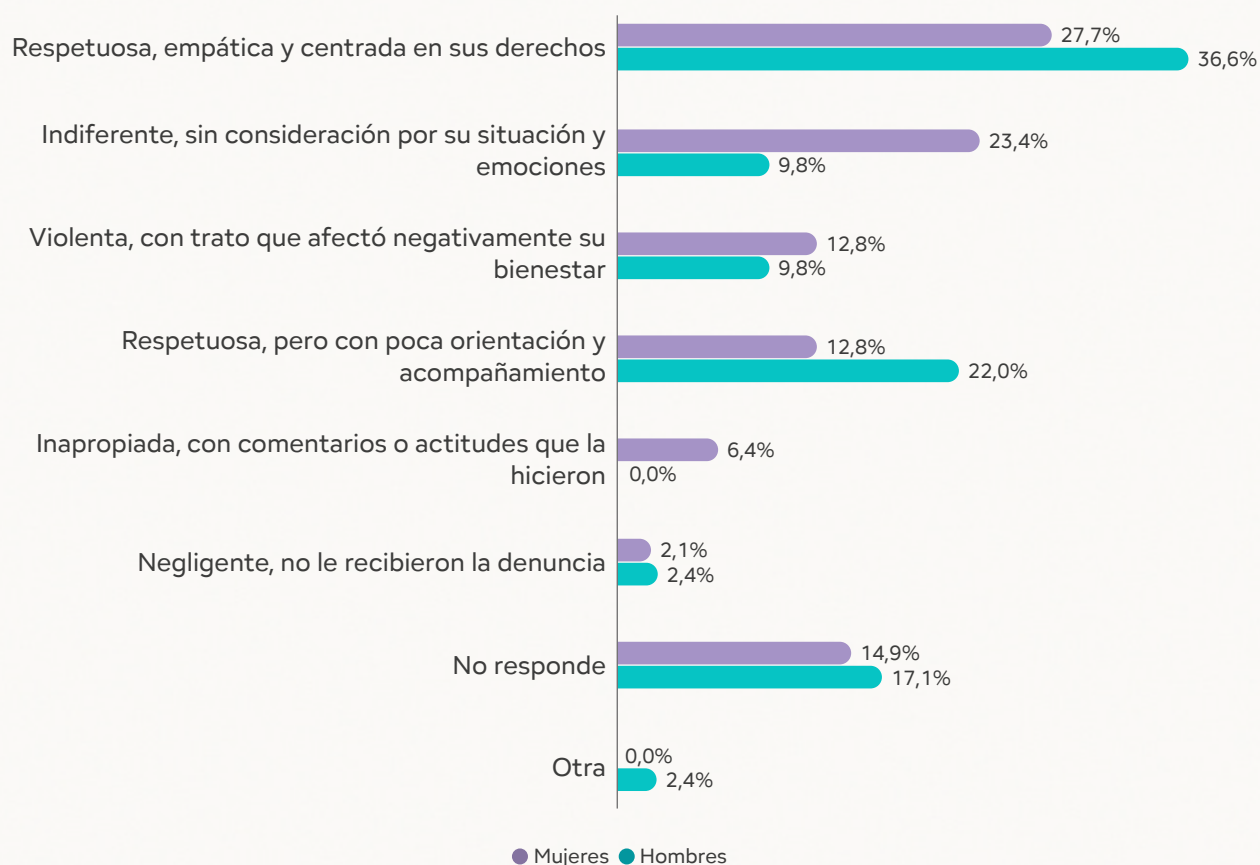
transporte (10,9%) y a gestoras y gestores de convivencia de TRANSMILENIO S.A. (6,9%) registra una mayor frecuencia que el reporte directo a la Fiscalía. Estos datos permiten identificar a estos actores como **puntos de primer contacto dentro del sistema de transporte, con un rol relevante en la orientación inicial de las víctimas y testigos/os frente a la activación de la ruta institucional**. No obstante, dicho rol se desarrolla en el marco de competencias acotadas y en un esquema de actuación que depende de la articulación con entidades responsables de la recepción formal de la denuncia y de la judicialización. Las funciones de recepción formal de denuncias, investigación penal y judicialización corresponden al sector justicia, mientras que los actores del sistema de transporte cumplen principalmente un papel de orientación, contención inicial y canalización de los casos hacia las entidades competentes.

Las y los gestores de convivencia reconocen que su capacidad de acción frente a las violencias que se presentan en el sistema de transporte público es limitada en el marco de sus competencias y dinámica operativa—*“tenemos que movernos a otros puntos, atender otros casos, y eso limita el seguimiento”*—. Si bien pueden brindar orientación con enfoque de género y contención emocional, factores como **las dificultades en la articulación con instituciones encargadas de la justicia y la sanción, así como la desconfianza de las víctimas en el sistema de justicia inciden en que los casos no siempre continúen su curso institucional** (Entrevista grupal, gestoras/es de convivencia, TRANSMILENIO S.A., 11/09/2025). En este contexto, se han establecido mecanismos de articulación interinstitucional—incluyendo correos electrónicos, canales directos de comunicación y espacios de coordinación entre TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de la Mujer— orientados a facilitar el reporte de casos y la activación de la ruta de atención.

Con respecto al acceso a la justicia, en el marco de las competencias de la Fiscalía General de la Nación, se identificaron diversos factores, a partir de los hallazgos cualitativos, que pueden dificultar la recepción de la denuncia en las Unidades de Reacción Inmediata (URI) y, en consecuencia, la sanción de hechos de violencia sexual en el espacio y el transporte público. Entre estos se encuentran los **tiempos de espera prolongados, la disponibilidad limitada de personal con formación especializada en enfoque de género y de equipos psicosociales, así como dificultades en la adecuada tipificación de los hechos denunciados**. En particular, cuando las víctimas directas avanzan en el proceso de denuncia, las mujeres reportan con mayor frecuencia que los hombres experiencias de atención en las que perciben ausencia de enfoque de género, orientaciones poco claras o inconsistentes, y prácticas revictimizantes que afectan su experiencia durante el trámite. Estas prácticas, que consisten en la reproducción de estereotipos de género, también afectan a las abogadas que realizan acompañamiento jurídico a las víctimas (Grupo Focal 2, Secretaría Distrital de la Mujer, 14/08/2025).

De acuerdo con la encuesta, solo un tercio de las personas que activaron la ruta de denuncia calificó la atención recibida como “empática y centrada en derechos” (31,8%), siendo esta valoración más frecuente entre los hombres (36,6%) que entre las mujeres (27,7%). De manera complementaria, una mayor proporción de hombres (22%) describió la atención como “respetuosa, pero con poca orientación y acompañamiento”, frente al 12,8% de las mujeres. En contraste, **1 de cada 4 mujeres reportó haber experimentado un trato percibido como “indiferente, sin consideración por su situación y emociones”, mientras que esta percepción fue reportada por 1 de cada 10 hombres**.

Gráfica 12. Atención durante el proceso de denuncia



Fuente: Elaboración propia

Las diferencias observadas entre hombres y mujeres en la valoración de la atención recibida durante el proceso de denuncia ponen de relieve que el campo judicial y los procedimientos institucionales de atención no son espacios neutros, sino escenarios donde se pueden reproducir desigualdades pre-existentes (Pita, 2010; Lamas, 2016), especialmente cuando no se incorporan de manera consistente los enfoques de género, diferencial e interseccional en la atención. En este sentido, **la experiencia de acceso a la justicia puede verse condicionada por factores como el género, pero también por la edad, la nacionalidad, la condición migratoria, la discapacidad u otros marcadores sociales, lo que refuerza la necesidad de fortalecer estos enfoques para brindar una atención adecuada a las particularidades de cada caso.**

Desde la experiencia de las profesionales de la Secretaría Distrital de la Mujer, se advierte que, en algunos casos, las mujeres migrantes, particularmente aquellas en situación administrativa irregular, pueden enfrentar mayores dificultades para denunciar, asociadas al temor a sanciones o a la minimización de su relato. De igual forma, mujeres con discapacidad, mujeres embarazadas o mujeres mayores pueden verse afectadas por tiempos de espera prolongados y por la ausencia de ajustes razonables en los procedimientos, lo que limita su posibilidad de acceder a una atención oportuna y adecuada

(Grupo Focal 1, Secretaría Distrital de la Mujer, 23/07/2025)

Por otra parte, **la ambigüedad normativa y la inadecuada aplicación del marco legal en el proceso de tipificación constituye otra barrera institucional significativa para el acceso a la justicia.** En los relatos de las profesionales de atención se evidencia que, aunque el Código Penal colombiano tipifica el acoso sexual (art. 210A), muchas conductas propias del acoso callejero o en el transporte público —miradas lascivas, comentarios obscenos o persecuciones o acercamientos no consentidos— quedan fuera del marco jurídico vigente, por no implicar contacto físico o actos reiterados por un mismo agresor. En la práctica, **la mayoría de los casos se tipifican como injuria por vías de hecho (art. 226), lo que no se ajusta a la naturaleza de los hechos de violencia sexual en el espacio y el transporte público y vulnera el principio de no confrontación entre la víctima y el agresor y la prohibición de conciliación de las violencias basadas en género,** establecido por la Ley 1257 de 2008 (Grupo Focal 1, Secretaría Distrital de la Mujer, 23/07/2025).

Asimismo, un proceso de violencia sexual que se tipifique como injuria tiene unas implicaciones judiciales distintas, en la medida en que es un delito querellable por lo que el proceso puede terminarse de forma rápida. Al respecto, las profesionales identifican que existen prácticas de funcionarios del sistema de justicia para coaccionar a las mujeres en aras de que desistan de los procesos o que lleguen a un acuerdo con el agresor, para evitar procesos largos y dispendiosos. Esta conciliabilidad reproduce una falsa simetría entre la víctima y el agresor, asumiendo que ambas partes se encuentran en igualdad de condiciones. Además, **cuando el agresor puede negociar o recibir un tratamiento liviano (como el de injuria) en lugar de que se tipifique la conducta como delito sexual, se debilita la respuesta institucional, se**

reduce la investigación, y con ello, se vulnera el principio de debida diligencia. Este principio, reconocido en la Ley 1257 de 2008 y en la jurisprudencia constitucional (C-222 de 2022; SU-360 de 2024) obliga al Estado a actuar con celeridad para garantizar la atención, investigación, sanción y reparación de las violencias basadas en género, desde un enfoque de género y de derechos de las mujeres. Su incumplimiento, además, implica trasladar la carga de la prueba y la acción penal a la víctima, constituyendo así una forma de violencia institucional.

La exigencia probatoria aparece como otro de los desafíos en los casos de violencia sexual en el transporte público, ya que la mayoría de las situaciones suelen ocurrir por parte de agresores desconocidos, en lugares de alta circulación, sin testigos/os identificables ni registros suficientes, lo que genera dificultades para la individualización y sanción del agresor. De acuerdo con las entrevistas realizadas los/as participantes señalaron que algunas veces no se activan oportunamente mecanismos de búsqueda y recolección de la evidencia, como el requerimiento de grabaciones o cámaras de seguridad en el sistema TransMilenio. (Entrevista grupal, gestoras/es de convivencia TransMilenio, 15/09/2025). Esto puede afectar la disponibilidad de elementos probatorios y disminuir la confianza de las víctimas en el proceso de investigación y sanción. Lo anterior, constituye un insumo para fortalecer la articulación interinstitucional entre las entidades que intervienen en la investigación y judicialización de estos casos, con el fin de favorecer la recolección oportuna de evidencia y el acceso efectivo a la justicia.

En esta misma línea, **es común que se le traslade a la víctima la carga probatoria, lo que implica una omisión institucional del deber de investigación** (Grupo Focal 2, Secretaría Distrital de la Mujer, 14/08/2025). Las cámaras son un respaldo

importante para contar con evidencia de las violencias que ocurren en el sistema TransMilenio, y al mismo tiempo, garantizar su acceso pueden brindarles más seguridad a las víctimas para denunciar y continuar en el proceso. Como relató un gestor, *“muchas víctimas sienten que si no tienen pruebas no les van a creer, y las grabaciones ayudan a confirmar lo denunciado”* (Entrevista grupal, gestoras/es de convivencia, TRANSMILENIO S.A., 11/09/2025). Así, la falta de pruebas materiales y la incredulidad frente a la palabra de la víctima derivan, en la mayoría de los casos, en el desistimiento del proceso judicial y el archivo de la investigación.

Si bien las entidades distritales cumplen un papel fundamental en la orientación, el acompañamiento y la activación de las rutas de atención para las víctimas de violencia sexual, los resultados que se presentan a continuación se refieren específicamente a la experiencia de las víctimas y testigos/os durante los procesos de denuncia, investigación y judicialización. Así, los datos de la encuesta permiten identificar desafíos relevantes en el desarrollo de estos procesos. Entre las víctimas y testigos/os que denunciaron, el 19,3% no recibió información sobre su denuncia; el 13,6% fue desestimulado o presionado para no continuar con el proceso; y el 11,4% reportó que su denuncia fue archivada sin investigación o seguimiento. **Solo en el 6,8% de los casos se lograron sanciones o medidas contra el agresor.** Estos resultados inciden en la percepción de confianza de las víctimas en el sistema de justicia.

Adicionalmente, los procesos judiciales pueden generar un desgaste económico y emocional significativo. Aunque en Bogotá existen estrategias institucionales de acompañamiento psicosocial y sociojurídico, como las brindadas por la Secretaría Distrital de la Mujer, las experiencias reportadas en la encuesta, grupos focales y entrevistas sugieren que, en la práctica, los procesos judiciales

continúan implicando una alta carga para las víctimas. Esto se expresa tanto en la carga asociada al proceso de recolección de pruebas como en la reiteración del relato de los hechos ante múltiples instancias, lo que puede afectar la permanencia de las mujeres en el proceso judicial. Las afectaciones durante el proceso de denuncia no siempre se expresan a través de tratos abiertamente hostiles, sino también mediante prácticas institucionales que se perciben como indiferentes o poco sensibles a la situación vivida. **La ausencia de una escucha activa y de una orientación clara puede incidir negativamente en la disposición de las mujeres a continuar con el proceso, afectando su confianza en las instituciones.**

Frente a las barreras identificadas, en la encuesta también se preguntó por las percepciones sociales frente a la sanción y las medidas que deberían adoptarse ante la violencia sexual en el transporte público. **El 97,8% de las personas respondió que la violencia sexual, en sus distintas manifestaciones, debería ser sancionada,** mientras que solo el 2,2% consideró que no, lo que muestra un consenso mayoritario frente a la gravedad de estas violencias y la necesidad de una respuesta por parte del Estado. En cuanto a las acciones que deberían implementarse frente a estos hechos, se observan tres grandes tendencias: i) vigilancia y presencia institucional; ii) sanción; y iii) acciones de prevención y sensibilización.

Con respecto a las **estrategias de vigilancia y presencia institucional:** el 68,7% está de acuerdo con una mayor presencia policial (Mujeres, 71,4%; Hombres, 65,2%); el 58,8% plantea la necesidad de botones de auxilio o dispositivos de alerta (Mujeres, 62,9%; Hombres 53,8%); el 56,7% considera que los espacios seguros implican una mejor iluminación, cámaras de vigilancia, zonas de atención inmediata y el diseño de rutas y estaciones con mayor visibilidad y control (Mujeres, 62,5%; Hombres, 49,6%); y un

45,5% propone aumentar la presencia de gestoras/es de convivencia (Mujeres, 49,1%; Hombres, 40,9%). Estas respuestas reflejan la demanda por entornos más protegidos y la búsqueda de una sensación de resguardo frente al riesgo.

Para las/os gestoras de convivencia, las cámaras de vigilancia pueden funcionar como mecanismos de disuasión y mejorar la percepción de seguridad frente a la violencia sexual²⁷. A su vez, pueden servir como elementos probatorios esenciales en los procesos judiciales y herramientas para la identificación y judicialización del agresor. Como lo relató una gestora, las cámaras cumplen una doble función:

“Por un lado, son un medio de disuasión: muchas personas, al saber que hay cámaras, se abstienen de cometer conductas indebidas. Por otro, son un respaldo para las víctimas porque se convierten en prueba objetiva que confirma lo que ellas relatan. El problema es que todavía falta que las cámaras estén mejor articuladas con la ruta de atención. Muchas veces se pide la grabación y se demora demasiado en llegar, o no se usa de manera inmediata. Eso genera frustración, porque la herramienta existe, pero no se aprovecha todo su potencial. Para que realmente funcionen, debería haber un protocolo claro y rápido que conecte las cámaras con el centro de control y con nosotros como gestores.” (Entrevista grupal, gestoras/es de convivencia, TRANSMILENIO S.A., 11/09/2025)

En segundo lugar, en términos de promoción de la **sanción**, el 64,6% apoya sanciones penales más drásticas (Mujeres, 66%; Hombres 62,7%); el 48,2% de las personas encuestadas considera prioritario facilitar la denuncia (Mujeres, 51,6%; Hombres 44%) para abordar la desconfianza institucional extendida y garantizar el acceso a la justicia; y el 48% está de acuerdo con exponer públicamente al agresor (Mujeres, 51,4%; Hombres 43,9%). En tercer lugar, las **acciones de prevención y sensibilización** ocupan un lugar complementario, con porcentajes por debajo de las medidas punitivas y de mayor vigilancia y presencia institucional: el 51% considera necesarias campañas de sensibilización y rutas de denuncia, y un 44,8% propone capacitar al personal del sistema con enfoque de género.

El equipo de gestoras y gestores de TRANSMILENIO S.A. valoran estas estrategias posicionándolas en un mismo nivel que las acciones de control y vigilancia en los espacios de movilidad en la ciudad. Al respecto, proponen reforzar las campañas de sensibilización dirigidas a la ciudadanía desde una estrategia que perdure en el tiempo para que “se vuelva parte de la cotidianidad del sistema”, para poder hacer transformaciones culturales, así como estrategias pedagógicas dirigidas específicamente a los hombres, quienes son los principales perpetradores de la violencia sexual y tienden a minimizarla con mayor frecuencia.

De igual manera, consideran claves las capacitaciones en enfoque de género dirigidas a los actores institucionales que hacen presencia en el sistema de transporte (gestoras/es, conductores, personal de vigilancia, etc.), con el fin de fortalecer capacidades para la activación

²⁷ Otro mecanismo de disuasión de conductas delictivas que se ha implementado es el botón de pánico en la estación Universidades City U, con el cual también se buscan agilizar la respuesta institucional.

de la ruta de atención y para brindar primeros auxilios psicológicos. Estas estrategias complementan el fortalecimiento de mecanismos policivos y de control, monitoreo y vigilancia para detectar situaciones de violencia sexual, incluso antes de que alguien la reporte. Por último, las/os gestores coinciden en la necesidad de seguir fortaleciendo la articulación interinstitucional para mejorar la respuesta institucional.

En conjunto, **la población encuestada privilegia las estrategias de vigilancia y mayor presencia institucional, así como las medidas que faciliten la sanción penal frente a las de prevención y educación, lo que evidencia una orientación punitivista en la percepción social de la justicia.** Este hallazgo puede interpretarse como una reacción frente a la impunidad estructural que atraviesa los casos de violencia sexual en el transporte público: ante la desconfianza institucional y la ausencia de resultados efectivos, la ciudadanía demanda medidas visibles de control y sanción. En este contexto, es importante reconocer que las estrategias de vigilancia, el fortalecimiento de la presencia institucional y los mecanismos que

facilitan la respuesta oportuna ante situaciones de violencia constituyen componentes necesarios para la protección de las personas usuarias y para la gestión de estos hechos. No obstante, su efectividad se fortalece cuando hacen parte de una respuesta integral que también incorpore acciones de prevención, transformación cultural y garantía de derechos.

Desde la lectura de Tapia (2023), esta preferencia punitiva puede entenderse como expresión de un sistema que ha consolidado el castigo como sinónimo de justicia, desplazando otras formas de reparación o transformación; el enfoque punitivo tiende a centrar la respuesta en la sanción penal y no en la reconstrucción del vínculo social vulnerado. Desde esta perspectiva, pensar la justicia más allá del castigo implica trasladar el énfasis desde la pena hacia la reparación, la responsabilidad y la no repetición, reconociendo que el daño producido por la violencia sexual no se resuelve únicamente mediante la coerción estatal, sino a través de procesos de reconocimiento, aprendizaje y transformación colectiva.

Conclusiones y recomendaciones

Los resultados de la investigación evidencian que la violencia sexual en el sistema de transporte público de Bogotá no es un fenómeno aislado, sino una manifestación estructural de las desigualdades de género que atraviesan las formas de habitar y transitar la ciudad. Las experiencias de movilidad de las mujeres están marcadas por una exposición constante a este tipo de agresiones, en un contexto donde el espacio público continúa configurándose bajo condiciones desiguales de seguridad y protección. Estas formas de violencia, naturalizadas y repetidas, no solo vulneran derechos individuales, sino que reproducen un orden simbólico inequitativo, que restringe la autonomía y la libertad de movimiento de las mujeres en la ciudad.

El análisis interseccional reveló que la violencia sexual en el transporte se concentra donde confluyen múltiples ejes de desigualdades y factores de exposición al riesgo. Ser mujer, joven, estudiante, con discapacidad, pertenecer a grupos étnicos, tener orientaciones sexuales no normativas, ser usuaria frecuente del sistema y desplazarse en horas pico son factores que incrementan significativamente la probabilidad de experimentar violencia sexual en contextos de movilidad en Bogotá. Esto implica **reconocer que el transporte público no es un espacio neutro, sino un escenario en el que se expresan y reproducen relaciones de poder y violencias de género que inciden directamente en el ejercicio de los derechos de la ciudadanía en particular, el derecho a la movilidad segura, a la libre circulación y a una vida libre de violencias para las mujeres y niñas.**

Para transformar las condiciones materiales y los imaginarios sociales que sostienen las violencias contra las mujeres en el transporte público, así

como para fortalecer la sanción social y el derecho a la justicia para las víctimas, se requiere fortalecer la respuesta institucional coordinada entre las entidades del Distrito en articulación con las entidades nacionales competentes en la ruta. En particular, entre TRANSMILENIO S.A., las secretarías distritales de la Mujer; de Seguridad, Convivencia y Justicia; de Movilidad; de Educación; de Cultura, Recreación y Deporte; y de Gobierno, así como la articulación con las alcaldías locales. En este sentido, **es necesario dar continuidad y profundizar en las medidas institucionales adelantadas en el marco del Protocolo Distrital para la Prevención, Atención y Sanción de las Violencias contra las Mujeres en el Espacio y el Transporte Público (2019) y del Plan de Acción de Género de TRANSMILENIO S.A.**, fortaleciendo especialmente las estrategias de prevención orientadas a la transformación cultural, la cultura ciudadana y la corresponsabilidad social. Asimismo, el abordaje de estas violencias requiere la articulación del sector movilidad en su conjunto, incluyendo entidades adscritas como la Empresa Metro de Bogotá y los procesos de integración del sistema de transporte con la región metropolitana, de modo que la movilidad se consolide como un espacio sustentado en la seguridad y el cuidado.

En cuanto a la **prevención**, se requiere dar continuidad a la implementación de las campañas de sensibilización y de difusión de la ruta única de atención a las violencias contra las mujeres para toda la ciudadanía, así como fortalecer acciones de corresponsabilidad desde un enfoque de transformación cultural. En el componente de **atención**, se requiere seguir fortaleciendo las capacidades para el reconocimiento y la atención de violencias basadas en género en el espacio y el transporte

público por parte de gestoras/es de convivencia, Policía Metropolitana, personal de vigilancia, conductoras/es, entre otros actores relevantes. Asimismo, es importante reforzar la atención psicosocial y la asesoría jurídica a las víctimas de violencias como parte de un compromiso interinstitucional que involucra a las entidades distritales y nacionales responsables de la atención, con el fin de mitigar los impactos psicosociales, promover la denuncia y facilitar el acceso a la justicia.

Por su parte, la **judicialización de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte público** requiere del fortalecimiento de las capacidades de las/os operadores de justicia en enfoques de derechos de las mujeres, de género y diferencial, en articulación con las entidades nacionales competentes, para garantizar una caracterización y tipificación adecuada de los delitos sexuales que se presentan en estos espacios. Asimismo, es necesario profundizar en la discusión sobre sanciones y medidas de carácter restaurativo o pedagógico, complementarias a las existentes, así como sobre mecanismos de reparación para las víctimas. **El desarrollo de estas estrategias debe apuntar a programas y planes a largo plazo con un enfoque de respuesta interinstitucional integral, que se acompañen del monitoreo de indicadores de violencias basadas en género en el espacio y el transporte público.**

Por otro lado, el análisis espacial revela que la violencia sexual en el sistema TransMilenio responde a condiciones territoriales específicas que requieren intervenciones situadas y diferenciadas. **Garantizar una movilidad segura implica combinar mejoras en el entorno físico** como mayor visibilidad, iluminación, mantenimiento y redistribución del flujo peatonal **con una presencia institucional visible en horarios críticos, el uso de tecnologías que faciliten la vigilancia y la denuncia, y acciones pedagógicas que promuevan la corresponsabilidad ciudadana.** Integrar estas dimensiones físicas,

sociales y culturales permitirá fortalecer estrategias de prevención y cuidado compartido, especialmente en los puntos donde la percepción colectiva del riesgo ya se encuentra activada y puede convertirse en un motor de respuesta comunitaria e institucional más eficaz. En este sentido, una recomendación adicional **es consolidar una línea base de análisis a nivel zonal, así como realizar seguimiento periódico a la línea base de violencia sexual en el sistema troncal de TransMilenio.**

Así mismo, la encuesta evidenció que la naturalización de la violencia sexual continúa siendo una de las mayores barreras para su prevención y transformación social. Un porcentaje importante de personas víctimas no reconoce haber vivido violencia, aun cuando describen hechos de connotación sexual que vulneran su libertad e integridad. Este resultado pone en evidencia la necesidad **de fortalecer espacios de formación, reflexión y diálogo social donde las mujeres puedan identificar las violencias basadas en género que ocurren en el espacio y el transporte público, compartir experiencias y construir herramientas para nombrarlas y enfrentarlas.** Estos escenarios territoriales, comunitarios, culturales e institucionales son esenciales para transformar los imaginarios que sostienen la tolerancia frente al acoso y avanzar hacia una ciudadanía más consciente y corresponsable.

Estas acciones deben incluir también a los hombres, pues las diferencias en la valoración de la gravedad de la violencia sexual muestran procesos de socialización de género desiguales. Mientras las mujeres desarrollan alertas permanentes frente al riesgo, los hombres tienden a minimizar las conductas o interpretarlas como formas de interacción “inofensivas”. Por ello, **los programas de prevención deben incorporar procesos pedagógicos con hombres, especialmente en edades adultas, orientados a desnaturalizar las ideas de “broma” o “incomodidad” como formas acepta-**

das de relación. Asimismo, la encuesta reveló que la mayoría de testigas/os no reaccionan en situaciones de violencia sexual, a pesar de que desaprueban estas violencias. Esta brecha entre percepción y acción muestra que el rechazo moral no basta para transformar el entorno social si no se acompaña de formas de corresponsabilidad colectiva y de herramientas concretas de actuación. En este sentido, se recomienda **promover campañas que incentiven la intervención ciudadana no violenta, movilicen el paso de la empatía a la acción y hagan visible que la omisión también contribuye a reproducir estas violencias.**

Las afectaciones derivadas de la violencia sexual en el espacio y el transporte público tienen implicaciones significativas en la vida cotidiana de las mujeres. Las estrategias de autoprotección — como cambiar de ruta, modificar horarios, ajustar la vestimenta o limitar ciertos desplazamientos— pueden entenderse como respuestas adaptativas frente a contextos percibidos como inseguros. Si bien estas estrategias expresan formas de agencia y cuidado, también ponen en evidencia que la gestión del riesgo recae con frecuencia de manera desproporcionada sobre las mujeres. En este sentido, el fortalecimiento de entornos de movilidad más seguros requiere una respuesta institucional sostenida, en articulación entre las entidades distritales y nacionales competentes, orientada a garantizar el derecho a la ciudad y el derecho de las mujeres a la movilidad en condiciones de seguridad, igualdad y no discriminación.

En el campo del acceso a la justicia, los hallazgos muestran una brecha crítica entre la existencia formal de rutas y la capacidad real de las mujeres para activarlas. Muy pocas víctimas o testigas/os de violencia sexual en el sistema TransMilenio reportaron o denunciaron los hechos, lo que evidencia una profunda desconfianza en las instituciones y barreras persistentes en el acceso efectivo a la justicia. Las principales razones de no denuncia

se relacionan con el desconocimiento sobre dónde hacerlo, la falta de credibilidad institucional, la percepción de complejidad del trámite y la idea de que solo la prueba material otorga valor al testimonio. Estos factores configuran un escenario donde la justicia se percibe lejana, burocrática e ineficaz, debilitando la confianza ciudadana y reforzando la impunidad.

El primer contacto institucional constituye un punto de inflexión. La minimización de los hechos, las respuestas escépticas o culpabilizadoras y la exigencia de demostrar la gravedad de la agresión reproducen patrones de revictimización. Esta práctica no responde únicamente a un desconocimiento normativo, sino a jerarquías culturales y simbólicas que siguen definiendo qué violencias “cuentan” y cuáles no. Por tanto, es indispensable **fortalecer la formación en enfoque de género, derechos humanos y atención diferencial para el personal que cumple funciones de primer respondiente, incluyendo Policía, guardas de seguridad y personal operativo del transporte que orienta a las víctimas en la activación de la ruta, así como para funcionarias/os del sistema de justicia que intervienen en las etapas de denuncia, investigación y judicialización de los casos, de modo que la respuesta institucional no niegue la palabra de la víctima, sino que la acompañe con criterios de debida diligencia, respeto y no revictimización.**

Además, **se requiere consolidar una articulación operativa efectiva entre las instituciones que integran la ruta de atención.** Aunque en la ciudad se han adelantado esfuerzos institucionales importantes para fortalecer la articulación de la ruta y evitar su fragmentación, aún persisten desafíos en la coordinación y articulación interinstitucional que pueden generar desgaste emocional en las víctimas y dificultar la continuidad de los procesos. Al respecto, se recomienda establecer protocolos interinstitucionales unificados, canales de comunicación directos y fortalecer los mecanismos

de trazabilidad y seguimiento de los casos, que aseguren la continuidad de la atención. Si bien la presencia de equipos móviles psicojurídicos en puntos de alta afluencia del sistema masivo de transporte puede contribuir a mejorar la respuesta temprana y reducir los tiempos de derivación, se recomienda fortalecer los mecanismos de remisión y articulación entre los primeros respondedientes y los equipos especializados de atención psicosocial y jurídica del Distrito, de modo que las víctimas puedan acceder a estos servicios en condiciones adecuadas y seguras, garantizando procesos de contención y orientación sobre sus derechos, así como acompañamiento para la activación de la denuncia cuando la víctima decida hacerlo, sin que la atención deba realizarse necesariamente en el lugar donde ocurrieron los hechos.

En el ámbito del acceso a la justicia, otra de las barreras más significativas se encuentra en la inadecuada tipificación penal del acoso sexual y en la exigencia probatoria desproporcionada. Muchas de las agresiones en el transporte no se reconocen jurídicamente o enfrentan dificultades para su judicialización, especialmente cuando no implican contacto físico, lo que puede generar escenarios de impunidad y debilitar el principio de debida diligencia. Al respecto, los hallazgos de esta investigación constituyen un **insumo para la discusión normativa y de política pública en el ámbito nacional sobre la regulación del delito de acoso sexual, así como para el fortalecimiento de las capacidades investigativas de la Fiscalía en la recolección oportuna de pruebas, con el fin de reducir las barreras de acceso a la justicia y evitar que la carga probatoria recaiga desproporcionadamente sobre las víctimas.**

A la vez, las experiencias recogidas muestran que la justicia no solo se define en el ámbito normativo, sino también en los vínculos que las instituciones construyen con las mujeres. Las prácticas de escucha, orientación y acompañamiento psicosocial y

psicojurídico que desarrollan equipos como los de la Secretaría Distrital de la Mujer y las/os gestoras/es de convivencia de TRANSMILENIO S.A. evidencian que una atención respetuosa, oportuna y centrada en los derechos puede tener un efecto reparador y contribuir a restablecer la confianza en las instituciones del Estado. Estas experiencias evidencian que la justicia también se construye desde el cuidado, y que reparar no siempre implica castigar, sino también reconocer, acompañar y garantizar la no repetición. Por ello, se propone **avanzar hacia enfoques de justicia restaurativa con perspectiva de género, que complementen la sanción penal con procesos de reparación simbólica y emocional, fortaleciendo la autonomía de las víctimas y su sentido de ciudadanía.** Esta perspectiva debe institucionalizarse en la política pública de atención a las violencias, entendiendo que la reparación comienza cuando el Estado escucha, cree y acompaña.

Finalmente, el fortalecimiento de la confianza entre las mujeres y las instituciones constituye un elemento clave para avanzar en el acceso a la justicia y en el ejercicio del derecho a la ciudad en condiciones de igualdad. Esto supone un compromiso público orientado a la garantía de los derechos de la ciudadanía, al cuidado y a una atención institucional digna. En este sentido, las situaciones de violencia sexual en el transporte público plantean desafíos relevantes para la capacidad institucional de brindar respuestas oportunas, articuladas y centradas en las personas, que permitan acompañar sin generar barreras adicionales, activar los mecanismos de sanción correspondientes y evitar prácticas revictimizantes. Avanzar hacia respuestas integrales que articulen prevención, incluyendo acciones de transformación cultural, atención, sanción y reparación resulta fundamental para consolidar una ciudad en la que la movilidad de las mujeres pueda ejercerse como un derecho, en condiciones de seguridad, igualdad y no discriminación.

Referencias Bibliográficas

- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., & Sagaris, L. (2019). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. CAF & FIA Foundation. Recuperado de <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/14054>
- Arroyo, J. (2020) El espacio público: entre afirmaciones y desplazamientos. Santa Fé: Ediciones UNI.
- Barrancos, D. (2014). Mujeres en la sociedad argentina: una historia de cinco siglos. Buenos Aires: Sudamericana.
- Connell, R. W. (2005). Masculinities (2nd ed.). University of California Press.
- Crenshaw, K. (1991). Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence Against Women of Color. Stanford Law Review, 43(6), 1241–1299. Recuperado de <https://blogs.law.columbia.edu/critique/1313/files/2020/02/1229039.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. (2000). "Por el cual se expide el Código Penal". 24 de julio de 2000. D.O. 44.097.
- Congreso de la República de Colombia. (2008). "Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres". 4 de diciembre de 2008. D.O. 47.193
- Congreso de la República de Colombia (2022). Proyecto de Ley De 2022 "Por medio de la cual se crea el tipo penal de acoso sexual en espacio público y se dictan otras disposiciones"
- Cook, R. J. y Cusack, S. (2010) Estereotipos de Género. Perspectivas Legales Transnacionales. Bogotá: Profamilia
- Curiel, O.(2013) La Nación Heterosexual. Análisis del discurso jurídico y el régimen heterosexual desde la antropología de la dominación. Bogotá: Brecha Lésbica
- Del Valle, T. (1997). Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología. Madrid: Cátedra / Universitat de València / Instituto de la Mujer.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP. (2024, julio). Boletín Observatorio Distrital del Espacio Público de Bogotá No. 11: Espacio público para las mujeres. Observatorio Distrital del Espacio Público.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Guía para la elaboración del plan general de las operaciones estadísticas. Bogotá, Colombia. Recuperado de https://www.sen.gov.co/sites/default/files/migracion-files/sen/lineamientos/Gu%C3%A1Da_Plan_General.pdf
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Guía para la elaboración del documento metodológico de operaciones estadísticas. Bogotá, Colombia. Recuperado de https://www.sen.gov.co/sites/default/files/migracion-files/sen/lineamientos/Guia_Documento_Metodol%C3%B3gico.pdf
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Guía para la elaboración de la ficha metodológica de las operaciones estadísticas. Bogotá, Colombia. Recuperado de https://www.sen.gov.co/sites/default/files/migracion-files/sen/lineamientos/Gu%C3%ADa_Ficha_metodol%C3%B3gica.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Guía para la elaboración, la revisión y el rediseño de cuestionarios para la recolección. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.sen.gov.co/sites/default/files/migracion-files/guias/Gu%C3%ADa%20elaboracio%CC%81n%20de%20cuestionarios%20para%20la%20recoleccio%CC%81n.pdf>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Guía para la elaboración de un plan de recolección. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.sen.gov.co/sites/default/files/migracion-files/guias/Gu%C3%A-Da%20para%20elaboraci%C3%B3n%20de%20un%20plan%20de%20recolecci%C3%B3n.pdf>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Guía para la inclusión del enfoque diferencial e interseccional en las operaciones estadísticas. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.sen.gov.co/sites/default/files/migracion-files/guias/Gu%C3%ADa%20inclusi%C3%B3n%20enfoque%20diferencial%20e%20interseccional.pdf>

Secretaría Distrital de la Mujer (2017). Estudio exploratorio sobre acoso sexual en el sistema Transmilenio. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Di Renzo, G. M. (2024). "Las mujeres mayores en América Latina. Un análisis interseccional" Revista Teología, 61 (145). DOI: <https://dx.doi.org/https://doi.org/10.46553/teo.61.145.2024.p245-268>

Fiscalía General de la Nación (2018). Protocolo de Investigación de Violencia Sexual. Guía de buenas prácticas y lineamientos para la investigación penal y judicialización de delitos de violencia sexual. ONU Mujeres

Fundación Mujer y Futuro. (2016). Informe de uso de la herramienta SafetiPin en Bogotá. Bogotá.

Garland-Thomson, R. (2002). Integrating Disability, Transforming Feminist Theory. *Hypatia*, 17(3), 1–32

Guerrón, A. (2024). Masculinidades y violencia de género: El acoso y violencia sexual contra mujeres y niñas en el espacio público en Ecuador. Universidad Andina Simón Bolívar. Recuperado de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/10397/1/SM383-Guerron-Masculinidades.pdf>

Gobierno de México, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, & Instituto Nacional de las Mujeres. (2022). Encuesta de percepción de seguridad para usuarias del transporte público colectivo. Recuperado de: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/925033/Encuesta.pdf>

Hellebrandová, K. (2014). "Escapando a los estereotipos (sexuales) racializados: el caso de las personas afrodescendientes de clase media en Bogotá". *Revista de Estudios Sociales*, 49. URL: <http://journals.openedition.org/revestud-soc/8441>

Ilex Acción Jurídica. (2020). Estudio sobre perfilamiento racial y prácticas policiales en el transporte masivo en Bogotá. Bogotá.

Jiménez, C. E., Melo, M., y García, S. (2022). El concepto de "espacio público" en América Latina desde el campo bibliográfico. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 15(30), 1-22. Pontificia Universidad Javeriana. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu15-30.cepa>.

Kelly, L. (1988). *Surviving sexual violence*. Polity Press. Recuperado de <https://archive.org/details/survivingsexual-v0000kell>

- Kern, L. (2020). *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. London: Verso.
- Lamas, M. (2016). *Cuerpo: diferencia sexual y género*. México: Taurus.
- Lagarde, M. (2005). *Los cautiverios de las mujeres: Madresposas, monjas, putas, presas y locas*. México D.F.: UNAM.
- Loukaitou-Sideris, A., Brozen, M., Ding, H., Pinski, M., & Siddiq, F. (2020). *Public Transit Safety Among University Students* (Report No. UCLA-18-31, TO-010). University of California, Los Angeles, Lewis Center for Regional Policy Studies. Recuperado de: https://www.metrotrans.org/assets/research/psr-18-31_loukaitou-sideris_final-report.pdf
- Iudici, A., Bertoli, L., and Faccio, E. (2017). "The 'Invisible' Needs of Women with Disabilities in Transportation Systems." *Crime Prevention and Community Safety* 19 (3–4): 264–275.
- Lugones, M. (2008). *Colonialidad y género*. *Tabula Rasa*, (9), 73–102
- MacKinnon, C. A. (1979). *Sexual Harassment of Working Women: A Case of Sex Discrimination*. Yale University Press.
- McDowell, L. (2000). *Gender, identity and place: Understanding feminist geographies*. University of Minnesota Press.
- Meertens, D., Viveros, M., & Arango, L. G. (2008). Discriminación étnico-racial, desplazamiento y género en los procesos identitarios de la población negra en sectores populares de Bogotá. *Pobreza, exclusión social y discriminación étnico-racial en América Latina y el Caribe*, 181–214. Recuperado de: <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bits-tream/CLACSO/13067/1/zabala.pdf#page=179>
- Montoya, V. (2019). "Uno se resigna a que el transporte es así": trabajadoras domésticas sindicalizadas atravesando Medellín. *CS, (SPE)*, 79–109. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S2011-03242019000400079&script=sci_arttext
- Montoya, V., Montes Calero, L. y Bernal Carvajal, V. (2021). *Movilidad sostenible con perspectiva de género*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Molina, N; López, S y Chávez, G (2022) "Un miedo que carcome, la impotencia de mujeres y hombres jóvenes ante el acoso sexual callejero". *Revista Cultura y Representaciones Sociales* (33), pp. 1-33. <https://www.culturayrs.unam.mx/index.php/CRS/article/view/967/pdf>
- Morero Beltrán, A. y Camps Calvet, C.(2019). La respuesta del movimiento feminista a la violencia sexual en el espacio público: La agresión sexual múltiple en las fiestas de San Fermín de 2016 como punto de inflexión. *Anuari del Conflicte Social* (2019), Sección III. Balances y Consecuencias para el Cambio Social, 2. <https://doi.org/10.1344/ACS2020.10.9>
- Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG) (2019) "Acoso callejero-sexual en Kennedy. Línea Base". *Mujeres en Cifras 17*. Recuperado de: <https://omeg.sdmujer.gov.co/phoca-download/2019/boletines/Mujeres%20en%20Cifras%2017.pdf>
- OMC - Observatori de la Movilitat de Catalunya, (2022). *Encuesta sobre el acoso sexual en el transporte público*. Institut Metròpoli. Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona. Recuperado de: <https://ce.atm.cat/es/web/observatori/w/encuesta-de-acoso-sexual-en-el-transporte-publico>

ONU Mujeres. (2018). Transformar las relaciones de género: Manual para incorporar el enfoque relacional. Nueva York: ONU Mujeres.

ONU Mujeres. (2022). Caja de herramientas para mejorar el uso de datos de encuestas de hogares en la producción de estadísticas desagregadas con enfoque de género. Nueva York: ONU Mujeres. Recuperado de: https://data.unwomen.org/sites/default/files/documents/Publications/Toolkit/Counted-and-Visible_Toolkit_ES.pdf

UN Women. (2020). Programa Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en América Latina: Informe regional. ONU Mujeres América Latina y el Caribe. Recuperado de: <https://lac.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Americas/Documentos/Publicaciones/2020/11/PROGRAMA%20CIUDADES%20Y%20ESPACIOS%20PUBLICOS%20SEGUROS%20PARA%20MUJERES%20Y%20NIÑAS%20EN%20AMERICA%20LATINA%20INFORME%20DE%20RESU.pdf>

Paz Martínez, Marta y Jiménez Romero, Marta (2024). "Sexual harassment on public transport and its impact on women's daily mobility: a comparative study in London, Madrid and Paris". *Investig.Fem (Rev)*, 15(2), 287-299. <https://dx.doi.org/10.5209/infe.98223>

Pita, M. (2010). Prácticas judiciales y relaciones de género: un análisis etnográfico del tratamiento judicial de la violencia contra las mujeres. Buenos Aires: Antropofagia.

Rozas, Patricio y Salazar Arredondo, Liliana. (2015). "Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente" (Serie Recursos Naturales e Infraestructura, N.º 180). Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://hdl.handle.net/11362/38862>

Rueda Toro, J.S; Arana, M. I.; Buitrago, N.; Sánchez, M.; Pineda, A. M. y Orcasita, L. T. (2019) "Creencias de género, prácticas de crianza y apoyo social percibido: el caso de una pareja homosexual y una heterosexual". *Revista de Psicología Universidad de Antioquia*, 11(2), 151-176. doi: 10.17533/udea.rp.v11n2a06

Secretaría Distrital de la Mujer (2014). Mujeres viajan seguras: Estrategia para el abordaje del acoso sexual en Transmilenio. Bogotá.

Secretaría Distrital de la Mujer (2018). ABC sobre el derecho de las mujeres a una vida libre de violencias. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Secretaría Distrital de la Mujer (2019). Acoso sexual callejero. Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte públicos en Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/14-06-2023/protoc1.pdf>

Secretaría Distrital de la Mujer (2023). Guía operativa de las Duplas Psico-jurídicas de Atención a Mujeres Víctimas de Violencias en el Espacio y el Transporte Público. 30 de agosto de 2023. PAM-VV-GU-7. Versión 1.

Secretaría Distrital de la Mujer (2023). "Comprender la interseccionalidad: barreras de acceso a derechos de las mujeres en sus diferencias y diversidades en la ciudad de Bogotá". Análisis de Ciudad 33. Recuperado de: <https://sdmujer.gov.co/sites/default/files/doc-omeg/03.Analisis-deCiudad33.pdf>

Secretaría Distrital de Planeación (2019). Política Pública Distrital de Espacio Público. Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de: https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2019/17.01.2020_minilibro_ppdpep_2019_vdadep.pdf

Secretaría Distrital de Planeación (2022), Manual de Espacio Público. Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/generales/mep_p1-mon.pdf

Segato, R. L. (2003). Las estructuras elementales de la violencia: ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos. Universidad Nacional de Quilmes.

Segato, R. (2013). La escritura en el cuerpo de las mujeres asesinadas en Ciudad Juárez. Buenos Aires: Tinta Limón.

Segato, R. (2016). La guerra contra las mujeres. Traficantes de Sueños. <https://traficantes.net/libros/la-guerra-contra-las-mujeres>

Sensata UX Research (2024) Estudio de caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional. Secretaría Distrital de Movilidad y Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe.

Soto, P (2012). "El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial". Revista Invi, 27, 75: 145-169

Soto, P y Castro, C. (2017). La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México. En Ramírez, P. (coord.) La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Arquitectura, 201-227.

Soto, P (2017). "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México". Revista Transporte y Territorio (16). 127-146. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591007>

Soto, P (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. Perspectiva geográfica, 23(2), 13-31. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0123-37692018000200013&script=sci_arttext

Tapia, S. (2023). "Human Rights Penalty and Violence Against Women: The Coloniality of Disembodied Justice. Law and Critique (2025) 36:41–65 <https://doi.org/10.1007/s10978-023-09355-4>

TRANSMILENIO S.A. (2025). Portal de Datos Abiertos TransMilenio. Recuperado de: <https://datosabiertos-transmilenio.hub.arcgis.com/>

Vera-Gray, F. (2018). The right amount of panic: How women trade freedom for safety. Bristol University Press. <https://policy.bristoluniversitypress.co.uk/the-right-amount-of-panic>

Viveros Vigoya, M. (1993). "La noción de representación social y su utilización en los estudios sobre salud y enfermedad". Revista Colombiana De Antropología, 30, 238–260. <https://doi.org/10.22380/2539472X.1833>

Viveros Vigoya, M. (2013). Racialización del deseo: notas para una lectura interseccional de la sexualidad en América Latina. En S. Pecheny, V. R. Figari & D. Jones (Comps.), Sexualidad, derechos y reproducción en América Latina: un debate político y epistemológico (pp. 51–70). Buenos Aires: CLACSO.

Westwood, S. L. (2016). Ageing, Gender and Sexuality: Equality in Later Life. Routledge.

Anexo 1. Lista de variables por módulo de la encuesta

Módulo	Variables
Características sociodemográficas: 11 variables	• Sexo • Género • Fecha de nacimiento • Edad • Pertenencia étnica • Orientación sexual • Nivel educativo • Ocupación • Estrato socioeconómico • Condición de discapacidad • Tipo de discapacidad
Uso del sistema Transmilenio en los últimos 6 meses: 3 variables	• Frecuencia de uso de TransMilenio • Horarios de uso de TransMilenio • Motivo principal para usar TransMilenio
Situaciones de violencia sexual en los últimos 6 meses (víctimas directas y testigos/os): 19 variables	• Autopercepción como víctima directa de acoso/violencia sexual • Frecuencia de tipos de acoso/violencia sexual • Violencias experimentadas (miradas, comentarios, tocamientos, persecución, exhibicionismo, entre otras) • Autopercepción de gravedad de las violencias experimentadas • Tipos de lugares en el sistema TransMilenio donde ocurrieron las violencias experimentadas • Rutas donde ocurrieron las violencias experimentadas • Estaciones donde ocurrieron las situaciones experimentadas • Reacciones ante las violencias experimentadas • Efectos de las violencias experimentadas • Edad de inicio de las violencias • Autopercepción como testigos/os de acoso/violencia sexual • Frecuencia de tipos de acoso/violencia sexual presenciadas • Autopercepción gravedad de las violencias presenciadas • Tipos de lugares en el sistema TransMilenio donde ocurrieron las violencias presenciadas • Rutas donde ocurrieron las violencias presenciadas • Estaciones donde ocurrieron las violencias presenciadas • Reacción ante las violencias presenciadas • Agresores de ocurrencia de violencias experimentadas y presenciadas • Horarios de ocurrencia de violencias experimentadas y presenciadas

Acceso a justicia y percepción de la efectividad: 5 variables	• Denuncia o reporte de situaciones de acoso/violencia sexual por víctimas y testigos/os • Razones para no denunciar • Institución o ruta de denuncia o reporte • Trato durante proceso de activación de la ruta de denuncia • Resultado del proceso de denuncia
Creencias asociadas a prevención y sanción y Acciones de autoprotección: 3 variables	• Opinión sobre sanción del acoso/violencia sexual • Acciones prioritarias para atender y sancionar el acoso/violencia sexual • Acciones de autoprotección para evitar o prevenir situaciones de acoso/violencia sexual
Imaginarios sobre el acoso: 1 variable	• Opiniones sobre afirmaciones relacionadas al acoso sexual (10 afirmaciones)

Línea Base sobre violencia sexual en el Sistema TransMilenio en Bogotá:

Caracterización de las violencias sexuales desde una perspectiva de igualdad de género y de derechos de las mujeres.



Observatorio de Mujeres y Equidad de Género - OMEG

© Secretaría Distrital de la Mujer, 2025